

საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემია

მეცნიერულ-პოპულარული სერია

ა. იოსელიანი

საქართველოს მუშათა კლასის ისტორიიდან

(ტრანსკორტის მუშაკთა პატრიოტიზმი დიდი სამამულო
ომის პერიოდში 1941—1945 წწ.)

შენსაგალი

სსრ კავშირის დიდი სამამულო ომი (1941—1945 წწ.) საბჭოთა ხალხის სრული გამარჯვებით დაგვირგვინდა. ამ მსოფლიო-ისტორიული მოვლენის შემდეგ 12 წელი გავიდა; ომის მრისხანე დღეები სულ უფრო მეტად წარსულს ეძლევა, მაგრამ სამშობლოს თავისუფლებისა და დამოუკიდებლობისათვის საბჭოთა ხალხების ლეგენდარული გმირობა მუდამ დარჩება კაცობრიობის მესიერებაში. ამიტომ სავსებით ბუნებრივია, რომ ეს უაღრესად საყურადღებო პერიოდი ჩვენი ისტორიული მეცნიერების სპეციალური კვლევა-ძიების ერთ-ერთ უმნიშვნელოვანეს ობიექტად გადაიქცა.

დიდი სამამულო ომი იყო მრავალეროვანი საბჭოთა ხალხის უფართოესი მასების უმაგალითო გმირობის, მათი ერთსულოვნებისა და პატრიოტული თავდადების ბრწყინვალე დემონსტრაცია.

ფაშისტურ გერმანიასა და იმპერიალისტურ იაპონიაზე საბჭოთა კავშირის გამარჯვებამ მთელი საცხადით დაადასტურა მარქსიზმ-ლენინიზმის ის სახელმძღვანელო დებულება, რომ პროგრესულ-რევოლუციური სოციალურ-ეკონომიური წყობილება ბადებს მოწინავე პოლიტიკურ და სამხედრო ორგანიზაციას და განაპირობებს გამარჯვებას ძველ, რეაქციულ საზოგადოებრივ წყობილება-სა და სამხედრო ორგანიზაციაზე.

* * *

კ. მარქსმა და ფ. ენგელსმა აღმოაჩინეს რა საზოგადოების განვითარების კანონები, მეცნიერულად ახსნეს ისეთი რთული საზოგადოებრივი მოვლენის არსი, მისი წარმოშობის პირობები და ხასიათი, როგორიცაა ომი. მათ დაასაბუთეს კანონზომიერება, რომლიდანაც გამომდინარეობს, რომ სამხედრო საქმის განვითარე-

ბა და ომის წარმოების მეთოდები მთლიანად დამოკიდებულია მატერიალური საშუალებების წარმოების წესზე, რომ იგი იცვლება და ვითარდება წარმოების საშუალებებისა და საწარმოო ძალთა განვითარებასთან ერთად. ვ. ი. ლენინმა კ. მარქსისა და ფ. ენგელსის მოძღვრება ომების შესახებ გაამდიდრა და განავითარა ახალ პირობებში, იმპერიალიზმისა და პროლეტარული რევოლუციების ეპოქაში. ვ. ი. ლენინი იმპერიალიზმის წინააღმდეგ წარმოებულ ომებს რევოლუციურ-განმათავისუფლებელი თვალსაზრისით იხილავდა და მუშათა კლასის გამარჯვებისა და მშრომელთა განთავისუფლების მსოფლიო-ისტორიული პროგრესის ამოცანებს უკავშირებდა. ლენინმა განავითარა შეხედულება სამართლიანი და უსამართლო ომების შესახებ და მარქსიზმის მოძღვრება ომებზე სრულყოფილი გახადა.

საბჭოთა კავშირის დიდი სამამულო ომი განმათავისუფლებელი ომი იყო, რომელიც თავისი სიმძაფრით, მასშტაბითა და შედეგებით უმაგალითოა ჩვენი სამშობლოს ისტორიაში. ახალცხოვრების შემოქმედმა საბჭოთა ხალხმა, ამ ომში ღირსეულად შეასრულა თავისი დიადი განმათავისუფლებელი მისია, დაიცვა საბჭოთა სამშობლო და იხსნა კაცობრიობა ფაშისტური მონობისაგან.

ისტორია იცნობს სამართლიან ომებს და ხალხთა მასების ბევრ გმირულ ბრძოლებს საკუთარი სამშობლოს დასაცავად, მაგრამ უნაგალითოა მშრომელთა მასების ისეთი ერთსულოვნება და თავგანწირვა; მასობრივი გმირობა ფრონტებზე და უდიდესი წილობითი აღმაეღობა ზურგში, როგორიც საბჭოთა ხალხმა დიდ სამამულო ომში გამოიჩინა.

ცხოვრებამ ერთხელ კიდევ მთელი სიცხადით დაადასტურა ვ. ი. ლენინის ისტორიული სიტყვები: „ვერასოდეს ვერ დაამარცხებენ იმ ხალხს, რომლის მუშათა და გლეხთა უმრავლესობამ გაიგო, იგრძნო და დაინახა, რომ ისინი იცავენ თავიანთ საბჭოთა სულიერებას, მშრომელთა ხელისუფლებას“¹.

საბჭოთა ხალხმა უსაზღვრო ერთგულება გამოიჩინა დიდ ლენინის ანდერძისადმი, საკუთარი სიცოცხლის დაუზოგავად დაიცვა ოქტომბრის რევოლუციის მონაპოვარი. ომის წლებში ბოლშევიკების უშესანიშნავესი თვისებები—გმირობა, თავგანწირვა, ბრძოლაში უშიშროება, მტრის სრულ განადგურებამდე საბრძო-

¹ ვ. ი. ლენინი, თხზულებანი, თბ., ტ. 29, გვ. 370.

ლო მზადყოფნა, მრავალეროვან საბჭოთა ხალხთა საერთო თვისებად იქცა.

სამართლიანმა მიზნებმა დიდი სამამულო ომი აქცია საბჭოთა ადამიანის პირველხარისხოვან წმიდა საქმედ. კომუნისტური პარტიის ლოზუნგებმა — „ყველაფერი ფრონტისათვის“, „ყველაფერი გამარჯვებისათვის“, „ხალხთა მთელი ძალები მტრის განადგურებისათვის“ — განსაზღვრა საბჭოთა ხალხის ცხოვრებისა და მოქმედების მთავარი მიმართულება. საბჭოთა ხალხმა გაუძლო ომის ყოველგვარ განსაცდელს და ომიდან კიდევ უფრო გაძლიერებული გამოვიდა.

სსრ კავშირის ამ მსოფლიო-ისტორიულმა გამარჯვებამ საქვეყნოდ ნათელიყო საბჭოთა ხალხის არა მარტო ღრმა პატრიოტიზმი, მისი ძალა და უძლეველობა, არამედ სოციალისტური წარმოების წესზე დამყარებული საბჭოთა საზოგადოებრივი და სახელმწიფოებრივი წყობილების უდიდესი უპირატესობა კაპიტალისტურთან შედარებით.

საბჭოთა კავშირის დიდ სამამულო ომში გამარჯვების მოპოვებისათვის სხვა ფაქტორებთან ერთად გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭებოდა საბჭოთა არმიის ზურგის ყოველწივი განმტკიცებას. კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით საბჭოთა კავშირის მუშათა კლასმა, როგორც საბჭოთა საზოგადოების ხელმძღვანელმა ძალამ, კოლმეურნე გლეხობასთან კავშირის კიდევ უფრო განმტკიცების გზით გადამწყვეტი როლი შეასრულა საბჭოთა არმიის მტკიცე ზურგის შექმნისა და მისი განმტკიცების საქმეში.

დიდ სამამულო ომში ყველაზე უფრო ნათლად გამოვლინდა მარქსიზმ-ლენინიზმის ძალითადი თეორიული დებულების ძალა და ცხოველყოფილობა ისტორიაში ხალხის მასების გადამწყვეტი როლის შესახებ.

მტერზე გამარჯვების მოსაპოვებლად დიდი რუსი ხალხის მხარდამხარ და მისი მეთაურობით იბრძოდა საბჭოთა კავშირში გაერთიანებული ყველა ხალხი.

ქართველ ხალხს საკუთარი ძალებით და რუსი ხალხის მხარდამხარ უცხო დამპყრობლების წინააღმდეგ წრავალი ომი გადაუხდია და ბევრი სისხლიც დაუღვრია. სამშობლოს განსაცდელის წამს ქართველი ხალხი ბევრჯერ დარაზმულა და მამაცურად შეებმია

¹ ა. ი. ოსელიანი, რუსი და ქართველი ხალხების საბრძოლო თანამეგობრობის ისტორიიდან, თბ., 1955.

თავდასხმელს, მაგრამ ისეთი ერთსულოვნება და მტკიცე ორგანიზებულობა. რაც ქართველმა ხალხმა საბჭოთა კავშირის დიდ სამამულო ომში განსაკუთრებით კავკასიისა და გმირი ქალაქების დაცვაში გამოავლინა, საქართველოს მრავალსაუკუნოვანმა ისტორიამ არ იცის. ქართველმა ხალხმა სსრ კავშირის ყველა მოძმე ხალხებთან ერთად წარმატებით გაუძლო ომის უსასტიკეს გამოცდას და მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანა ფაშისტურ ტირანიაზე გამარჯვების მოპოვების მსოფლიო ისტორიულ საქმეში.

საბჭოთა საქართველოს თავისი ეკონომიკით, სტრატეგიულ-ტერიტორიული მდებარეობით, საბჭოეთო-სარკინიგზო და საზღვაო-სანავსადგურო მაგისტრალებით, მოწინავე მრეწველობითა და სოფლის მეურნეობით სსრ კავშირის სხვა მოძმე რესპუბლიკებთან ერთად მნიშვნელოვანი როლი ეკისრებოდა დიდ სამამულო ომში. უნდა აღინიშნოს, რომ ქართველმა ხალხმა ღირსეულად მოიხადა თავისი ვალი ჰოციალისტური სამშობლოსა და მთელი პროგრესული კაცობრიობის წინაშე. დიდი სამამულო ომის ფრონტებზე გმირობისა და მამაცობისათვის სსრ კავშირის ორდენებითა და მედლებით დაჯილდოებულია ათეული ათასობით ქართველი მეომარი, რომელთაგან ბევრ ვაჟკაცს საბჭოთა კავშირის გმირის უმაღლესი წოდება მიენიჭა.

ფაშისტ დამპყრობლებზე გამარჯვების მოპოვებისათვის ბრძოლაში მუშათა კლასის, კოლმეურნე გლეხობის და ინტელიგენციის შრომითი თავდადება ფაბრიკა-ქარხნებში, ტრანსპორტზე და კოლმეურნეობებში, კულტურულ-საგანმანათლებლო და საპეცნიერო დაწესებულებებში, გადამწყვეტ როლს ასრულებდა საბჭოთა არმიის მტკიცე და ორგანიზებული ზურგის შექმნის საქმეში.

საბჭოთა სახელმწიფოს ყველაზე მოწინავე, ყველაზე წინაგზულსა და მტკიცედ ორგანიზებულ ხელმძღვანელ ძალას წარმოადგენს საბჭოთა კავშირის მუშათა კლასი, რომელსაც წინ მიუძღვის და მეთაურობს თავისი სახელოვანი ავანგარდი—კომუნისტური პარტია, — საბჭოთა ხალხის ყველა გამარჯვების ორგანიზატორი და სულისჩამდგმელი.

დიდი სამამულო ომის პერიოდში, როცა საბჭოთა სამშობლო უდიდესი განსაცდელის წინაშე აღმოჩნდა, მუშათა კლასმა, კიდევ უფრო გააძლიერა თავისი წამყვანი და ხელმძღვანელი როლი საბჭოთა საზოგადოებაში. მან პირადი მაგალითის ძალით ახალი შემოქმედებითი ენერგიით აღაგზნო საბჭოთა მშრომელები სოციალისტური სამშობლოს დასაცავად. მუშათა კლასის მილიონო-

ბიო შვილები დიდი სამამულო ომის ქარცეცხლში თუ უმჯავალათა ზერიობით იცავდნენ დიდი ოქტომბრის მონაპოვარს, მათ რაზმაგდა, წინ უძღოდა და ხელმძღვანელობდა კომუნისტური პარტია. მეზრძოლთა პირველ რიგებში ყოველთვის კომუნისტება იდგნენ, ზრძოლის გადამწყვეტ უბნებზე ისინი მიდიოდნენ, თავდაღებოთ იბრძოდნენ მტრის წინააღმდეგ და გამარჯვების ურყევი რწმენათ ალაგზნებდნენ საბჭოთა მეომრებს.

დიდი სამამულო ომის უძნელეს პირობებში ახალი სიამოღე-რით გამომღღავნდა საბჭოთა კავშირის მუშათა კლასის მაღალი შეგნებულობა და იდეურობა, რკინისებური ნებისყოფა, მათა მო-რალურ-პოლიტიკური სიმტკიცე და დიადი განმათავისუფლებ-ლი მისია. საბჭოთა კავშირის მუშათა კლასმა დიდი სამამულო ომის პერიოდში გლეზობასთან კავშირის შემდგომი განმტკიცებისა და ხელმძღვანელობის გაძლიერების გზით წარმატებით შეძლო ომის დროის უდიდეს სიძნელეთა გადალახვა და გადამწყვეტი რო-ლი შეასრულა საბჭოთა სამშობლოს უსასტიკესი მტრის განადგუ-რებისათვის ბრძოლაში.

სოციალიზმმა კაცობრიობის ისტორიაში შრომა პირველად გა-ხადა ღირსების, ღიდების, სიმამაცისა და გმირობის საქმედ. ექს-პლოატაციისაგან განთავისუფლებული ხალხთა მასების, მუშებისა და გლეხების შემოქმედებითმა ნიქმა და უნარმა უჩვეულოდ დაა-ჩქარა საზოგადოებრივი განვითარება და ჯერ არნახულ სიმაღლე-ზე აიყვანა საზოგადოებრივი პროგრესი. იმის შეგნებამ, რომ მუ-შაობენ არა ექსპლოატატორებისა და მჩაგვრელებისათვის, არამედ საკუთარი თავისა და სამშობლოს კეთილდღეობისათვის, უსაზღვ-რო ენერგია და ენთუზიაზმი გამოიწვია მასებში. მხოლოდ სოცია-ლიზმის მშენებელ საბჭოთა ხალხს შეეძლო უაღრესად მოკლე ხნის განმავლობაში შეექმნა უახლეს ტექნიკაზე დამყარებული პირ-ველხარისხოვანი ინდუსტრია და მსოფლიოში ყველაზე მოწინავე, უმსხვილესი სოფლის მეურნეობა, გადაექცია ჩვენი ქვეყანა უძლე-ველ სოციალისტურ სახელმწიფოდ.

ამრიგად, ისტორიის კეშმარიტ შემოქმედად მუდამ ხალხთა მასები გვევლინებიან, და რაც უფრო დიდია და ღრმა საზო-გადოებრივი გარდაქმნები, მით უფრო დიდია ამ გარდაქმნებსა და განვითარებაში მონაწილე მასების როლი და შემოქმედებითი ენე-რგია.

ხალხთა მასების როლი გადამწყვეტია არა მარტო ძველი, დრო-მოქმული საზოგადოებრივი წყობილების რევოლუციურად დამხო-

ბისათვის, არამედ რევოლუციის მონაპოვართა დაცვისა და ახალი, კომუნისტური საზოგადოების აშენებისათვის ბრძოლაში. ამ დებულების ყველაზე უფრო ნათელ დადასტურებას ჩვენი დიადი საბჭოთა სამშობლოს ისტორიული გამოცდილება და სამამულო ომის კავთილები წარმოადგენს.

„ჩვენი არმიის გამარჯვებები აიხსნება იმით, — აღნიშნა ნ. ბულგანინმა თავის მოხსენებაში საბჭოთა შეიარაღებული ძალების 30 წლისთავზე, — რომ საბჭოთა ადამიანები, — მუშები, კოლმეურნეები, ინტელიგენცია — მთელ თავიანთ ძალებსა და უნარს ახმარებდნენ ფრონტს, ისინი... გმირულად წრომობდნენ და უზრუნველყოფდნენ არმიას ყველაფრით, რაც გამარჯვებისათვის იყო საჭირო“¹.

საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის XX ყრილობამ დიდი ყურადღება მიაქცია იდეოლოგიურ ფრონტს, დასახა ღონისძიებები მარქსიზმ-ლენინიზმისათვის უცხო, დოგმატიზმისა და ფორმალიზმის ელემენტების აღმოსაფხვრელად, შეიტანა სიცხადე ისტორიაში ხალხთა მასებისა და პიროვნების როლის საკითხის გარკვევაში. პარტიამ დასახა გზები, რომელთა საფუძველზე ბოლო ელება თეორიული მუშაობის ჩამორჩენას, მის მოწყვეტას სოციალისტური მშენებლობის პრაქტიკისაგან.

ამრიგად, სკკპ XX ყრილობამ უდიდესი დახმარება გაუწია საბჭოთა ისტორიკოსებს სამეცნიერო-კვლევითი მუშაობის სწორად წარმართვის საქმეში.

საქართველოს მუშათა კლასი თავისი წარმოშობის დღიდანვე განუყრელადაა დაკავშირებული მსოფლიოში ყველაზე რევოლუციურ მუშათა კლასთან — რუსეთის პროლეტარიატთან.

ცნობილია, რომ რუსეთის მუშათა კლასთან ერთად საქართველოს მუშათა კლასი კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით მუდამ მოწინავეთა რიგებში იდგა ცარიზმისა და ბურჟუაზიის წინააღმდეგ ისტორიულ ბრძოლებში. „ყოველთვის მხარდამაარ იბრძოდნენ რუსეთისა და საქართველოს რევოლუციონერები, — ვკითხულობთ „პრავდის“ 1946 წლის 25 თებერვლის მოწინავეში, — ბათუმელი და თბილისელი მუშების საბრძოლო გამოსვლები ეხმაურებოდნენ მოსკოვის, პეტერბურგისა და რუსეთის სხვა უდიდესი სამრეწველო ცენტრების პროლეტარების აქტიურ ბრძოლას“.

¹ ნ. ა. ბულგანინი, საბჭოთა შეიარაღებული ძალების 30 წელი, თბ., 1948, გვ. 19.

საქართველოს მუშათა კლასის რევოლუციამდელი ისტორია შედარებით უკეთაა შესწავლილი¹.

დიდი ოქტომბრის სოციალისტური რევოლუციის გამარჯვებით ახალი ერა დაიწყო კაცობრიობის ისტორიაში. საბჭოთა ქვეყნის მუშათა კლასმა კომუნისტური საზოგადოების აშენებისათვის გმირულ შრომაში ჩააბა და თან გაიყოლია გლეხობა და მშრომელი ინტელგენცია; საბჭოთა ქვეყნის მშრომელებმა მუშათა კლასის ხელმძღვანელობით შედარებით მოკლე დროში ააშენეს სოციალისტური საზოგადოება.

საბჭოთა ისტორიოგრაფიაში მუშათა კლასის რევოლუციამდელა ისტორიის შესწავლას თუ გარკვეული წარმატებები მოუპოვება, სამწუხაროდ, ეს ოდნავადაც არ ითქმის რევოლუციის შემდგომი პერიოდის შესახებ. კერძოდ, ჩვენს ისტორიოგრაფიაში დღემდე ვერ პოვა ასახვა საქართველოს მუშათა კლასის იმ გმირულმა შრომამ, რომელსაც იგი ესოდენ სახელოვნად ეწეოდა სოციალიზმის აშენებისათვის. საქართველოს მუშათა კლასი საბჭოთა ქვეყნის ინდუსტრიალიზაციის განხორციელების ბაზაზე უმაღალითოდ გაძლიერდა. მრეწველობის ახალ-ახალი დარგებისა და მძლავრი ქარების შექმნამ რესპუბლიკაში წარმოშვა მუშათა კლასის მრავალრიცხოვანი მაღალკვალიფიციური ეროვნული კადრები. საქართველოს მუშათა კლასი ისე გაიზარდა და განმტკიცდა, როგორც არასოდეს. ეს მეტად სასიამოვნო გარემოება თავის მხრივ ახალ დიდ ამოცანებს უყენებს და ერთგვარ სიძნელესაც უქმნის საბჭოთა საქართველოს მუშათა კლასის ისტორიის მეცნიერულად შესწავლის საქმეს. მკვლევარის წინაშე მეტად რთული და სერიოზული ამოცანები ისმება—საბჭოთა საქართველოს მუშათა კლასის ისტორიის შესასწავლად ძველებური არც მეთოდი და არც ფარგლები საჭმარისი აღარ შეიძლება იყოს. საბჭოთა საქართველოს მუშათა კლასის ისტორია ვრცელი და ბევრის მომცველი გახდა. რესპუბლიკის მრეწველობის სახალხო მეურნეობის წამყვან და ხელმძღვანელ

¹ ამ საკითხს ფ. მახარაძემ, გ. ზაქაპურიძემ, ა. კიკვიძემ და სხვებმა მიუძღვნეს მნიშვნელოვანი ნაშრომები. გამოქვეყნდა ამიერკავკასიის ბოლშევიკური ორგანიზაციების პროკლამაციები, რევოლუციის მატინე, მასალები 1905 წლის რევოლუციის, ავღანის არალეგალური სტამბის შესახებ და სხვ. ფ. მახარაძემ საქართველოს მუშათა კლასის ცალკე პერიოდის ისტორიიდან უაღრესად საყურადღებო ნარკვევი დაგიტოვა „საქართველოს მუშათა კლასი 1917—1921 წლებში“. იხ. მარქსიზმ-ლენინიზმის ინსტიტუტის საქართველოს ფილიალის შრომები, № 1, 1948, გვ. 3—59.

დარგად ვადაქცევასთან ერთად შეიქმნა მისი უამრავი დარგები და გამრავლდა მუშათა რიცხვი.

საბჭოთა საქართველოს მუშათა კლასის მთლიანი, მეცნიერული ისტორიის შემუშავებას, ბუნებრივია, ასეთ ვითარებაში წინ უნდა უძღოდეს სპეციალური მონოგრაფიული ნარკვევები, ცალკე პერიოდებისა და მრეწველობის ცალკეული დარგების მუშათა კლასის. შრომითი მამაცობისა და გმირობის ისტორიის მეცნიერულად შესწავლის სახით.

მატერიალური წარმოების ერთ-ერთ დიდმნიშვნელოვან დარგს ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მეურნეობა წარმოადგენს, ხოლო ტრანსპორტის დარგის მუშები მუშათა კლასის მოწინავე შემადგენელი რაზმია. დიდი რევოლუციური ტრადიციები მოეპოვება საბჭოთა საქართველოს სატრანსპორტო მეურნეობის მუშათა კლასს¹.

საქართველოს ტრანსპორტის მუშებმა თავი გამოიჩინეს არა მარტო დიდ რევოლუციურ ბრძოლებსა და სოციალისტურ მშენებლობაში, არამედ დიდი ოქტომბრის მონაპოვარის დაცვაშიც, რაც ყველაზე უფრო ნათლად დიდა სამამულო ომის გმირულ ბრძოლებში გამოვლინდა.

წინამდებარე ნარკვევი მიზნად ისახავს გააშუქოს საბჭოთა საქართველოს მუშათა კლასის ერთ-ერთი მოწინავე რაზმის — ტრანსპორტის მუშათა პატრიოტიზმისა და შრომითი მამაცობის ძირითადი მომენტები საბჭოთა კავშირის დიდი სამამულო ომის პერიოდში.

ნარკვევი ლიტერატურულ წყაროებსა და უმნიშვნელოვანეს საარქივო დოკუმენტებს ემყარება. გამოყენებულია სსრ კავშირის მეცნიერებთა აკადემიის ისტორიის ინსტიტუტისა და საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის ეკონომიკისა და ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის ხელნაწერი ფონდები და მასალები. საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტთან არსებული მარქსიზმ-ლენინიზმის ინსტიტუტის საქართველოს ფილიალის პარტარქივისა და საქართველოს სსრ მინი-

¹ ამ მხრივ ყურადღებას იპყრობს ჯ. ბრეგაძის, ი. კაჭარავას, გ. ცირცვაძის ნაშრომი „საქალაქის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონების ეფექტური ტარების მუშათა რევოლუციური მოქრობის ისტორიიდან“, თბ., 1955.

სტრთა საბჭოს არქივების სათანადო ფონდები, საქართველოს სტატისტიკური სამმართველოსა და საგეგმო კომისიის მასალები, საკავშირო და რესპუბლიკური პრესა, ჟურნალ-გაზეთები, საფრონტო და რაიონული გაზეთები, ეროვნული გამოცემები და სხვა სახის ლიტერატურა.

ჩვენი ეს პირველი ცდა არ იქნება უნაკლო. საქმით დაინტერესებული მკითხველის გულისხმიერ შენიშვნას მუდამ თავაზიან პატივისცემით გავიზიარებთ.

1. ტრანსპორტის განვითარება საბჭოთა საძარტველოში დიდი საგაგულო ომის წინ

მარქსიზმ-ლენინიზმის კლასიკოსები მუდამ დიდ ყურადღებას აქცევდნენ ტრანსპორტსა და სატრანსპორტო მეურნეობას, როგორც სახალხო მეურნეობის დიდმნიშვნელოვან დარგს. მეცნიერული სოციალიზმის ფუძემდებელი კ. მარქსი ასე განსაზღვრავს ტრანსპორტის ადგილს, მის როლსა და მნიშვნელობას მატერიალურ წარმოებაში:

«Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности, существует ещё четвертая область материального производства, которая также проходит различные степени ремесленного, мануфактурного и механического производства; это транспортная промышленность все-равно перевозит ли она людей, или товары»¹.

მიუხედავად იმისა, რომ ტრანსპორტის სფერო უშუალოდ არ წმენს პროდუქტს, ახდენს მხოლოდ მის ადგილგადანაცვლებას, იგი მომსმარებელამდე პროდუქტის მიტანით აგრძელებს და საბოლოოდ აწვავს წარმოების არაუკესს.

ტრანსპორტის როლი და მნიშვნელობა სოციალისტურ საზოგადოებაში ბევრად უფრო ძლიერდება და იზრდება. სოციალისტური ტრანსპორტი სოციალიზმის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი დასაყრდენი ხდება. ქალაქისა და სოფლის, მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობის დამაკავშირებელ საშუალებად იქცევა. ვ. ი. ლენინი თავისი საღირებეტივო მითითებებით პარტიულ და საბჭოთა ორგანოებისადმი დიდ ამოცანებს სახავდა მეურნეობის ამ დარგის განვითარებისათვის. ჯერ კიდევ პარტიის IX ყრილობის დადგენილებაში ვკითხულობთ, რომ ტრანსპორტი უახლოესი პერიოდის მანძილზე რჩება ჩვენი პარტიისა და საბჭოთა ხელისუფლების ყურადღების ცენტრში. ამის შემდეგ, საბჭოთა ხელისუფლების მანძილზე ჩვენი ტრანსპორტი კომუნისტური პარტიის ხელ-

¹ К. Маркс, Теория прибавочной стоимости, т. I, гл. 273.

მძღვანელობით მძიმე მრეწველობის განვითარებასთან ერთად შეუნელებელი აღმავლობით ვითარდებოდა.

პარტიამ იცოდა, რომ ახალ სოციალისტურ წარმოებით ურთიერთობათა დანერგვისა და საბჭოთა სამშობლოს თავდაცვისუნარიანობის განმტკიცების ძირითად რგოლს მძიმე ინდუსტრიის განვითარება წარმოადგენდა; მხოლოდ მძიმე ინდუსტრიის ბაზაზე შეიძლებოდა წარმატებით განხორციელებულიყო ჩვენი ქვეყნის საწარმოო ძალთა სწრაფი განვითარება, საბჭოთა სახელმწიფოს განმტკიცება და მოსახლეობის მატერიალურ-კულტურული დონის განუხრელი ზრდა, სოციალისტური წყობილების გამარჯვება. მძიმე მრეწველობის განვითარების გარეშე არამცთუ ვერ განვითარდებოდა მრეწველობის ვერც ერთი დარგი, ტრანსპორტი და ასევე სოფლის მეურნეობა, არამედ დავილუპებოდით „როგორც დამოუკიდებელი ქვეყანა“¹.

მძიმე ინდუსტრიის განვითარებას გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭებოდა კაპიტალისტური ელემენტების მოსპობის, დაქუცმაცებული სოფლის მეურნეობის კოლექტივიზაციისა და მექანიზაციის საქმეში.

მძიმე ინდუსტრიის განვითარების ბაზაზე შესაძლებელი გახდა ჩვენი ქვეყნის სოფლის მეურნეობის სოციალისტურ საფუძველზე გარდაქმნა, მისი მთლიანი კოლექტივიზაცია, რომელიც უახლეს სასოფლო-სამეურნეო ტექნიკას ეყრდნობა.

ჩვენი ქვეყნის ინდუსტრიალიზაცია და სოფლის მეურნეობის კოლექტივიზაცია სოციალისტურ ტრანსპორტთან განუყრელ კავშირში ვითარდებოდა და აღწევდა ახალ წარმატებებს. მრეწველობის მძლავრ განვითარებასა და ახალი მძლავრი ინდუსტრიული კერების წარმოქმნასთან ერთად ხუთწლეულების მანძილზე ვითარდებოდა საბჭოთა ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მეურნეობა, როგორც რკინიგზისა და წყლის, ისე საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტი. ამის შესაბამისად განუხრელად იზრდებოდა ტვირთბრუნვა და მგზავრთა გადაყვანა.

ომამდელი ხუთწლეულების მანძილზე სსრ კავშირის ხალხთა ერთიან ძმურ ოჯახში ლენინური ეროვნული პოლიტიკის საფუძველზე დიდი რუსი ხალხის დახმარებით სწრაფი ტემპებით ხორციელდებოდა წინათ ჩამორჩენილი აგრარული რაიონებისა და ოლქების სამრეწველო განვითარება, მათი ინდუსტრიალიზაცია.

¹ ვ. ი. ლენინი, თხზულებანი, ტ. 33, თბ., გვ. 504.

მომე საბჭოთა რესპუბლიკებში შეიქმნა მძლავრი ინდუსტრიული ცენტრები, აშენდა ახალი ტექნიკით შეიარაღებული მრავალრიცხოვანი ქარხნები, განვითარდა საბჭოთა მეურნეობები, კოლმეურნეობები და მანქანა-ტრაქტორთა სადგურები, გაყვანილ იქნა რკინიგზები და კეთილმოწყობილი საავტომობილო გზები.

ეროვნულ რესპუბლიკებსა და ოლქებში მრეწველობის განვითარება უფრო სწრაფი ტემპით ხორციელდებოდა, ვიდრე ამას საერთოდ ჰქონდა ადგილი ჩვენი ქვეყნის მრეწველობის განვითარებაში. მაგალითად, 1940 წელს 1913 წელთან შედარებით მსხვილი მრეწველობის საერთო პროდუქცია გაიზარდა სსრ კავშირის მასშტაბით 10.9-ჯერ, ყაზახეთისა და სომხეთის — 22-ჯერ და უფრო მეტად, საქართველოს — 27-ჯერ, ხოლო ყირგიზეთის — 37-ჯერ და ა. შ.

საბჭოთა ხალხმა კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით უმოკლეს ისტორიულ პერიოდში შექმნა მძლავრი ეკონომიური ბაზა ჩვენი ქვეყნის თავდაცვისათვის. დიდი სამამულო ომის წინ მეფის რუსეთთან შედარებით სსრ კავშირის მრეწველობისა და სოფლის მეურნეობის პროდუქციის ძირითად სახეობათა წარმოება ასეთ სურათს იძლეოდა¹:

	მეფის რუსეთი 1913 წ.	სსრ კავშირი 1940 წელს	1940 წ. დონის პროცენტული შეფარდება 1913 წლ. დონესთან
	მილიონ	ტონობით	
თუჯი	4,22	15,0	353
ფოლადი	4,23	18,3	432
ქვანახშირი	29	166	572
ნ ა ვ თ ი	9	31	344
სასაქონლო მარცვლეული	21,6	38,3	177
ბამბეულის ნედლეული	0,74	2,7	365

ომამდელი ხუთწლეულების განმავლობაში საქართველოში ახალი საწარმოებისა და შახტების ამუშავებით უმაღალითო სისწრაფით გაიზარდა მზა პროდუქციის გამოშვება. 1913 წელს ამოღებული იყო 71 ათასი ტონა ქვანახშირი, ხოლო 1941 წელს 772,5 ათასი ტონა. ე. ი. 10,5-ჯერ მეტი. მარგანეცის სასაქონლო მადანი 1913 წელთან შედარებით 1941 წელს ამოღებულ იქნა რამდენი-

¹ ცნობები ამოღებულია ი. ბ. სტალინის სიტყვიდან ქ. მოსკოვში 1945 წ. 1 თებერვალს წინასაარჩევნო კრებაზე.

მეჭერ მეტი. 1941 წელს ცემენტის ქარხნის პროდუქცია გაიზარდა ათეულ ათას ტონობით, რევოლუციამდელ საქართველოში კი ცემენტის წარმოება არ ყოფილა. ელექტროენერგიის გამომუშავება 1941 წელს შეადგენდა 820 მილიონ კილოვატსაათს ნაცვლად 20 მილიონი კილოვატსაათისა 1913 წელს, ე. ი. ელექტრომრეწველობა საქართველოში 40-ჯერ და უფრო მეტად გაიზარდა¹.

საბჭოთა ხელისუფლების დროს საქართველოში შეიქმნა მრეწველობის ისეთი დარგები, როგორცაა: მანქანათმშენებლობა, დაზგათმშენებლობა, ფერომარგანეცის, ნავთის, ბარიტის, ცემენტის, გუმბრინის, მარმარილოს, ლიტაონის, ქალაღდისა და ქიმიურ-ფარმაცევტული მრეწველობა. დიდი სისწრაფით განვითარდა ქვების მრეწველობის დარგები. აშენდა — საკონსერვო, შაქარასა, და შამპანური ღვინის ქარხნები, ხორცის, მკარონის, მარკარინის და სხვა საწარმონი. განსაკუთრებით მძლავრად განვითარდა ჩაის მრეწველობა და მსუბუქი მრეწველობა ახალი დარგები.

საბჭოთა ხელისუფლების დროს საქართველოში აგებულ და ექსპლოატაციაში შესულ ახალ საწარმოთა რაოდენობა დიდი სამამულო ომის წინ რესპუბლიკის მთელი მრეწველობის 85 პროცენტს აღემატებოდა. საქართველოს სახალხო მეურნეობაში მრეწველობის ხვედრითი წონა განუხრელად იზრდებოდა. მაგალითად, პირველი ხუთწლედის ბოლოს იგი 46%-ს უდრიდა, მეორე ხუთწლედის ბოლოს კი 75,2%-ს.

