

0732 მშენებლობა და სამოქალაქო ინჟინერია BUILDING AND CIVIL ENGINEERING**საქართველოს გზები და ხიდები
(XX საუკუნის 50-იანი წლები)****მერაბ მეგრელიშვილი****ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი****E-mail: merabmegrelishvili@gmail.com****იბრაიმ დიდმანიძე****ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი****E-mail: ibraimd@mail.ru****რეზიუმე**

XX საუკუნის 50-იანი წლებიდან განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა საქართველოს შიგა და გარე გზების მშენებლობას. ომის შემდგომ, საქართველოში აღორძინდა სასოფლო-სამეურნეო და სამრეწველო წარმოება, რამაც მოითხოვა შიგა და გარე რეგიონებთან დამაკავშირებელი სატრანსპორტო, საზღვაო და საჰაერო ინფრასტრუქტურის სრულყოფა. საავტომობილო გზების მშენებლობასთან ერთად გაფართოვდა სარკინიგზო ხაზების ქსელი. ჯერ კიდევ XIX საუკუნეში წარმოჩნდა აჭარის გურიასთან დამაკავშირებელი რკინიგზის გაყვანის აუცილებლობა. პირველად ეს საკითხი დაისვა 1896 წელს. 1918 წელს საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადების შემდეგ ისევ დაისვა ეს საკითხი. 1923 წლის 26 დეკემბერს სახეიმოდ გაიხსნა ოზურგეთ-ნატანების რკინიგზა (18 ვერსი), რომელიც სამომავლოდ უნდა გაგრძელებულიყო აღმოსავლეთ გურიის სოფლებისკენ. 1923 წელს ოზურგეთში რკინიგზის სახეიმოდ გახსნა აჭარის სახკომსაბჭოს თავმჯდომარემ თახსიმ ხიმშიაშვილმა ხაზი გაუსვა აჭარა-გურიის ერთიანობას. დიდი ყურადღება მიექცა ხიდების მშენებლობას. აღსანიშნავია აჭარა-გურიის დამაკავშირებელი სკურდუმის, ნატანების და ბოგილოს ხიდები, ანალოგიური რკინის და ხის ხიდები აიგო ჭოროხი-აჭარისწყლის მიმდებარე რეგიონში.

საკვანძო სიტყვები: გზები, ხიდები, ინფრასტრუქტურა, მაგისტრალი, რკინიგზა.

შესავალი

XX საუკუნის 30-იან წლებში ინდუსტრიალიზაციის და კოლექტივიზაციის მიზნებიდან გამომდინარე, აუცილებელი გახდა საქართველოს შიგა და გარე რეგიონებთან დამაკავშირებელი საავტომობილო გზების და ხიდების, რკინიგზის, საჰაერო, საზღვაო და სამდინარო გზების მშენებლობა, რამაც განსაკუთრებული განვითარება ჰპოვა XX საუკუნის 50-იან წლებში. მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ, კიდევ უფრო გაიზარდა საქართველოს ეკონომიკური შესაძლებლობები. საქართველო გახდა სასოფლო-სამეურნეო და სამრეწველო წარმოების კერა. განვითარებული ეკონომიკის საფუძველზე საქართველო ჩაება საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობაში, ხოლო გეოსტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე - გახდა ევროპის აზიასთან დამაკავშირებელი ხიდი. საქართველოში ტურიზმის განვითარებამ მოითხოვა ქვეყნის შიგა და გარე გზების მშენებლობა.

ძირითადი ნაწილი

1956 წლის 24 ივლისის ბრძანების საფუძველზე, საქართველოს გზების მშენებლობის, შეკეთების და შენახვის ხელმძღვანელობის გაუმჯობესების მიზნით საქართველოს სსრ. გზატკეცილების სამმართველოს, საქართველოს სსრ საავტომობილო ტრანსპორტის და საგზაო მეურნეობის მთავარი სამმართველოს ბაზაზე ჩამოყალიბდა საქართველოს სსრ მინისტრთა საბჭოსთან არსებული გზატკეცილების მთავარი სამმართველო [ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 148, ფურც. 33]. აჭარის საგზაო სამმართველოს მიერ ხდებოდა საგზაო ბრიგადების დაკომპლექტება. ყოველი თვის დასაწყისში დგებოდა სამუშაოთა გრაფიკი. მკაცრი კონტროლი იყო დაწესებული შესრულებული სამუშაოს ხარისხზე. უხარისხოდ შესრულებული სამუშაოებისთვის დამნაშავე პირებს ასამართლებდნენ. სასჯელი იყო დაწესებული სამუშაოზე დაგვიანების და გაცდენისთვისაც.