მსხვილ კაპიტალურ დაბანდებათა საფუძველზე საქართველოს, ისე როგორც სხვა მოძმე, წინათ ჩამორჩენილი რესპუბლიკების, ინდუსტრიალიზაციის ტემპები საგრძნობლად მაღალი იყო, ვიდრე საერთოდ სსრ კავშირისა. მაგალითად, სამამულო ომის წინა სამი წლის განმავლობაში სსრ კავშირის მრეწველობაში საშუალოდ პირველ ხუთწლედთან შედარებით კაპიტალურ დაბანდებათა თანხების ზრდა უდრიდა 265,2%-ს ხოლო საქართველოს მრეწველობაში — 303,4%-ს.

საბჭოთა საქართველოს ესოდენ მსხვილი კაპიტალის დაბანდება საკუთარი ძალებითა და საშუალებებით, დიდი რუსი ხალხისა და სსრ კავშირის მოძმე რესპუბლიკების დაუხმარებლად არ შეეძლო. უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველოს სახალხო მეურნეობის

¹ სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს სესიის მასალები, გახ. „კომუნისტი“, 1946 წ. 20 მარტი.

ძირითადი საწარმოო ფონდები მთლიანად სსრ კავშირის ინდუსტრიული ცენტრებისა და მანქანათმშენებლობის ბაზაზე შეიქმნა. ტრანსპორტის სტატისტიკის მონაცემებით, 1939 წელს საქართველოს სსრ-ში შემოზიდული იყო 66,5 ათასი ტონა მანქანა-დანადგარი და ლითონის სხვა ნაკეთობანი, მაშინ როცა საქართველოდან ამავე წლისათვის გატანილი ასეთივე საგნების რაოდენობა 18,6 ათას ტონას არ აღემატებოდა, ე. ი. შემოზიდვა სამჯერ მეტად აღემატებოდა გაზიდვას¹.

საქართველოსა და ამიერკავკასიაში ომამდელი ხუთწლეულების მანძილზე შექმნილი მრეწველობა თავდაცვის მნიშვნელოვან ბაზად იქცა კავკასიის მისადგომებთან მოსული ჰიტლერელების გასანადგურებლად. საქართველოს მრეწველობამ ამ დროისათვის შეძლო ამიერკავკასიის ფრონტის ჯარებისათვის მიეწოდებინა ათი-ათასობით ავტომობილი, ათასობით ნაღმტყორცნი, დიდძალი ყუმბარები და ნაღმები. ჩვენი რესპუბლიკის მრეწველობა ამ მძიმე დღეებში ფრონტს აძლევდა დიდი რაოდენობის პირველხარისხოვან იარაღ-საქურველს, რომლითაც საბჭოთა მეომრები გმირულად იგერიებდნენ ჰიტლერელთა შემოტევებს და რისხვად ატყდებოდნენ მტრის ძალებს².

იმის გასათვალისწინებლად, თუ რა სწრაფი ტემპით ვითარდებოდა საქართველოს მრეწველობა ომამდელი ხუთწლეულების მანძილზე და განვითარების რა დონეს მიაღწია მან 1913 წელთან შედარებით, ჩვენ აქ კიდევ ერთ დამახასიათებელ ციფრს მოვიყვანთ.

1913 წელს საქართველოს მსხვილი მრეწველობის საერთო პროდუქტია 45 მილიონ მანეთს არ აღემატებოდა, 1940 წელს კი საქართველოს მძიმე მრეწველობამ 1 209 100 000 მანეთის პროდუქტია მისცა საბჭოთა სამშობლოს. ეს ციფრი გარკვეულ წარმოდგენას იძლევა როგორც ინდუსტრიული განვითარების მიმართულებაზე, ასევე მისი განვითარების უჩვეულო მაღალ ტემპებზე.

მძიმე მრეწველობის განვითარების მხარდამხარ საბჭოთა საქართველოში დიდი სისწრაფით ვითარდებოდა ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მეურნეობის ყველა დარგი. მეტად დიდ წარმატე-

¹ Проф. Паголов, Социалистическая индустриализация Грузии и её хозяйственные связи с другими республиками, ტექსტი ხელნაწერისა დაცულია საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის ეკონომიკის ინსტიტუტში, საქმე 34, გვ. 6.

² სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს სესიის მასალები, გაზ. „კომუნისტი“, 1946 წ. 20 მარტი.

ბებს მიადგია რკინიგზის ტრანსპორტმა, რომელიც წინათ ჩამორჩენილი იყო.

ჯერ კიდევ სამამულო ომის დაწყებამდე ჩვენი ქვეყნის ინდუსტრიალიზაციისა და სოფლის მეურნეობის კოლექტივიზაციის შედეგად გაძლიერდა და განმტკიცდა საბჭოთა რესპუბლიკურსა და ცალკე ეკონომიურ რაიონთა სამეურნეო თანამშრომლობა და ურთიერთკავშირი.

საბჭოთა ხალხის მატერიალურ-საყოფაცხოვრებო პირობების შეუწელებელ ზრდასთან ერთად გაიზარდა საბჭოთა რესპუბლიკებისა და ოლქების მოთხოვნილებანი საწარმოო და პირადი მოხმარების საგნებზე; განმტკიცდა ქალაქისა და სოფლის კავშირი, გაძლიერდა ქვეყნის თავდაცვისუნარიანობა. სსრ კავშირი ერთიან სოციალისტურ უმძლავრეს ქვეყნად იქცა. დიდი რაოდენობის თანხები იქნა დაბანდებული ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო მეურნეობის განვითარებისათვის. აშენდა ისეთი გიგანტები, როგორცაა ეოროშილოვგრადის ორთქლმავალმშენებლობისა და ურალის ვაგონთმშენებლობის საწარმოები, გორკისა და მოსკოვის საავტომობილო ქარხნები და მრავალი სხვა.

სწრაფად განვითარდა საზღვაო და სამდინარო ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მეურნეობა, აშენდა მძლავრი გემთმშენებელი ქარხნები, ახალი ნავსადგურები და საპორტო ქალაქები. წარმატებით განხორციელდა ძველ საწარმოთა სრული რეკონსტრუქცია უახლესი ტექნიკის საფუძველზე.

სსრ კავშირში შეიქმნა მძლავრი საავიაციო მრეწველობა და ავიატრანსპორტი, რომელმაც ჯერ კიდევ დიდი სამამულო ომის დაწყებამდე განვითარების მაღალ დონეს მიადგია და მსოფლიოში ერთ-ერთი პირველი ადგილი დაიკავა. საბჭოთა ავიაციის ძლიერება და უძლეველობა საყოველთაოდ ცნობილი გახდა დიდი სამამულო ომის წლებში. მისი ძალა საკუთარ ზურგზე იგემეს პიტლერელმა არამზადებმა, რომლებიც თავს დაესხნენ ჩვენს სამშობლოს.

ტრანსპორტის ყველა სახეობას შორის განსაკუთრებული მნიშვნელობა რკინიგზის ტრანსპორტსა და სატრანსპორტო მეურნეობას ენიჭება. იგი დიდი სისწრაფით ვითარდებოდა ჩვენში. 1933 წელს მთავრობამ დადგენილება მიიღო რკინიგზის ტრანსპორტზე პოლიტიკური განყოფილების შექმნის შესახებ. პოლიტგანყოფილებებმა უდიდესი როლი შეასრულეს სოციალისტური ტრანსპორტის განვითარების საქმეში.

ომამდელი სამი ხუთწლედის მანძილზე საბჭოთა ტრანსპორტი სახალხო მეურნეობის მოწინავე დარგად იქცა. 1940 წლისათვის 1920 წელთან შედარებით რკინიგზის ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა საბჭოთა კავშირში 36-ჯერ გადიდა, საზღვაო ტრანსპორტის ტვირთბრუნვა—11,6-ჯერ, სამდინარო ტრანსპორტისა—7-ჯერ, ხოლო საავტომობილო ტრანსპორტისა—87-ჯერ.

თუ რაოდენ დიდი სისწრაფით იზრდებოდა ჩვენი ტრანსპორტი და რა დიდ ღონეს მიაღწია მისმა სიმძლავრემ ომის დასაწყისის, ამას ადასტურებს ისიც, რომ საშუალო სადღელამისო დატვირთვა 1933 წელს უდრიდა 51,2 ათას ვაგონს, 1940 წელს კი იგი გადიდა 100 ათას ვაგონამდე; ხოლო რკინიგზის ტრანსპორტის ტვირთვა თუ იმავე 1933 წლის მაჩვენებლებით შეადგენდა 169,5 მილიარდ ტონა-კილომეტრს, 1940 წლისათვის იგი გაიზარდა 415 მილიარდ ტონა-კილომეტრამდე¹.

ომამდელი ხუთწლედების მანძილზე საბჭოთა რკინიგზის საფუძვლიან რეკონსტრუქციასთან ერთად გადიდა სსრ კავშირის რკინიგზის ქსელი, რომელიც 1940 წელს 100 000 კილომეტრს აღემატებოდა, ნაცელად 58,5 ათასი კილომეტრისა 1913 წელს².

1940 წლისათვის საბჭოთა რკინიგზა ტექნიკურად რეკონსტრუირებული იყო და მისი გამტარუნარიანობა დიდად გაზარდილი. მაგალითად, საშუალო სადღელამისო დატვირთვა რკინიგზისა 1913 წელთან შედარებით 1940 წლისათვის 27,4 ათასი ვაგონიდან გადიდა 99,9 ათას ვაგონამდე. სწრაფად გაიზარდა რკინიგზელთა კვალიფიციური კადრები. ომამდელი ხუთწლედების მანძილზე შექმნილი და საფუძვლიანად რეკონსტრუირებული რკინიგზის ტრანსპორტი სამაშულო ომის პერიოდში იქცა საბჭოთა ქვეყნის თავდაცვის მტკიცე დასაყრდენად.

ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო მეურნეობის ესოდენ შეუწელებელი საერთო აღმავლობა ჩვენს ქვეყანაში საბჭოთა კავშირის დიდი სამაშულო ომის წინ განუყრელად იყო დაკავშირებული ტრანსპორტის ყველა სახის სწრაფ განვითარებასთან საბჭოთა რესპუბლიკებში. მაგალითად, საბჭოთა საქართველოში სახალხო მეურნეობის სხვადასხვა დარგებთან ერთად თანამედროვე ტრანსპორტის ყველა სახეობა ამ დროისათვის უკვე განვითარების მაღალ საფეხურს აღწევდა.

¹ Основные вопросы пятилетнего плана восстановления и развития железнодорожного транспорта, 1947, გვ. 111.

² Т. Хачатуров, Железнодорожный транспорт в Великой Отечественной войне, 1943, გვ. 11.

ომამდელი ხუთწლეულების მანძილზე კომუნისტური პარტიის ზელმძღვანელობით წარმატებით იქნა განხორციელებული როგორც ერთიანად მოშლილი ძველი გზის ქსელის და სატრანსპორტო საშუალებათა აღდგენა, ასევე ახალი მშენებლობანი. ქართული ხალხური ტრანსპორტის უდიდესი ტრადიციების ბაზაზე საქართველოში¹ განვითარდა რკინიგზის, წყლისა, საჰაერო და საავტომობილო ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მეურნეობა. ამას ხელს უწყობდა ქვეყნის გეოგრაფიულ-ეკონომიური პირობების თავისებურებანიც.

დიდი სამამულო ომის წინ საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტის განვითარებაზე ნათელ წარმოდგენას მოგვცემდა ერთი დამასაბუთებელი ციფრი. თუ 1921 წელს საქართველოს რკინიგზებზე ტვირთვას (ტონა-კილომეტრებში) 100%-ად მივიჩნევთ, მაშინ 1940 წელს იგი 4 200% აღემატებოდა².

ცნობილია, რომ რკინიგზის ტრანსპორტის მაგისტრალი საქართველოსა და ამიერკავკასიაში ადრე იქნა გაყვანილი. იგი ერთ-ერთი უძველესი გზაა ჩვენს ქვეყანაში. მიუხედავად ამისა, საბჭოთა ხელისუფლების დამყარებამდე რკინიგზის ტრანსპორტი ამიერკავკასიაში სახალხო მეურნეობის ჩამორჩენილი დარგი იყო; იმპერიალისტურმა და სამოქალაქო ომებმა იგი თითქმის მთლიანად მოშალა. 1913 წელს საქართველოში რკინიგზის სიგრძე 716 კილომეტრს არ აღემატებოდა³, 1945 წლის ბოლოსათვის კი 1 224 კმ-ს მიაღწია, ე. ი. საგრძნობლად გაიზარდა.

საბჭოთა ხელისუფლების წლებში გაყვანილ იქნა ნატანებ-მახარაძის, ბროწეულ-გუმბრინ-წყალტუბოს და ოჩამჩირე-ტყვარჩელის რკინიგზის ხაზები; 1939 წელს დაიწყო და 1940 წელს დამთავრდა გორი-სტალინის რკინიგზის ხაზის მშენებლობა. 1938 წლის ივნისში, საქართველოს სსრ უმაღლესი საბჭოს არჩევნების დღეს გაიხსნა თბილის-სოსთუმის გზაზე პირდაპირი მიმოსვლა, რაც შავი ზღვის რკინიგზის მშენებლობის საქმეში მეტად სერიოზული ნაბიჯი იყო⁴. დიდი სამამულო ომის დაწყებამდე შავი ზღვის სანაპიროს რკინიგზის მშენებლობა ჩქარი ტემპით მიმდინარეობდა; მისი მშენებლობა გაგრძელდა დიდი სამამულო ომის პერიოდში და 1945 წელს გაიხსნა მიმოსვლა ადლერამდე, რითაც დამთავრდა ამ დიდმნიშვნელოვანი მაგისტრალის მშენებლობა.

¹ მ. გეგეშიძე, ქართული ხალხური ტრანსპორტი, I, თბ., 1956.

² გახ. „კომუნისტი“. 1946 წ. 22 თებერვალი.

³ „სტატისტიკური კრებული 1909—1921 წწ.“, თბ., 1922, გვ. 110.

⁴ საქართველოს კ. პ. (ბ) XIII ყრილობა, სტენოგრაფიული ანგარიში, გვ. 36.

შავი ზღვის სანაპიროს რკინიგზა წარმოადგენს საბჭოთა ქვეყნის უდიდესი მნიშვნელობის სტრატეგიული და ეკონომიური დანიშნულების მაგისტრალს¹. იგი ამიერკავკასიის რესპუბლიკებს უფრო მჭიდროდ აკავშირებს საბჭოთა კავშირის ცენტრებთან, თბილისიდან მოსკოვამდე ასეულ კილომეტრით ამცირებს მანძილს, ხოლო 18 საათამდე—გზაჯვარების დროს და იძლევა მეორე სარკინიგზო გასასვლელს ამიერკავკასიიდან საბჭოთა კავშირის ცენტრალურ ოლქებში.

საბჭოთა სამშობლოს უაღრესად დაძაბულ დღეებში განხორციელდა დიდი მნიშვნელობის ღონისძიებები ბორჯომ-ახალციხის რკინიგზის მშენებლობის შესახებ². სამამულო ომის პერიოდში საქართველოს მშრომელთა აქტივობით წარმატებით განხორციელდა აღნიშნული გზის მშენებლობა.

რკინიგზის ტრანსპორტის განვითარებასთან ერთად შეუწეველად იზრდებოდა კაპიტალური დაბანდებანი. მაგალითად, 1928—1943 წლებში 360 მილიონი მანეთი იქნა დაბანდებული. ამ ღონისძიებათა გატარებას შედეგად სწრაფად გაიზარდა ტვირთბრუნვა: 1925 წელს იგი 450 მილიონ ტონა-კილომეტრს უდრიდა, 1935 წელს 1 600 მილიონამდე გაიზარდა, 1937 წელს — 2 050 მილიონამდე, ხოლო 1940 წელს 2 220 მილიონ ტონა-კილომეტრს მიაღწია³.

საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტი ყოველწლიურად ზრდიდა ისეთი სახის დიდმნიშვნელოვანი სახალხო სამეურნეო ტვირთის შეუფერხებელ გადაზიდვას, როგორიცაა: მარგანეცი, ნავთობი, ქვანახშირი, სამშენებლო მასალა, ჩაი, ციტრუსები და სხვ. იგი უზრუნველყოფდა ასეულ ათასობით მგზავრთა გადაყვანას რესპუბლიკის კურორტებზე და სხვ. 1938—39 წლებში რკინიგზამ გადაჭარბებით შეასრულა ტვირთზიდვისა და სხვა სახის ყველა გეგმა, დააჩქარა სატვირთო ვაგონების მიმოქცევა 21 საათით და ამის საფუძველზე შეძლო საკუთარი პარკის შემცირება და რკინიგზის ტრანსპორტის სხვა გზებისათვის 2 434 ვაგონის განთავისუფლება.

¹ საქართველოს კპ (ბ) XIII ყრილობა, სტენოგრაფიული ანგარიში, გვ. 35.

² მარქსიზმ-ლენინიზმის ინსტიტუტის საქართველოს ფილიალის პარტარქი, ფონდი 14.

³ საქ. სსრ მეცნიერებათა აკადემიის ეკონომიკის ინსტიტუტის მასალები, საქმე №3.

1925—1940 წლებში 550 კილომეტრამდე რკინიგზის მსუბუქი ტიპის რელსები შეიკვალა მძიმე რელსებით, რესპუბლიკის ს.ორთქლმავლო დეპოებსა და სარემონტო საავ-გან-ა სა-წარმოებში აშენდა და კაპიტალურად შეკეთდა ათასობით ვაგონი და ორთქლმავალი, წარმატებით განხორციელდა, გამწევი ძალის ელექტრიფიკაცია, ხაზების ავტობლოკირება და მთელი სატრანსპორტო მეურნეობის ტექნიკური რეკონსტრუქცია.

ამავე პერიოდში მნიშვნელოვნად გადიდდა საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზის კილომეტრაჟი, გაძლიერდა რკინიგზის ქსელის რაციონალური განაწილება და მისი გასტრუქტურირება, სადგურებისა და ბაქნების ახალი პუნქტების მშენებლობა, მათი ელექტრიფიკაცია; დაიწერა და გაფართოვდა დიზელმოტორული, ელექტრომოტორული და საორთქლმავლო წვეის ტექნიკა, გაიზარდა სავაგონო პარკთა შემადგენლობა და მათი სარემონტო ქსელი.

ელექტრიფიკაცია რკინიგზის ტრანსპორტის ტექნიკური რეკონსტრუქციისა და უმაღლესი ტექნიკის ბაზაზე რკინიგზის განვითარების უმნიშვნელოვანესი საშუალებაა. საბჭოთა საქართველო სსრ კავშირში პირველი რესპუბლიკაა, სადაც ყველაზე ადრე განხორციელდა რკინიგზის საუღელტეხილო უბნის ელექტრიფიკაცია.

საქართველოში რკინიგზის ელექტრიფიკაციის ზრდას მაჩვენებლები ასე წარმოგვადგება:

1935 წელს დამთავრდა ხაშურ-თბილისის უბნის (120 კმ) ელექტრიფიცირება, 1935 წელს სამტრედია-ზესტაფონისა (61 კმ). 1946 წლისათვის სულ ელექტრიფიცირებული იყო 330 კმ მარტო რკინიგზა.

აღნიშნულ პერიოდში წარმატებით განხორციელდა ხაშური-ზესტაფონის, ხაშური-თბილისის, ზესტაფონი-სამტრედია-ს, ტყიბული-ქუთაისის, ხაშური-ბორჯომის, თბილისი-ნავთლუღისა და სხვა ხაზების ელექტრიფიკაცია. ამის შემდეგ კიდევ უფრო გაიზარდა მარგანეცის, ქვანახშირისა და სხვა ტვირთების გადაზიდვა, განმტკიცდა კავშირი სამრეწველო ცენტრებს შორის. საქართველოში მნიშვნელოვნად გამრავლდა საბჭოთა სისტემის ელმავლების რაოდენობა, გაიზარდა მატარებელთა წონითი ნორმები და მათი მოძრაობის სისწრაფე ისე, რომ ერთმა ელმავალმა საშუალოდ სამი ორთქლმავალი შეცვალა. ამასთანავე ჯერ კიდევ მოამდელი ხუთწლეულის მანძილზე წარმატებით განხორციელდა რკინიგზებზე კავ-

შირგაბმულობის ცენტრალიზებული, ავტომატური წესით მომსახურება.

სამამულო ომის უკანასკნელი პერიოდიდან განსაკუთრებით მრავლდება სწრაფი სამგზავრო დიზელებისა და თბომავლების რიცხვი; კეთილმოწყობილი მატარებლებით გაუმჯობესდა მგზავრთა კულტურული მომსახურება.

რკინიგზაზე გაიზარდა და გამრავლდა ნოვატორთა რიგები, რომლებმაც დაარღვიეს ძველი ტექნიკური ნორმები და დააჩქარეს ვაგონების მიმოქცევა საქართველოს გზებზე. მაგალითად, 1939 წელს თუ 9 საათით დააჩქარეს ვაგონების მიმოქცევა, 1940 წლის დასაწყისისათვის იგი 12 საათამდე იქნა აყვანილი, რამაც რკინიგზას შესაძლებლობა მისცა მარტო 1940 წლის თებერვალში შინაგანარესურსების გამოყენების ხარჯზე დამატებით 7 200 ვაგონი დაეტვირთა.

მატარებლის სწრაფი მოძრაობის ინიციატორები იყვნენ მემანქანეები: წიკლაური, კოხრეიძე, მგელაძე, ტაბატაძე, ულუმბეგაშვილი, ხიზანიშვილი, ყიფიანი და სხვ.

სამტრედიის განყოფილების კომკავშირულმა ცვლამ დისპეჩერ ღუნდუას და ლორთქიფანიძის ინიციატივით მოაწყო ნავთისა და მარგანეის მარშრუტთა შეუჩერებელი გატარება სამტრედიისა და ფოთის სადგურებზე, რითაც სამარშრუტო სისწრაფე 700—750 კილომეტრამდე გადიდდა. 1939 წელს სსრ კავშირის მთავრობამ ორდენებითა და მედლებით დააჯილდოვა საქართველოს 88 საუკეთესო რკინიგზელი.

ტრანსპორტის განვითარებასთან ერთად განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა კვალიფიციური კადრების მომზადების საკითხს. კომუნისტური პარტიისა და საბჭოთა მთავრობის მზრუნველობით რკინიგზის, საზღვაო, საავტომობილო და საავიაციო ტრანსპორტისათვის კვალიფიციურ კადრთა მოსამზადებლად ჯერ კიდევ ომამდელ ხუთწლეულებში შეიქმნა სპეციალური უმაღლესი და საშუალო ტექნიკურ-საინჟინრო სასწავლებლები.

რესპუბლიკის უმაღლეს სასწავლებლებში, სპეციალურ ტექნიკუმებსა და საფაბრიკო-საქარხნო სკოლებში დიდი როდენობით მზადდებოდა ტრანსპორტის სხვადასხვა სპეციალობის ინჟინერთა და ტექნიკოსთა მაღალკვალიფიციური კადრები. რესპუბლიკაში ჩამოყალიბდა სპეციალური უმაღლესი სასწავლებელი რკინიგზის ინჟინერთა კადრების მოსამზადებლად. ასევე შეიქმნა სპეციალური ტექნიკუმები და სკოლები გემთმშენებლობის, საავ-

ტომობილი და ტრანსპორტის სხვა სახეობათა კადრების მოსამზადებლად.

აღნიშნულის საილუსტრაციოდ მხოლოდ ერთ მაგალითს მოვიტანთ. ვ. ი. ლენინის სახელობის თბილისის რკინიგზის ტრანსპორტის ინჟინერთა ინსტიტუტმა, რომელიც 1930 წელს ჩამოყალიბდა, თავისი არსებობის 25 წლის მანძილზე მოამზადა რკინიგზის ტრანსპორტის უმაღლესი კვალიფიკაციის 7373 სპეციალისტი. ინსტიტუტის კურსდამთავრებულები: გზის, ხიდებისა და გვირაბების მშენებლები, ორთქლმავლებისა და სავაგონო მეურნეობის მექანიზატორები, რკინიგზის ტრანსპორტის ელექტრიფიკაციისა და მოძრაობის დარგის სპეციალისტები ნაყოფიერად მუშაობენ არა მარტო საქართველოში, არამედ საბჭოთა კავშირის სხვა რესპუბლიკებშიც¹.

სამამულო ომის პერიოდში ოდნავადაც არ შენელებულა რესპუბლიკის ტრანსპორტის მეურნეობის კადრების მომზადება და მათი კვალიფიკაციის ამაღლება. პირიქით, შეიძლება ითქვას, რომ ამ საქმეს განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა და ახალი, შესანიშნავი წარმატებები იქნა მოპოვებული.

საბჭოთა საქართველოში სამამულო ომის წინ აგრეთვე დიდად სისწრაფით განვითარდა წყლის ტრანსპორტი და საპორტო მეურნეობა, რომლებიც ძირითადად კონცენტრირებულია საქართველოს უმთავრეს სანავსადგურო ქალაქებში—ბათუმში, სოხუმსა და ფოთში. რესპუბლიკის სატრანსპორტო მეურნეობაში წყლის ტრანსპორტსა და სანაოსნო მეურნეობაში უაღრესად დიდმნიშვნელოვანი ადგილი დაიკავა ნავთობის, მარგანეცის, პურის, ხე-ტყის, ქიმიკატებისა და სხვა სახის პროდუქტთა ტვირთბრუნვამ.

საქართველოს ნავსადგურებში ტვირთბრუნვა 1940 წლისათვის 5-ჯერ მეტი იყო 1913 წელთან შედარებით. ომის წინ მოწინავე გახდა რესპუბლიკის სანაოსნო მეურნეობა. მოხერხდა სანაოსნო ტრანსპორტის მაღალკვალიფიციური კადრების აღზრდა, ტრანსპორტის სახეობათა შემდგომი გაუმჯობესება უახლოესი ტექნიკის საფუძველზე. დამტვირთავ და გადამტვირთავ საშუალებათა სრულმა მექანიზაციამ ხელი შეუწყო ტვირთბრუნვის ზრდას, სატვირთო გემების მოძრაობის დაჩქარებას, მათ გადმოტვირთვა-დატვირთვას ვადაზე ადრე და ნავსადგურებიდან გასვლას.

ომამდელი ხუთწლეულების მანძილზე საბჭოთა საქართველოში შეიქმნა და სწრაფად განვითარდა საავტომობილო ტრანსპორტი.

¹ ვ. ვარდოსანიძე. რკინიგზის ინჟინერთა კადრების სამკედლო, გაზ. „კომუნისტი“, 1956 წ. 2 აპრილი.

გაძლიერდა საავტომობილო გზების მშენებლობა, კავშირგაბმულობის საშუალებანი და მისი მეურნეობა.

ავიაციის განვითარება საქართველოში 1931 წლიდან იწყება და დიდი სამამულო ომის დაწყების წინ იგი სამაგალითო აღმაშენებლობით ხასიათდებოდა. 1932 წელს თვითმფრინავებმა გადაიყვანეს 365 მგზავრი. 1940 წლისათვის კი გადაყვანილ მგზავრთა რიცხვმა 23 875 კაცს მიიღწია. კაპიტალდაბანდებანი ტრანსპორტის ამ დარგში ომამდელი ხუთწლეულების მანძილზე 658 მილიონ მანეთს აღემატებოდა¹.

საქართველოში ასევე განვითარდა სოფლის მეურნეობის მევენებელთა და კოლოების გამანადგურებელი ავიაცია, რომლის საშუალებით ასობით ჰექტარ დაქაობებულ ფართობზე ჩატარდა კოლოს მომსპობი ღონისძიებები, რესპუბლიკის მთელ რიგ რაიონებში მოსპობილ იქნა მინდვრის თავვი და კალია, თანდათანობით დაინერგა ციტრუსოვან კულტურათა და ხილეულთა მანქანების ავიოქიმია და სხვ.

რესპუბლიკის სამოქალაქო ავიაცია ომის წლებში, სპეცტვირთების გადაზიდვის გარდა, დიდი მასშტაბით ეწეოდა სამედიცინო სანატარიულ მეშაობას. მან 20 ათასამდე რეისი გააკეთა ფრონტების და ზურგის სათანადო ბაზებს შორის.

* * *

საქართველოში ფართოდ განვითარდა საავტომობილო ტრანსპორტი და საგზაო მეურნეობა. 1940 წლის დასაწყისში რესპუბლიკაში 22-ჯერ მეტი საავტომობილო პარკი არსებობდა (მათ შორის სატვირთო ავტომანქანისა—38-ჯერ მეტი), ვიდრე 1924—25 წელს².

ავტომობილების რიცხვის სწრაფ ზრდასთან ერთად საქართველოში ფართოდ გაიზარდა საგზაო მშენებლობა. რესპუბლიკის წინათ მიუვალი მთიანი ადგილები და მოწყვეტილი რაიონები საბჭოთა ხელისუფლების დროს კეთილმოწყობილი საავტომობილო გზებით დაიქსელა. მათი სიგრძე 1938 წელს 9 ათას კილომეტრამდე გაიზარდა, ხოლო 1942 წელს 13 ათას კილომეტრს აღწევდა. საგზაო მშენებლობაში აქტიურად მონაწილეობდნენ მოსახლეობის ფართო ფენები. 1921—1945 წლებში საქართველოს საგზაო მშენებლობაზე 490 მილიონი მანეთი იქნა დაბანდებული. გუდრო-

¹ Грузинская ССР за 20 лет, გვ. 73.

² იქვე, გვ. 78.

წერებული იქნა მრავალი გზა, მაშინ როცა ასეთი გზა 1921 წლამდე საქართველოში საერთოდ არ არსებობდა.

დიდი სამამულო ომის დაწყებამდე სატრანსპორტო საშუალებების ზრდასთან ერთად დიდად განვითარდა საქართველოს კავშირგაბმულობა. 1913 წელს ფოსტა-ტელეგრაფის 108 დაწესებულება არსებობდა, 1940 წლისათვის კი 650. ტელეგრაფის აპარატი 1913 წელს 156 იყო, 1938 წელს 202-მდე მიაღწია, ხოლო ტელეფონის აპარატი (1913 წელს) 3100-დან 1939 წლისათვის 22200-მდე გაიზარდა. 1913 წელს შიდარაიონული ტელეფონის სადგურები სრულებით არ არსებობდა. 1940 წელს კი მათი რიცხვი 262 იყო. 1940 წელს უკვე ტელეფონიზებული იყო 948 სოფლსაბჭო და 405 კომუნისტური. თუ 1921 წლისათვის საქართველოში რადიოტრანსლაცია სრულებით არ არსებობდა, 1940 წლისათვის 71 რადიოცენტრი და 51 800 სატრანსლაციო წერტილი არსებობდა.

ამრიგად, სამამულო ომის დაწყებამდე საბჭოთა საქართველოში ტრანსპორტის ყველა სახეობა და კავშირგაბმულობა მძლავრად განვითარდა და საბჭოთა ქვეყნის სამხედრო ეკონომიკის, მისი თავდაცვის ძალების დედნეშეწელოვან შემადგენელ ნაწილს წარმოადგენდა.

2. საგაერო ომის დაწყება და საბჭოთა ტრანსპორტის აგოცანები ძველის თავდაცვის განმტკიცებაში

1941 წლის 22 ივნისს ფაშისტური გერმანიისა და მისი სატელიტების შეიარაღებული ძალები ვერაგულად დაესხნენ საბჭოთა კავშირს და მშვიდობისმოყვარე საბჭოთა ხალხს თავს მოახვიეს უმაგალითო მასშტაბის სისხლისმღვრელი ომი; ჰიტლერელებმა დადმოლახეს საბჭოთა სამშობლოს დასავლეთის საზღვრები. ბერის ავიაცია გააფრთხილეს ესხმის თავს საბჭოთა ქვეყნის მშვიდობიანი ქალაქების: კიევის, ჟიტომირის, მინსკის, სევასტოპოლის, ათასობით სოფლებისა და დაბების მშვიდობიან მოსახლეობას.

საბჭოთა სამშობლოს მომაკვდინებელი საფრთხე დაემუქრა: ჩვენა ხალხის ცხოვრებაში გარდატეხის პერიოდი დაიწყო. შეწყდა კომუნისტური საზოგადოების მშენებლობის მშვიდობიანი ხანა და დაიწყო ახალი პერიოდი, საბჭოთა ხალხის განმათავისუფლებელი დიდი სამამულო ომი ფაშისტ დამპყრობთა წინააღმდეგ.

საბჭოთა სამშობლოსათვის ამ მძიმე განსაცდელის უამს, შექმნილი ვითარების შესაბამისად, კომუნისტურმა პარტიამ საბჭოთა

ხალხს, ჩვენი ქვეყნის სახალხო მეურნეობას მთლიანად და კერძოდ. ტრანსპორტის დარგის მუშაკებს მოქმედების ნათელი პროგრამა. მისცა და უახლოესი ამოცანები დაუსახა. კომუნისტური პარტიის დაეალებით ი. ბ. სტალინი საბჭოთა ხალხს მოუწოდებდა: „ჩვენ დაუყოვნებლივ უნდა გარდაექმნათ მთელი ჩვენი მუშაობა საომარ ყაიდაზე, ყველაფერი უნდა დავუმორჩილოთ ფრონტის ინტერესებს და მტრის განადგურების ორგანიზაციის ამოცანებს“¹.

კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით ომის დაწყების პირველი დღეებიდანვე ფეხზე დადგა და კაცობრიობის ისტორიაში უმაგალითო ერთსულოვნებით დაირაზმა მრავალეროიანი საბჭოთა ხალხი. სამშობლოს დაცვის უკეთილშობილესმა მისწრაფებებმა აღაგზნო ჩვენი ქვეყნის ყველა ხალხი, უჩვეულოდ განამტკიცა მათი მეგობრობა და დარაზმულობა თავიანთი უფროსი ძმის — დიდი რუსი ხალხის გარშემო, გააძლიერა სსრ კავშირის ხალხთა მორალურ-პოლიტიკური ერთიანობა და საბჭოთა პატრიოტიზმი. კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით უმოკლეს პერიოდში სამხედრო ყაიდაზე გარდაიქმნა და საბჭოთა სამშობლოს დაცვის საფასურში ჩადგა ჩვენი ქვეყნის უმძლავრესი სახალხო მეურნეობა. ყველა მშრომელმა მთელი თავისი მუშაობა მტერზე გამარჯვების ნიშნელებს დიად საქმეს დაუმორჩილა.

სამამულო ომმა მეტად საპატიო და ფრიად პასუხსაგები როლი და ამოცანები დააკისრა ომამდელი ხუთწლეულების მანძილზე დავაყვავებულ, მოწინავე საბჭოთა ტრანსპორტს და სატრანსპორტო მეურნეობის მუშებს, რომელთა განუყრელ და ორგანულ ნაწილს საბჭოთა საქართველოს ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მეურნეობის მრავალათასიანი მუშათა კოლექტივი შეადგენს.

ტრანსპორტი სამხედრო ორგანოების განუყრელ შემადგენელ ნაწილად, საბჭოთა არმიის ღვიძლ ძმად იქცა. იგი ზურგისა და ფრონტის მკიდროდ დამაკავშირებელი, უმთავრესი სასიცოცხლო არტერია გახდა. საბჭოთა ტრანსპორტს სამამულო ომის ღმერთად ფრონტისათვის შეუფერებლად უნდა მიეწოდებინა ადამიანთა რეზერვები, იარაღ-საჭურველი, სურსათი. ასევე ტრანსპორტს უნდა შეესრულებინა ზურგის დიდმნიშვნელოვანი სამეურნეო სამუშაოები, რომლებიც გადაუდებლად საჭირო იყო. ვერაგ მტერზე გამარჯვების მოსაპოვებლად. ისე რომ ტრანსპორტის საშუალებით ხორციელდებოდა სამხედრო რელსებზე გადაყვა-

¹ ი. ბ. სტალინი, საბჭოთა კავშირის დიდი სამამულო ომის შესახებ, თბ., 1947, გვ. 15.

ნილი ჩვენი ქვეყნის მთელი ეკონომიკის მობილიზაცია და მათი ოსტატური მანევრირება, საბჭოთა ზურგის ეკონომიური რაიონების კავშირ-ურთიერთობათა დაცვა და მთლიანად საბჭოთა ქვეყნის გმირული ბრძოლისა და ცხოვრების ერთიანი მაჩის ცემის მტკიცედ შენარჩუნება. განსაკუთრებით ითქმის ეს სამამულო ომის პირველ პერიოდზე, როცა მტერი ღრმად შემოიჭრა საბჭოთა მიწა-წყალზე, საიდანაც ჩვენი ქვეყნის ზურგის რაიონებში უმსხვილეს სამრეწველო საწარმოთა, საბჭოთა და კოლექტიურ მეურნეობათა და მთელი სახალხო დოვლათის გადაადგილება — ევაკუაცია ხდებოდა. სსრ კავშირზე ვერაგული თავდასხმით მოხერხებულად ისარგებლა მტერმა და ღრმად შემოიჭრა ჩვენი ქვეყნის სასიცოცხლო ცენტრებში. ამ ეტაპზე საბჭოთა არმიამ დროებით ფრონტის მთელ რაგ ზბნებზე მარცხი განიცადა. იგი იძულებით იხევდა უკან, უმძიმესი თავდაცვითი ბრძოლებით, აკავებდა მტრის ქარბ ძალებს და საშუალებას აძლევდა საბჭოთა ხალხს კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით მთელი თავისი ძალების მობილიზაციისა და საბრძოლო სრულ წესრიგში მოყვანისათვის.

ჩვენი სამშობლოს ამ უმძიმეს პერიოდში, როცა ხორციელდებოდა მთელი ძალების მობილიზაცია მტრისადმი წინააღმდეგობის გასაწევად და საბჭოთა მიწა-წყლის ოკუპაციას წინ უძღოდა ჩვენი ხალხის მთელი დოვლათისა და პირველ რიგში თავდაცვითი მნიშვნელობის ფაბრიკა-ქარსნების ორგანიზებული ევაკუაცია აზი-მოსავლეთის შორეულ რაიონებში, უდავოა, რომ საბჭოთა ტრანსპორტმა უდიდესი სამსახური გაუწია ჩვენს ქვეყანას და მის დამცველ საბჭოთა არმიას. საკმარისია ითქვას, რომ სამამულო ომის დაწყებიდან 3 თვის მანძილზე წარმატებით განხორციელდა 13 მილიონი საწარმოთა გადაადგილება, მარტო საბჭოთა რკინიგზას ტრანსპორტმა ამ ეტაპზე უზრუნველყო 1½ მილიონი ვაგონი საევაკუაციო ტვირთის გადაზიდვა და სხვ.

საქართველოს ტრანსპორტის მუშაკები აქტიურად მონაწილეობდნენ დიდი სამამულო ომის პირველ პერიოდში საბჭოთა ტრანსპორტის წინაშე დასმულ ყველა ამ ურთულესი ამოცანის წარმატებით გადაწყვეტისათვის ბრძოლაში. რესპუბლიკის საზღვაო და სახმელეთო ტრანსპორტით საქართველოში ევაკუირებულ იქნა მთელ რიგ საწარმოთა მოწყობილობა.

საქართველოს ტრანსპორტი მკიდროდ დაუტკავშირდა ფრონტებს; ეზიდებოდა იქ ყოველივეს, რაც საჭირო იყო გამარჯვებისათვის; მოჰყავდა საქართველოს კეთილმოწყობილ კურორტებსა

და სამკურნალო დაწესებულებებში დაკრილები, რომლებაც გამოჯანსაღებულნი კვლავ ფრონტებს უბრუნდებოდნენ.

საქართველოს ტრანსპორტის მუშაკები რესპუბლიკის ქვანახშირის, მარგანეცის, გუმბრინის, ნავთის, ხე-ტყისა და სხვა სახის წარმოებებთან ებმებოდნენ სოციალისტურ შეჯიბრებაში, რათა უზრუნველყოთ გასამხედროებული სახალხო მეურნეობის შეუფერხებლად მუშაობა.

ღარი სამამულო ომის დღეებში საქართველოს მუშების ერთ-სულსენება და პატრიოტული თავდადება უმაღალითო სამშაღვრით გამოვლენდა შემოქმედებითს შრომაში შახტებსა და მაღაროებში, ინტელუგისა და მანქანათმშენებლობის საწარმოებში, ნავთის საბადოებსა, ათასობით ფაბრიკებსა და ქარხნებში. ისინი ღაულაღავდ იღვწენ მანქანებთან და დაზგებთან, ტურბინებთან და ქვაბებთან. აგრეგატებთან და ჩარხებთან, და სტახანოვური შრომით აძლიერებდნენ დახმარებას ფრონტისადმი. თბილისისა და ქუთაისის, ბათუმისა და სოხუმის, ტყიბულისა და ტყვარჩელის, ჭიათურისა და ზესტაფონის, მთელი საქართველოს სამრეწველო ცენტრების ათასობით მოწინავე მუშებმა, ინჟინრებმა და ტექნიკოსებმა დიდ წარმატებებს მიღწიეს იარაღ-საჭურვლის, ნადმსატყორცის, ავტომატების, გრანატების, სათბობის, სურსათის, ტანსაცმლისა და ქვეყნის თავდაცვის საჭიროებათა და სხვა პროდუქტების საწარმოო გეგმის გადაჭარბებით შესრულებისათვის ბრძოლაში.

სამამულო ომის წლებში წარმოებისა და მეცნიერების კავშირი სავსებით ახალ საფეხურზე იქნა აყვანილი. რესპუბლიკის სამეცნიერო-რეკონსტრუქციური კვლევითი ინსტიტუტებისა და ემაღლესა სასწავლებლების მეცნიერი მუშაკები — აკადემიკოსები, პროფესორები, დოცენტები და ასისტენტები უშუალოდ ჩაებნენ სამრეწველო საწარმოთა პრაქტიკულ შემოქმედებითს მუშაობაში და უდიდესი დახმარება გაუწიეს მუშათა კლასს მრეწველობის სამხედრო რეესებზე გადაყვანისა და თავდაცვის პროდუქციის გამოშვების სისტემატურად გადიდებისათვის ბრძოლაში. ისინი ატტურად მონაწილეობდნენ რესპუბლიკის ქვანახშირის, მარგანეცის, ნავთობთა, ლითონგადამუშავების, მსუბუქი და კვების სამრეწველო საწარმოთა მუშაობაში, გვერდში ამოუდგნენ მუშათა კლასს მასზე დაკისრებული საპატიო ამოცანების შესრულებისათვის ბრძოლაში.

ქართველმა გეოლოგებმა აკად. ა. ჯანელიძის, აკად. ა. თვალჭრელიძის და სხვათა მეთაურობით დიდი მუშაობა ჩატარეს რესპუბლიკის ბუნებრივი სამრეწველო ახალი რესურსების გამოვლინებისათვის, რომელთაც სტრატეგიული თავდაცვითი მნიშვნელობა აქვს. რესპუბლიკაში ჩამოყალიბდა საწარმოო ძალთა შემსწავლელი კომისია, რომელსაც სათავეში ჩაუდგა საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის წამყვანი მეცნიერები აკად. ნ. მუსხელიშვილის მეთაურობით. მსხვილ სამრეწველო საწარმოებთან კი ჩამოყალიბდა რაციონალიზატორული ბიუროები, რათა ისინი სათავეში ჩადგომოდნენ საქართველოს მოწინავე მუშებსა და ინჟინერ-ტექნიკოსთა გამოგონებებისა და რაციონალიზატორული წამოწყებების დანერგვას ორგანიზაციის საქმეს¹.

ომის წლებში საქართველოს საწარმოებში შეუწელებლად იწარგებოდა რაციონალიზატორული წინადადებები და მცირდებოდა პროდუქციის თვითღირებულება.

მაგალითად, ადგილობრივი მრეწველობის საწარმოებში სამამულო ომის 1941—42 წწ. მანძილზე 199 რაციონალიზატორული წინადადებიდან განხორციელდა 109, რომელმაც მხოლოდ 1943 წელს სახელმწიფოს 2 მილიონი მანეთის ეკონომია მისცა².

საკრძნობლად მცირდებოდა თვითღირებულება. მაგალითად, 1942 წლის პირველ ნახევარში საქართველოს ადგილობრივი მრეწველობის საწარმოებმა თვითღირებულების შემცირების საფუძველზე სამშობლოს 1360 ათასი მანეთის ეკონომია მისცა. წარმატებით ხდებოდა სათბობისა და ელექტროენერგიის ხარჯვის დაზოგვა, ნედლეულის ეკონომია, მუშახელის რაციონალურად გამოყენება. რითაც სახელმწიფოს ათეული მილიონების ეკონომია ეძლეოდა. თბილისის საორთქლმავლო დეპოს ზეინკლის, სტახანოველი მუშის ა. კუმბურაძის რაციონალიზატორული წინადადების დანერგვამ 1942 წლის დასაწყისისათვის წარმოებას 10 ათას მანეთზე მეტი ეკონომია მისცა³, ხოლო ბათუმის სტალინის სახელობის ნა-

¹ მარქსიზმ-ლენინიზმის ინსტიტუტის საქართველოს ფილიალის პარტარქივი, ფონდი 14, საქმე 12299, ფურც. 4—5. ცნობილია, რომ 1942 წ. ჩვენი ქვეყნის მხოლოდ თავდაცვის წარმოებებში თვითღირებულების შემცირების შედეგად სახელმწიფომ 40 მილიარდი მანეთის ეკონომია მიიღო, ხოლო რაციონალიზატორული წინადადებების დანერგვით—260 მილიარდ მანეთზე მეტი.

² აკად. ივ. ჯავახიშვილის ისტორიის ინსტიტუტის სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდა 4, საქმე 67, ფურც. 2. (ქვემოთ შეპოვებით — სამამულო ომის არქივი).

³ იქვე.

ეთის ქარხანამ ამ გზით 1942 წელს 3 505 393 მან. ეკონომია მიიღო¹.

ი. ბ. სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონ-შემკეთებელი ქარხნის საქვაბე საამქროს ორდენოსანმა მექევაბემ გ. გეჭაძემ ძველი ლითონის ნარჩენებისაგან ადგილობრივ დაამზადა ელექტროშედულებისათვის საჭირო მავთული, რომელმაც ქარხანას 12 ათასი მანეთის ეკონომია მისცა².

თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის საქვაბე ზღარავის, გამოცდილი მუშის ვ. კობრიძის რაციონალიზატორული წინადადებით სახელოსნოს ეზოში დაყრილი, ხმარებიდან გამოსული კბილანები ფოლადის საღტის გადაკვრით და მათი დაღარვის გზით სელახლა მწყობრში იქნა ჩაყენებული. თუ წინათ ეს კბილანები 5—6 თვე გამოყენებოდა, ახლა 2 წლამდე ძლებს. მისი თვითღირებულება წინათ 1000 მანეთს უდრიდა, ახლა კი 250 მანეთს არ აღემატება. საქართველოს მუშათა კლასი, მოწინავე რკინიგზელები, კიდევ უფრო მკიდროდ ირანშეზიან კომუნისტური პარტიის გარშემო და პატრიოტული თავდადებით სკედე მტერზე გამარჯვებას.

საქართველოს, ისე როგორც მთელი საბჭოთა ქვეყნის, ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო საშუალებათა მობილიზაციამ და სამხედრო მარშრუტების გრაფიკებში მათმა შეტანამ გამოიწვია სამოქალაქო ტვირთბრუნვისა და მოქალაქეების გადაყვანის შეზღუდვა.

გაიზარდა ცენტრალიზებული და გეგმირებული ტვირთთა რაოდენობა. სრული გასამხედროება მოხდა რკინიგზისა და წყლის ტრანსპორტისა და მათ მუშაობაში დამკვიდრდა მტკიცე სამხედრო დისციპლინა.

სამამულო ომის უმძიმეს 1941—1942 წლებში მტრის მიერ დასავლეთის საბჭოთა რაიონების, ბალტიკისა და შავი ზღვის მხარეთა ოკუპირების გამო საგრძნობლად შეიკვეცა ტვირთბრუნვა. აგრძოდ 1942 წელს რკინიგზის ტრანსპორტზე საშუალო სადღელამდისო დატვირთვა 1940 წელთან შედარებით 2,3-ჯერ შემცირდა, ხოლო წყლის ტრანსპორტზე ტვირთის გადაზიდვა—1,4-ჯერ. მაგრამ ამ ჩამორჩენას მოკლე დროში აღწევს თავს საბჭოთა

¹ გაზ. „Патуский рабочий“, 1943 წ. 6 თებერვალი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წლის 5 ივნისი.

³ Н. Вознесенский, Военная экономика СССР в период Отечественной войны, М., 1948, გვ. 102.

ტრანსპორტი და სამამულო ომის შემდგომ პერიოდებში განვითარების ფართო გზაზე გამოდის.

ამრიგად, ომმა ჩვენი ტრანსპორტი ურთულესი და უმძიმესი ამოცანების წინაშე დააყენა. განსაკუთრებით გადიდდა ტრანსპორტის როლი ევაკუაციის ურთულეს ვითარებაში, როცა უმაგალითო სისწრაფით ხორციელდებოდა ჯემსხვილესი ინდუსტრიული საწარმოების, საბჭოთა მეურნეობებისა და კოლმეურნეობების დოვლათის საშიში ადგილებიდან ქვეყნის ღრმა ზურგში გადაადგილება. ომის წლებში ტრანსპორტის საპატიო ამოცანად ითვლებოდა ზურგის ეკონომიური რაიონების კავშირ-ურთიერთობის მტკიცედ შენარჩუნება და მთლიანად ქვეყნის ერთიანი ეკონომიური მაჯის ცემის უვნებლად დაცვა, რათა საბჭოთა სამშობლოს შესაძლებლობა მისცემოდა გამოეყენა მტერზე გამარჯვების მძლავრი იარაღი.

საბჭოთა საქართველოში ომის წლებში რამდენადმე სპეციფიკური იყო ტრანსპორტის მუშაობის პირობები; სამამულო ომის დასაწყის პერიოდშიაც, ვინაიდან რესპუბლიკა კვლავ რჩებოდა ზურგის რაიონად, ჩვენმა ტრანსპორტმა და სატრანსპორტო მეურნეობას მუშაობა დიდი ოსტატობით გამოიყენეს მთელი თავიანთი შესაძლებლობა და საკუთარი ძალების დაძაბვით წარმატებით გადაწყვიტეს ყველა ის ამოცანა, რასაც მათ პარტია სამშობლოს დაცვის საქმეში აკისრებდათ.

შ. საქართველოს საკ ტრანსპორტის მუშაობა პატრიოტიზმი დიდი სამამულო ომის პიკველ პერიოდში

დიდი სამამულო ომის პერიოდში საბჭოთა ტრანსპორტის როლი და მნიშვნელობა თუ უაღრესად გაიზარდა, სამაგიეროდ ტრანსპორტის მუშაობის პირობები მტკიცედ გაართულდა.

დიდი სამამულო ომის წლებში ჩვენმა ტრანსპორტმა წარმატებით გაართვა თავი სამხედრო გადაზიდვათა და აგრეთვე სახალხო მეურნეობისათვის ტვირთის გადაზიდვათა უზრუნველყოფის ძნელ ამოცანას. ამაში, — ი. ბ. სტალინის განსაზღვრით, — ჩვენ უნდა ესცნოთ „უწინარეს ყოვლისა ჩვენი ტრანსპორტული მუშეობისა და მოსამსახურეების დამსახურება“¹.

¹ ი. ბ. სტალინი, საბჭოთა კავშირის დიდი სამამულო ომის შესახებ, თბ., 1947, გვ. 132.

საბჭოთა კავშირის ტრანსპორტის და მთელი სატრანსპორტო მეურნეობის შემადგენელ ნაწილს წარმოადგენს საქართველოსა და ამიერკავკასიის ტრანსპორტი და სატრანსპორტო მეურნეობათა მრავალათასიან მუშაკთა კოლექტივი, რომელმაც თავისი გმირული შრომითა და მაღალი პატრიოტული თავდადებით მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანა მტერზე გამარჯვების საერთო საქმეში.

საქართველოს კომუნისტური პარტიის XIV ყრილობამ შეაქა ტრანსპორტის მუშაობა სამამულო ომის წლებში და საზგას-მათ აღნიშნა, რომ ომის მკაცრ დღეებში საქართველოსა და ამიერ-კავკასიის რკინიგზის ტრანსპორტის კოლექტივმა პარტიის, მთა-ე-რობისა და მთავარსარდლობის ყველა დავალება ზუსტად და ვადაზე ადრე შეასრულა. ამავე დროს იგი დამაკმაყოფილებლად უზ-ო-უნველყოფდა ამიერკავკასიის რესპუბლიკების სახალხო მეურ-ნეობის საღიროებას. ომიანობის წლებში ამიერკავკასიის რკინიგზა 19-ჯერ გამოვიდა გამარჯვებული სრულიად საკავშირო სოციალ-ს-ტურ შეჯიბრებაში, გამრავლდა სოციალისტური შრომის გმირთა რიგები და კარგი მუშაობისათვის რკინიგზის კოლექტივს სამუდა-მოდ შესანახად გადაეცა თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის წა-თელი დროშა. რკინიგზა ყოველწლიურად გადაქარბებით უზრუნ-ველყოფდა მისთვის მიცემული გეგმის შესრულებას¹.

სამამულო ომის დაწყების პირველი დღეებიდანვე საბჭოთა სა-ქართველოს რკინიგზელთა კოლექტივი სახელდახელოდ გამართულ მასობრივ მიტინგებზე საყოველთაო აღშფოთებას გამოხატავდა ჰიტლერული არმიის საბჭოთა სამშობლოზე ვერაგული თავდასხმის გამო. რკინიგზელთა კოლექტივის დიდი ნაწილი ტოვებს წარმოებას და პარადით ხელში საბჭოთა არმიის რაგებში დგება, ზურვში და-ჩ-ხენილები კი ვა-ლდებულებას კისრულობენ იბრძოლონ ჩვენი ქვეყ-ნის თავდაცვის ძლიერების გასამტკიცებლად. მაგალითად, ი. ბ. სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემგეთე-ბელ ქარხანაში შედგა მიტინგი, რომელსაც დაესწრო 3 000-მდე მუშა-მოაპმსახურე და ინჟინერ-ტექნიკოსი. მიტინგზე მთელმა კოლექ-ტივმა პირობა დადო ყოველმხრივ დაესმაროს ფრონტს, საბჭოთა არმიას ვერაგ მტერზე გამარჯვების მოპოვების საქმეში, ყველაფე-რი გააკეთოს საყვარელი საბჭოთა სამშობლოს დამოუკიდებლობისა და ძლიერების დასაცავად².

¹ საქ. კ. პ. (ბ) XIV ყრილობის სტენოგრაფიული ანგარიში.

² გახ. „კომუნისტი“, 1941 წ. 24 ივლისი.

სამამულო ომის დასაწყისი — 1941 წელი საბჭოთა სატრანსპორტო მეურნეობის, ძირითადად რკინიგზის ტრანსპორტის მუშაობის მეტად დაძაბული და დიდად პასუხსაგები პერიოდი იყო.

საქართველოს კომუნისტები, რკინიგზის პარტიული ორგანიზაციები და პოლიტგანყოფილებები სათავეში ჩაუდგნენ რკინიგზელ და სა რკინიგზო საწარმოთა მუშების მასობრივ აქტივობას. კომუნისტური პარტიის მითითება, რომ სამეურნეო წარმატებანი, მათა სიმტკიცე და ხანგრძლიობა სავსებით და მთლიანადაა დამოკიდებული პარტიულ ორგანიზაციულ და პარტიულ-პოლიტიკური მუშაობის წარმატებებზე, რკინიგზის პარტიული ორგანიზაციების ყურადღების ცენტრში იდგა.

რკინიგზის პარტიული ორგანიზაციების საპატიო ამოცანად იქცა არა მარტო პარტიულ-პოლიტიკური აღმზრდელობითი მუშაობის გარდაქმნა, არამედ ისიც, რომ რკინიგზელთათვის განემარტათ საბჭოთა სამშობლოსათვის ფაშისტური გერმანიის თავდასხმის შედეგად შექმნილი დიდი საწინაშროება, მტრის მიზანი და ბოროტი ზრახვები, ომის ხასიათი და საბჭოთა ხალხების განმათავისუფლებელი მისია ფაშიზმის განადგურებისა და ჩაგრული ხალხების ჰიტლერული მონობისაგან გასოხსნის საკემში.

ამიერკავკასიისა და საქართველოს რკინიგზის პარტიული ორგანიზაციები სამამულო ომის წლებში წარმოადგენდნენ რკინიგზის მუშაობის უშუალო მათორგანიზებელ ძალას, რომელიც ადუღაბებდა რკინიგზელთა დიდ კოლექტივს ერთ არმიად პარტიისა და მთავრობის მიერ დაყენებულ ამოცანათა წარმატებით გადაწყვეტისათვის. კომუნისტები უშუალოდ ხელმძღვანელობდნენ რკინიგზის კომკავშირულ და პროფკავშირულ ორგანიზაციებს.

სსრკ თავდაცვის სახელმწიფო კომპარტუტის ღირექტივის ცხოვრებაში განუხრელად გატარების გზით საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზელები კავკასიისა და გმარა ქალაქების დაცვის დღეებში სსრკ კავშირის რკინიგზელთა მხარდამხარ ფრონტებზე და ზურგში უდიდესი თავდადებით სჭედდნენ ვერაგ მტერზე გამარჯვებას.

საბჭოთა ადამიანების სისტემატური და საყოველთაო-სახალხო ზრუნვა საბჭოთა მეომრებზე, მათი ყოველმხრივი დახმარება ფრონტისა და დაზარალებული რაიონებისადმი ზორციელდებოდა ტრანსპორტის, როგორც ზურგისა და ფრონტის დამაკავშირებელი ძალის საშუალებით. ამასთანავე რკინიგზელები საკუთარი დანაზოგებით ზურგის ყველა მშრომელთან ერთად დიდად ეხმარებოდნენ. ფრონტს და ომით დაზარალებულ საბჭოთა რაიონებს.

სამამულო ომის პერიოდში საქართველოდან განუწყვეტილად მიმდინარეობდა სამამულო ომის ფრონტებისა და მსხვილი სამრეწველო ცენტრებისაკენ სათბობით, ფერომარგანცით, საბჭოთა მეომრებს ახალ-ახალი შევსებით, იარაღ-საქურველითა და სურსათ-სანოვაგით დატვირთული ეშელონები. ამ ეშელონების გამცილებელი რკინიგზები უშიშრად მიდიოდნენ წინ, სწირავდნენ სიცოცხლეს საბჭოთა სამშობლოს დიდებისა და დამოუკიდებლობისათვის¹.

საქართველოს რკინიგზები აქტიურად იბრძოდნენ სამამულო ომის ფრონტზე; მათ მონაწილეობა მიიღეს გმირი ქალაქების დაცვაში, საბჭოთა კავშირის დედაქალაქის მშობლიური მოსკოვის გმირულ დაცვაში. თბილისში გაფორმებული ჯავშნოსანი მატარებელი ჯახიევის ხელმძღვანელობით აერთიანებდა მოსკოვის დამცველ მრავალ მოწინავე მებრძოლ ქართველ რკინიგზელს, რომლებმაც ასახელეს სამშობლო.

საქართველოს რკინიგზის ათასობით მუშაკს—მატარებლის მე-მანქანეებს, გამყოლებს და სხვ., პირნათლად ასრულებდნენ რა ფრონტის ყველა დავალებას, ხშირად ცეცხლის ხანზე და მტრის თვითმფრინავთა ცეცხლის ქვეშ გადაჰყავდათ ჯარები, არმიისათვის ეზიდებოდნენ საქურველს, სურსათსა და ხშირად ძნელ პირობებში ორთქლმავლებიდან არ ჩამოდიოდნენ 60—70 საათის განმავლობაში².

1941 წლის 20 ნოემბერს საქართველოს კ. პ. (ბ) ცენტრალური კომიტეტის პლენუმმა დასახა ღონისძიებანი თავდაცვის კომიტეტის მითითებათა საფუძველზე რესპუბლიკის მთელი სახალხო მეურნეობისა და, კერძოდ, ტრანსპორტის სამხედრო ყაიდაზე გარდაქმნის შესახებ³. ჯერ კიდევ სადირექტივო ორგანოების მითითებათა საფუძველზე რესპუბლიკის ტრანსპორტის მუშაკებმა განიხილეს ეს ღონისძიებანი და მიიღეს დადგენილება რკინიგზისა და მთელ სარკინიგზო მოწყობილობათა უკეთ დაცვის შესახებ.—დაევალა რაიკონებს, ქალაქკომებს, განსაკუთრებით გაძლიერონ ყურადღება სატრანსპორტო საწარმოებისა და სათანადო დაწესებულებებისადმი, რესპუბლიკის სარკინიგზო ქსელისა და მეურნეობისადმი⁴.

¹ И. Карлашева, На линии огня, Орденоносцы, 1943.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 4 თებერვალი.

³ მარქსიზმ-ლენინიზმის ინსტიტუტის საქართველოს ფილიალის პარტარქივი, ფონდი 4. საქმე 11417, ფურც. 3—4.

⁴ იქვე, საქმე 11567, ფურც. 25.

ომის დაწყების პირველი დღეებიდანვე საქართველოს რკინიგზის უმნიშვნელოვანესი კვანძებისა და ძირითადი საწარმოების მოშლათა რიგებიდან მასობრივად იჩინა თავი სამშობლოსა და ფრონტისადმი დაზმარების პრაქტიკა ახალმა ფორმამ, აწვრიტდა სოციალისტური შეკიბრება, გამრავლდნენ ნოვატორები, გაიზარდა მასების შემოქმედებითი ინიციატივა.

1941 წლის აგვისტოში რკინიგზელთა კოლექტივებში მიერ მოწყობილი სრულიად სკავშირო შაბათობის შედეგად, რომელშიც მონაწილეობა მიიღო მილანონახევარმა რკინიგზელმა, გეგმის ზევით შეაკეთეს ასეული კილომეტრი რკინიგზა, მრავალი ორთქლმავალი და ვაგონი, შეაგროვეს 7 800 ტონა ქარაი, გამოიშუშავეს 200 მილიონი მანეთი ფულად და შეიტანეს იგი ქვეყნის თავდაცვის ფონდში¹. ჭერ კიდევ 1941 წლის ივლისის თვეში მარტო თბილისში შეგროვდა 257 ტონა ლითონის ქართი. სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელმა ქარხანამ 23—25 ივლისს ლითონის ქართით 8 ვაგონი დატვირთა, ხოლო 26 კომისრის სახელობის რაიონის კომკავშირელებმა მარტო 26 ივლისს 40 ტონა ლითონის ქართი ჩააბარეს ბაზას².

ომის დაწყების პირველი დღეებიდანვე გაძლიერდა გამომგონებლობა, გაჩაღდა ბრძოლა შრომის ნაყოფიერების ზრდისა და რკინიგზის საწარმოებიდან ფრონტებზე წასული მუშების შემცველი ახალგაზრდა ვაჟებისა და ქალების მიერ ახლი პროფესიებისთვის.

სამამულო ომის პერიოდში საბჭოთა საქართველოს რკინიგზის უმსხვილესი საწარმოების მოწინავე მუშები არა ერთხელ ყოფილან მაგალითის მიმცემი ინიციატორები ფრონტისადმი უკეთ დახმარების, შრომის ნაყოფიერების ზრდისა და შრომის ორგანიზაციის უახლესი ფორმების დანერგვით თავდაცვის პროდუქციის გაზრდის საქმეში. მაგალითად, 1941 წლის 12 სექტემბერს სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის მუშებმა მოწოდებით მიმართეს მრეწველობისა და ტრანსპორტის საწარმოთა ყველა მუშას, მუშაქალსა და ინჟინერ-ტექნიკოსს—უფრო მეტი ენერგიითა და თავდადებით იმუშაონ, კიდევ უფრო აქტიურად

¹ გაზ. „Правда“, 1941 წ. 5 აგვისტო.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1941 წ. 29 ივლისი.

და წარმატებით დაეხმარონ წითელ არმიას მტრის განადგურებისათვის ბრძოლაში¹.

ომის დაწყების პირველი დღეებიდანვე სწრაფად გავრცელდა ორასოვანთა მოძრაობა საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტზე. სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის მოწინავეთა მოწოდებამ დიდი როლი შეასრულა რესპუბლიკის სხვა სამრეწველო საწარმოებში ორასოვანთა მოძრაობის უფრო ფართოდ დაწერგვისა და გაშლის საქმეში. სამამულო ომის მძაფრ პერიოდში ორასოვანთა მოძრაობის ინიციატორები კომუნისტები იყვნენ. ისინი თავიანთი გმირული შრომით შეუწელებლად ზრდიდნენ შრომის ნაყოფიერებას. მაგალითად, ამიერკავკასიის რკინიგზის ნავთლულის კვანძის მოწინავე კომუნისტი ზეინკალი ვ. კიკნაძე ომამდე საწარმოო გეგმებს თუ 200%-ით ასრულებდა, ომის დაწყების შემდეგ 350%-საც არ ჯერდებოდა. ასევე პარტიის წევრობის კანდიდატი ვ. რაბუხოვი გეგმებს 290%-ით ასრულებდა. კომუნისტი ზეინკალი ი. იოსაძე საწარმოო დავალებას სისტემატურად ასრულებდა 250%-ით. იგი თავის გამოცდილებას უზიარებდა ახალგაზრდა ორასოვნებს და მოწინავე პრაქტიკანტ მოსწავლეებს².

საქართველოს რკინიგზის საწარმოთა კომუნისტი მუშები საბჭოთა სამშობლოსადმი თავიანთი თავდადებით აღაფრთოვანებდნენ ახალგაზრდა ცვლას, კომკავშირლებს, რომლებიც კომუნისტ მუშათა მაგალითისამებრ ყველაფერს აკეთებდნენ საწარმოო გეგმების გადაჭარბებით შესრულებისა და მტერზე გამარჯვების დაჩქარებისათვის. სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელ ქარხანაში დაზგაზე მომუშავე ყველა 107 კომკავშირელი გეგმას ომის დაწყების დღიდან გადაჭარბებით ასრულებდა. ამათგან 21 საბასოვანი იყო, 26 ორასოვანი, 46 მოწინავე.

თბილისის ლენინის სახელობის რაიონის ტერიტორიაზე არსებული რკინიგზის საწარმოებსა და დაწესებულებებში მომუშავე 321 მოწინავე კომკავშირელი მაღალ საწარმოო მაჩვენებლებთან სანიმუშოდ ათავსებდა სააგიტაციო მუშაობას და პარტიის ხელმძღვანელობით წარმატებით ნერგავდა მოწინავეთა გამოცდილებას³.

თბილისის ავტოსარემონტო ქარხნის პარტიულმა ორგანიზაციამ სერიოზულად მოჰკიდა ხელი ორასოვნობის დანერგვის საქმეს. ჩა-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1941 წ. 12 სექტემბერი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1941 წ. 23 სექტემბერი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 14 იანვარი.

ტარებულ იქნა ორასიდანთა თათბირი, ოსტატობის და ბრიგადირების თათბირები კედლის გაზეთების სარედაქციო კოლეგიებთან ერთად. ქარხანაში 1941 წლის ოქტომბერში 185-ზე მეტი ორასოვანი იყო. მათ შორის დიდ უმრავლესობას კომუნისტები შეადგენდნენ¹.

სამამულო ომის წლებში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭებოდა ტრანსპორტის მეურნეობას მუშახელით უზრუნველყოფას. მრეწველობისა და, კერძოდ, ტრანსპორტის მეურნეობიდან ფრონტებზე წასული კვალიფიკირებული მუშების წარმატებით შეცვლას საქმეში დიდი როლი შეასრულა ახალგაზრდა ვაჟებმა და გოგონებმა. რესპუბლიკის საწარმოებში მარტო საფაბრიკო-საქარხნო სასწავლებლებიდან ომის დროს მრეწველობისა და ტრანსპორტის 26 000 მუშაზე მეტი მოვიდა².

მრეწველობასა და ტრანსპორტზე სანამულო ომის წლებში მუშა ახალგაზრდობა მოდიოდა არა მარტო საფაბრიკო-საქარხნო სკოლებიდან. არამედ უმეტესად სოფლიდან, კოლმეურნეობებიდან და საბჭოთა მეურნეობებიდან. ახალმოსულთა აღზრდა, მათი სამრეწველო კვალიფიკაციის ამაღლება სატრანსპორტო პარტიული ორგანიზაციებისა და ხელმძღვანელ მუშაკთა ფრიად საპატიო ამოცანად გადაიქცა.

მუშახელის ნაკლებობით გამოწვეული სიძნელების დაძლევისათვის ბრძოლაში სამამულო ომის წლებში სხვა საშუალებებთან ერთად დიდ როლს თამაშობდნენ პროფესიათა შემთავსებლები და მრავალდაზგოსანთა რიგების ზრდა. მაგალითად, თბილისის საელმწიკო დეპოს მექანიკური საამქროს ახალგაზრდა მუშებმა გადაწყვიტეს ათთვისონ რამდენიმე პროფესია და ნაკლები მუშახელით უზრუნველყონ გეგმების ერთისამად და ერთიოთხად შესრულება. ამ ინიციატივის დამწერგავნი ქარხანაში იყვნენ კომკავშირლები — შ. კაკალაშვილი, ვ. შაიბოვი, ერომენკო და სხვები, რომლებიც თითოეული 4—5 კაცისათვის გათვალისწინებულ სამუშაოს ასრულებდა³.

აღსანიშნავია, რომ სამამულო ომის პერიოდში ქალთა შრომა რკინიგზაზე დიდ ძალად იქცა. ქალებმა წარმატებით შეცვალეს რკინიგზის მეურნეობიდან ფრონტებზე წასული მამაკაცები. მათ შეძლეს

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1941 წ. 6 ოქტომბერი. ვლ. ჯაფარიძე: „იზრდება ორასოდანთა რიგები“.