საქართველოს მასშტაბით დაიგეგმა გზების მშენებლობა შემდეგი მიმართულებით: თბილისი, იმერეთის გადასასვლელი-ბოგდანოვკა, ბორჯომი-ბაკურიანი-ახალქალაქი, ქუთაისი-ზეკარის

უღელტეხილი, ქუთაისი, ალპანა-მამისონის უღელტეხილი, ალპანა-ცაგერი, ქუთაისი-ზესტაფონი-რიკოთის უღელტეხილი-ხაშური, გორი-სტალინროვსკი.

ასევე განხორციელდა საუღელტეხილო გზების მშენებლობა. დაიგო რესპუბლიკური მნიშვნელობის შემდეგი გზები: ზეზიანი-სიდნაღი-აზერბაიჯანამდე, თელავი-ბუდიონოვკა, თელავი-ანაგი, თელავი-თიანეთი, ყვარელი-ველისციხე, თბილისი-ბოგდანოვკა, თბილისი-თიანეთი, გორი-ჯავაროკი, ქუთაისი-ზურტა-ხაშური, ჩოლაბური-ჩხარი, ქუთაისი-წყალტუბო, ქუთაისი-წულუკიძე-სამტრედია, ქუთაისი-კოპიტნარი-სამტრედია, ზუგდიდი-ანაკლია, ზუგდიდი-წალენჯიხა, ახალქალაქი-კარზახი, ამიერკავკასიის რკინიგზის სადგური- შავიზღვისპირეთის გზატკეცილი, აჭარისწყალი-მარადიდი, ფშავ-ხევსურეთის გზა-ჟინვალი- ბარისახო, დმანისი-ბაშკიჩეთი, ნოქალაქევი-ბანძა და ა. შ.

ამავე პერიოდში აშენდა საქართველოს სხვადასხვა რეგიონთან დამაკავშირებელი ხიდები, ასე მაგალითად: ხიდი მდინარე ქობლიანზე, სოფელი არალო ადიგენის რაიონი, მდინარე ძუსაზე - ჩხარის რაიონი, მდინარე გუბაზეულზე - ხიდისთავთან - ჩოხატაური [ასს. ფ.რ-883, ან.1, ს. 35, ფურც. 3].

1947 წლის 21 ოქტომბერს, აჭარის მინისტრთა საბჭოსთან არსებულმა გზათა სამმართველომ განაახლა აეროპორტის გზაზე მდებარე 11,85 მეტრი სიგრძის ხიდის მშენებლობა, რეკონსტრუქცია ჩაუტარდა ახალშენის გზაზე მდებარე 21 მეტრი სიგრძის ხიდს, რომელზეც დაიხარჯა 15 955 მანეთი [ასს. ფ. რ-83, ან. 1, ს.89, ფურც. 9]. აჭარაში მოწესრიგდა რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზები: ბათუმი-სარფი და აჭარისწყალი-მარადიდი. მარადიდის გზის მშენებლობას ხელმძღვანელობდა რესულ ზაქარაია, ძირითადად გამოყენებული იქნა კირი და ქვა, რელსები, სარფის გზის მშენებლობას ხელმძღვანელობდა ანდრია ქაჩიბაია [ასს. ფ. რ-83, ან. 1, ს.89, ფურც. 9]. 1956წელს განსაკუთრებული სამუშაოები წარმოებდა ხიხაძირის გზასა და ხიდებზე, ასევე შუახევი-წელათის გზაზე. კაპიტალურად შეკეთდა ქედა-მერისის გზა, ბარცხანა-ჩაისუბანის, მტირალას გზები. რეკონსტრუქცია ჩაუტარდა ზვარე- მახუნცეთის დაკიდულ ხიდს, ძენწმანის, ჩიქუნეთის და ჭახათი-ხინოს გზაზე მდებარე ხიდებს.