² გაზ. „ახალგაზრდა კომუნისტი“, 1946 წ. 23 თებერვალი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 9 იანვარი.

რთული პროფესიების დაუფლება და საწარმოო მაჩვენებლების სისტემატური ზრდა.

მართალია, საბჭოთა ქალები რკინიგზის მეურნეობაში ჩაბმული იყვნენ დიდი სამამულო ომის დაწყებამდეც, მაგრამ სამამულო ომის წლებში წარმოებაში ქალთა როლის ზრდასთან ერთად დიდი სისწრაფით გაიზარდა მათი რიცხვი. მაგალითად, თუ დიდი სამამულო ომის დასაწყისს ქალთა შემადგენლობა რკინიგზის მუშა-მოსამსახურეთა 30%-ს უდრიდა, ომის წლებში, მათი პროცენტული შეფარდება გაიზარდა და მთელი რკინიგზელების 45%-ს მიაღწია¹. ქალები სარკინიგზო მეურნეობის ყველა დარგში ცვლიდნენ ფრონტზე წასულ მამაკაცებს, იქნებოდა ეს—მემანქანეები, სადგურის უფროსები, მეკავშირეები, მევაგონეები, გამცილებლები, მოძრაობის სამსახურის თუ ხაზის შემკეთებელთა პროფესიები.

სსრ კავშირის ქალებისათვის დიდი სამამულო ომის ფრონტებზე ბრძოლებისა და ზურგში გმირული შრომის მაგალითის მიმცემი მოწინავე რუსი ქალები იყვნენ. მათ არ ჩამორჩებოდნენ მოძმე რესპუბლიკების ქალები, მათ შორის ქართველი ქალები². სამამულო ომის წლებში ქართველმა ქალებმა ღირსეულად შეცვალეს ფრონტზე წასული მუშები, თავიანთი კმრები, ძმები და მამები. ქალები წარმატებით დაეუფლნენ სარკინიგზო მეურნეობის რთულ პროფესიებს. მაგალითად, სამამულო ომის ერთ-ნახევარი წლის მანძილზე ბარტო ხაშურის საელმავლო დეპოში 40 ქალი დაეუფლა სხვადასხვა რთულ პროფესიას. ასეთები იყვნენ ელმავლის მემანქანის თანაშემწე მარო ხელუაშვილი, ზეინკალი თ. ქართველიშვილი, შემდუღებელი ტატიანა ბეროზაშვილი და მრავალი სხვა³.

სამამულო ომის დაწყების პირველი დღეებიდანვე საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზის აქტივისტი ქალები მაღალ პატრიოტულ შეგნებას იჩენდნენ, გულისხმიერად ეხმარებოდნენ პარტიის მოწოდებას, ქმედით დახმარებას უწევდნენ რკინიგზას და უშუალოდ ებმებოდნენ მის საქმიანობაში. „ამიერკავკასიის რკინიგზის აქტივისტი ქალები პატრიოტული საქმეებით აღნიშნავენ სამამულო ომის დღეებს,—ნათქვამია საქდესის 1941 წლის 23 ივლისის ცნობაში,— ისინი ვაგზლებზე, ავტობუნიტებზე, საწარმოებში

¹ გაზ. „Правда“, 1945 წ. 5 აგვისტო.

² ქ. ანთიძე, ქართველი ქალები დიდ სამამულო ომში, თბ., 1955.

³ გაზ. „Заря Востока“, 1942 წ. 15 თებერვალი.

ჭინიან სანიტარულ საგუშაგოებს, მათელ დღე-ღამეს მორიგეობენ. ამ შესანაწნავ მოძრაობაში 906-დე აქტივისტი ქალი ჩაება¹.

ომის წლებში ქართველი ქალები მუშაობდნენ მემანქანებად, სადგურის უფროსებად, მეისრეებად და გზის ოსტატებად. სამამულო ომის წლებში ქალები ნოვატორულ წინადადებებს ნერგავდნენ და მრავალ ახალ პატრიოტულ წამოწყებას აძლევდნენ დასაბამს. საქართველოს რკინიგზელი ქალები წერდნენ: „როცა მაჰაკა-ეები წავიდნენ ფრონტებზე სამშობლოს დასაცავად, ორთქლმავალზე მათი ადგილია ქალებმა დავიკავეთ, მიიძე წონიანი მატარებლები გრაფიკით, სწრაფად. უავარიოდ დაგვყავს, ვადიდებთ ტექნიკურ სიჩქარეს, ვზოგავთ საწვავ მასალას... ჩვენი ორთქლმავალი მუდამ სუფთა და ჯანსაღ მდგომარეობაშია... მივაწვდით ფრონტს ყველადფერს, რაც მტერს რისხვად დაატყდება თავზე“².

საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტი ომის დასაწყისშივე შეუდგა ქალთაგან კვალიფიციური მუშათა აღზრდის მომზადებას, რომელთა უმრავლესობა წინათ დიასახლისები იყვნენ. მაგალითად თბილისისა და ნავთლულის სარკინიგზო კვანძებზე 1941 წლის ბოლოს და 1942 წლის დასაწყისს დიასახლისთაგან ახალ საწარმოო კვალიფიკაციას 500-ზე მეტი ქალი დაეუფლა. გარდა ამისა აქვე მომზადდა 150 მეისრე და მოწინავე ტექნიკური კონტროლიორი. რესპუბლიკაში დიდი ღონისძიებები გატარდა რკინიგზის ტრანსპორტისათვის სხვადასხვა პროფესიის მუშა ქალების მომზადებისა და მათი კვალიფიკაციის ამაღლებისათვის.

თბილისის საელმავლო დეპოში ევგენია ხუბულური (კომკავშირელი ჯოჯონა) წარმატებით დაეუფლა ისეთ რთულ პროფესიას, როგორიცაა ელმავლის მემანქანეობა და 1942 წლის 1 იანვრიდან ელმავალს დამოუკიდებლად მართავდა. იგი მალე გახდა მოწინავე ლუწინელი მემანქანე, უავარიოდ მუშაობდა და ელექტროენერგიის ეკონომიისათვის არა ერთხელ დაუჭილდოვებიათ გზის უფროსის ბრძანებით³. რკინიგზის საწარმოები დიდ დახმარებას უწევდნენ ახალმოსულ მუშებს პროფესიების დაუფლებისა და საწარმოო კვალიფიკაციის ამაღლების საქმეში. მაგალითად, თბილისის საელმავლო დეპოს დირექციამ და პარტორგანიზაციამ ძველი მოწინავე მუშების დახმარებით წარმატებით მოაწყვეს მრავალი ახალმოსული

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1941 წ. 29 ივლისი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1942 წ. 8 მარტი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1942 წ. 7 მარტი.

ნუშის საწარმოო კვალიფიკაციის ამადლება და მათ შორის შრომის დისკალინიის სანიმუშოდ განმტკიცება¹.

სამამულო ომის წლებში ბათუმის რკინიგზის კვანძზე 600-ზე მეტი ქალი მუშაობდა. ბათუმის სადგური ქალებით იყო დაკომპლექტებული და იგი სამართლიანად იწოდებოდა „ქალთა სადგურად“. ამასთან ეს იყო ერთ-ერთი მოწინავე სადგური ამიერკავკასიის რკინიგზაზე. ომის უმძიმეს წლებში სადგურის საწარმოო გეგმის შეუსრულებლობისა და ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების დარღვევის არც ერთი შემთხვევა არა ჰქონია. ქალები არემონტებინან ორთქლმავლებსა და ვაგონებს, მუშაობდნენ მემანქანეებად, მომსახურებას უწევდნენ სალიანდაგო მეურნეობას, სამგზავრო და საბარგო დარბაზებს. ყველგან სანიმუშო წესრიგი სუფევდა და დაცული იყო სამაგალითო სისუფთავე. საბჭოთა მთავრობამ მაღალი შეფასება მისცა ქალთა ამ პატრიოტულ ინიციატივას. სამაგალითო მუშაობათვის სადგურის უფროსი ვასასი ქებულაძე საპატიო სიგელით იქნა დაჯილდოებული.

ბათუმის საორთქლმავლო დეპოსა და სავაგონო უბნის საწარმოებში ათობით რკინიგზელი ქალი დაწინაურებულ იქნა ხელმძღვანელ სამუშაოზე. რკინიგზელმა ქალმა მ. მკედლიძემ, რომელმაც წარმატებით ჩააბარა გამოცდა მემანქანის წოდებაზე და უზრუნველყო სანიმუშო უავარიო მუშაობა ომის წლებში „სტალინური გაწვევის დამკვერელის“ ნიშნით იქნა დაჯილდოებული. მან შეძლო გაედიდებინა ორთქლმავლების ტექნიკური სიჩქარე და დაეზოგა საწვავი².

დიდი სამამულო ომის დასაწყისიდანვე ტრანსპორტისა და სატრანსპორტო მეურნეობის აღმავლობის საქმეში სოციალისტური შეჯიბრება დიდ ძალად იქცა. მან შეიძინა მთელა რიგი ახალი ფორმები და გამდიდრდა შინაარსობრივად. მასობრივ შეჯიბრებაში აისახა საბჭოთა ხალხის ძორალურ-პოლიტიკური ერთიანობა და ცხოველყოფელი სოციალისტური პატრიოტიზმი. იგი ნათლად გამოვლინდა საბჭოთა ხალხის შრომით მამაცობასა და გმირობაში, რაც მიმართული იყო საბჭოთა არმიისადმი დახმარების აღმოჩენისა და ჩვენი ქვეყნის სამხედრო-ეკონომიკის ყოველმხრივი განმტკიცებისაკენ. დიდი სამამულო ომის წლებში სსრ კავშირის ხალხთა მორალურ-პოლიტიკური ერთიანობის, მეგობრობისა და თანამშრომლობის

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 11 აპრილი.

² ბ. ჯ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 8 მარტი.

განმტკიცების საფუძველზე წარმოების ნოვატორთა მოღწევები, მოწინავეთა გამოცდილებანი, უმაგალითო სისწრაფით აღწევდნენ მასობრივ გავრცელებას.

სამამულო ომის მთელ მანძილზე ფრონტისადმი დახმარებისა და სოციალისტური შეჯიბრების ახალი ფორმების დანერგვის პირველი ინიციატორები და მაგალითის მიმცემი იყვნენ მოსკოვი და ჩენი დიდი სამშობლოს სხვა უმსხველესი სარკინიგზო კვანძები და რკინიგზის საწარმოები. თბილისში 1941 წლის ივნისში შედგა სარკინიგზო საწარმოების საორთქლმავლო დეპოს მუშა-მოსამსახურეთა საერთო კრება, სადაც განიხილეს მოსკოვის „სორტიროვონიის“ ორდენოსანი დეპოს მუშათა მიმართვა სსრ კავშირის ყველა რკინიგზაზელსადმი. თბილისელ დებოელები მიღებულ რეზოლუციაში არწმუნებდნენ მოსკოველებს, რომ აამაღლებდნენ შრომის ნაყოფიერებას, იმუშაებდნენ უწუნოდ და მზად იქნებოდნენ ბოლომდე ებრძოლათ მტრის გასანადგურებლად. დეპოს მემანქანეებმა ორთქლმავლების სწრაფად და უავარიოდ წაყვანას მტკიცე პირობა დადეს და კიდევ განახორციელეს იგი.

სამამულო ომის წლებში დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა ტვირთბრუნვის დაჩქარებას, საწვავის ეკონომიას და ორთქლმავალთა მსახურის გახანგრძლივებას.

საბჭოთა რკინიგზელებს ამ მიმართულებით ფრიად მნიშვნელოვანი გამოცდილება ჰქონდათ; მათ დიდი ნაბიჯი გადადგეს წინ ჯერ კიდევ ომის დაწყებამდე. მაგალითად, 1936 წელს მემანქანე ბლინოვის ინიციატივით დაინერგა მძიმე წონის მატარებელთა სწრაფი მოძრაობა. ამ გამოცდილებამ სამამულო ომის წლებში სამხედრო ტვირთების გადაზიდვის დაჩქარების საქმეში უდიდესი როლი შეასრულა. ამიტომ შემთხვევითი არ იყო ეს ფაქტი, რომ ეს მოძრაობა ომის პერიოდში ახალი სიძლიერით განვითარდა და იგი ნოვატორთა ახალი წამოწყებებით შეივსო. მაგალითად, კაზანცეურმა მოძრაობამ, როგორც ახალმა ინიციატივამ, ცნობილია, რომ ომის წლებში იჩინა თავი. ამ მოძრაობის არსი ისაა, რომ კაზანცევა გაზარდა თავისი სამსახურებრივი ფუნქცია უბანზე დამატებით სახელმწიფო სახსრების დაუხარჯავად, სანიმუშოდ მოაწყო გზის მიმდინარე და საშუალო რემონტი და თავისი უბნის სამაგალითო მომსახურებას მიაღწია.

თუ მშვიდობიანა მშენებლობის პერიოდში სოციალისტური შეჯიბრების საფუძველზე ხორციელდებოდა მილიონობით მშრომელთა მაქსიმალური აქტივობა, საბჭოთა კავშირის დიდი სამამულო ომის გამოცდილებამ დაადასტურა, რომ სოციალისტური შეჯიბრების ძალა კიდევ უფრო დიდმნიშვნელოვანია საბჭოთა სამშობლოს დაცვის საქმეში.

საბჭოთა ტრანსპორტზე სოცშეჯიბრების უმაღლესი ფორმებია პირველ რიგში გაიშალა და გავრცელდა მემანქანეებს შორის, როგორც რკინიგზელთა არმიის ყველაზე უფრო კვალიფიციურ და მოწინავე ნაწილში. ცნობილია, რომ პირველი ნოვატორი, რომელმაც ტექნიკური სიჩქარის დიდ განვითარებას მიაღწია, იყო ღონეცელი მემანქანე კრივონოსი. კრივონოსის ეს წამოწყება განავითარა მემანქანე ოგნემა, ხოლო ნოვოსიბირსკელმა მემანქანემ ლუნიჩა ორთქლმავლის მუშაობის გახანგრძლივების, საწვავის ეკონომიისა და სიჩქარის გადიდების საქმეში ფრიად მნიშვნელოვან შედეგებს მიაღწია. მან დაარღვია ძველი, დრომოკმული ნორმები და ნამდვილი გადატრიალება მოახდინა ტრანსპორტის მუშაობაში.

ლუნიჩის ინიციატივა, მისი გამოცდილება და მიღწევები საბჭოთა რკინიგზელების მისაბამ მაგალითად იქცა. ამ გამოცდილების დანერგვა სოციალისტური შეჯიბრების ფართოდ გაჩაღების გზით, საბჭოთა ტრანსპორტის შემდგომი აღმავლობისა და განვითარების პირობა გახდა.

ჯერ კიდევ მშვიდობიანობის დროს ჩასახული ლუნიჩური მოძრაობა რკინიგზის ტრანსპორტის სამხედრო ყაიდაზე სწრაფად გარდაქმნის, მისი ახლებურად მუშაობის, ომის დროს ტრანსპორტის სიძნელების წარმატებით დაძლევის ერთ-ერთ დიდმნიშვნელოვან საშუალებად იქცა.

ჩვენი სამშობლოს მძიმე დღეებში, 1941 წლის ზაფხულში ნოვოსიბირსკ-ტომსკის რკინიგზელთა დებოს კოლექტივის მიტინგზე ლუნიჩმა განაცხადა: „Еще быстрее, еще аккуратнее, чем прежде, надо доставлять маршруты, груженные углем, металлом, грозными советским оружием. Мой поровоз, моя бригада готовы к любому рейсу на любое расстояние“¹.

ლუნიჩმა სიტყვა საქმედ აქცია და სამამულო ომის წლებში ახალი გამარჯვებები მოიპოვა. ლუნიჩის ორთქლმავალი ომის წლებში 100—200 ათას კილომეტრს გადიოდა ურემონტოდ, ნაცვლად ძველი

¹ Журнал „Железнодорожный транспорт“, 1941, № 3, стр. 13.

ნორმის 35 ათასისა¹. ამასთან ლუნიჩი საწვავისა და ზეთის ეკონომიას აკეთებდა და აგრეთვე რამდენიმე კვალიფიციური მუშის გამონათვისწვლებასაც აღწევდა.

განსაკუთრებული დამსახურებისათვის ლუნიჩს 1942 წლის აპრილში მიენიჭა სტალინური პრემია, ხოლო 1943 წლის ნოემბერში — სოციალისტური შრომის გმირის წოდება.

1942 წლის 7 იანვარს სსრ კავშირის რკინიგზის სახალხო კომისარიატმა ლუნიჩური მოძრაობის დანერგვისა და გავრცელების მიზნით გამოსცა ბრძანება, სადაც ეს მოძრაობა „თანამედროვეობის ყველაზე უფრო ცხოველმყოფელ და დაუძლეველ მოძრაობად“² იწოდება.

ამ გამოცდილების ფართოდ გავრცელების შედეგად გამრავლდა ლუნიჩელთა რიგები, გაიზარდა მატარებელთა მოძრაობის სისწრაფე. მაგალითად, საბჭოთა სამშობლოს მძიმე განსაცდელიან დღეებში მოსკოვის დასაცავად გამოსული ციმბირისა და ურალის დივიზიების მატარებელთა შემადგენლობები საათში 80—90 კმ სიჩქარეს ავითარებდნენ.

ლუნიჩურ მოძრაობას საქართველოში ბევრი რკინიგზელი გამოეხმაურა. დიდი სახელი მოიხვეჭეს ჩვენმა გამოჩენილმა ლუნიჩელებმა ორთქლმავლის სახელგანთქმულმა მემანქანეებმა — კოხრეიძემ, წიკლაურმა და სხვებმა.

სამამულო ომის პირველ პერიოდშივე მტრის ვერაგულად თავდასხმის პასუხად მთელ საბჭოთა კავშირში მუშათა შემოქმედებითი ინიციატივის აღმავლობა, მათი პატრიოტიზმი, რომელიც მასობრივ სოციალისტურ შეჯიბრებასა და ნოვატორულ მოძრაობაში გამოვლინდა, სულ მალე — 1942 წლის მაისიდან სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში გადაიზარდა. ამ უკანასკნელმა კი მკვიდრმა ნიადაგი მოამზადა დიდი სამამულო ომის მსვლელობაში ძირეული გარდატეხისათვის.

სამშობლოს წინაშე მოვალეობის შეგნებამ, იმ მისწრაფებამ, რომ ყოველგვარი დახმარება გაეუწიოთ წითელ არმიასა და სამხედრო საზღვაო ფლოტს, წარმოშვა მრეწველობის სხვადასხვა დარგში სრულიად საკავშირო შეჯიბრების მოწყობის იდეა³. იგი სულ მალე სახალხო მეურნეობის ყველა დარგზე გავრცელდა.

¹ Собрание „Трудовые подвиги знатных машинистов, 1944, გვ. 8.

² გაზ. „Гудок“, 14 января 1943 г.

³ გაზ. „Правда“, 1942 წ. 14 მაისის მოწინავე.

სამამულო ომის ფრონტებზე საბჭოთა არმიის მიერ მოპოვებული ისტორიული მნიშვნელობის პირველივე წარმატება აღაფრთოვანებდა ზურგის მშრომელებს ახალ-ახალი საგმირო საქმეებისათვის.

მოსკოვის კვანძის რკინიგზელებმა პირველად მიმართეს მოწოდებათ საბჭოთა კავშირის ყველა რკინიგზელს სრულიად საკავშირო ზოცმეჯიბრებაში ჩაბმის შესახებ¹. მოსკოველ რკინიგზელთა ეს ინიციატივა სსრ კავშირის მთელი სარკინიგზო მეურნეობის მძლავრი აღმავლობის ერთ-ერთი საშუალება გახდა.

სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში მასობრივად ჩაებნენ საქართველოს რკინიგზელები და მათ არა ერთი ბრწყინვალე გამარჯვება მოიპოვეს. მაგალითად, ამიერკავკასიის რკინიგზის ხაშურის საელმავლო დებომ 1942 წლის ივნისში საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში მეორე ადგილი დაიკავა საბჭოთა კავშირის გზების საელმავლო დეპოებს შორის².

თბილისის საორთქლმავლო დეპოს მემანქანეებმა გრ. წიკლაურმა და ე. ტაბიძემ 1942 წელს მაქსიმალურად გააძლიერეს ორთქლმავლის რბენა და ამასთანავე სამშობლოს 6 000 მანეთის საწვავის ეკონომია მისცეს³.

კობრეიძემ და მისმა მეწყვილე ღუნდუამ თავი ისახელეს ჯერ კიდევ 1942 წლის ზაფხულსა და შემოდგომაზე ამიერკავკასიის მასადგომებზე გამოჭრილი მტრის განადგურების საქმეში. კობრეიძე და ღუნდუა თავიანთ ორთქლმავლებს ელვის სისწრაფით მიაქროლებდნენ ფრონტისაკენ და ეზიდებოდნენ სურსათითა და საჭურვლით დატვირთულ დიდ ეშელონებს, ყველაფერს, რაც კი საჭირო იყო. რაზე მომდგარი მტრის განადგურებისათვის.

ომის ვითარებაში ტვირთზიდვის დარგში მთავრობის დავალებათა სანიმუშოდ შესრულებისათვის 1942 წელს სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის ბრძანებულებით შალვა კობრეიძე დაჯილდოებულ იქნა შრომის წითელი დროშის ორდენით.

1943 წელს კობრეიძემ დაზოგა დიდძალი საწვავი და 30 ათასი მანეთის ეკონომია მისცა ქვეყანას. ამავე დროს მან ორთქლმავალი 50 000 კმ-ის ნაცვლად 152 000 კმ-ზე მეტ მანძილზე ატარა ურემონტოდ, რითაც ახალი სრულიად საკავშირო რეკორდი დაამყარა⁴.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1942 წ. 23 მარტი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1942 წ. 19 ივლისი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. იანვარი.

⁴ საქ. სსრ მეცნიერებათა აკადემიის აკად. ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის საბჭოთა ჯილდოს განყოფილების არქივი, ფონდი 4, საქმე 361, და გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 22 მაისი.

შ. კოსტრეიძე ომის წლებში მზრუნველობით ზრდიდა ახალგაზრდა კადრებს. იგი თვეში 35—40 რეისს აკეთებდა თავის მოწაფეებთან ერთად მაშინ, როცა მეორექლმავლეებისათვის საშუალოდ 12—15 რეისი იყო დაწესებული.

1943 წლის 5 ნოემბერს შ. კოსტრეიძეს სოციალისტური შრომის გმირის წოდება მიენიჭა. ამით აღფრთოვანებულმა კოსტრეიძემ მორიგ ახალ-ახალ გამარჯვებებს მიაღწია. სსრ კავშირის რკინიგზის სახალსო კომისარიატმა 1944 წ. 21 თებერვალს მისასალმებელი დეპეშა გამოუგზავნა სოციალისტური შრომის გმირის შ. კოსტრეიძის საორთქლმავლო ბრიგადას, სადაც ვკითხულობთ: „...თქვენ აწვეით რემონტზე დააყენეთ თქვენი ორთქლმავალი მას შემდეგ, რაც 152.227 კილომეტრი გაირბინეთ დეპოში შეუსვლელად სამატარებელთაშორისო რემონტისათვის, აგრეთვე სახელმწიფო სახსრების დიდ ეკონომიას მიაღწიეთ რემონტში და დაზოგეთ 77.881 კილოგრამი თხევადი სათბობი.

გაჭილდობთ თქვენ ამხ. კოსტრეიძე, მემანქანე ამხ. ღუნდუას, ამხ. შასტანსა და მამულიაშვილს ნიშნებით „წარჩინებული მეორექლმავლე“, აგრეთვე თვიური ხელფასით. გისურვებთ შემდგომ წარმატებებს მუშაობაში!

ომის უკანასკნელ წელს შ. კოსტრეიძე ინსტრუქტორ-მემანქანედ მუშაობდა და სტახანოვერ მემანქანეებს ამრავლებდა. მის საინსტრუქტორო ჯგუფში იმყოფებოდა ისეთი სახელმძღვანელო მემანქანეები, როგორიცაა: ნ. ყიფიანი, ს. ზენგელაია, ვ. ნარიშკინი და სხვ. 1946 წელს შ. კოსტრეიძე სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს დეპუტატად აირჩიეს.

საბჭოთა კავშირის დიდი სამამულო ომის პირველი პერიოდი სამამულო ომის უაღრესად მძიმე ხანას წარმოადგენდა. ამ დროს საბჭოთა მიწა-წყლის დიდი ნაწილი, მისი სამრეწველო და მოსავლიანი რაიონები საომარი მოქმედების ასპარეზად იქცა, საგრძნობლად შემცირდა პროდუქციის გამოშვება, მაგრამ ამ უდიდეს საშაროებას ჩვენი ქვეყანა კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით წარმატებით აღწევს თავს დასავლეთიდან აღმოსავლეთში ფაბრიკა-ქარსნების მოწყობილობის ევაკუაციით, რაც ძირითადად 1941 წლის შემოდგომაზე დამთავრდა. ამ დროს დამთავრდა ძირითადად ჩვენი ქვეყნის მრეწველობის სამხედრო რელსებზე გადაყვანა. იგი მტკიცედ ჩადგა ქვეყნის თავდაცვის სამსახურში და მოკლე პერიოდში

უდიდესი წარმატებები იქნა მოპოვებული. ერთი წლის მანძილზე — 1941 წლის დეკემბრიდან 1942 წლის დეკემბრამდე — მუშათა კლასის გმირული შრომით თვითმფრინავების წარმოება 3,3-ჯერ გაიზარდა, საავიაციო მობრუნებისა — 5,4-ჯერ, ტანკებისა — 2-ჯერ, ზოლო ტანკების დიზელ-მობრუნებისა — 4,6-ჯერ. წარმატებით იქნა დაძლეული ომის პირველ პერიოდში შექმნილი უდიდესი სიძნელეები, მოპოვებულ იქნა მნიშვნელოვანი გამარჯვება ფრონტებზე. პიტლერელებმა სასტიკი მარცხი განიცადეს მოსკოვთან და სხვაგან. გაქარწყლდა ლეგენდა გერმანელ ფაშისტთა არმიის უძლეველობისა და საბჭოთა კავშირის ელვისებური ომის მეთოდებით დაპყრობის შესახებ. მიუხედავად ამისა მტერმა 1942 წლის ზაფხულში ისარგებლა მეორე ფრონტის არარსებობით და აუნაზღაურებელი მსხვერპლის გაღებით მაინც მოახერხა წინ წამოწევა. 1942 წლის შემოდგომამდე ფაშისტური ჯარები სამხრეთში გამოიჭრა და ვოლგისპირეთამდე მოვიდნენ. სტალინგრადთან გაჩაღდა კაცობრიობის ისტორიაში უმაჯაღლითო ბრძოლა. პიტლერელმა დამპყრობლებმა ამავე პერიოდში ჩრდილო კავკასიაში მოახერხეს შემოჭრა და კავკასიის უღელტეხილების გადმოლახვით ცდილობდნენ ამიერკავკასიაში შემოჭრას. ამიერკავკასიის მოძმე ხალხებმა კომუნისტური პარტიის მეთაურობით თბილისში გამართულ მიტინგზე 1942 წლის აგვისტოში ფიცი დადეს და ერთსულოვნად აღდგნენ კავკასიის მისადგომებზე გამოჭრილ პიტლერელ დამპყრობელთა გასანადგურებლად.

ასეთ დაძაბულ ვითარებაში მოკავშირეებმა ნაცვლად იმისა, რომ შეესრულებინათ თავიანთი სამოკავშირეო ვალდებულებანი — გაეხსნათ მეორე ფრონტი ფაშისტური გერმანიის წინააღმდეგ, სსრ კავშირის მთავრობას წინადადება შემოთავაზეს ამიერკავკასიის პიტლერელთაგან „დაცვის მიზნით“ თავიანთი (ფაქტიურად საოკუპაციო) საჰაერო და სხვა სახის ძალების შემოყვანის შესახებ.

კავკასიის ხალხები არ შედრკნენ. ისინი თავიანთ უფროს ძმასთან — დიდ რუს ხალხთან ერთად ფრონტზე და ზურგში შეერთებული ძალით ჰედდნენ მტერზე გამარჯვებას. ამიერკავკასიის რკინიგზა ამ ნიჟმე დღეებში საბჭოთა კავშირის რკინიგზების საერთო ქსელისაგან მოწყვეტილი აღმოჩნდა; ამიერკავკასიის რკინიგზის მეურნეობას საჭირო მასალებით მომარაგება შეფერხდა და იგი სერიოზული საფრთხის წინაშე დადგა. წინათ რკინიგზის სალიანდაგო მეურნეობისა და მოძრავი შემადგენლობით ნორმალური მუშაობისათვის მთელი რიგი საჭირო მასალების, დეტალებისა და ხელსაწყო-იარაღების

შემოზიდვა სსრ კავშირის მოძმე რესპუბლიკებიდან ხდებოდა. ომმა კი ეს დროებით შეწყვიტა ან ყოველ შემთხვევაში დიდად შეამცირა. კავკასიის დაცვის ასეთ უმძიმეს ვითარებაში ამოცანად დაისვა: ადგილობრივი რესურსების გამოვლინება-გამოყენებით და რაციონალიზატორების გაძლიერებული მუშაობით ადგილობრივ ვაკეთებულებს ყველაფერი ის, რაც საჭირო იყო საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზის მეურნეობისათვის.

მოწინავე რკინიგზელთა შემოქმედებითა ინიციატივამ, მათმა მაღალმა პატრიოტულმა თავდადებად დაძლია ომის შედეგად შექმნილი ეს სერიოზული სიძნელეები და უმოკლეს ვადაში საქართველოსა და ამიერკავკასიაში აგებულ იქნა მრავალი ახალი თუჩასახმელი, სპილენძსახმელი და სხვა დამხმარე საწარმონი, სადაც ადგილობრივი რესურსებით წარმატებით მზადდებოდა რკინიგზის მეურნეობისათვის საჭირო დეტალები და მასალები სრული სამრეწველო მასშტაბითა და სტანდარტთა სიზუსტის დაცვით.

ამავე პერიოდში ფართოდ გაიშალა სოციალისტური შეჯიბრება ამიერკავკასიის რკინიგზელებს შორის და დიდი ყურადღება მიექცა მოწინავე გამოცდილებას¹ მაგალითად, ქ. ერევნის საორთქლმავლო დეპოს მემანქანე ხ. სიმონიანი წერილით მიმართავდა ქ. ქუთაისის საორთქლმავლო დეპოს ნოვატორს, ვ. ობოლადეს. იგი წერდა:

«Вы проявили хорошую инициативу,—начав решительную борьбу за отличную подготовку к зиме, за экономию топлива. Успехи машинистов вашего депо..., добившихся большой экономии топлива при кривоносовской езде, воодушевили нас... По просьбе группы машинистов нашего депо обращаюсь к тебе с предложением регулярно обмениваться показателями и опытом своей работы. Будем держать друг с другом тесную связь. Еще больше укрепим дружбу между нами!»¹.

იმისათვის, რომ შესაძლებელი გამხდარიყო შექმნილ სიძნელეთა დაძლევა და უზენეს პირობებში ამიერკავკასიის რკინიგზის მუშაობის შეუფერხებელი აღმავლობით წარმართვა, დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა საქართველოს სსრ ხელმძღვანელი ორგანოების მითითებებს რკინიგზის ტრანსპორტზე არსებულ ნაკლოვანებათა მხილებისა და მათი აღმოფხვრის ღონისძიებათა შესახებ.

¹ გაზ. «Коммунист», 1942 წ. 30 აგვისტო, სომხეთის კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტისა და სომხეთის მშრომელთა დეპუტატების საბჭოების ორგანო.

ტრანსპორტის მოწინავე მუშაკთა აქტივობით, რკინაგზის საწარმოებში განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა შრომის ორგანიზაციის უკეთ მოწესრიგების, სოცშეჯიბრებისა და ლუწინური მოქარობის ფართოდ გავრცელების, რკინიგზელთა შემოქმედებითი ინიციატივის მაქსიმალურად გაზრდის, გამომგონებლობისა და რაციონალიზატორული წინადადებების დანერგვით სათბობის ეკონომიისა და შრომის ნაყოფიერების გადიდების საკითხებს. დიდი ყურადღება მიექცა კადრების მომზადებას, შრომის დისციპლინის განმტკიცებას, წარმოებაში ოსტატის როლის, მისი მოვალეობისა და ავტორიტეტის ამღლების საქმეს¹. საქართველოში ფართოდ გავრცელდა შრომის ორგანიზაციის ახალი ფორმები. სოციალისტური შეჯიბრების მასობრივ მოძრაობად იქცა: „ახალგაზრდობის საფრონტო ბრიგადები“, „ბარიშეწიული მოძრაობა“, „სტახანოვური ვახტი“, „ორასოვანთა“, „ხუთასოვანთა“ და „ათასოვანთა“ მოძრაობა (დიმიტრი ბოსის ინიციატივა), „მრავალდაზგოსნობა“, „პროფესიათა შემთავსებლობა“, „საამქროთაშორისო შეჯიბრება“, რკინიგზებზე — „ლუწინური მოძრაობა“, „კომალექსურ-ბრიგადული შეჯიბრება“ და სხვ. საქართველოს მუშათა კლასი უდიდესი პასუხისმგებლობით ეკიდებოდა აღებულ ვალდებულებათა პირნათლად და გადაქარებით შესრულებას. ამიტომ ომის წლებში ძნელად შესვდებოდა ისეთ წარმოებასა და მუშას, რომელსაც აღებული ვალდებულება შესრულებული არ ჰქონოდა.

მაგალითად, 1943 წლის ივნისში თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონ-შემკეთებელი ქარხნის ახალგაზრდობამ მოწოდებით მიმართა საქართველოს ყველა ახალგაზრდას საბჭოთა სამშობლოს 26-ე წლისთავისა და ჩვენი გამარჯვებისათვის სოციალისტური შეჯიბრის გაშლის შესახებ. ტყვარჩელელმა კომკავშირლებმა ვალდებულება აიღეს ზეგეგმით ამოიღონ და საბჭოთა არმიის უმაღლესი სარდლობის ფონდში შეიტანონ 3000 ტონა ქვანახშირი. ვალდებულება ვადაზე ადრე გაანაღდეს².

1942 წლის თებერვალში სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელ ქარხანაში ჩატარდა ტექნიკური კონფერენცია, სადაც სპეციალურად განიხილეს სამამულო ომის პირობებში ოსტატის როლის გაზრდის საკითხი. კონფერენციამ დასახა ღო-

¹ ბარჯიხმ-ლუწინიზმის ინსტიტუტის საქართველოს ფილიალის არქივი, ფონდი 4, საქმე 122.1, ფურც. 29—32.

² სამამულო ომის იატოროის არქივი. ფონდი 3, საქმე 416.

ნისძიებები, რომლებიც უზრუნველყოფდნენ ოსტატის როლსა და ავტორიტეტის ამაღლებას პროდუქციის ზრდის, შრომის დისციპლინის განმტკიცებისა და შრომის ახლებური ორგანიზაციის დაწესების საქმეში¹.