1956 წლის 26 მარტს საქართველოში დაიწყო რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზების გამწვანება. ნარგავები განაწილებული იყო დამტკიცებული სქემის მიხედვით, აგროტექნიკური წესების, ნარგავების ჯიშების და ზომების დაცვით. მანქანების სავალი გზის გარშემო არსებულ ნარგავებს ბარავდნენ და რწყავდნენ. 1956 წლის 14 თებერვალს აჭარის ასსრ. გზათა სამმართველომ ჭახათი-ხინოს გზის გაყვანასთან დაკავშირებით დამატებით გამოჰყო მუშახელი და გაზარდა შესასრულებელი სამუშაოს თანხები [ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 148, ფურც. 117].

ცხრილი 1. ადგილობრივი მნიშვნელობის ასფალტირებული და ბეტონის გზები და ხიდები - 1956-1960 წწ.

გზები [ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 192, ფურც. 60].

ხულო	შუახევი	ქედა	ბათუმი	ქობულეთი	სულ
282,5 კმ.	134,2 კმ.	163, კმ.	208.3 კმ.	214,6 კმ.	1003,2 კმ

ცხრილი 2. ადგილობრივი მნიშვნელობის ასფალტირებული და ბეტონის გზები და ხიდები - 1956-1960 წწ.

რკინა-ბეტონის ხიდები [ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 192, ფურც. 60].

ხულო	შუახევი	ქედა	ბათუმი	ქობულეთი	სულ
38,3 მ.	27,3 მ.	27,3 მ.	39.3 მ.	43,8 მ.	176 მ.

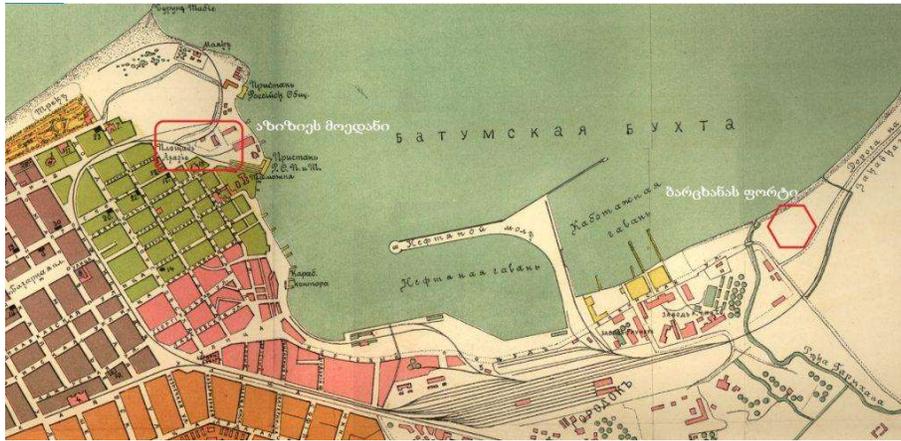
ცხრილი 3. ადგილობრივი მნიშვნელობის ასფალტირებული და ბეტონის გზები და ხიდები - 1956-1960 წწ.

ხის ხიდები [ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 192, ფურც. 60].

ხულო	შუახვევი	ქედა	ბათუმი	ქობულეთი	სულ
172,3 მ.	167,3 მ.	107,3 მ.	179,3 მ.	193,8 მ.	820,0 მ.