ამ გადაწყვეტილების განხორციელების შედეგად გამრავლდა სოფატორების, რაციონალიზატორებისა და მოწინავე მუშების რაგები. მაგალითად, სამგზავრო ვაგონების ხარატმა ვლ. ქანთარიაშ 1942 წლის ივნისში თვითური საწარმოო გეგმა 615%-ით შეასრულა, იკლისის პირველი ორე დეკადის დავალება კი 744%-ით. იგი ყოველწლიურად ხუთ-ექვს ნორმას ასრულებდა.

სამამულო ომის პირველ პერიოდშივე კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით და რესპუბლიკის მშრომელთა მამაცური შრომით გადალახულ იქნა ომის დროის სერიოზული სიძნელეები, მშრომელები დაეუფლნენ ამ სიძნელეთა დაძლევის ხელოვნებას. კვლევითი მუშახელის ფრონტებზე წასვლის შედეგად რესპუბლიკის მრავალდარგოვანი სახალხო მეურნეობისათვის შემცვლელი კადრები დიდი სისწრაფით იქნა მომზადებული და იგი ხელახლა იქნა დაკომპლექტებული (უმთავრესად ქალთა და მოზრდელთაგან). წარმატებით განხორციელდა ადგილობრივი რეზერვების გამოვლინება და გამოყენება, გაიზარდა მშრომელთა შემოქმედებითი ინიციატივა, დამკვიდრდა მომპირნეობის მკაცრი რეჟიმი, ფართოდ ჩნერგებოდა მოწინავე რაციონალიზატორთა და გამომგონებელთა წინადადებები სახალხო მეურნეობის უმნიშვნელოვანეს დარგებში.

რესპუბლიკის ცალკეული ქარხნების, კოლმეურნეობებისა და ტრანსპორტის საწარმოთა მუშაობის შესწავლის კონკრეტულ მაგალითზე ნათლად ჩანს ხალხის მასების როლი მტერზე გამარჯვებისათვის ბრძოლაში. საქართველოს მუშები და გლეხები სსრკ-ში მშრომელებთან ერთად კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით წარმატებით სკედდნენ მტერზე გამარჯვების მრისხანე იარაღს. ისინი დასაბამს აძლევდნენ სოციალისტური შეჯ-რების ახალ-ახალ ფორმებს ორასოვანთა და ათასოვანთა მოძრაობის, დრონტული ბრიგადებისა და მრავალდაზგოსანთა გამრავლებით. იბრძოდნენ ზეგეგმიითი მზა პროდუქციის გამომუშავებისა და უხვრ სამხედრო მოსავლისათვის, საბჭოთა არმიის ფონდების გაძლიერებისათვის.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1942 წ. 12 ნოემბერი. წერილი „პარტიულ-ტექნიკური კონფერენცია სკალინის სახელობის ქარხანაში“.

ჩვენი ქვეყნის მშრომელები იბრძოდნენ სხვადასხვა ფონდების პრისხანე იარაღების, თვითმფრინავთა ესკადრებისა და სატანკო კოლონების შესაქმნელად, წითელარმიელთა ოჯახების, უღელმომოდ დარჩენილი ბავშვების, ევაკუირებული მოსახლეობის, დაჭრილი საბჭოთა მებრძოლების დასახმარებლად და ომით დაზარალებული საბჭოთა რაიონებში სახალხო მეურნეობისა და კულტურის აღსადგენად.

საბჭოთა ხალხმა კარგად იცოდა საბჭოთა სახელმწიფოს შეუზღუდელი მზრუნველობა წითელი არმიის მებრძოლებზე, მის ზეიარაღებაზე და სხვ., მაგრამ ამ დიდი განსაცდელის ქამს მოსახლეობაც იჩენს ინიციატივას სამშობლოს დამცველთათვის. ხშირი იყო შემთხვევა, როცა წარმოება-დაწესებულების მუშა-მოსამსახურენი, ცალკე კოლმეურნეობანი და ერთეული კოლმეურნეც კი საკუთარი დანაზოგებით ყიდულობდნენ თვითმფრინავს, ტანკსა და წყალქვეშა ნავსაც კი. მაგალითად, ზემო სვანეთის მშრომელებმა ქართული ხალხის საამაყო შვილს საბჭოთა კავშირის გმირს, წყალქვეშა ნავის კაპიტანს (ამჟამად კონტრ-ადმირალს) იაროსლვ იოსელიანს საკუთარი დანაზოგებით აუგეს წყალქვეშა ნავი და საჩუქრად გადასცეს თავიანთ თანამემამულეს მტერზე ახალ-აძალ გამარჯვებათა მოსაპოვებლად. საბჭოთა პატრიოტიზმის უკეთილშობილესმა გრძნობებმა მოიცვა ხალხის უფართოესი მასები, მოხუცი და ახალგაზრდა. მოხუცმა ლამისყანელმა კოლმეურნემ დავით გარაყანიძემ ფრონტზე მყოფ შვილს ვალერიან გარაყანიძეს თავისი დანაზოგით ტანკი უყიდა. პატრიოტი მამის მიერ შეძენილი ტანკით ლამისყანელი ტანკისტი ვალერიან გარაყანიძე მუხანათ მტრებს უკანასკნელ ამოსუნთქვამდე ებრძოდა¹. ესოდენ დიდმა პატრიოტულმა სახალხო საყოველთაო აღტყინებამ მოიცვა საქართველოს მშრომელები ომის დასაწყისშივე.

4. სამართველოს სსრ ტრანსპორტის წარმატებანი და სატრანსპორტო მეურნეობის მუშაობა თავდადება გმირი ქალაქებისა და კავკასიის დაცვის ღმერთი

სამამულო ომის ყველაზე უმძიმეს პერიოდს 1941—1942 წლები წარმოადგენს. ამ პერიოდს ემთხვევა ჩვენი ქვეყნის გმირი ქალაქებისა და კავკასიის დაცვის ისტორიული მნიშვნელობის დიდი მოვლენები, როცა ჩაიფუშა ჰიტლერელთა ელვისებური ომის გეგმა; მოსკოვის, ლენინგრადის, სტალინგრადისა და კავკასიის

¹ ჟურნ. „ზროშა“, 1955, № 9, გვ. 14.

მისადგომებთან მტერმა დიდი მარცხი განიცადა და საბოლოოდ და-
კარგა სტრატეგიული ინიციატივა.

საქართველოს მშრომელთა გულისყური, მათი მთელი ჯალე-
ბი და მატერიალური საწვალეები ამ დროს მთლიანად სამშობ-
ლოს დაცვის სამსახურში იყო ჩამდგარი და ყველაფერი კეთდე-
ბოდა მტერზე გამარჯვების მოპოვებისათვის.

საქართველოს მუშათა კლასი, კოლმეურნე გლეხობა და ინტე-
ლიგენცია ჯეკიდევ 1941 წლის აგვისტოში მგზნებარედ გამოეხმა-
ურნენ ამხანაგების—კ. ვოროშილოვისა და ა. ჟდანოვის მოწოდებას
გმირი ქალაქის დამცველთადმი ყოველმხრივი დახმარების გაწევის
შესახებ. მშრომელები სახელდახლოდ გამართულ მიტინგებზე
ახალ ვალდებულებებს კისრულობდნენ ჩვენი ქვეყნის თავდაცვის
განსამტკიცებლად. მაგალითად, თბილისის ტრამვაი-ტროლეიბუსთა
სისტემის ერთ-ერთი საწარმოს მოწინავე მუშა, მრავალდაზგოსანი
ნოვატორი ვ. კობხეიძე მიტინგზე ამბობდა: „ლენინგრადი პროლე-
ტარული რევოლუციის აკვანია. იგი ძვირფასია და მშობლიური
ყველა საბჭოთა მოქალაქისათვის“.

კობხეიძემ ერთდროულად 5 დაზგისადმი მომსახურება იკისრა
და იგი გეგმებს 415%-ით ასრულებდა¹. ლენინგრადის დამცველებს
საქართველოს მშრომელები სისტემატურად წერდნენ მგზნებარე
პატრიოტულ წერილებს, უგზავნიდნენ საჩუქრებს, თავშესაფარს
აძლევდნენ და ესმარებოდნენ ევაკუირებულ მოსახლეობას.

ქართველი ხალხის შვილებმა სამშობლო ასახელეს ლენინგრა-
დის დაცვისათვის წარმოებულ გმირულ ბრძოლებში. ზოგი მათ-
განი საყოველთაოდ ცნობილი გახდნენ: გენერალ-ლეიტენანტი
ვ. მკავანაძე, გენერალ-მაიორი გ. ჯინჟარაძე, პოდპოლკოვნიკი მიქა-
ელ და სხვა. აქვე თავი ისახელა ბევრმა რიგითმა ქართველმა მეთა-
ურმა და მებრძოლმა. ჩვენ აქ ერთ დამახასიათებელ ფაქტს მოვი-
ტანთ გაზეთ „ლენინგრადსკაია პრავდიდან“². წერილში «Батарея
под командованием Барбакадзе в боях за Ленин-
град» კორესპონდენტი გვაცნობს: «...в районе Мги артиллеристы
Григория Барбакадзе разгромили штаб немецкой части, разби-
ли два железнодорожных состава, подожгли шесть складов с
горючим и боеприпасами, подавили 13 артиллерийских и мино-
метных батарей!»².

¹ გაზ. „Заря Востока“, 1941 წ. 24 აგვისტო.

² „Ленинградская Правда“, 6 августа 1943 г. ასეთი გმირული მაგალი-
თები მრავალია, მაგრამ აქ ვერ ვუხეხით.

ასევე იოქმის მოსკოვისა და სხვა გმირი ქალაქების დაცვის შესახებაც. მოსკოვის დაცვისათვის საბჭოთა არმიის გმირული ბრძოლის დღეებში საქართველოს მუშათა კლასი რესპუბლიკის მშრომელთა მოწინავე რიგებში იდგა. იგი თავდაცვის პროდუქციის გამოშვების შეუწელებელ გადიდებასთან ერთად ყოველდღიურად აუმჯობესებდა თავის სამხედრო მომზადებას, ეუფლებოდა საბრძოლო იარაღს და მზად იყო საჰაეროების შემთხვევაში მტერთან იარაღით ხელში გამოსულიყო. მაგალითად, თბილისის სტალინის სახელობის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის ცნობილი მკედელი ორდენოსანი ილურიძე, რომელიც ყოველ ცვლაში საწარმოო გეგმას ერთისამად ასრულებდა, ქარხნის ყველა მუშის აზრს გამოხატავდა, როცა აცხადებდა: «Гитлеровские разбойники протянули свои кровавые лапы к Москве. Но не бывать им в нашей прекрасной столице—городе, который дорог сердцу каждого советского человека—русского, украинца, белоруса, грузина, узбека... я обязуюсь овладеть боевым оружием не хуже, чем владею кузнечным молотом и по первому зову правительства встать в ряды защитников родины»¹.

მოსკოვის დაცვისათვის დიდ ისტორიულ ბრძოლებში თავდალებით იბრძოდნენ „საბჭოთა ხალხის ყველა შვილი, მის ეროვნებათა ყველა წარმომადგენელი. ქართველები პირველ რიგში იდგნენ. ისინი მოსკოვს იცავდნენ როგორც საბჭოთა დედაქალაქს და როგორც თავიანთ მშობლიურ ქალაქს“².

მრავალთაგან აღსანიშნავია გენერალ პ. ჩანჩიბაძის გვარდიული დივიზიისა და პოდპოლკოვნიკ მ. კიკნაძის გვარდიული არტილერიის პოლკის მებრძოლთა გმირობა.

საქართველოს რკინიგზის საწარმოებში აშენდა და ომის დაწყების პირველი დღიდანვე მტერს გადაუღობა გზა ჯახიევის ჯავშნოსანმა მატარებელმა. იგი უმეტესად ქართველი მეომრებისაგან აქნა დაკომპლექტებული, რომლებმაც გმირობის უქცნობი სახელი მოიხვეჭეს დასავლეთ დვინის, სმოლენსკის, სოლნეჩნოგორსკისა და საბჭოთა სამშობლოს გულის—მოსკოვისათვის წარმოებულ გმირულ ბრძოლებში. სახელოვან მეთაურთან ერთად ორგანიზატორული და პარტიული ხელმძღვანელობის შესანიშნავი უნარი გამოიჩინა მატარებლის სამხედრო კომისარმა ვლადიმერ პოლიუსკმა და

¹ „Трутящиеся Тбилиси приветствуют защитников Москвы“.

² გაზ. „Правда“, 1943 წ. 16 მაისის მოწინავე.

პარტორგანიზაციის მდივანმა სმირნოვმა. მეზობლებმა—გაბუნიამ, ლარიბაშვილმა, ქაღეაშვილმა, ჭელიძემ და მრავალმა სხვამ ვაჟაკობისა და გმირობის სახელი გაითქვეს.

საქართველოს შავი ზღვისპირა ნავსადგურები და მისი სატრანსპორტო ძალები ანტიურად მონაწილეობდნენ ყირიმის დაცვაში. მრავალმა ქართველმა მეზღვაურმა ასახელა სამშობლო სევასტოპოლისა და ოდესისათვის წარმოებულ გმირულ ბრძოლებში.

ასევე ითქმის საქართველოს საავიაციო და საზღვაო ტრანსპორტისა და ქართველ მეომართა გმირობაზე. საკმარისია ამისათვის მოვივიწიოთ ლეგენდარული გმირების—მფრინავ კაპიტან წურწუმიასა და ლებანიძის, წყალქვეშა ნავის კაპიტანის ი. იოსელიანისა და სხვათა სახელები. სევასტოპოლის გმირ დამცველთა შორის ქართველ მეომართაგან ყველაზე უფრო სახელმოხვეცილი გახდნენ საბჭოთა კავშირის გმირები: პოლიტხელი მ. გახოკიძე, კაპიტანი ა. გეგეშიძე, უმცროსი მეთაური ნ. ადამია და სერჟანტი გ. სულუხია.

საქართველოს რკინიგზის, შავი ზღვისა და საპაერო ფლოტის ტრანსპორტის მუშაკთა და მეზობლთა რაზმებს არც ავტოტრანსპორტის მუშაკები ჩამორჩებოდნენ. მაგალითად, ავტომანქანის მძღოლები შალვა ოქროაძე და გიორგი ხუნცია წარმოებდნენ ფრონტზე თავიანთი მანქანებით წავიდნენ. ისინი იბრძოდნენ კავკასიაში, უკრაინაში, რუმინეთსა და უნგრეთში. ხუნციამ თავისი მანქანით გაიარა 443 000 კმ და გადაწიდა 360 ტონა საომარი მასალა და სხვა სახის სამხედრო ქონება. ხუნციას ამ მხრივ არც ოქროაძე ჩამორჩებოდა¹.

საქართველოს სსრ ტრანსპორტის ყველა დარგის მუშაკები ფრონტებსა და ზურგში ერთნაირი თავდადებით სკედლდნენ მტერზე გამარჯვებას. რესპუბლიკის ტრანსპორტი ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის განმტკიცების დიდმნიშვნელოვან საშუალებად გადაიქცა. განსაკუთრებით უნდა აღინიშნოს, რომ ფრონტისა და ზურგის ერთიანობისათვის ბრძოლაში საქართველოსა და ამიერკავკასიის ტრანსპორტის მუშაკთა პატრიოტიზმი და გმირული თავდადება ყველაზე უფრო მეტად კავკასიის დაცვის უმძიმეს დღეებში გამოვლინდა. საბჭოთა არმიამ, მთელი საბჭოთა ზალხის დახმარებით, ჯერ კიდევ 1941 წელს მოსკოვის მისადგომებთან სასტიკად დაამარცხა ჰიტლერელთა არმიები, გამოგლიჯა მტერს ხელიდან ინციტივა და 1941—1942 წწ. ზამთრის პერიოდშივე შეძლო გაე-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 14 იანვარი.

ჭარწყლები და ჩაეფუშა ჰიტლერელების ელვისებური ომის გეგმა. მაგრამ 1942 წლის ზაფხულში მდგომარეობა ფრონტებზე არსებითად შეიცვალა. 1942 წლის ზაფხულში მტერი სამხრეთისაკენ გამოიჭრა. მან შეძლო საბჭოთა ჯარების მნიშვნელოვანი დაჯგუფების დამარცხება ხარკოვსა და როსტოვთან. ამიერიდან მოკლე დროში ყუბანი, ჩრდილო კავკასია, ევრონეი, სტალინგრადი, და კავკასიის მთავარი ქედის მისადგომები უსასტიკესი ბრძოლის ასპარეზად გადაიქცა. მეტისმეტად მძიმე გახდა ჩვენი ქვეყნის მდგომარეობა, მაგრამ საბჭოთა არმიის სახელოვანმა გამარჯვებამ სტალინგრადთან დასაბამი მისცა ძირეული გარდატეხის პერიოდს არა მარტო დიდი სამამულო ომის, არამედ საერთოდ მეორე მსოფლიო ომის მსვლელობაში და დააჩქარა ფაშისტური გერმანიის განადგურება.

რა მნიშვნელობას ანიჭებდა ფაშისტური სარდლობა კავკასიას, როცა იგი ესოდენ მძლავრ შემოტევას ავითარებდა სამხრეთისაკენ 1942 წლის ზაფხულში? როგორ გვესახება მტრის ზრახვები ევროდ ამიერკავკასიაში?

გერმანიის სახმელეთო ჯარების გენერალური შტაბის უფროსის გენერალ გალდერას დღიურებიდან და სხვა დოკუმენტებიდან საბოლოოდ ირკვევა, რომ 1942 წლის ზაფხულის კამპანიით ფაშისტური სარდლობა მიზნად ისახავდა პირველ რიგში კავკასიის დაპყრობას და საბჭოთა ტანკებისა და ავიაციის ბაქოს ნავთის გარეშე დატოვებას. ფაშისტური სარდლობის დირექტივა № 14-ში გარკვევითაა აღნიშნული: «Подготовка широкого наступления летом 1942 года с целью захватить Кавказ, отрезать русских от нефти и нарушить их коммуникации вдоль Волги».

ამიერკავკასიაში შემოჭრას თუკი შეძლებდნენ ჰიტლერელები, საზღვრებზე მათ თურქეთის 26 დივიზია ელოდებოდა შესაერთებლად. მტერი ბაქოს ნავთზე, საქართველოს მარგანეცზე და თურქეთის ამ დივიზიებზე დიდ იმედებს ამყარებდა, ახალ პერსპექტივებს ისახავდა¹. ასეთია ისტორიული სინამდვილე, რაც ახლებურად აყენებს საკითხს კავკასიის დაცვისა და ხალხის მასებზე გმირული პატრიოტიზმის მნიშვნელობის გასარკვევად.

1942 წლის ზაფხულში ჩვენი ქვეყნის სამხრეთის რაიონებში შემოჭრილი ჰიტლერელი დამპყრობლების დიდი მასშტაბის შემო-

¹ К. Типпельскирх, История второй мировой войны, перевод с немецкого, под редакцией генерал-лейтенанта В. Ф. Воробьева, М., 1956, гл. 255.

ტევების შედეგად სეროზული საფრთხე დაემუქრა ამიერკავკასიის ხალხებს.

ჰიტლერელ დაპყრობათა სარდლობა ძალებს არ ზოგავდა და თავგანწირვით მოიწევდა ბაქოს ნავთისა, საქართველოს მარგანეცის და სომხეთის სპილენძის ზელში ჩასაგდებად. ისინი იქამდე იყვნენ გათავზებული, რომ ბაქოს ალების დღეც კი გამოაცხადეს. რაც მათი ვარაუდით 1942 წ. 25 სექტემბერს უნდა მომხდარიყო. ჰიტლერელები განსაკუთრებული ცოფმორევით მოიწევდნენ თბილისისაკენ, მისი დარბევისა და აოხრების მიზნით.

1942 წ. ზაფხულში ჰიტლერელები კავკასიის მთავარ ქედს მოადგნენ. აგვისტოს დასაწყისში ჰიტლერელთა მე-17 არმია და რუმინელთა კორპუსი ნოვოროსიისკისა და ტუაფსესაკენ მოიწევდა, სატანკო არმია კი ნალჩიკისა და ორჯონიკიძის მიმართულებით. ამიერკავკასიის ხალხებს დიდი საფრთხე დაემუქრა. 1942 წ. 25 აგვისტოს ქ. თბილისში სამხედრო წესები გამოცხადდა.

ამიერკავკასიის რესპუბლიკები ფეხზე დადგა, სახალხო მეურნეობა მთლიანად ფრონტის ამოცანებს დაუქვემდებარდა. საბჭოთა არმიის ახალი რეზერვების მომზადება უჩვეულოდ გაძლიერდა.

გაიშალა მუშაობა უღელტეხილებზე სიმაგრეების მშენებლობისა და თავდაცვით ნაგებობათა შექმნისათვის. ნავსადგურების — სოხუმის, ბათუმისა და ფოთის გასამაგრებლად დაკვირვითი წესით დაიწყო სამხედრო მნიშვნელობის გზების, ხიდების, აეროდრომების, რკინიგზის ახალი ხაზებისა და სადგურების მშენებლობა. ესოდენ დიდი მასშტაბის სამუშაოები ხალხის ფართო მასების პატრიოტული აქტივობით სორტიელდებოდა, რომელსაც სათავეში კომუნისტური პარტია უდგა.

კავკასიის დაპყრობისათვის ბრძოლები მტერმა სამი მიმართულებით გააჩაღა: პირველი იყო ნოვოროსიისკისა და ტუაფსეს მიმართულება, რათა შავი ზღვით საქართველოს ზღვისპირა უმთავრეს ნავსადგურებში გამოჰრდილიყო, ხელთ ეგდო სტრატეგიული მნიშვნელობის პუნქტები, რკინიგზის კვანძები და განევითარებინა წინსვლა აზერბაიჯანისა და სომხეთის დასაპყრობად. მეორე მიმართულება იყო ჩრდილო კავკასიიდან კავკასიის მთავარი ქედის შემოვლა, ბაქოს დაპყრობა და მთელი ამიერკავკასიის მიტაცება. მესამე მიმართულების მიხედვით გერმანელთა არმიები უნდა შემოჰრდილიყვნენ ამიერკავკასიაში ისეთი უღელტეხილებიდან, როგორიცაა: ქლუ-სორი, მარუხი, მამისონი, დარიალი და სხვ. ხელთ ეგდოთ ეს გზები და განევითარებინათ წინსვლა საქართველოს და მისი მოძმე რეს-

პუბლიკების—სომხეთისა და აზერბაიჯანის სასიცოცხლო ცენტრების სელში ჩაგდებისა და დაპყრობის მიზნით. მტერმა მთელი თავისი ძალის დაძაბვითა და დიდი მსხვერპლის გაღებით მოახერხა წინ წაშოწვევა. ამიერკავკასიის ხალხებს მომაველინებული საფრთხე დაგეტერა:

1942 წლის ნოემბერში ფაშისტებმა დაიპყრეს ჩრდილო კავკასია, ნოვოროსიისკი, კრასნოდარი, სტავროპოლი, მინერალური წყლები. პიატიგორსკი, ნალჩიკი და სხვ. მტერმა მიაღწია ორჯონიკიძისა და მამისონის გადასასვლელამდე. თითქმის ამავე პერიოდში გერმანელთა ჯარების მარცხენა ფრთამ, რომელსაც დიდძალ ავიაციასთან, ტანკებთან და სხვა იარაღებთან ერთად სპეციალურად გაწვრივნილი სამთო ნაწილებიც ჰყავდა, მოახერხა მოზდოკის მისადგომებამდე გამოსვლა.

კიდევ უფრო სერიოზული იყო მდგომარეობა დასავლეთ კავკასიის და მისი შუა ნაწილის დიდსა და პატარა გადასასვლელებზე, მარუხის, სანჩაროს, ქლუხორის, ასევე სვანეთისა და სამხრეთ ოსეთის საულელტეხილო გზების მისადგომებზე.

გერმანელებმა უფრო ადრე, 1942 წლის აგვისტოში მიაღწიეს კავკასიის მთავარი ქედის უმნიშვნელოვანეს სტრატეგიულ პუნქტებზე თავიანთი კონტროლის დაწესებას.

ჰიტლერელებმა საქართველოს საზღვრები პირველად 1942 წლის 15 ივლისს გადმოლახეს მარუხის გადმოსასვლელიდან. მტერს გზა ალპინისტთა ცალკე რაზმებმა გადაუღობეს პირველად.

1942 წ. 26 აგვისტოს გერმანელებმა დიდი მსხვერპლის გაღებით მოახერხეს და დაიკავეს მარუხის უღელტეხილი, ფსხუს სასოფლო საბჭო და თავგანწირვით მოიწვედნენ კუდაუთის მცმართულებით. საშიშროება გაიზარდა. მტერმა ფეხი შემოდგა საქართველოს მიწაზე და სანჩაროსა და ქლუხორის უღელტეხილების გადმოლახვით გზას იკაფავდა აფხაზეთისა და დასავლეთ საქართველოსაკენ.

გერმანელები საჩვეყნოდ იუწყებოდნენ, რომ სულ მალე 1942 წ. 25 სექტემბრისათვის ბაქოდან ბათუმის გზით ნავთის გაზადვას შეუდგებოდნენ. კავკასიის შავ ღრუბლად ჩამოაწვა მომაველინებელი საფრთხე. კომუნისტურმა პარტიამ და საბჭოთა მთავარსარდლობამ ჰიტლერელების ვარაუდს დაუპირისპირა კავკასიის მისადგომებთან ჰიტლერელთა განადგურების რეალური გეგმა და მტრის შემმუსრავი ძალები.

ამიერკავკასიის ხალხებისა და ქარების წინაშე კომუნისტურმა პარტიამ და მთავარსარდლობამ დააყენეს ამოცანა — არ გადმოეშვათ ფაშისტები კავკასიის გადმოსასვლელუბზე და არავითარ შემთხვევაში არ გაეშვათ ფაშისტთა ქარები ბაქოს ნავთის საბადოებამდე.

მ. კალინინი 1942 წლას ზაფხულის ბოლოს, ახასიათებდა რა კავკასიის ფრონტზე შექმნილ სერიოზულ მდგომარეობას, წერდა: «Кавказ — в огне, его народы находятся в опасности»¹. მტერი ამ დროს უკვე შემოპრილი იყო ჩრდილო კავკასიაში და თავგანწირვით მოწვედა ამიერკავკასიაში, გზას იკაფავდა კავკასიის მთებისა და შავი ზღვის სანაპიროებისაკენ. პიტლერელ არამზადებს სერდათ ჩამოეშორებინათ კავკასია მთელი საბჭოთა ქვეყნისაგან.

ამ მრისხანე ეამს სამოქალაქო ომის წლებში დაცემულ 17 ათას მებრძოლის ძმათა საფლავის წინ, ანტიფაშისტურ მიტინგზე შეიკრიბნენ ჩრდილო კავკასიის ხალხთა წარმომადგენლები, რომლებმაც ფიცი დადეს და მგზნებარედ მოუწოდეს: „ჩრდილო კავკასიის ხალხნო! არ დავუთმოთ ჩვენი მხარე შესაბილწავად და გასაძარცვად პიტლერელ კაციკამიებს. ჩვენ გვაქვს ყველა შესაძლებლობა იმისათვის, რომ წითელ არმიასთან ხელიხელჩაკიდებულებმა ვავანადგუროთ გერმანელები ჩრდილო კავკასიაში“².

ჩრდილო კავკასიის ხალხებს იმ თავითვე გვერდში ედგნენ ამიერკავკასიის ხალხები. «На защиту Северного Кавказа выступили и Закавказские республики, — წერდა მ. კალინინი, — Грузинские, азербайджанские и армянские части в боевых порядках Красной Армии наносят жестокие удары немецким войскам. Трудящиеся Закавказья... неустанно работают, чтобы оказать все большую помощь фронту. Народы Закавказских республик полны ненависти к врагу»³.

მთავარსარდლობის ბრძანებით ჩრდილო კავკასიის ფრონტზე გაიგზავნა ნაციონალური ნაწილები — აზერბაიჯანული, ქართული და სომხური დივიზიები, რომლებმაც თავიანთ უფროს ძმებთან, რუს მეომრებთან ერთად გმირობისა და მამაცობის მრავალი მაგალითი გვიჩვენეს. ხალხი და არმია, ზურგი და ფრონტი გაერთიანდა და თავგანწირვით შეება მტერს კავკასიის მისადგომებთან.

¹ გაზ „Правда“, 1942 წ. 2 სექტემბრის მოწინავე.

² ჩრდილოეთ კავკასიის ხალხთა წარმომადგენლების ანტიფაშისტური მიტინგის მისაღებად ამზანავ სტალინისადმი.

³ М. И. Калинин, Вспомогательная война, стр. 14.

ამრიგად, ჩრდილო კავკასიაში ჰიტლერელ დამპყრობთა შემო-
ჭრისთანავე საქართველოსა და ამიერკავკასიის ხალხები ჰიტლერე-
ლი დამპყრობლების წინააღმდეგ სამკვდრო-სასიცოცხლო ბრძო-
ლაში გაერთიანდნენ მთელი კავკასიის ხალხებთან ერთად, დიდი
რუსი ხალხის მეთაურობით.

კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით საბჭოთა ხალხ-
მა და არმიამ ამიერკავკასია მტრისათვის მიუვალ ციხე-სიმაგრედ
აქცია. თუ როგორი ერთსულოვნებით შემჭიდროვდნენ ამიერკავ-
კასიის ხალხები საბჭოთა მთავარსარდლობის მითითებათა განსა-
ხორციელებლად, ეს ნათლად ჩანს 1942 წ. 23 აგვისტოს თბი-
ლისში შემდგარი ამიერკავკასიის ხალხთა მიტინგის მიმართვიდან,
სადაც აღნიშნულია: „დიდია ამიერკავკასიის მშრომელთა მონაპო-
ვარნი, მაგრამ ყველაზე დიდი და ძვირფასია ჩვენი მთავარი მონა-
პოვარნი — უმტკიცესი, ურღვევი მეგობრობა, რომელიც სუფევს
ამიერკავკასიის ხალხთა შორის... მსოფლიოში არ არის ისეთი ძა-
ლა, რომელსაც შეეძლოს გათიშოს ამიერკავკასიის ხალხები, მოს-
წყვიტოს ისინი დიდ რუს ხალხს... აზერბაიჯანის, საქართველოს
და სომხეთის ამაყი, თავისუფლებისმოყვარე ხალხები არასოდეს არ
დაიჩოქებენ გონებაჩლუნგი და უტიფარი ჯალათის წინაშე“¹, — ნა-
თქვამია მიმართვაში.

ანტიფაშისტურ მიტინგზე ღრმა პატრიოტული, მგზნებარე სი-
ტყეებით გამოვიდნენ აზერბაიჯანის, საქართველოსა და სომხეთის
მოწინავე ადამიანები — მუშები, გლეხები და კულტურის მუ-
შაკები: აზერბაიჯანის მგოსანი სამედ ვურგუნი, სომეხი პოეტი ნა-
ირა ზარიანი, აკადემიკოსი ი. ორბელი, გამოჩენილი ქართველი მეც-
ნიერი აკად. ი. ბერიტაშვილი, მწერლები — კ. გამსახურდია, გ. ქი-
კოძე და მრავალი სხვა².

ამიერკავკასიის ხალხთა ამ დიდი განსაცდელის უამს რესპუბ-
ლიკების პარტიული ორგანიზაციების ხელმძღვანელი და დამრავ-
მეული როლი კიდევ უფრო გაიზარდა.

საქართველოს სსრ ხელმძღვანელი ორგანოების გა-
დაწყვეტილებებით კავკასიის დაცვის უმნიშვნელოვანეს
უბნებსა და რაიონებში გაიგზავნა სპეციალური რწმუნე-
ბულები, რომელთაც დაევალა ადგილობრივი მოსახლეო-
ბის მობილიზება, მათი დახმარება სამხედრო ნაწილებისად-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1942 წ. 24 აგვისტო.

² Антифашистский митинг представителей народов Закавказья, Тбили-
си, 1942, გვ. 32.

ნი და ქმედითი ხელშეწყობა თავდაცვითი ნაგებობების მშენებლობის საქმეში. ამ დაძაბულ დღეებში თბილისის, ქუთაისის, ჭიათურის, ბათუმის, ტყიბულისა და ტყვარჩელის სამრეწველო საწარმოთა, მანქანათმშენებლობის, ნახშირის, ნავთის, ზესტაფონის ფეროშენადნობთა ქარხნის, ზახტებისა და მაღაროების, მსუბუქი და კვების მრეწველობის მუშებთან ერთად ამიერკავკასიის რკინიგზელებმა მთელი თავიანთი მუშაობა მტერზე გამარჯვების ამოცანას დაუმორჩილეს. მთელი საქართველოს მუშები, გლეხები და ინტელიგენცია, ქალი, კაცი და მოზარდნი სამშობლოს დასაცავად აღდგა ისეთი თავდადებითა და ერთსულოვნებით, რომლის მსგავსი არ ახსოვს მრავალსაუკუნოვან საქართველოს ისტორიას.

ეს იყო პერიოდი, როცა მდგომარეობა ღლითი ღლე მწვავდებოდა და საშიშროება იზრდებოდა.

გაზეთ „პრავდას“ 1942 წ. სექტემბრის მოწინავე, აფასებდა რა შექმნილ მძიმე ვითარებას, წერდა: «На полях сражений в районе Сталинграда, в предгорьях Кавказа идут невиданные по своим масштабам и ожесточенности бои».

საბჭოთა სამშობლოს ამ უდიდესი განსაცდელის ჟამს საქართველოს მუშათა კლასი, ყველა მშრომელი უდიდესი თავდადებით მუშაობდა და ყოველმხრივ ქმედით დახმარებას უწევდა საბჭოთა არმიას.

სტალინგრადისა და კავკასიის დამცველ გმირ საბჭოთა მეომრებს თბილისის სტახანოელები 1942 წლის ოქტომბრის დასაწყისში წერდნენ: «Вот грозные дни, мы трудящиеся Тбилиси отдаём все свои силы в помощь фронту, в помощь Вам, храбрым защитникам Сталинграда, в помощь храбрым воинам, бьющим врага на подступах к Закавказью».

На заводах и фабриках, на всех предприятиях Тбилиси кипит в эти дни боевой самоотверженный труд... мы бьемся тем самым за Сталинград, за нашу родной Кавказ... Растут из дня в день на предприятиях Тбилиси ряды двухсотников, трехсотников, пятисотников, тысячников»¹.

გმირული შრომით ძლევდნენ რა დიდ სიძნელებს რესპუბლიკის სამრეწველო საწარმოები, ვადაზე ადრე და საგრძნობი გადაჭარბებით ასრულებდნენ 1942 წლის საწარმოო გეგმებს. 1942 წლის საწარმოო გეგმები ვადაზე ადრე შეასრულეს: თბილისის მაუდ-კამეოლის ფაბრიკის, თბილისის ბამბის ძაფსართავი ქარხნის, ზაპესისა და რიონპესის, თბილისის წისქვილკომბინატის, სახელგა-

¹ გაზ. „Взгляд Востока“, 6 октября 1942 г.

ნ-ს ბეკდვითი სიტყვის კომბინატისა და მრავალი სხვა საწარმოს მუშეებმა¹.

რესპუბლიკის მრეწველობის ახალი აღმავლობის საქმეში დიდი როლი შეასრულა 1942 წლის მაისიდან გაშლილმა სრულიად საქავე-წარო სოციალისტურმა შეჯიბრებამ.

კანსაკუთრებით აღსანიშნავია ტრანსპორტის დარგის მუშაკთა პატრიოტიზმი. რესპუბლიკის რკინიგზა, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტი, სამხედრო რელსებზე გადაყვანილი და თავდაცვის სამსახურში მკვდრად ჩამდგარი, სამაგალითოდ ართმევს თავს სამხედრო ტვარტბრუნვის საქმეს და წარმატებით ასრულებს პარტიის, მთავრობისა და საბჭოთა არმიის სარდლობის მიერ დაკისრებულ ამოცანებს. კერძოდ, რესპუბლიკის რკინიგზელები დიდ წარმატებას აღწევენ არმიის მომარაგების, ევაკუირებული ტვირთის გადაზიდვასა და მოსახლეობის გადაყვანის საქმეში.

1942 წლის ზაფხულსა და შემოდგომაზე კავკასიის დაცვის უმძიმეს პერიოდში, როცა ამიერკავკასიის რესპუბლიკების მჭიდრო სამეურნეო კავშირი ასრ კავშირის ცენტრალურ რაიონებთან რამდენადმე შეფერხდა, კომუნისტური პარტია უდიდესი გამჭრიახობით იყენებს ამიერკავკასიის ფედერაციის პერიოდში გამოიმუშავებულ ყარგ ტრადიციებსა და მდიდარ გამოცდილებას.

ცნობილია, რომ ს. ორჯონიკიძე, ებრძოდა რა ბურჟუაზიულ ნაციონალისტებს, ჯერ კიდევ 1923 წ. წერდა: „აზერბაიჯანი, სომხეთი, საქართველო არ არიან სამეურნეო მხრით კარჩაკეტილი სახელმწიფოები, რომელთაც შეუძლიათ თავისი ეკონომიური ძლიერების, თავისი ეკონომიური ძალების განვითარება ერთმანეთთან დაუკავშირებლად... ამიერკავკასია ერთი მთლიანი ერთეულია, რომ ამიერკავკასიის ხალხთა ცხოვრება იმდენად გადანაღართულია, რომ მათ არ შეუძლიათ ცალ-ცალკე არსებობა“².

კომუნისტურმა პარტიამ ომის უმძიმეს წლებში გააერთიანა და მტერზე გადამწყვეტი გამარჯვებისათვის წარმართა ამიერკავკასიის მთელი მოსახლეობა, პარტიული და საბჭოთა ორგანიზაციება, ისე, რომ ამ მძიმე განსაცდელის ქაშს ფრონტი და ზურგი ერთი ნიჟნებით ერთი ინტერესით სულდგმულებდნენ.

კავკასიის ხალხებს სიტყვა და მტკიცე ფიცი საქმედ იქცა. კომუნისტურმა პარტიამ ერთ უძლეველ ძალად დააკავშირა და შე-

¹ გაზ „კომუნისტი“, 1943 წ. 1 იანვარი.

² ამიერკავკასიის კომუნისტური ორგანიზაციების 11 ყრილობის სტენოგრაფიული ანგარიშიდან.

ადულა კავკასიის ხალხები—საქართველოს, სომხეთის, აზერბაიჯანის, კავკასიის მთისა და ჩრდილო კავკასიის ყველა ხალხი—ისეთი განსაცდელის ქამს, როცა პიტლერელები მთელ იმედებს მრავალერიაან კავკასიელ ხალხთა ნაციონალურ უთანხმოებაზე ამყარებდნენ¹.

სამამულო ომის წლებში და, კერძოდ, კავკასიის დაცვის მძიმე დღეებში რესპუბლიკის ხელმძღვანელი პარტიული და საბჭოთა მუშაკები უფრო მჭიდროდ იყვნენ დაკავშირებული წარმოებებთან და კოლმეურნეობებთან; იგზავნებოდნენ სამხედრო ნაწილებში და სასმარებლად და უშუალოდ მონაწილეობდნენ კავკასიის გადასასვლელების დაცვაში, გამანადგურებელი ბატალიონების დაკომპლექტებაში და საბჭოთა არმიის რაზმების საბრძოლო მომზადების ორგანიზაციის საქმეში².

კავკასიის დაცვის პერიოდში საქართველოს სსრ პარტიული, საბჭოთა და კომკავშირული მუშაკები დაგზავნილ იქნენ ფრონტის საპასუხისმგებლო უბნებზე, ნიებში, გადასასვლელებსა და სტრატეგიული მნიშვნელობის ადგილებში მოქმედი არმიის შეუფერხებლად მომარაგებისათვის, აგრეთვე ზურგის მუშაობის მტკიცე ორგანიზაციისათვის სოფლად და ქალაქად. მაგალითად, ქვემო სვანეთის, რაჭის, ლეჩხუმისა და მამისონის მადამოებში განლაგებული ჯარის ნაწილების მომარაგება იარაღ-საქურცლით, სპეცტვირთებითა და სურსათ-სანოვაგით დაეკისრათ საგანგებოდ დანიშნულ რწმუნებულებს, რომლებმაც დავალება 25 ღლის განმავლობაში შეასრულეს. ადგილობრივი პარტიული ორგანიზაციების დახმარებით მხოლოდ ქუთაისის მიდამოებიდან თავდაცვის ობიექტებზე (უმთავრესად გადასასვლელებზე) განხორციელდა 1850 ევგონი სამხედრო ტვირთის გადაზიდვა³.

ესოდენ მოკლე დროში კავკასიის მთაგრეხილებში დიდი რაოდენობით ტვირთის შეზიდვა მრავალ სიძნელესთან იყო დაკავშირებული და მოითხოვდა ტრანსპორტის ნაირსახეობათა გამოყენებას. ერთ-ერთ უმთავრეს საშუალებად სამხედრო ტვირთის გადა-

¹ გაზ. „Правда“ 1947 წ. 6 ოქტომბერი. მაგ. „გერინგის მწვანე წიგნი“ წერია: „წინააღმდეგობანი სსრ კავშირის მკვიდრ მცხოვრებთა (ქართველები, სომხები, თათრები და ა. შ.) და რუსებს შორის უნდა გამოვიყენოთ ჩვენი ინტერესებისათვის“.

² სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 4, საქმე 68. ფურც. 6.

³ იქვე. ფონდი 2, საქმე 280.

ზიდვისათვის გამოყენებული იყო ავტომანქანები. ამ მიზნით ქალაქ თბილისსა და მცხეთაში მობილიზებულ იქნა 400 სატვირთო მანქანა, ქუთაისში — 80 მანქანა და ამრიგად სპეცტვირთების გადაზიდვაში ყოველდღიურად შეუფერხებლად გამოიყენებოდა 480 სატვირთო ავტომანქანა, აკრეთვე ხარ-ურმები, ცხენები და სახედრები.

სპეცტვირთის ვაგონებიდან გადმოტვირთვისა და მანქანებით დანიშნულებისამებრ გაგზავნის კარგად დაყენების საქმეში აქტიურად მონაწილეობდა მოსახლეობა. მაგ., ქ. ქუთაისის მშრომელები ერთდროულად 2-დან 5 ათას კაცამდე შეუწელებლად მუშაობდა ვაგონების გადმოტვირთვის, სპეცტვირთის შენიღბვისა და დანიშნულებისამებრ თავის დროზე გადასაგზავნად.

ამ საქმეში აქტიურად მონაწილეობდნენ როგორც ქუთაისელი რკინიგზელები, ასევე პედიანტიტუტის სტუდენტობა და პროფესორ-მასწავლებელთა პერსონალი, ძაფსაღები და მაუდის ფაბრიკების მუშა-მოსამსახურეები და სხვ. ამასთანავე განსაკუთრებულ აქტივობას იჩენდა ქალაქის მოსახლეობა. ამავე დროს აღსანიშნავია დისახლისების ენერგიული მუშაობა.

ტვირთის მიღება გადმოტვირთვა ვაგონებიდან და მათი გაგზავნა მანქანებით დანიშნულ ადგილზე უმთავრესად ღამით ხდებოდა, რადგან მტრის თვითმფრინავები შეუწელებლად დაეძებდნენ ჩვენს სამხედრო საჰაერო საწყობებსა და ბაზებს.

მაგალითად, ქ. ქუთაისის მშრომელებმა 1941 წ. მიიღეს 45 000 ტონა ევაკუირებული ტვირთი, რომლის გადმოტვირთვაზე ქალაქის 14 500 მშრომელმა მიიღო მონაწილეობა¹.

კავკასიის დამცველთათვის სურსათისა და იარაღ-საჰაერო მთიან უდაბურ ზონებსა და ძნელად მისასვლელ ადგილებში დროზე მიწოდება და შეუფერხებლად მიტანა რესპუბლიკის ყველა მშრომელთა და, კერძოდ, კოლმეურნე გლეხობის ერთ-ერთ საბრძოლო ამოცანად იქცა.

რკინიგზის საკვანძო პუნქტებსა, ნავსადგურებსა და ჰაეროდრომებამდე მიზიდული სპეცტვირთები, რომელთაც ფაბრიკა-ქარხნები და კოლმეურნეობები უგზავნიდნენ საბჭოთა მეომრებს, იარაღ-საჰაერო და სურსათის სახით, დაუყოვნებლივ გადაადგილებას მოითხოვდა, რომ მისულიყო მებრძოლამდე კავკასიის მთიან, ზოგჯერ მიუვალ ადგილებში.

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 4, საქმე 298, ფურც. 4.

დიდი რაოდენობით დაგროვდა, მაგალითად, სოხუმში სხვადასხვა ადგილებიდან გადმოგზავნილი სამხედრო საკუთრეული და ფეთქებადი ნივთიერებანი, რომლებიც ფრონტისპირა ხაზზე დროზე უნდა ყოფილიყო მიტანილი. უგზობა და სათანადო ტრანსპორტის სიმცირე აფერხებდა ამ საქმეს მაშინ, როცა მეზობლებს აკლდათ და ხელს უშლიდათ ბრძოლაში იარაღ-საკუთრელის ნაკლებობა. ქალაქი სოხუმი, რომელიც უკვე მტრის თვითმფრინავების თავდასხმის ობიექტად იყო გადაქცეული და თანაც განუტეირთველი რჩებოდა იქ შეზიდული საკუთრელისა და ფეთქებადი ნივთიერებისაგან, ფაქტიურად ორმაგ საფრთხეში ექცეოდა¹.

იმისათვის, რომ ეს შეუსაბამობა და სერიოზული საფრთხე თავიდან ყოფილიყო აცილებული, სასწრაფოდ შეკეთდა გზები, გამოყენებულ იქნა საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტი, ჩატარდა ცხენების დამატებითი მობილიზაცია, გამოყენებულ იქნა ათასობით სახედარიც. ხშირად კოლმეურნე გლეხები თავიანთი ბეჭით ეზიდებოდნენ ტვირთს და მიჰქონდათ იგი საბჭოთა მეომრებთან.

იარაღ-საკუთრელისა და პროდუქტების ყველა საშუალებით გადასროლას ფრონტზე კავკასიის დამცველთა მოსამარაგებლად განსაკუთრებული მნიშვნელობა მიენიჭა. ამ მიზნით გამოყენებულ იქნა რესპუბლიკის განკარგულებაში არსებული ავტომანქანები, სამხედრო და თევზსაქერი გემები, ურმები, ცხენები და სახედრები. თითოეული სახე და საშუალება აქ დასახელებული ტრანსპორტისა მაქსიმალურად იყო შეფარდებული ადგილობრივ საგზაო პირობებსა და სხვა საშუალებებთან.

კავკასიის მთის კალთებზე განლაგებული საბჭოთა არმიის ნაწილების იარაღ-საკუთრელით, ტანსაცმლით, სურსათითა და სხვა საშუალებებით შეუფერხებლად მომარაგების მიზნით ჩამოყალიბებულ იქნა საგანგებო სატრანსპორტო დანაყოფები და ცალკე გაერთიანებანი. მაგალითად, 1942 წლის 25 აგვისტოს აფხაზეთში ამ მიზნით ჩამოყალიბებულ იქნა სატრანსპორტო სპეციალური ასეულები. ამ ნაწილების უზრუნველსაყოფად დამატებით ჩატარდა ცხენების, სახედრებისა და საჰაერო ტრანსპორტის მობილიზაცია, საგანგებოდ შეკეთდა და გაკეთდა ახალი ურმები, კეხ-უნაგირები, მობილიზებულ იქნა ნალბანდები, დურგლები და სხვა ხელოსნები და დამზადდა ყოველგვარი საჭირო მოწყობილობანი².

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 2, საქმე 708.

² იქვე, საქმე 722, ფურც. 787.

აფხაზეთის, სვანეთის, ყაზბეგის, სამსრეთ ოსეთისა და კავკასიის მთიანეთის მკვიდრი გლეხობის აქტიური მონაწილეობითა და დახმარებით იკავებდა გზას საბჭოთა არმია ძნელად სავალ ბილიკებზე. კავკასიის მთის ადგილობრივი მკვიდრი ხალხები საბჭოთა არმიის მხარდამხარ იბრძოდნენ იარაღით. ესენი იყვნენ მეთხილამურეები, მევსურები, სნაიპერები, ალპინისტები და სხვ.

5. საქართველოს სსრ მშრომელთა თავდადება კავკასიის დაცვისათვის სიმაგრეების, გზებისა და ხიდების მშენებლობის სამუშაო

საქართველოს მშრომელები კავკასიის დაცვის პერიოდში ცხოველყოფილი აქტივობითა და თავდადებით მონაწილეობდნენ სიმაგრეების, გზებისა და ხიდების მშენებლობაში, რითაც კმედით დახმარებას უწევდნენ საბჭოთა არმიას.

საქართველოს სახელმწიფო მნიშვნელობის გზების, გზატკეცილებისა და ხიდების მშენებლობასა და შეკეთებას საავტომობილო და საჰაერო ტრანსპორტის მუშაობისათვის უადრესად დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა. ომის დროს და კავკასიის დაცვის უმძიმეს დღეებში მოიტკეპნა ასობით კილომეტრი გზა, ახლად გაკეთდა ბევრი ადგილობრივი და რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზა და ხიდი. ეს დიდი მასშტაბის სამუშაოები მიმდინარეობდა საქართველოს მუშების, კოლმეურნე გლეხებისა და ტექნიკური ინტელიგენციის თავდადებული შრომით¹.

განსაკუთრებით საყურადღებოა იმ ხიდებისა და გზების მშენებლობა, რომელთაც კავკასიის უღელტეხილებისა და გადასასვლელების დაცვის საქმეში გადამწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონდათ.

ხიდებისა და შავი ზღვისპირა გზატკეცილთა კეთილმოწყობას კავკასიის დაცვისათვის საგანგებო მნიშვნელობა ენიჭებოდა. ამ მიმართულებით რკინიგზა ჯერ კიდევ არ იყო გაყვანილი და ემეტეს შემთხვევებში გადაზიდვები მანქანით სრულდებოდა. ამდენად ახლად აგებულმა გზებმა და ხიდებმა ომის წლებში გარკვეული როლი შეასრულა კავკასიის დაცვის საქმეში, რუსეთისა და ჩრდილო კავკასიის რაიონებთან საქართველოს მკვიდრო ეკონომიური და სამხედრო კავშირის განმტკიცების საქმეში. მოძრაობა შეუფერხებელი იყო, მხოლოდ დროდადრო მოძრაობას ართულებდა გზის დაზიანება, მაგრამ საგანგებო ბრიგადები

¹ სამშულო ომის ისტორიის არქივი. ფონი . საქმე 229 და 237.

ორივე მხრიდან სწრაფად უზრუნველყოფდნენ დაზიანებული გზის აღდგენას.

უაღრესად გაიზარდა საქართველოს სამხედრო გზის მნიშვნელობა დიდი სამამულო ომის პერიოდში. ამიტომ დიდი მუშაობა ჩატარდა იმისათვის, რომ ამ გზაზე შეუფერხებლად ემოდრავა დიდ მანქანებს. კარგად იყო გათვალისწინებული ისიც, რომ გერმანელები, უახლოვდებოდნენ რა საქართველოს საზღვრებს, აძლიერებდნენ გზების სისტემატურად დაბომბვას, აფეთქებდნენ ხიდებს და სხვ. ჰიტლერელებმა საავიაციო თავდასხმებით იწყეს საქართველოს მთელი რიგი სოფლების, ქალაქების, სარკინიგზო და საავტომობილო გზების დანგრევა.

კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით საქართველოს მუშათა კლასი, კოლმეურნე გლეხობა და ტექნიკური ინტელიგენცია თავგამოდებით მუშაობდა გზებისა და ხიდების მშენებლობა-შეკეთებაზე, ძლევდა ყოველგვარ სიძნელეს და აღწევდა იმას, რომ რესპუბლიკის გზებზე შეუფერხებლად ემოდრავა სამხედრო მნიშვნელობის ყველა სახის ტრანსპორტს, წარმატებით განხორციელებულიყო საბჭოთა ჯარების გადაჯგუფება-მოძრაობანი და სხვ.

ხიდების მშენებლობაში ინიციატივას და ორგანიზატორულ ნიჭს იჩენდნენ ინჟ. ლომიძე, თოღაძე, თორთლაძე, მშენებელთა ბრიგადები, ზეინკლები, ოსტატები და მექანიკოსები. სახელა მოახვეპა დურგალ გეგეშიძის ბრიგადამ და მრავალმა სხვამ¹.

კავკასიის დაცვისა და შავი ზღვის ფლოტის ეფექტურად მოქმედებისათვის დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა ზღვის სანაპირო გზებსა და ხიდებს ფოთი-ბათუმისა და ფოთი-სოქის მიმართულებით. ამ რაიონთა ადგილობრივი მოსახლეობა მტკიცედ ედგა მხარში პარტიისა და მთავრობის წარმომადგენლებს და არ ზოგაუდნენ ენერგიას სამხედრო დავალებების წარმატებით შესრულებისათვის.

საერთოდ, გზებისა და ხიდებსა მშენებლობაზე კავკასიის დაცვის პერიოდში საქართველოს მოსახლეობა დიდ მასშტაბზე აქტივობას იჩენდა და ყოველი დავალება ვადაზე ადრე სრულდებოდა. გზებისა და ხიდების მშენებლობაზე თავდადებით მონაწილეობდნენ კოლმეურნე გლეხები და ჩვენი ქალაქების მოსახლეობის საგრძნობი ნაწილი. ისინი მუშაობდნენ შე-

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 2, საქმი 229

უსვენებლად. ბუნად რთულ პირობებში. გზების დიდი გადატვირთვის. წვიმების, თოვლის ჩამოწოლისა და სხვა ხელშემშლელი პირობების გამო იყო შემთხვევები, როცა ფერხდებოდა მიმოსვლა, მაგრამ მისი აღდგენა სწრაფად ხორციელდებოდა ადგილობრივი მოსახლეობის ერთსულოვანი დარაზმულობისა და მისი აქტიური მონაწილეობის მეშვეობით.

იმის შედეგად, რომ ამიერკავკასია ფრონტისპირა ზონად იქცა, საქართველოს ტერიტორიაზე უჩვეულო სისწრაფითა და დიდი რაოდენობით ამოძრავდნენ საბჭოთა თვითმფრინავები, გემები, მატარებლები, ავტომანქანები, საზიდრები, ალალები და სხვა სახის ტრანსპორტის საშუალებანი, რომლებიც მიისწრაფოდნენ ფრონტისაკენ სამხედრო იარაღ-საჭურვლით, სურსათით, ტანსაცმლითა და ცოცხალი ძალით დატვირთულნი. მათვე ფრონტებიდან მოჰყავდათ დაჭრილები და სხვა. საქართველოს გზები და ტრანსპორტის საშუალებანი ადგილობრივი მოსახლეობის მზრუნველობითა და თავდადებული შრომით მეტი გამტარუნარიანა გახდა, რის გამოც წარმატებით კმაყოფილდებოდა ფრონტის მოთხოვნილება.

განსაკუთრებით უნდა აღინიშნოს სოღანლულ-წითელი ზიდის გზა, რომელმაც დიდი როლი შეასრულა ირანის გზით სამოკავშირეო სავალდებულო სამხედრო ტვირთების დიდი რაოდენობით გადაზიდვის წარმატებით უზრუნველყოფის საქმეში. ეს ტვირთები უშუალოდ ფრონტებზე იგზავნებოდა საქართველოს სარკინიგზო, საავტომობილო და საზღვაო ტრანსპორტით.

ასეთი იყო მოკლედ საქართველოს სსრ სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის მნიშვნელობა და მოსახლეობის შრომითი მონაწილეობა გზების მშენებლობაში კავკასიის დაცვის პერიოდში.

საბჭოთა მთავრობამ ღირსეულად დააფასა საქართველოს მშრომელთა თავდადება გზების მშენებლობის საქმეში. დავალებათა კარგად და ვადადე შესრულებისათვის ნიშნით—„გზის საპატიო მუშაის“ წოდებით და „საპატიო სიგელებით“ დაჯილდოებულ იქნა მრავალი მუშა, კოლმეურნე, ინჟინერ-ტექნიკოსი და საქართველოს სსრ გზატკეცილების სამმართველოს მუშაკები¹.

რესპუბლიკის მრავალმა კოლმეურნემ, მუშამ, ინჟინერმა და ტექნიკოსმა, რომლებმაც თავი გამოიჩინეს ხიდებისა და გზების მშენებლობაში, მიიღეს მედალი „კავკასიის დაცვისათვის“.

კავკასიის დაცვის დღეებში გზების მშენებლობაში მობრუნებული მიღწევები საფუძვლად დაედო სამამულო ომის მომდევნო

¹ გაზ. „კონსტანტ“. 1943 წ. 29 აგვისტო

წლებში გაგრძელებულ ახალ საგზაო მშენებლობებს. საქართველოს კოლმეურნე გლეხობას შორის ფართოდ გაიშალა სოცმეჯიბრება ცალკე რაიონების მშრომელთა საგზაო მშენებლობაში მასობრივი მონაწილეობის მიზნით. საქართველოს სახკომსაბჰოსთან არსებელმა საგზაო სამმართველომ შეაჯამა 1943 წლის განმავლობაში სარაიონო საგზაო ქსელის მდგომარეობა და რესპუბლიკის რაიონებს შორის გაშლილი სოციალისტური შეჯიბრების შედეგები. შეჯიბრებაში პირველი ადგილი მიეკუთვნა და გარდამავალი წითელი დროშა გადაეცა ყაზბეგის რაიონის საგზაო განყოფილებას¹.

სამამულო ომის პერიოდში მოსახლეობის შრომით მონაწილეობასთან ერთად მნიშვნელოვნად გაიზარდა სახელმწიფო კაპიტალ-დაბანდებანი საგზაო მშენებლობაზე. გადიდა ტვირთბრუნვა, მგზავრთა გადაყვანა და მათი კულტურული მომსახურება. კვლავ დიდი ყურადღება ექცეოდა რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზების დაცვას, მათ შეკეთებას და ახალ მშენებლობებს. მაგ., 1944 წლისათვის გაშლილი სოციალისტური შეჯიბრების შედეგათა შეჯამებით საქართველოს სსრ რესპუბლიკური და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზების მშენებლობის და რემონტის დარგში 1944 წლის IV კვარტალის შედეგების მიხედვით პირველ ადგილზე გამოვიდნენ: გეხუთე საგზაო საექსპლუატაციო უბანი, ყაზბეგისა და წყალტუბოს რაიონები. მათ მუენიჭათ სსრ კავშირის სახკომსაბჰოს გარდამავალი წითელი დროშები და პრემიები 10 000 მანეთის რაოდენობით².

შეცხერდეთ რესპუბლიკის მშრომელებისა და მათი ტრანსპორტის საწვალუბათა მონაწილეობაზე თავდაცვით ნაგებობათა მშენებლობაში.

სიმაგრეების მშენებლობა საქართველოში დაიწყო ომის გამოცხადების პირველი დღეებიდანვე. თავდაცვის კომიტეტის მითითებით საქართველოს სსრ მთავრობამ მიიღო დადგენილება თავდაცვითი მუშაობის მოწყობის ღონისძიებათა შესახებ. რომლებიც ითვალისწინებდა მოსახლეობის ფართო მასების ჩაბმას ამ დიდმნიშვნელოვან თავდაცვით მშენებლობაში, რომელთაცან

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 20 თებერვალი, № 36, გვ. 2, წერილი „საგზაო მშენებლობაში დაწინაურებული რაიონები“.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 7 თებერვალი, № 27, გვ. 2, წერილი „საგზაო მშენებლობაში გამარჯვებულნი“.

გადამწყვეტი როლი ჩვენს მოწინავე კოლმეურნე გლეხობას, მუშათა კლასსა და ინტელექტუალურ ეკისრებოდა.

სიმაგრეების მშენებლობა მიმდინარეობდა სახელმწიფოებრივად ერთიანი სამხედრო-სტრატეგიული გეგმის მიხედვით, სათანადო საიმედო სპეციალისტების უშუალო ზედამხედველობითა და ხელმძღვანელობით.

სიმაგრეები თავისი ხასიათით ორგვარი მნიშვნელობისა იყო. პირველი რიგის სიმაგრეების მნიშვნელობა კავკასიის დაცვას ისახავდა მიზნად, ე. ი. — კავკასიის ყველა უღელტეხილისა და გადასასვლელის მიუვალ ციხედლებად გადაქცევის მიზნით საჭირო ნაგებობების მოწყობას, მისასვლელი გზებისა და ხიდების მშენებლობას და ამასთან დაკავშირებული სხვა სახის სამუშაოების ჩატარებას. აქვე იყო გათვალისწინებული ზღვისპირეთის სტრატეგიული უბნების შესაფერად დაცვა და გამაგრება. მეორე რიგს მიეკუთვნება ადგილობრივი მნიშვნელობის სიმაგრეების მშენებლობა, რომელთა გამოყენება გათვალისწინებული იყო იმ შემთხვევაში, თუ მტერი მოახერხებდა და შემოიჭრებოდა ჩვენს ქალაქებსა და სოფლებში.

კავკასიის მისადგომებზე მტრის დიდი ძალების ერთბაშად გამოკრა რამდენადმე მოულოდნელი იყო საქართველოსა და ამიერკავკასიის ხალხებისათვის; ამიტომ საფორტიფიკაციო თავდაცვითი ნაგებობების მშენებლობა კავკასიის მთავარი ქედების გადასასვლელებზე და სხვა სტრატეგიულ ობიექტებზე ისეთ ვითარებაში გაჩაღდა, როცა ჩრდილო კავკასია უკვე ბრძოლის ასპარეზად იყო ქცეული და მტერი წინ მოიწევდა. ასეთი მშენებლობა უშიშრად ცეცხლის ხაზიდან არც ისე დაშორებით ხორციელდებოდა და ადამიანის სიცოცხლე საფრთხეში იყო, მაგრამ იმდენად დიდი იყო საქართველოს მშრომელების აქტივობა, რომ ეს დავალებაც სწრაფად და წარმატებით შესრულდა.

საქართველოს მუშათა კლასმა და კოლმეურნე გლეხობამ თავი გამოიჩინა თავდაცვითი სიმაგრეების მშენებლობაში. მაგ., საბჭოთა აფხაზეთის მშრომელებმა 1942 წლის ბოლომდე შავი ზღვის სანაპიროებზე სიმაგრეთა, ბლინდაჟებისა და სხვა თავდაცვის ნაგებობათა მშენებლობაზე უფასოდ იმუშავეს ათეულ ათასობით შრომადღე, დიდი რაოდენობის მიწის სამუშაო შეასრულეს და დაამზადეს დიდძალი ხე-ტყის მასალა¹.

¹ სამამულო ომის იტორიის არქივი. ფანჯი 2, საქმე 97, პარტ. 70.

1941 — 1942 წლებში მხოლოდ გალის რაიონის მშრომელებმა თავდაცვის ნაგებობებზე უფასოდ იმუშავეს 215 ათასი კაცდღე და 16 ათასი ურემდღე საკუთარი ხარ-კამეჩებით¹.

მაგალითად, ოჩამჩირის რაიონის კოლმეურნე გლეხების მიერ 1941 წ. 10 აგვისტოდან 1942 წ. 20 ოქტომბრამდე სიმაგრეების მშენებლობაზე ათასობით შრომადღე და ურემდღე დაიხარჯა და შესრულდა დიდი რაოდენობის მიწის სამუშაო, დაშადა ასეულ ათასობით კუმბეტრი ხე-ტყის მასალა, გაიწმინდა ტყიან-ჩიგენარა ადგილები, მოშადა მოედნები და სხვ.

ამ სამუშაოებზე გამოყენებული იყო გამწევი საჯაპანო ტრანსპორტი, რომლის შედეგად გამომუშავებულ იქნა 10 529 ურემდღე და 29 869 კაცდღე. სამუშაოებზე თავი ისახელეს — დურგლებმა გიორგი ბოგუამ (იგი ბლინდაეების მშენებლობაზე დღეში 2 ნორმას ასრულებდა), კოლმეურნე ქალმა მაშეკო კვიცინიამ (კოლმეურნეობა „წითელი აქარა“), რომელსაც კოლმეურნეობაში 535 შრომადღე ჰქონდა გამომუშავებული და გარდა ამისა თავდაცვის მიზნით ჩატარებულ მიწის სამუშაოებზე გარკვეულ პერიოდში ყოველდღიურად 2 ნორმას ასრულებდა².

სამამულო ომისა და კავკასიის დაცვის დღეებში ანალოგიური ხასიათის სამუშაოები ტარდებოდა აფხაზეთის ყველა რაიონში. მაგალითისათვის ავიღოთ გუდაუთის რაიონის კოლმეურნე გლეხების მუშაობა, რომლებმაც 1941—1942 წლებში ისეთი მასშტაბის თავდაცვითი ნაგებობანი ააგეს ზღვის სანაპიროებზე, რომ მათზე 44 700 შრომადღე დაიხარჯა. მარტო პიცუნდის ნაგებობათა მშენებლობაზე მონაწილეობდა ასობით კოლმეურნე საკუთარი გამწევი საჯაპანო საშუალებებით³.

კავკასიის დაცვისათვის სიმაგრეების მშენებლობებზე გაგრის რაიონში აქტიურად მონაწილეობდა ადგილობრივი კოლმეურნე გლეხობა ფართოდ იყენებდა საჯაპანო ტრანსპორტს⁴.

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი. ფონდი 2. საქმე 973, ფურც. 22.

² საქართველოს კ. პ. (ა) აფხაზეთის საოლქო კომიტეტის არქივი, ფონდი 1. საქმე 61.

³ იქვე.

⁴ მაოქსიმ-ლენინიზმის ინსტიტუტის საქართველოს ფილიალის პარტაზნი, ფონდი 1-ი, საქმე 1226, ფურც. 4—5.

1942 წლის აგვ-სტოში დიდი საფრთხე დაემუქრა ქ. სოხუმს. ქალაქის კამპერება და დაცვა უპირველეს ამოცანად იქცა. მასობრივად გამოვიდნენ ქალაქის მუშა-მოსამსახურეები და მახლობელი სოფლების ათასობით კოლმეურნე გლეხები მშენებლობისათვის საკუთარ ტრანსპორტით. გათვალისწინებული სამუშაოები წარმატებით შესრულდა 1942 წ. აგვისტოდან სექტემბრის დამთავრებამდე.

მთელ ამ მუშაობას, ქალაქის გამაგრებისა და დაცვის ორგანიზაციის საქმეს, ხელმძღვანელობდა ქალაქ სოხუმის დაცვის კომიტეტი.

საქართველოში მტრის შემოჭრის საშიშროება, გარდა აფხაზეთისა, ამავე პერიოდში შეიქნა სვანეთის, რაჭის, სამხრეთ ოსეთის რაიონებიდან და ღუშეთიდან. ამ ადგილებში სიმაგრეების მშენებლობაში და სხვა თავდაცვითი ხასიათის სამუშაოებში ასევე თავდადებათ მონაწილეობდნენ აღნიშნული რაიონების მშრომელები.

მაგალითისათვის შევჩერდეთ სამხრეთ ოსეთის მშრომელებს მიერ ჩატარებულ მუშაობაზე სიმაგრეების მშენებლობის საქმეში. სიმაგრეები აშენდა სამხრეთ ოსეთის ყველა სტრატეგიულ უბანში, საიდანაც კი მტერს შეეძლო შემოჭრა. უმეტესად—ჯავის რაიონში.

დასახელებული ადგილები წინასწარ იქნა შესწავლილი სათანადო სპეციალისტების მიერ. დაზუსტდა, თუ სად რა სახის დასაცავის ნაგებობა აგებულყო. და ამ-ს საფუძველზე დაწყებულ იქნა სიმაგრეების მშენებლობა.

სამხრეთ ოსეთის ყველა რაიონიდან კოლმეურნე გლეხები მასობრივად და სისტემატურად გამოდიოდნენ სიმაგრეთა მშენებლობაზე. თვით ჯავის რაიონის 500-ზე მეტი კოლმეურნე თავდადებათ მონაწილეობდა სიმაგრეების მშენებლობის სხვადასხვა უბნებზე; სულ სამხრეთ ოსეთის 1470 კოლმეურნე სისტემატურად მონაწილეობდა ამ სიმაგრეთა მშენებლობაზე. მშენებლობაზე მუშაობისას სამუშაოების ხარისხსა და ვადაზე ადრე დამთავრებისათვის ერთმანეთს ეჯიბრებოდნენ კოლმეურნეობები და ცალკე კოლმეურნენი.

მშენებლობებზე დიდი როდენობით იქნა გამოყენებული ხე-ტყის მასალა, აგური, ქვა და სხვა საშენი მასალა. ამ მასალების მო-

ზიდვა და, ნაწილობრივ, დამზადება უმეტესად ხდებოდა კოლმეურნე გლეხობის შრომით და მათივე სატრანსპორტო საშუალებებით¹.

მამისონის გადასასვლელის სიმაგრეთა მშენებლობაში ჯარის ნაწილებთან ერთად თავგამოდებით მონაწილეობდა რაქის კოლმეურნე გლეხობა. მაგალითად, ონის რაიონის კოლმეურნე გლეხობას თავდაცვით ნაგებობათა საქიროებისათვის დაეკისრა ხე-ტყის მასალის დამზადება. მათ დღე და ღამე დაუღალავი შრომით გადასვალრი—15 დღის განმავლობაში დიდი რაოდენობის ხე-ტყის მასალა დაამზადეს და გადასცეს მშენებლობას. საქართველოს კოლმეურნე გლეხები კავკასიონის მიუვალ ადგილებში პატრონობდნენ დაპროლეტს. ისინი ენერგიულად ზრუნავდნენ საბჭოთა არმიის ახალი შეესების მომზადებისათვის თავდაცვის ფონდების შესაქმნელად. მასობრივად მონაწილეობდნენ ფრონტისპირა რაიონებში სიმაგრეთა მშენებლობებზე, მიჰქონდათ სურსათი საბჭოთა არმიისათვის უღელტეხილებზე, აკეთებდნენ გზებს, ხიდებს მძიმე სამხედრო მანქანებისა და ტანკების მოძრაობისათვის და სხვ.