დასკვნა

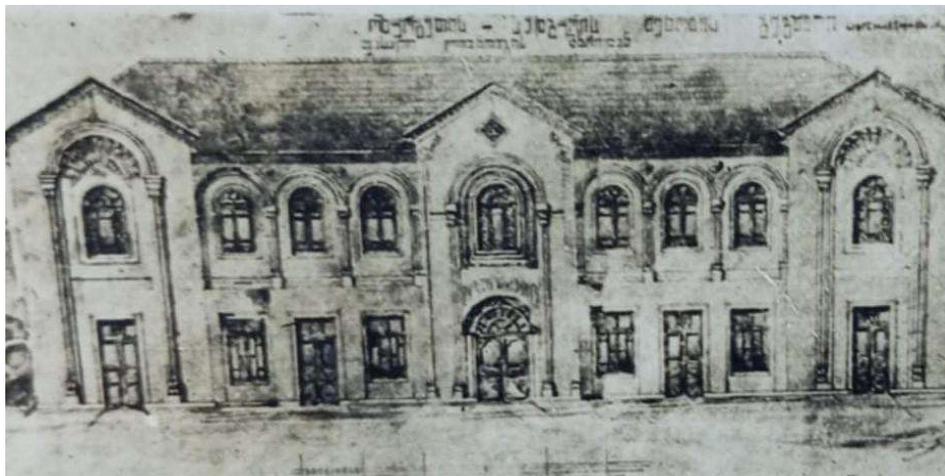
XX საუკუნის 50-იან წლებში შიდა რესურსების გაზრდამ გამოიწვია ადგილობრივი და საკავშირო მნიშვნელობის გზების და ტექნიკური ნაგებობების მშენებლობის განვითარება. ტექნიკურად სრულყოფილი სახე მიიღო შიგა რეგიონების დამაკავშირებელი გზების მშენებლობამ. გაუმჯობესდა მოსახლეობის მიმოსვლის, საქონლის ტრანსპორტირების, შიგა მიგრაციის საქმე. გაყვანილ იქნა ადგილობრივი და საკავშირო მნიშვნელობის სატრანსპორტო გზები და რკინიგზა. განსაკუთრებული ურთიერთობები დამყარდა ამიერკავკასიის და ჩრდილოეთ კავკასიის ქვეყნებთან, რამაც ხელი შეუწყო ექსპორტ-იმპორტის გაუმჯობესებას, ტურიზმის განვითარებას.



სურ. 1. ბათუმის გზები. ინტერნეტ მასალა.



სურ. 2. ბათუმის რკინიგზის სადგური. ინტერნეტ მასალა.



სურ. 3. ოზურგეთის რკინიგზის სადგურის ფასადი.

ოზურგეთის რკინიგზის სადგურის ფასადის სურათი მოგვაწოდა ოზურგეთის ისტორიული მუზეუმის განყოფილების გამგემ - მანანა ლომაძემ.

სამწუხაროდ, დღეს შავიზღვისპირეთში მიმდინარე ომის გამო, საზღვრებს გარეთ საგზაო მიმოსვლა შეფერხდა. მიუხედავად ამისა, დიდი ყურადღება ექცევა საჰაერო ტრანსპორტის, რკინიგზის და კავშირგაბმულობის განვითარების საქმეს.

ლიტერატურა

1. ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 148-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-883 ანაწერი 1, საქმე N148
2. ასს. ფ. რ-83, ან. 1, ს. 89-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-83 ანაწერი 1, საქმე N89
3. ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 35-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-883 ანაწერი 1, საქმე N35
4. ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს.192-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-883 ანაწერი 1, საქმე N192

Roads and Bridges of Georgia (In the 1950 years)

Merab Megrelishvili
Ibraim Didmanidze

Abstract

Since the 1950s, special attention has been paid to the improvement of Georgia's internal and external roads. After the war, agricultural, farming, and industrial production revived in Georgia, which required the improvement of transport, maritime, and air infrastructure connecting internal and external regions. Along with the construction of roads, the network of railway lines expanded. As early as the 19th century, the need to build a railway connecting Adjara with Guria arose. This issue was first raised in 1896. After Georgia declared independence in 1918, this issue was raised again. On December 26, 1923, the Ozurgeti-Natanbebi railway was solemnly opened (18 versts), which was to be extended to the villages of Eastern Guria in the future. At the ceremonial opening of the railway in Ozurgeti in 1923, the Chairman of the Adjara People's Council, Takhsim Khimshiashvili, emphasized the unity of Adjara-Guria. Great attention was paid to the construction of bridges. Notable are the Skurdumi, Natanebi, and Bogilo bridges connecting Adjara and Guria, and similar iron and wooden bridges were built in the adjacent Chorokhi-Adjaristkali region.

Keywords: Roads and Bridges, infrastructure, highway, railway.