სიმაგრეების მშენებლობაში საქართველოს კოლმეურნე გლეხობის მხარდამხარ მონაწილეობდა ფაბრიკა-ქარხნების მოწინავე მუშები და ტექნიკური ინტელიგენციის საუკეთესო წარმომადგენლები. მაგალითად, საბჭოთა აფხაზეთის სანავსადგურო ქალაქების მუშებმა, მათმა საზღვაო ტრანსპორტმა, უაღრესად დიდი როლი შეასრულა როგორც სიმაგრეების მშენებლობისა და კარზე მომდგარი მტრის განადგურების, ასევე შავი ზღვით ევაკუირებული დიდი ტვირთებისა და მოსახლეობის მოვლა-პატრონობის საქმეში.

კოლმეურნე გლეხობის აქტივობა კავკასიის დაცვისათვის სიმაგრეების, ხიდებისა და გზების მშენებლობისას წარმართებოდა საბჭოთა და სამხედრო საინჟინრო-ტექნიკური ინტელიგენციის ხელმძღვანელობითა და დახმარებით. საქართველოს მუშათა კლასი, რესპუბლიკის მრეწველობა მთლიანად ყველაფერს აწარმოებდა და შეუფერხებლად აწვდიდა ფრონტს და კავკასიის დამცველთ. რაც კი საჭირო იყო სამშობლოს დაცვისათვის. იარაღ-საქურველთან ერთად კავკასიის დაცვისათვის საჭირო სიმაგრეების, გზებისა და ხიდების მშენებლობაზე იგზავნებოდა დიდძალი რკინა, ცემენტი, ხე-ტყის მასალა და სხვ.

ფაბრიკა-ქარხნებიდან საჭირო მასალებთან ერთად სამშენებლო ობიექტებზე იგზავნებოდა მაღალკვალიფიციური მუშები და ინ-

¹ სამამულლო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 2, საქმე 727.

კანერ-ტექნიკოსები. ამის მაგალითები კი მრავალი შეიძლება მოვევსება.

მშენებლობაში აქტიურად მონაწილეობდნენ გამანადგურებელი ბატალიონებიც. მაგალითად, საქართველოს სამხედრო გზის შეკეთება და დაცვა მთლიანად ადგილობრივი რაიონების მოსახლეობას და გამანადგურებელ ბატალიონებს დაეკისრათ, რომლებმაც უზუნველყვეს ქარების შეუფერხებელი მოძრაობა, დიდი ოდენობის სამხედრო ტვირთისა და სხვათა გადატანა. ამავ პერიოდში ყაზახეთის რაიონში გამანადგურებელი ბატალიონის რაზმებმა 55-ზე მეტი საჰაერო სათვალთვალ პუნქტებიდან წარმატებით მოიგერიეს სტრის საჰაერო თავდასხმა და მოსაქეს დივერსანტები¹.

აღნიშნული ფაქტები ადასტურებენ, რომ 1942 წელს, როცა სტერი ამიერკავკასიის მისადგომებზე იმყოფებოდა, საქართველოს მშობლებს მთელი ღონისძიებანი მიმართული იყო ერთი მიზნისაკენ — დახმარებოდა საბჭოთა არმიას შეეჩერებინა და გაენადგურებინა გერმანელ დამპყრობთა ურდოები. ამ ფაქტს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ახლა, როცა გამოჩვეულია, რომ კავკასიის დაპყრობა ჰიტლერელთა სარდლობის სტრატეგიის ერთ-ერთი ძირითადი მიზანი იყო.

კავკასიის დაცვის უმძიმეს დღეებში საქართველოს პარტიული ორგანიზაციები და რიგითი კომუნისტები მებრძოლთა მოწინავე ოცეზში იღვნენ. საქართველოში ამ დროს რამდენჯერმე ჩატარდა პარტიული კადრების მობილიზაცია. მობილიზებულ იქნა ბევრი პარტიული საბჭოთა და სამეურნეო მუშაკი, ისეთი კომუნისტები, რომელთა მოკლევადიანი სამხედრო გადამზადება საკმარისად იყო, რათა სინი გამოყენებული ყოფილიყვნენ მოქმედ ნაწილებში მეთაურებად და პოლიტმუშაკებად. ზოგი მათგანი ხშირად რიგით მებრძოლადაც იგზავნებოდა.

სამწუხაროდ, პარტიული მობილიზაციების დროსაც რესპუბლიკის სინამდვილეში ადგილი ჰქონდა შეცდომებს. რაიონული პარტიული კომიტეტები და სამხედრო კომისარიატები ამევარ მობილიზაციებს ზოგჯერ ატარებდნენ მოუშზადებლად, რესპუბლიკის გასამხედროებული სასახო მეურნეობის განვითარების ინტერესების საზიანოდ.

ფაბრიკა-ქარხნებიდან. ტრანსპორტისა და სოფლის მეურნეობათა წამყვანი დარგებიდან არმიაში წაიყვანეს კვალიფიციურ მუ-

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი, 2 საქმე 28.

და საჯანო ტრანსპორტმა. საქართველოს სსრ ტერიტორიის რე-
ლეფური პირობების გამო სარკინიგზო, საზღვაო და საჰაერო ტრან-
სპორტთან ერთად განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება არა ნა-
რტო საავტომობილო ტრანსპორტს. არამედ საქაპანო და სასაპალნე
ტრანსპორტსაც. შორეულ მთიან უბნებში ხარის, ცხენის, სახედ-
რისა და სხვ. გამოყენება მნიშვნელოვან როლს ასრულებს დღესაც.
უმთავრესად მოკლე მანძილებსა და შინაგანმეურნეობრივ გადაზიდ-
ვებში.

საავტომობილო და საქაპანო ტრანსპორტთან განუხრელადაა
დაკავშირებული რესპუბლიკური და ადგილობრივი მნიშვნელობის
ჯზათა მეურნეობა, მათი მშენებლობა და კეთილმოწყობა. ამ გზე-
ბისა და მისი შესაბამისი ტრანსპორტის საპატიო მოვალეობაა ში-
რეული სარკინიგზო და საზღვაო სადგურებსა და ბაზებში მიტანილ
ტვირთთა დროულად გადაზიდვა მოხმარების ძირითად პუნქტებში
ისევე, როგორც ამ შორეული ადგილებიდან ნედლეულ და სხვა სა-
ხის პროდუქტთა გაზიდვის უზრუნველყოფა მათი მოხმარება-გა-
მოყენების ადგილზე. ამრიგად, რესპუბლიკის მრავალსახოვანი ტრან-
სპორტისა და სატრანსპორტო საშუალებათა ამოცანა იმაში მდგომარე-
ობდა, რომ სიზუსტით ემუშავათ ომის წლებში და არ დაეშვათ
სამხედრო და სახალხო-სამეურნეო ტვირთბრუნვის შეფერხება.

სამამულო ომის დასაწყისშივე საქართველოში ავტოტრანსპო-
რტის პარკი დიდად შემცირდა. ასევე შემცირდა კვალიფიციურ
მძღოლთა კადრებიც, მანქანების სათადარიგო ნაწილების მიწოდება
და სხვ. ამასთანავე დამახასიათებელია, რომ საქართველოს საავტო-
მობილო ტრანსპორტის როლი საქაპანო და საავიაციო ტრანსპორტ-
თან ერთად განსაკუთრებით გაიზარდა ომის წლებში და კერძოდ,
კავკასიის დაცვის დღეებში, როცა ჯერ კიდევ არ არსებობდა რუსეთ-
თან დამაკავშირებელი შავი ზღვის რკინიგზის ხაზი, როცა კავკ-
სიის მთებში შემოკრიბილი პიტლერული ჯარები დაპყრობით ემუქ-
რებოდნენ საქართველოსა და კავკასიას. ასეთ დამახადულ ვითარე-
ბაში კავკასიის მთავრესილებში განლაგებული ჯარების საკუთრელო-
თა და პროდუქტებით მომარაგება, მათი სწრაფად გადაჯგუფება
და დანიშნულებისამებრ განლაგება უმთავრესად საავტომობილო

ტრანსპორტით ხორციელდებოდა. საქართველოს ტრანსპორტის ამ სახეობის მუშაობას ჩვენ ორ პერიოდად ვყოფთ: 1. კავკასიის დაცვისა და 2. კავკასიის დაცვის შემდგომ პერიოდებად.

კავკასიის დაცვის ამ პერიოდში საქართველოს საავტომობილო ვზები და ავტოტრანსპორტი საბრძოლო წესრავში იქნა მოყვანილი. გაიზარდა და გაფართოვდა საქართველოს საავტომობილო სარემონტო ქარხნების წარმოება, შეიქმნა დამატებითი სამქროები და აგრეგატები. დაზიანებული მანქანების აღდგენისა და რთული ნაწილების ათვისებისათვის გამოინახა ადგილობრივი რესურსები და მაქსიმალურად განმტკიცდა კავშირი ფრონტსა და ზურგს შორის. იბილისის ავტოსარემონტო ქარხანამ ომის წლებში აითვისა ავტომობილის სათადარიგო დეფიციტური ნაწილების წარმოება, რომლებიც წინათ სსრ კავშირის ცენტრალური რაიონებიდან შემოქონდათ. მაგალითად. წარმოებამ 1942 წელს აითვისა და მასობრივად გამოუშვა 500-ზე მეტი სპეცდასხვა სახელწოდების დეტალი, ასევე აითვისა და დაამზადა ავტომობილების აქუმულატორები სამხედრო და სამოქალაქო მოთხოვნილებათა დასაკმაყოფილებლად¹.

საქართველოს ავტოსარემონტო ქარხნის კოლექტივი ომის მოელ მანძილზე ძირითადად სამხედრო პროდუქციას აწარმოებდა. ქარხნის მოწინავე მუშებმა არა ერთხელ დაიმსახურეს მთავრობის ჯილდო და ამიერკავკასიის სარდლობის მადლობა. ქარხნის მრავალმა მუშამ სამაშულო ომის ფრონტზეც ასახელა სამშობლო. მაგ., 1944 წლის თებერვლის 22-ს სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის ბრძანებულებით საბჭოთა კავშირის გმირის წოდება მიენიჭა თბილისის ავტოსარემონტო ქარხნის ყოფილ მუშას, გვარდიის სერჟანტს ს. ასლამაზაშვილს. მან ფრონტზე გამგზავრების წინ თავის თანამეგობრებს შეფიცა, რომ იბრძოლებდა ვერავი მტრის სრულ განადგურებამდე და მან ეს პირნათლად შეასრულა. ასლამაზაშვილს ომის წლებში წერილობითი კავშირი არ შეუწყვეტია წარმოების მუშებთან. იგი კომუნისტური პარტიის წევრი საბჭოთა არმიაში გახდა. ღნებრის გადალახვის დროს მას საბჭოთა კავშირის გმირის წოდება მიანიჭეს. ამით აღფრთოვანებულმა ავტოსარემონტო ქარხნის მუშებმა სახელდახელო მიტინგი გამართეს, მიესალმნენ თავიანთ მეგობარს

¹ გაზ. „Правда“, 1944 წ. 7 მარტი.

და ახალი ვალდებულებები იკისრეს ფრონტისადმი კიდევ უფრო მეტა დახმარების აღმოსაჩენად¹.

სამამულო ომის წლებში საქართველოში სწრაფად ვითარდება ავიოტრანსპორტი და მრავლდება მფრინავები; მოსასლეობის შრომა აქტიური მონაწილეობით შენდება მრავალი აეროდრომი, რომელთაც დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა ქვეყნის თავდაცვისათვის. სამოქალაქო ავიოტრანსპორტის განვითარებაზე საქართველოში ომამდე და ომის პერიოდში დაახლოებით წარმოდგენას იძლევა ბუნდაც ასეთი დამახასიათებელი ციფრი: თუ 1931 წელს თეიმურაზ მფრინავებით საქართველოში გადაყვანილი იყო 290 მგზავრი, 1945 წლისათვის ეს რიცხვი 24 900-მდე გაიზარდა.

საქართველოს სსრ სამოქალაქო ავიაცია სამამულო ომის წლებში გასამხედროვდა. იგი პირისპირ იბრძოდა მტრის წინააღმდეგ, ამარაგებდა ჩვენს ჯარებს პროდუქტებით. მას აგრეთვე მასობრივად გადმოჰყავდა ზურგში ფრონტზე დაჭრილი მეზრძოლები, რომლებიც სწრაფად იშუშებდნენ კრილობებს რესპუბლიკის მრავალრიცხოვან კურორტებსა და ქალაქებში არსებულ კეთილმოწყობილ სამკურნალო დაწესებულებებში, ჰოსპიტლებსა და საავადმყოფოებში. ამავდროს ავიაციას იყენებდნენ სოფლის მეურნეობის მავნებლებთან ბრძოლაში.

დიდი სამამულო ომის განმათავისუფლებელი მიზნები და სამართლიანი ხასიათი საბჭოთა არმიის რიგებში მასობრივად ბადებდა გმირებს. მტერთან შეუპოვარ ბრძოლებში გამრავლდა გმირები საბჭოთა არტილერიის, ტანკისტების, მფრინავების, სნაიპერებისა და სხვათა რიგებიდან. საჰაერო სასტიკ ბრძოლებში დღითი დღე მრავლდებოდა გმირ მფრინავთა რიგები. ქართველი მფრინავების—საბჭოთა კავშირის გმირების: ბენდელიანის, წურწუმის, თვაურის, ჯაბიძის, ინასარიძის, გენერალ-მაიორ ნანეიშვილისა და სხვათა საგმირო საქმეებს არასოდეს არ დაივიწყებს ხალხი.

იგივე ითქმის საქართველოს წყლის ტრანსპორტისა და მისი შეშავების შესახებ, რომელნიც რესპუბლიკის უმნიშვნელოვანეს სანავსადგურო ქალაქებში—ბათუმში, ფოთში, სოხუმში—იყვნენ განლაგებულნი. ომის დაწყებიდანვე დაუყოვნებლივ მოხდა წყლის ტრანსპორტის გასამხედროება, რამაც მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა როგორც ქვეყნის თავდაცვის, ასევე მტრის მიერ ოკუპი-

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 4, საქმე 67. ფურც. 4.

რებული საბჭოთა რაიონებიდან ტვირთების ევაკუაციის, ფაბრიკა-ქარსების მოწყობილობათა ორგანიზებულად გადაზიდვისა და მგზავრების გადაყვანის საქმეში. საილუსტრაციოდ ჩვენ აქ შევჩერდებით სოხუმის ნავსადგურის მუშაობის ზოგ დამახასიათებელ მხარეზე.

სამამულო ომისა და კერძოდ კავკასიის დაცვის პერიოდში სოხუმისა და აფხაზეთის სხვა ნავსადგურთა როლი და მნიშვნელობა განსაკუთრებით გაიზარდა. არაჩვეულებრივად გადიოდა ტვირთბრუნვა და დიდი სისწრაფით იმატა მგზავრთა გადაყვანის რიცხვმა. მაგალითად, ერთი წლის მანძილზე (1942 წლის ივლისიდან 1943 წლის ივლისამდე) სოხუმის ნავსადგურის ტვირთბრუნვა 68 377 ტონამდე გაიზარდა, ხოლო მგზავრთა გადაყვანის ზრდა ამავე პერიოდში შემდეგი მაჩვენებლებით წარმოვიდგება: სულ გადაყვანილ იქნა 120 240 კაცი, ათასობით დაჭრილი საბჭოთა მეტრძოლი, 42 963—სამოქალაქო და სამხედრო მოსამსახურე, ხოლო 25 115—ევაკუირებული საბჭოთა მოქალაქე და სხვ.¹

სამამულო ომის წლებში ერთსულოვანი თავდადებით იბრძოდნენ საქართველოს შავი ზღვის ფლოტისა და მათივე საწარმოთა მუშა-მოსამსახურენი მტერზე გამარჯვების მოპოვებისათვის; ზრდიდნენ შრომის ნაყოფიერებას, ტვირთბრუნვას; გულისხმიერ მომსახურებას უწევდნენ დაჭრილ მეომრებს და ევაკუირებულ მოქალაქეებს. მაგალითად, მხოლოდ გაგრის რაიონულმა ნავსადგურმა მოახერხა კრასნოდარის მხარიდან ათასობით ოკუპირებული ევაკუირება².

სოხუმის, ფოთისა და ბათუმის ნავსადგურის მრავალი მუშაკი წარდგენილ იქნა მთავრობის საპატიო ჯილდოზე. განსაკუთრებით მრავალი დაჯილდოვდა მედლით „კავკასიის დაცვისათვის“³.

1943 წლის მეორე ნახევრიდან სოხუმისა და საერთოდ აფხაზეთის ნავსადგურებში როგორც ტვირთბრუნვა, ასევე ხალხის გადაყვანა შემცირდა. ეს გამოწვეული იყო როგორც გემების რიცხობრივი შემცირებით, ასევე ფრონტის დაშორებით საბჭოთა საქართველოს საზღვრებიდან. ამიერიდან უმთავრესად იგზავნებოდა მხოლოდ საფრონტო ტვირთი საბჭოთა არმიისათვის და გამორიცხული იყო საევაკუაციო ტვირთები.

მტრის წყალქვეშა ნაფიქსირებულ ნაწილობრივ ომის პერიოდშივე იქნა

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 5, საქმე 792.

² იქვე.

³ იქვე, საქმე 722.

განახლებული საქართველოს მოწინავე ფაბრიკა-ქარხნებისა და მისი შესანიშნავი კოლექტივის თავდადებული შრომის შედეგად. საბჭოთა სამხედრო საზღვაო და საჰაერო ფლოტის განმტკიცებაში ისე. როგორც სატანკო კოლონების მშენებლობაში. ცხოველყოფელ მონაწილეობას იღებდნენ საქართველოს მშრომელები. მაგალითად. ცნობილია, რომ პირადი დანაზოგებიდან რესპუბლიკის მშრომელებმა ააგეს თვითმფრინავთა ესკადრილია და სატანკო კოლონა „საქართველოს კოლმეურნე“. ქართველმა მეზღვაურებმა საბჭოთა კავშირის გმირებმა: ი. იოსელიანმა, ადამიამ, გეგეშიძემ, გახოციძემ და სხვ. კვლავ გაამდიდრეს ჩვენი ქვეყნის გმირული ტრადიციები და ასახელეს სამშობლო.

7. საქართველოს სსრ ტრანსპორტი ფრონტისა და ზურგის მეთიანობის განმტკიცებისა და საბჭოთა ქვეყნის მეთიან საბრძოლო ბანაკად გადაქცევისათვის ბრძოლაში

ფრონტისა და ზურგის ერთიანობა და სამშობლო ომში წარმოადგენდა საბჭოთა სამშობლოს გამარჯვებას ერთ-ერთ გადამწყვეტ წყაროს. ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის განმტკიცების უზრუნველყოფის საქმეში საბჭოთა ტრანსპორტმა უაღრესად დიდი როლი შეასრულა. ამიტომ ჩვენ ამ საკითხს სპეციალურად ვეხებით.

კავკასიის დაცვის დღეებში საქართველო და ამიერკავკასია საბჭოთა არმიის ოპერატიულ ზურგად იქცა. ფრონტი და ზურგი საბჭოთა ტრანსპორტის შეუფერხებელი მუშაობის შედეგად ისე შეეზარდა და შეუსისხლბორცდა ერთმანეთს, რომ ქვეყანა ერთიანი საბრძოლო ბანაკს წარმოადგენდა.

საბჭოთა ხალხების ერთობლივმა ბრძოლამ სამშობლოს დაცვისათვის საბჭოთა არმიის მეზრძოლები და ზურგის მშრომელები ერთად ღარამა. ერთი ფიქრითა და ზრახვებით განმსვენალა. ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის ორგანიზატორსა და სულის ჩამოღმწელს კომუნისტური პარტია წარმოადგენდა. პარტიული ორგანიზაციები ფრონტებსა და ზურგში წარმართავდნენ და ხელმძღვანელობდნენ მასებს.

პარტია ეძებდა და თვით მასებშივე პოულობდა ზურგისა და ფრონტის ერთიანობის განმტკიცების ახალ-ახალ საშუალებებს. იგი მთელი თავისი ორგანიზატორული მუშაობით ნერგავდა და ხელს უწყობდა მოწინავეთა გამოცდილების მასობრივად გავრცელებას.

მასების შემოქმედებითი ინიციატივა ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის განმტკიცების საქმეში უალრესად მრავალმხრივი იყო. იგი მრავალდებოდა და ახალ-ახალ პატრიოტულ წამოწყებებში გლინდებოდა სამამულო ომის ცალკეული ეტაპებისა და ჩვენი ქვეყნის სამხედრო პოლიტიკური მდგომარეობის ვითარების შესაბამისად.

ზურგის მშრომელების საყოველთაო სახალხო მზრუნველობა საბჭოთა არმიის შეიარაღების, ტანსაცმლით მომარაგებისა და სასურსათო ბაზის განმტკიცებისათვის, შეუწელებელი მზრუნველობა ფრონტელთა ოჯახებისა და სამამულო ომის ინვალიდებისა და დაქრილი მეომრებისადმი კიდევ უფრო ამაღლებდა საბჭოთა არმიის საბრძოლო სულისკვეთებას, სიყვარულს სოციალისტური სამშობლოსადმი.

ზურგის მშრომელთა დახმარებით ფრონტისადმი იქმნებოდა მტკიცე მატერიალური ბაზა ჩვენი ქვეყნის თავდაცვისათვის, მისი სამხედრო ეკონომიკის შემდგომი განმტკიცებისათვის. მაგრამ ყოველთვის აქ აღნიშნული ზურგისა და ფრონტის ერთიანობას განმტკიცების მხოლოდ ერთ მხარეს წარმოადგენდა.

ზურგისა და ფრონტის ერთიანობა მთელი თავისი ცხოველყოფილობით გამოხატულებას პოულობდა ზურგის მშრომელთა და ფრონტელ მებრძოლთა ცოცხალ ურთიერთობაში, მათს მჭიდრო კავშირში. უშუალო ურთიერთ შესვედრებში, ახალი ამოცანების შესაბამისად ახალ ვალდებულებათა აღებაში და მათი წარმატებით განსორციელებისათვის სოციალისტური შეჯიბრების გაშლაში, სისტემატურ წერილობით კავშირში მილიონობით ზურგის მშრომელებსა და ფრონტელ მებრძოლებს შორის. ამ გზებით რესპუბლიკის საწარმო-დაწესებულებათა, კოლმეურნეობათა და საბჭოთა მეურნეობათა მუშაკები მჭიდრო კავშირს ამყარებდნენ ფრონტთან და ცხოვრობდნენ ფრონტის ინტერესებით. საქართველოდან ფრონტებზე სისტემატურად ეშვლონებით იგზავნებოდა მშრომელთაგან სადღესასწაულო და სხვა სახის საჩუქრები: ფრონტებზე მიდიოდნენ რესპუბლიკის პარტიული და საბჭოთა მუშაკების, გამოჩენილ საზოგადო მოღვაწეთა, მწერალთა და ხელოვნების მუშაკთა დელეგატები: რესპუბლიკის მშრომელები, ფაბრიკა-ქარხნებიდან და კოლმეურნეობებიდან ფრონტელ მეგობრებს კოლექტიურად და ინდივიდუალურად უგზავნიდნენ პატრიოტულ მიმართვებს, წერდნენ მგზნებარე პატრიოტულ წერილებს და კისრულობდნენ ვალდებულებებს ფრონტისადმი დახმარების გასაძლიერებლად. ასევე

ფრონტიდან საქართველოში სისტემატურად მოდიოდა ქართველ და არაქართველ მებრძოლთა მადლობით აღსავსე მომართვები და წერილები საქართველოს მშრომელთაგან, რესპუბლიკაში ფრონტიდან იგზავნებოდა და ჩამოდიოდა საბჭოთა არმიის მებრძოლების დელეგაციები და სხვ.

საქართველოს მშრომელთა ამგვარი ღონისძიებებით მჭიდროდ და განუყოფლად იყვნენ დაკავშირებულნი ფრონტელებთან, მოსკოვისა და ლენინგრადის, სტალინგრადისა და კავკასიის, ყირიმისა და სევასტოპოლის დამცველებთან.

კავკასიის დაცვის პერიოდში საქართველოს ტერიტორიაზე გაღორმეხული მთელი რიგი დივიზიები და ცალკე ნაციონალური ნაწილები გმირულად იბრძოდნენ კავკასიის დაცვისათვის.

1942 წ. ქ. გორში გაფორმდა მსროლელთა ქართული დივიზია, რომელმაც გენერალ ყუფარაძის მეთაურობით ღირსეული სასწრაფო მოახვეჭა კავკასიისათვის გმირულ ბრძოლებში. ამ დივიზიის მებრძოლთა და მეთაურთა: კაპიტან მ. ბუხაიძის, პოლიტხელ ვ. კანკავას, პოდპოლკოვნიკ მ. გეთიას, კაპიტან ა. პირმისაშვილის, ბ. ლურსმანაშვილის და მ. ბუაჩიძის ვაჟკაცობას და გმირობას არასოდეს არ დაივიწყებს ხალხი.

კავკასიის დაცვაში სახელი მოიხვეჭა გენერალ კ. ლესელიძემ და მისი ხელმძღვანელობით მოქმედმა არმიამ, გენერალ გ. ყუფარაშვილის სამთო-მსროლელი დივიზიის მეომრებმა და სხვ.,

საქართველოში გაფორმებულ და ჩრდილო კავკასიასა და ყირიმში წარგზავნილ დივიზიებთან მჭიდროდ იყვნენ დაკავშირებული რესპუბლიკის მშრომელები.

ჩრდილო კავკასიის ფრონტზე მოქმედ. ერთ-ერთ 392-ე ქართულ დივიზიაში საქართველოდან 1942 წლის სექტემბერში მშრომელთა დელეგაცია იქნა გაგზავნილი, რომელშიც მონაწილეობდნენ მწერლები: ს. ჩიჭოვანი, ი. მოსაშვილი, ი. აბაშიძე, გ. ქუჩიშვილი და სხვ.

საქართველოდან დელეგაციის ჩასვლის გამო დივიზიის გაზეთი „წინ გამარჯვებისათვის“ წერდა: „ამხანაგო მებრძოლებო, მეთაურებო და პოლიტმუშაკებო, ჩვენთან იმყოფება საქართველოს მშრომელთა დელეგაცია. მათ მოიტანეს ჩვენთან ქართველი ხალხის მტკიცე გადაწყვეტილება — სისხლის უკანასკნელ წუთებამდე იბრძოლონ სამშობლოს თავისუფლებისა და კეთილდღეობისათვის. ჩვენი ვალია... ბრძოლის ველზე გპირობის ახალი მაგალითებით

ვუპასუხოთ ჩვენი დედების, მამების, დებისა და ყველა მშრომელ-
თა მოწოდებას¹.

დელეგაციის ფრონტზე ყოფნას დაემთხვა დიეზლის სასტიკი
ბრძოლები ფაშისტ დამპყრობელთა წინააღმდეგ და სახელოვანი
მებრძოლის კაპიტან მიხეილ ისიდორეს ძე ბუზაიდის გმირულად
დაღუპვა. ბუზაიდის გმირობა და მისი დაღუპვა შთამაგონებელი
ფაქტი იყო პოეტ ირაკლი აბაშიძისათვის, რათა შეეთხზა შესანიშ-
ნავი ლექსი „კაპიტანი ბუზაიძე“.

ქართული ლეგიონის მეთაური მაიორი ბერიძე მოგვითხრობს:

„1942 წ. 18 ოქტომბერს, დღის 12 საათზე ჩემს ლეგიონში
მოვიდნენ საქართველოს მშრომელთა დელეგაციის წარმომადგენ-
ლები. ისინი განუწყვეტლივ ჩვენთან იმყოფებოდნენ ცეცხლის
ხაზზე. მოუთხრობდნენ მეომრებს რესპუბლიკის მშრომელთა პატ-
რიოტიზმზე, მათ ქმედით დახმარებაზე საბჭოთა არმიისადმი და
თავიანთი გამოსვლებით აღაგზნებდნენ მეომრებს ახალ საგმირო
საქმეთათვის. ყოველივე ამან თავისი გავლენა მოახდინა მებრძოლ-
თა განწყობილებაზე და ლეგიონის მებრძოლებმა მრავალ ბრძო-
ლებში ისახელეს თავი“.

ლეგიონის მეთაურის მაიორ ბერიძის გადმოცემითვე „1942 წ.
ოქტომბერში იყო მძაფრი და გადამწყვეტი ბრძოლები ხარაზორის
მთასთან დასოფ. ზაუიკოვოში. სოფ. ზაუიკოვო რამდენიმეჯერ ხელო-
დან ხელში გადავიდა 18—22 ოქტომბრის რიცხვამდე და სისხლიზ-
მღერელი ბრძოლები იყო. ბოლოს მტერი დამარცხებულ და
განდევნილ იქნა როგორც ხარაზოს მთებიდან, ასევე სოფ. ზაუიკო-
ვოდან“².

ამ ბრძოლებით ბოლომდე შენარჩუნებულ იქნა ბაქსანის ხე-
ობა. ქვემო ჩეგების განთავისუფლებისათვის ბრძოლებში თავი გა-
მოიჩინა ამხ. ლურსმანაშვილმა და სხვ.³

კავკასიის მთებში გმირ მებრძოლებს მაშინ იქ მყოფმა მგოსანმა
გ. ქუჩიშვილმა ლექსი მიუძღვნა:

მ თ ე ბ შ ი მ ე ბ რ ძ ო ლ თ

თავისუფალ მთების შვილნო
ლალ ნიავის ნანით ზრდილნო,

¹ გაზ. „წინ გამარჯვებისაკენ“, 1942 წ. 5 სექტემბერი.

² სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 1, საქმე № 122.

³ გაზ. „წინ გამარჯვებისაკენ“, 1942 წ. 7 ნოემბერი.

კარზე მტერი მოგდგომიათ
 ამკლები და სასიკვდილო,
 პირმცინარი მზე და მთვარე
 სურს სულდართ დაგიჩრდილოთ.
 მთებს მიჰბადეთ,
 მთების შვილნო:
 გადაბით მხარი მხარსა,
 ელვა-ქექით გამოზრდილნო,
 არ გაუშვათ მტერი არსად,
 თავს ღაატყდიო
 რისბყის ზეხად
 საზღვარზევე საზაზღარსა,
 რომ გვაშები
 თან მიჰქონდეს
 მათსავ სისხლის ნიაღვარსა!

მშრომელთა დელეგატების ჩასვლა ფრონტზე მებრძოლთა და
 ოფიცერთათვის ნამდვილი დღესასწაული იყო. იგი ფრონტისა და
 ზურგის ერთიანობის შესანიშნავ გამოხატულებად იქცა და ფარ-
 თო გავრცელება პოვა. სსრ კავშირის ხალხები თავიანთ ნაციონა-
 ლურ ნაწილებში სისტემატურად გზავნიდნენ დელეგაციებს, საჩუქ-
 რებს, ადგილობრივ გაზეთებს და ამყარებდნენ მჭიდრო წერილობით
 კავშირს.

გაზეთი „პრავდა“ აზოგადებდა ამ მეტად საყურადღებო
 ფაქტს და მოუწოდებდა საბჭოთა ხალხს ფრონტთან კავშირის კა-
 ლევ უფრო მეტად განმტკიცებისაკენ.

„პრავდის“ 1942 წლის 14 ოქტომბრის მოწინავეში ჩვენ კვი-
 თხულობთ:

«Известно, какой подъем духа у бойцов вызывает внима-
 ние и земляков. Приезды узбекской, казахской, грузинской и
 других делегаций на фронт были подлинными праздниками для
 командиров и красноармейцев. Надо и дальше практиковать
 организацию таких делегаций, слать им посылки, местные га-
 зеты, письма; каждый воин должен чувствовать неразрывную
 связь с родными, заботу и ласку отчизны».

ტყიბულის რაიონის მშრომელები თავიანთ მიმართვაში 392-ე
 დივიზიის მებრძოლებს წერდნენ: „ჩვენ თქვენთან ვართ მთელი

1 გაზ. „წინ გამარჯვებისაკენ“, 1942 წ. 13 ოქტომბერი.

მეცნიერებათა გრძნობით და პრაქტიკული მუშაობით, თვითმუშაობით ჩვენგანს, მუშას, მოსამსახერეს, ინტელიგენტს და კოლმეურნეს ერთი ფიქარი გვაძლევს—მეტი და მეტი დავებმართო ფრონტს ვერაგ მტერზე გამარჯვებისათვის.

მიიღეთ ჩვენგან, ტყიბულის რაიონის მშრომელებისაგან, მზურვალე საოქტომბრო სალაში და ის მცირედი სადღესასწაულო საჩუქრები, რაც ჩვენი გულთბილობის სიმბოლოა“.

საპასუხო წერილში მებრძოლები წერდნენ: „გთხოვთ გადასცეთ საბრძოლო სალაში ტყიბულის რაიონის მშრომელებს. იქონიეთ იმედი, რომ ჩვენ, თქვენი რაიონის შვილები, მთელ წითელ არმიასთან ერთად, პირნათლად მოვიხდით მოვალეობას დედა სამშობლოს წინაშე, სიცოცხლის უკანასკნელ წუთამდე ვიბრძოლებთ სამშობლოს საკეთილდღეოდ“.

დივიზიის მებრძოლები ასეთსავე მიმართვას და საპასუხო წერილს უგზავნიან ვანის რაიონის მშრომელებსა და სხვებს¹.

საბჭოთა საქართველოდან მშრომელთა დელეგაციები და სადღესასწაულო საჩუქრები სისტემატურად იგზავნებოდა კავკასიის, ყირიმის, მოსკოვისა და სტალინგრადის ფრონტებზე.

საქართველოდან წარგზავნილი ჯავშნოსანი მატარებლის სახელოვან მებრძოლებს 1942 წლის დასაწყისს ეწვია ქართველ მშვერლთა დელეგაცია—ი. აბაშიძის, გ. ლეონიძის, ა. მაშაშვილის შემადგენლობით და გადასცეს ქართველი ხალხის აღფრთოვანება მათი გმირული ბრძოლების გამო².

ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის ნათელ გამოხატულებად შეიძლება ჩაითვალოს რადიოგადაცემა მაიორ ჯახიევის ჯავშნოსანი მატარებლის მებრძოლებისათვის, რომელიც 1942 წლის 10 აპრილს გაიმართა. მებრძოლებს მიესალმა საოროთქმავლო დეპოს პარტიზეროს მღვიანო ანზ. ი. მგელაძე და მოუთხრო, თუ როგორ ახარებს დებოელებს მათი ამხანაგების, ახლა სახელოვანი ჯავშნოსანის მამაცი მებრძოლების გმირული საქმეები.

საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების 21 წლისთავისა და საბჭოთა არმიის 24 წლისთავის დღესასწაულთან დაკავშირებით ფრონტის ყირიმის უბნის მოქმედ ნაწილებში ჩავიდა საქართველოს მშრომელთა დელეგაცია, რომელმაც საჩუქარი

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 4, საქმე 87, ფურც. 1.

² სამამულო ომის კომისიის ფონდი 3, საქმე 21. ფურც. 45. გაზ. „ლატერატურული საქართველო“, 1942 წ. 23 თებერვალი, № 8.

ჩაუტანა მებრძოლებს. მეთაურებსა და პოლიტმუშაკებს. დელეგაციის შენადგენლობაში იყვნენ: საქართველოს კ. პ. (ბ) ც. კ-ის მდივანი შეროზია, აკად. ნ. კეცხოველი, პოეტი ი. აბაშიძე, და მუშებისა და გლეხების წარმომადგენლები¹.

გადაუქარბებლად შეიძლება ითქვას, რომ არ არსებობდა ფაშისტური გერმანიის წინააღმდეგ მოქმედი არც ერთი საბჭოთა ფრონტი, მისი არც ერთი ნაწილი, რომელთანაც კავშირი არ ჰქონოდათ საქართველოს მშრომელებს.

აზერბაიჯანის, საქართველოს და სომხეთის მშრომელები იჩენდნენ შეუწინებელ მშრუნველობას საბჭოთა არმიის მეომრებისადმი და განამტკიცებდნენ ზურგისა და ფრონტის ერთიანობას. გარკვევით შეიძლება ითქვას, რომ ეს მშრუნველობა და ფრონტისა და ზურგის ერთიანობა ყველაზე უფრო რელიეფურად გამოვლინდა კავკასიის დაცვის პერიოდში, როცა ფრონტი ყველაზე უფრო მეტად მიუახლოვდა ამიერკავკასიას, როცა ამიერკავკასიის რესპუბლიკებში ფორმირებული დივიზიები, ლეგიონები და ბატალიონები, სახალხო მოლაშქრეებთან ერთად სსრ კავშირის მოძმე სხვა ხალხების შეილების მხარდამხარ მწყობრში ჩადგნენ და თავგანწირვით იცავდნენ მშობლიურ კავკასიას.

1942 წლის 24 დეკემბერს ამიერკავკასიის ფრონტის ჯარები ზეტევაზე გადავიდნენ და თერგის ნაპირებზე, სადაც მტერი შეკავებულ იქნა ნალჩიკის, მოზდოკისა და ორჯონიკიძის მიდამოებთან, დაიწყო მისი განადგურება².

ჰიტლერის კატეგორიული ბრძანებები — შეენარჩუნებინათ თავდაცვის ხაზები, რადაც არ უნდა დაჯდომოდათ, და გადაერჩინათ იარაღ-საჭურველი, ზამთრის მარაგები — უშედეგო აღმოჩნდა.

ჰიტლერელებმა თავიანთი ძალების უკიდურესი დაძაბვით ერთხელ კიდევ სცადეს ზეტევაზე გადასული საბჭოთა ჯარების შეკავება მინერალური წყლების რაიონში, მაგრამ უშედეგოდ. 11 იანვარს ამიერკავკასიის ფრონტის ჯარები ამ რაიონში შეიჭრნენ. აქ 20 საათზე მეტ ხანს გაგრძელდა სისხლისმღვრელი ბრძოლები ქუჩებსა და ბინებში, სარკინიგზო საკვანძო ადგილებში, სადაც ჰიტლერელებს საჭურველთა საწყობი ბაზები იმყოფებოდა. მამაცმა საბჭოთა მეომრებმა სასტიკად გატეხეს ფაშისტური არმიის თავგანწირული წინააღმდეგობა და ხელთ იგდეს 1000-ზე მეტი საბარგო ვაგონი ტანკე-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1942 წ. 28 თებერვალი.

² მ. ქოჩიაშვილი, გერმანულ ფაშისტთა დაჯგუფების განადგურება ქ. ორჯონიკიძის მხ.ადგილებთან, საქართველოს სსრ მეცნ. აკადემიის ისტორიის ინსტიტუტის შრომები, ტ. I, 1955, გვ. 135.

ზით, ავტომანქანებით, თვითმფრინავებით, სხვადასხვა სახის სამ-
საერო საჰაერო სატრანსპორტით, ტანსაცმლის მარაგით.

მხოლოდ 20 დღის შეტევითი ბრძოლების შედეგად ჩრდილო
კავკასიაში საბჭოთა ჯარებმა გაანადგურეს მტრის 111-ე, 50-ე,
270-ე ქვეითი დივიზია, მე-3 და მე-13 სატანკო დივიზია, აფრიკის
კორპუსის ზენაერთი; ამასთანავე მოსპო 170 ტანკი და სხვა სახის
მრავალი იარაღი; სულ იგდო: 314 ტანკი; 372 იარაღი, 422 ნაღ-
მ-საგორცნი. 602 ტყვიამფრქვევი, 2000 მეტი ავტომანქანა, 500 ვა-
გონი, 35 თვითმფრინავი, 600 ვაგონი ავიოჟუმბარა, 3 მილიონი
ტყვია, 400 ათასი ყუმბარა და ნაღმი, 70 საცეცხლის საწყობი. საბჭო-
თა არმიამ ამ ბრძოლებში წინ წაიწია 200—220 კმ-ით და ასობით
სოფელი და დაბა-ქალაქი გაათავისუფლა.

1943 წ. სექტემბერში ჩვენმა ჯარებმა გაათავისუფლა ნოვო-
როსიისკი და შეედგა ტამანის პიტლერელი დამპყრობლებისაგან
განთავისუფლებას.

სსრ კავშირის შეიარაღებულ ძალთა მთავარსარდლობის 1943
წ. 9 ოქტომბრის ბრძანებაში აღნიშნულია:

„...ამგვარად სამუდამოდ ლიკვიდირებულია ყუბანში გერმანელ-
თა ოპერატიულად მნიშვნელოვანი პლაცდარმი. რომელიც უზ-
უნველყოფდა ფაშისტური არმიის შეტევითი მოქმედების შესაძ-
ლებლობას კავკასიისაკენ“.

ამრიგად, მტერი კავკასიისათვის ბრძოლებში დამარცხდა.

თუ რაოდენ დიდ მნიშვნელობას ანიჭებდა კომუნისტური პარ-
ტია და საბჭოთა მთავრობა კავკასიის დაცვას, ამას ნათლად ადას-
ტურებს სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის ბრძანებუ-
ლება მედლოს „კავკასიის დაცვისათვის“ დაწესების შესახებ.

რაოდენ მასობრივი და ქმედითი იყო საქართველოს მუშებისა
და კოლმეურნე გლეხობის მონაწილეობა კავკასიის დაცვაში, მათი
ბრძოლა საბჭოთა არმიის დახმარებისა და ფრონტისა და ზურგის
გაერთიანებისათვის, ამაზე წარმოდგენას იძლევა ისიც, რომ
სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი
ქარხნიდან 325 კაცი დაჯილდოებულ იქნა მედლით „კავკასიის და-
ცვისათვის“. ათეულ ათასობით მოწინავე მუშამ მიიღო
მთავრობის ეს საპატიო ჯილდო და სხვ. რამდენიმე ათეული
ათასი კოლმეურნე გლეხი საქართველოში ღირსეულად ატარებს მე-
დალს „კავკასიის დაცვისათვის“. მაგალითად, სამტრედიის რაიონი-
დან — 400 კაცზე მეტი, თელავის რაიონიდან — 193, ტყიბულიდან

—114 და სხვ.¹ გარდა საბჭოთა არმიის მეომრებისა, მედალი „კავკასიის დაცვისათვის“ გადაეცა საქართველოს 50 ათასზე მეტ მშრომელს.—იმათ, ვინც აქტიურად ეხმარებოდა ფრონტს და მონაწილეობდა სამხედრო ნაწილებთან ერთად მტრის განადგურებისათვის ბრძოლაში.

საბჭოთა არმია და ხალხი ფაშისტი დამპყრობლების წინააღმდეგ ბრძოლებს კავკასიის მისადგომებთან სტალინგრადთან ისტორიული ეპოქის მძვინვარე დღეებში ეწეოდნენ. სტალინგრადის გმირულმა დაცვამ იხსნა კავკასია ფაშისტი დამპყრობლების მონობისაგან. ეს უკანასკნელი კარგად ჰქონდათ შეგნებული ამიერკავკასიის მშრომელებს და არ ზოგავდნენ ძალებს სტალინგრადის დამცველთა დახმარებისათვის, სტალინგრადის ფრონტისა და ზურგის ერთიანობისათვის. სწორედ ამით აიხსნება ის ფაქტი, რომ სტალინგრადისა და კავკასიის დაცვის პერიოდში განსაკუთრებით გაძლიერდა ზურგისა და ფრონტის ერთიანობისათვის ამიერკავკასიის ხალხთა აქტივობა. ამიერკავკასიის ხალხები სტალინგრადისა და კავკასიის დამცველებს ერთნაირი მონღომებით ეხმარებოდნენ. ისინი სამშობლოს დამცველებს ამარაგებდნენ არა მარტო იარაღ-საქურცლითა და სურსათით, არამედ ფრონტებზე სისტემატურად გზავნიდნენ მებრძოლთა ახალ-ახალ კარგად მომზადებულ შევსებას. ამასთანავე ამიერკავკასიის რესპუბლიკებიდან პერიოდულად მიემგზავრებოდნენ ხელმძღვანელი პარტიული და საბჭოთა მუშაკები, მწერლები, მხატვრები და ხელოვნების მუშაკები. მათი ყოველი შეხვედრა მეომრებთან გამარჯვების დიად საქმეს ემსახურებოდა. ამიერკავკასიის მშრომელებს სისტემატური წერილობითი კავშირი ჰქონდათ დამყარებული კავკასიისა და სტალინგრადის დამცველ გმირ მებრძოლესთან.

1942 წლის ოქტომბერში საბჭოთა საქართველოს მშრომელებმა მგზნებარე მოწოდებითა და წერილებით მიმართეს სტალინგრადის გმირ დამცველებს. სტალინგრადელთა გმირული შეტევით აღფრთოვანებული საქართველოს მუშები და გლეხები, საბჭოთა კავშირის გმირები, აკადემიკოსები, მწერლები, ხელოვნების მუშაკები

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 1 მაისი.

ახალ ვალდებულებებს კისრულობდნენ ფრონტის დასახმარებლად¹.

1943 წლის 23 აპრილს ამიერკავკასიის ხალხებს წერილით მობარათა სტალინგრადის დაცვის მონაწილე იმ გვარდიული გაერთიანების მებრძოლებმა, პოლიტმუშაკებმა და მეთაურებმა, რომელთა უმრავლესობას ამიერკავკასიის ხალხთა შვილები შეადგენდნენ და რომელთაც გენერალი ნიკოლოზ თავართქილაძე მეთაურობდა, გვარდიელები თავიანთ წერილში «Еще теснее боевые ряды гвардейцев фронта и тыла». წერდნენ: «Сыны Кавказа знали, что ломая хребет немецкой армии под Сталинградом, они парализуют и отрезают кровавые лапы фашистов, протянутые к Кавказу».

სტალინგრადის დამცველი ამიერკავკასიის ხალხთა შვილები, აბარებდნენ რა თავიანთ საბრძოლო ანგარიშს შშობლიურ ხალხს, 1942 წლის ნოემბრის ბოლო რიცხვების ისტორიულ დღეებში წერდნენ: «Наши гвардейцы во главе со своим командиром и достойным сыном грузинского народа Таварткиладзе разрезали вражеские войска на отдельные части, окружили гарнизоны и истребляли их. Внезапных ударах мы захватили аэродромы, огромное количество техники, военные склады, взяли тысячи пленных»².

ამ ბრძოლებში თავი ისახელა გრიგოლ სვანიძემ, შოთა მღზაძემ, ახმედ იუსუპოვმა, მუდაგიდ აბეროვმა, არამ აკოპიანმა, ერვანდ ალიხანიანმა და სხვ.

გვარდიული გაერთიანების 3 000-ზე მეტი მეომარი სტალინგრადისათვის ამ გმირულ ბრძოლებში საბჭოთა კავშირის ორდენებითა და მედლებით იქნა დაჯილდოებული. ამ გამარჯვების მოპოვების საქმეში სტალინგრადელები კარგად ხედავდნენ ამიერკავკასიის ხალხების ზურგის მშრომელთა დახმარებას. ისინი ამიერკავკასიის მშრომელებს წერდნენ: «На всех фронтах знакомы с бакинской нефтью, оружием, боеприпасами и снаряжением, изготовленными на предприятиях Грузии, Армении и Азербайджана, знают о самоотверженном труде колхозников Закавказья»³.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1942 წ. 27 ნოემბერი. წერილი „სტალინგრადის გმირ დამცველებს“.

² გაზ. „Кommunist“, 1943 წ. 23 აპრილი, სომხეთის კ. პ. (ბ) ცენტრალური კომიტეტისა და სომხეთის მშრომელთა დეპუტატების საბჭოს ორგანო.

³ იქვე.

საქართველოსა და ამიერკავკასიის მშრომელები მართლაც აჩაფერეს ზოგადნენ სტალინგრადელ დამცველთა დასახმარებლად. მავალითად. თბილისის საორთქლმავლო დეპოს კომკავშირულმა ბრიგადამ, რომელსაც სტახანოველი შ. სიზანაშვილი ხელმძღვანელობდა, ზეგვემით გაარეშონტა 10 ორთქლმავალი და ერთდროულად გაუგზავნა დახმარების სახით სტალინგრადის მშრომელებს¹.

1943 წლის დასაწყისიდან კავკასიისა და სტალინგრადის ისტორიული გამარჯვების შემდეგ ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის შემდგომ განმტკიცების საქმეში თავი იჩინა ახალმა უაღრესად საყურადღებო მოვლენამ. ეს იყო ფრონტებიდან მებრძოლთა დელეგაციების ჩამოსვლა და მათი უშუალოდ შეხვედრა ზურგის მშრომელებთან ფაბრიკა-ქარხნებსა და კოლმეურნეობებსა და კულტურულ დაწესებულებებში.

ზურგისა და ფრონტის ერთიანობისა და ამიერკავკასიის ხალხთა ძმობა-მეგობრობის შესანიშნავ დემონსტრაციად გადაიქცა 1943 წლის აპრილში ამიერკავკასიის რესპუბლიკებში ჩამოსულ სტალინგრადის დამცველ გვარდიულ შენაერთთა დელეგაცია, რომელსაც გენერალ-მაიორი ნ. თავართქილაძე მეთაურობდა².

სტალინგრადის დამცველთა დელეგაცია ესტუმრა და პირადად შეხვდა აზერბაიჯანის, საქართველოსა და სომხეთის მშრომელებს. ან ფაქტმა დიდი გამოძახილი პოვა და გულმხურვალე აღფრთოვანება გამოიწვია ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის ახალი გზებისა და მეთოდების ძიება-განმტკიცების საქმეში.

სტალინგრადის გმირული დაცვის მონაწილე მე-6 გვარდიული შენაერთის მებრძოლთა, მეთაურთა და პოლიტმუშაკთა ჯგუფი. ეწვია სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელ ქარხანას. ქარხნის მუშებმა და ინჟინერ-ტექნიკოსებმა მათ გულითილი შეხვედრა მოუწყვეს. სტალინგრადის დამცველებმა და ქარხნის მუშებმა ერთმანეთს გაუზიარეს საკუთარი გამოცდილებანი. ამის შემდეგ არ გასულა დიდი ხანი და თბილისში ჩამოვიდა ანაპის 414-ე მსროლელი დივიზიის დელეგაცია შემდეგი შემადგენლობით: სამგზის ორდენოსანი კაპიტანი შალვა დავითულიანი, კაპიტანი ალ. ხარატიშვილი და სხვ. დელეგაციამ საქართველოს მშრომელებს

¹ სსრ კავშირის მეცნიერებათა აკადემიის ისტორიის ინსტიტუტის ხელნაწერთა ფონდი, „სტალინგრადის დამცველებს“, საქმე 34.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 23 აპრილი, № 91, გვ. 2. წერილი „სტალინგრადის დაცვის მონაწილე გვარდიელთა ჯგუფი თბილისში“.

უპატაკა დივიზიის მიღწევებზე. იგი შეხედა რესპუბლიკის მეშებს, ვლესებს და ინტელიგენციას¹.

ანაპის 414-ე მსროლელი დივიზიის დელეგაციას შეზღუდრა გა-
უმართეს საქართველოს მწერლებმა, თბილისის აბრეშუმის საქსოვი
ფაბრიკის მუშებმა. დელეგაციამ რუსთაველის თეატრში ნახა „ლა-
ლატი“, ესტუმრა მარქსიზმ-ლენინიზმის ინსტრუქტის საქართვე-
ლოს ფილიალს და სხვ.²

1943 წლის ნოემბერში, დიდი ოქტომბრის სოციალისტური რე-
ვოლუციის 26-ე წლისთავზე საქართველოს მშრომელებმა ჩრდილო
კავკასიის ფრონტის სარდლობიდან და მეზობლებიდან მიიღეს წე-
რილი, სადაც საგანგებოდ ეზებოდნენ და მაღალ შეფასებას აძლე-
დნენ ანაპის 414-ე მსროლელი ქართული დივიზიის საბრძოლო
გნას³.

1944 წლის თებერვალში მოქმედი არმიის ნაწილებიდან საქარ-
თველოში ჩამოვიდა ბებრძოლთა დელეგაცია, რომელშიც მონაწი-
ლეობდა კავკასიის, ყირიმისა და ტამანის ნახევარკუნძულის ისტო-
რიული ბრძოლების სახელოვანი წარმომადგენლები—სერბაიჯანის,
საქართველოს და სომხეთის ღირსეული შვილები. მათ უპა-
ტაცეს ქართველ ხალხს თავიანთი ფრონტული მიღწევები. ესტუმ-
რნენ საწარმოო-დაწესებულებებსა და კოლმეურნეობებს, რათა მაღ-
ლობა გადაეხადათ ზურგის მშრომელებისათვის იმ დახმარების გა-
მო, რაც მათ ფრონტს აღმოუჩინეს.

სტალინგრადის ისტორიულ ბრძოლებში მონაწილე ქართველი
ხალხის შვილებიდან ყველაზე მეტად გაითქვეს სახელი საბჭოთა კა-
ვშირის გმირებმა: კ. ბენდელიანმა, მ. დიასამიძემ, გ. თვაურმა,
გ. ბუაჩიძემ, ი. გვანცელაძემ, გ. გოციროძემ, ვ. ლეყაშამ, დ. თავა-
ძემ და სხვებმა. გასაკუთრებით აღსანაშნავია ავიაციის გენერალ-
მაიორ ვ. ნანეიშვილის, გენერალ-პოლკოვნიკ პ. ჩანჩიბაძის, გენე-
რალ-მაიორ ნ. თავართქილაძის დივიზიებისა და სხვა სახის სამხედ-
რო დანაყოფების თავდადება. აქ დასახელებული გმირი ქართველი
მეზობლებისა და მეთაურთა საბრძოლო გზებიდან, მათ კავშირზე
რესპუბლიკის მშრომელებთან ჩვენ აქ შევჩერდით მხოლოდ გენე-
რალ-მაიორ ნ. თავართქილაძის გვარდიული დივიზიის მაგალით-
ზე, როგორც ტიპიურ მოვლენაზე.

¹ გაზ „კომუნისტი“, 1943 წ. 10 ნოემბერი, № 233, გვ. 4. წერილი „ანაპის 414-ე
მსროლელი დივიზიის დელეგაცია თბილისში“.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 16 ნოემბერი, № 237, გვ. 3. წერილი „ანაპის
414-ე დივიზიის დელეგაცია თბილისში“.

³ გაზ. „Заря Востока“, 1943 წ. 10 ნოემბერი.

1944 წლის მარტში საბჭოთა არმიამ გაწმინდა საბჭოთა მიწა-წყალი ფაშისტ-ოკუპანტთა ჯარებისაგან და სახელმწიფო საზღვრებზე მივიდა. ამან დიდი ზეიმი გამოიწვია საქართველოს მშრომელებში. თბილისის პლენანოვის სახელობის კლუბის დარბაზში გაიმართა სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის კოლექტივის საზეიმო მიტინგი—მიძღვნილი გმირი წითელი არმიის ჩვენს სახელმწიფო საზღვრებთან—მდინარე პრუტთან. მისვლისადმი¹.

ფრონტისა და ზურგის ერთიანობაზე მეტყველებს ზესტაფონელი დოლიძის წერილი ყირიმის ფრონტიდან: „მე და ჩემს შვილს ერთად ვეხვდა წილად გერმანელ ოკუპანტთა წინააღმდეგ ბრძოლა. მე აქ დაუნდობლად ვაცამტვერებ მუხანათებს, ჩემი შვილი კი ერთ-ერთ სამსუდრო ქარხანაში მუშაობს, გაორკეცებით ასრულებს გეგმებს და ამზადებს საკურველს, ვერაგო მტრის შესამუსრად“².

საბჭოთა მეომრების გმირობა ფრონტებზე ხელს უწყობდა დიდ შრომითს აღმავლობას საქართველოს მშრომელებში, ზრდიდა დახმარებას ფრონტისადმი და ამრავლებდა სოციალისტური შრომის ვპირებს, რაც თავის მხრივ ბევრად უფრო აძლიერებდა ფრონტელთა თავდადებას და გმირობას გამარჯვებისათვის.

მაგალითად, უფროსი ლეიტენანტი კ. რობაქიძე აღმოსავლეთ პრუსიიდან გამოვზავნილ წერილში გადმოსცემდა თუ რა ალტაცებაში მოიყვანა იგი, როცა „კრასნოარმიისკაია პრავდაში“ წაიკითხა ცნობა საქართველოს ცნობილი რკინიგზელის ანდრია წიკლაური-სათვის სოციალისტური შრომის გმირის წოდების მინიჭების შესახებ. „თქვენი წარმატებები შრომაში ჩვენ, ფრონტელებს, აღგვაფრთოვანებს საგმირო საქმეებისათვის“,—წერდა რობაქიძე³.

ანალოგიური შინაარსის მომართვას აგზავნიდა ფრონტიდან ჰელიციონის სამსახურის კაპიტანი ლ. ელიზბარაშვილი მოწინავე რკინიგზელი მუშების შ. კოხრეიძისა და ნ. გელაძისათვის სოციალისტური შრომის გმირის წოდების მინიჭების გამო⁴.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 28 მარტი, № 64, გვ. 1. წერილი „წითელი არმია მივიდა ჩვენს სახელმწიფო საზღვრებთან მდინარე პრუტთან“.

² ზესტაფონის რაიოთული გაზ. „ლენინელი“, 1942 წლის 31 მაისი, № 25.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 16 მარტი.

⁴ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 11 ივნისი.

წითელარმიელი გერვასი ფერაძე თავის მშობლებს სწერდა: „გახსოვდეთ, რომ ზურგი და ფრონტი ერთია... თქვენ ზურგში უნდა სკედოთ გამარჯვება, ჩვენ კა ფრონტზე. ჩვენ გავიმარჯვებთ, გადაეცით მოკითხვა ყველას“¹.

ფრიადოსანი მოსწავლე წვევამდელი რ. გველესიანი რაიონულ გაზეთის რედაქციას სწერდა: „ჩემი მამა და ერთი ძმა ამჟამად ფრონტზეა. მოუთმენლად ველი გაწვევის დღეს, მინდა მეც ჩემი წვლილი შევიტანო სამამულო ომის გმირულ ისტორიაში“². ზესტაფონის რაიონიდან სამამულო ომის ფრონტებზე წასული მეომრებისაგან მთავრობის მაღალი ჯილდო გადაეცა 35 კაცს; მათ შორის ა. ბიბილაშვილი, ლ. ჩუბინიძე, დ. მერკვილაძე საბჭოთა კავშირის გმირები გახლნენ.

ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის განმტკიცების საქმეში საბჭოთა საქართველოს მოწინავე სოციალისტურმა ტრანსპორტმა და ყველა სახის სატრანსპორტო მძლავრი მეურნეობის მუშებმა, როგორც რწმუნდებით; სამამულო ომის პირველ პერიოდშივე მნიშვნელოვან წარმატებებს მიაღწიეს. მაგრამ შედარებით ყოველივე ის, რაც ამ მიმართულებით გაკეთდა რესპუბლიკაში სტალინგრადისა და კავკასიის დაცვისათვის ისტორიული ბრძოლების პერიოდამდე, მხოლოდ პირველ ნაბიჯად წარმოგვიდგება. კიდევ მეტი შეიძლება გადაწყვიტოთ ითქვას, რომ სამამულო ომის დროს ფრონტისა და ზურგის ერთიანობა მთელი თავისი ცხოველყოფილობით საბჭოთა საქართველოსა და ამიერკავკასიის რესპუბლიკების სინამდვილეში არასოდეს ისე ძლიერი და ყოვლისმომცველი არ ყოფილა, როგორც სტალინგრადისა და კავკასიის დაცვის გმირული ბრძოლების დღეებში. ამიტომაც რომ აქ სპეციალურად ვამახვილებთ ყურადღებას ამ პერიოდის დამახასიათებელ უმნიშვნელოვანეს ისტორიულ მოვლენებზე.

თავდაცვის კომიტეტის მითითებათა განუხრელად გატარებით და რესპუბლიკის პარტიული ორგანიზაციების ქმედითი დახმარებით საქართველოსა და ამიერკავკასიის ტრანსპორტმა და სატრანსპორტო მეურნეობის მუშებმა წარმატებით დაძლიეს 1942 წლის სიძნელენი. მათ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულეს როგორც კავკასიის დაცვისათვის წარმოებული ბრძოლების გამარჯვებით და გვირგვინებისათვის, ასევე დიდი სამამულო ომის ძირეული გარდატეხის პერიოდისათვის წინასწარი პირობების მომზადების საქმეში.

ზესტაფონის რაიონული გაზ. „ლენინელი“, 1942 წ. 31 მაისი.

² იქვე, 1942 წლის 25 მაისი.

**3. საქართველო სსრ ტრანსპორტის მუშათა ახალი გამარჯვებანი
სამამულო ომის ძირითადი გარდატეხის პერიოდში.
სოციალისტურ შეჯიბრებაში გამარჯვებული კინიგზელები**

დიდი სამამულო ომის მსვლელობაში ძირითადი გარდატეხის პერიოდი სტალინგრადთან საბჭოთა არმიის ისტორიულ გამარჯვებასთან არის დაკავშირებული. ამ მომენტიდან ახალი ვითარება იქმნება როგორც სამამულო ომის ფრონტებზე, ისევე საბჭოთა ზურვის მუშაობაში.

სტალინგრადთან საბჭოთა არმიის მოპოვებულმა გამარჯვებამ განაპირობა კავკასიის დაცვა, ერთიანად ჩაშალა მტრის ზრახვები საბჭოთა ხალხის დამონებისა და მისი სახელმწიფოებრიობის მოსპობის შესახებ. ევროპის ხალხებში, რომლებიც ფაშიზმის უღელქვეშ გმრავლდნენ, ამ უდიდესმა გამარჯვებამ გააძლიერა ნაციონალურ-გამათანებელ ფაქტორები მოძრაობა. სტალინგრადის ისტორიულმა გამარჯვებამ კიდევ უფრო აამაღლა საბჭოთა არმიის საერთაშორისო ავტორიტეტი. მსოფლიოს ყველა ქვეყნის მოქალაქე ადამიანები გულთბილად მიესალმება ჩვენ არმიას, გმირ საბჭოთა ხალხს, როგორც კაცობრიობის მხსნელს ჰიტლერული ტირანიისაგან.

თურქეთისა და იაპონიის აგრესიულად განწყობილი ძალები, რომლებიც ელოდებოდნენ სტალინგრადის დაცემას და მზად იყვნენ გადმოეღებათ საბჭოთა საზღვრები, საბჭოთა არმიის გამარჯვებით სტალინგრადთან იძულებული გახდნენ ხელი აეღოთ სსრ კავშირზე თავდასხმის ბოროტ ზრახვებზე.

1943 წელი გარდატეხის წელი იყო არა მარტო ფრონტებზე სამხედრო მოქმედებათა წარმატებით მსვლელობისა და ჩვენი ქვეყნის სამხედრო-პოლიტიკური მდგომარეობის განმტკიცების საქმეში, არამედ ზერგის მუშაობის თვალსაზრისითაც. ამ პერიოდში ჩვენი ქვეყნის გასამხედროებული სახალხო მეურნეობა შეუწელებლად ზრდიდა პროდუქციას, ეხმარებოდა ფრონტს. დიდი წარმატებები იქნა მოპოვებული მრეწველობაში.

ამხანაგი ა. შჩერბაკოვი, ახასიათებდა რა საბჭოთა ქვეყნის მრეწველობის საერთო მიღწევებს ძირითადი გარდატეხის და გადამწყვეტი გამარჯვების წლების მიჯნაზე, აღნიშნავდა: „ომის მესამე წელს ჩვენ გვაქვს გამართული და სწრაფად მზარდი სამხედრო მეურნეობა. ამრიგად საბჭოთა მეურნეობას აღმოაჩნდა იმის უნარი,

¹ М. И. Барамия, Участие грузинского народа в борьбе за освобождение Кавказа, Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук, Тбилиси, 1955.

რომ ომის მსვლელობაში გაედიდებინა თავისი ძალები და ამით და-
ამტკიცა თავისი უპირატესობა გერმანელ ფაშისტთა მონურ-ბატონ-
ყმურ ეკონომიკაზე“¹.

უძნელეს პირობებში საბჭოთა ქვეყნის მძლავრი, მზარდი სა-
ხედრო მეურნეობის შექმნაში და მის შემდგომ განმტკიცებაში,
გადამწყვეტი როლი დიდ რუს ხალხს ეკუთვნის.

1943 წელი გარდატეხის წელი იყო მთლიანად სსრ კავშირის
სახალხო მეურნეობისა და კერძოდ ამიერკავკასიის რკინიგზელთა
მუშაობაშიც. მათ ამიერიდან მთლიანად აღადგინეს მკიდრო კავში-
რი სსრ კავშირის სარკინიგზო ქსელთან და ეკონომიურ რაიონებ-
თან, მიიღეს სამრეწველო საჭირო მასალები და მოწყობილობანი.

ამიერკავკასიის რკინიგზელებმა მასობრივი მონაწილეობა მი-
იღეს ომით დაზარალებული საბჭოთა რაიონების რკინიგზის ქსე-
ლისა და სარკინიგზო მეურნეობის აღდგენის სამუშაოებში.

საქართველოს რკინიგზელებმა 1943 წელს განსაკუთრებით დიდ
წარმატებებს მიაღწიეს. მათ მოძმე ამიერკავკასიის რკინიგზელებ-
თან ერთად ღირსეულად შეინარჩუნეს თავდაცვის სახელმწიფო კო-
მიტეტის გარდამავალი წითელი დროშა და სრულიად საკავშირო
სოციალისტურ შეჯიბრებაში საუკეთესო მაჩვენებლებისათვის
ხუთჯერ მიიღეს პირველი პრემია.

1943 წლის 15 აპრილს სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრე-
ზიდიუმმა გამოსცა ბრძანებულება რკინიგზებზე სამხედრო მდგო-
მარეობის შემოღების შესახებ. სამხედრო დისციპლინის დამყარე-
ბით კიდევ უფრო განმტკიცდა რკინიგზის ტრანსპორტი.

ამ ბრძანებულების საფუძველზე გამოქვეყნდა: 1. დისციპლინა-
ლური წესდება (სსრ მინისტრთა საბჭოს მიერ დამტკიცებული);
2. დებულება რკინიგზის ტრანსპორტის პირადი შემადგენლობის
უფლებისა და ურთიერთდამოკიდებულების შესახებ; 3. დაწესდა
რკინიგზის მუშა-მოსამსახურეთა სამხედრო წოდებები და ფორმები“.

საბჭოთა რკინიგზის გასამხედროებას რკინიგზელთა კოლექტივი
აღფრთოვანებით შეეგება. მათ კარგად ჰქონდათ შეგნებული, რომ
რკინიგზაზე სამხედრო დისციპლინისა და მაღალი რევოლუციური
სიფხიზლის განმტკიცება უდიდესი მნიშვნელობის ღონისძიება იყო
მტერზე საბოლოო გამარჯვების მოპოვების დასაჩქარებლად.

¹ ა. შჩერბაკოვი, მოხსენება ვ. ი. ლენინის გარდაცვალების XX
წლისთავისადმი მიძღვნილ საზეიმო-სამგლოვიარო სხდომაზე 1944 წლის 21
იანვარს.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 16 აპრილი.

დიდი სამამულო ომის მსვლელობაში მომხდარი ძირეული გარდატეხის საფუძველზე კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით რკინიგზის მეურნეობაშიც ახალი აღმავლობის პერიოდი დაიწყო. კიდევ უფრო გაძლიერდა ნოვატორული მოძრაობა და გაიზარდა წრომის წაყოფიერება. სოციალისტურ შეჯიბრებაში მასობრივად ჩაბმულმა რკინიგზელებმა სამაგალითო წარმატებებს მიაღწიეს. 1943 წლის მარტში პროფესიულ კავშირთა სრულიად საკავშირო ცენტრალურმა საბჭომ, გზათა, დამზადებათა, საავიაციო მრეწველობისა და მძიმე მანქანათმშენებლობის სახალხო კომისარიატებმა განიხილეს სრულიად საკავშირო სოციალისტური შეჯიბრების 1943 წლის თებერვლის შედეგები და გადაწყვიტეს—გადაეცეს თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდამავალი წითელი დროშა და მიეცეს პირველი პრემია ამიერკავკასიის რკინიგზის სამტრედიის საორთქლმავლო მეურნეობის განყოფილებას¹.

სამტრედიელ რკინიგზელთა ეს შესანიშნავი გამარჯვება საერთო ზეგნით და ახალი უფრო დიდი მიღწევებისათვის საბრძოლო განწყობილებით აღინიშნა. 10 აპრილს საგანგებოდ გამართულ საზეიმო სხდომაზე ამიერკავკასიის საორთქლმავლო მეურნეობის სამტრედიის განყოფილების კოლექტივს გადაეცა თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდამავალი წითელი დროშა და 180 ათასი მანეთი ფულადი ჯილდო თავდადებული მუშაობისათვის. ამას რკინიგზელებმა ახალი ვალდებულებების აღებით უპასუხეს².

საქართველოს რკინიგზის საწარმოები, იბრძოდნენ რა სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში გამარჯვების მოპოვებისათვის, სანიშნულ მაგალითს აძლევდნენ საქართველოსა და ამიერკავკასიის ყველა სამრეწველო საწარმოს. 1943 წლის მარტის დასაწყისს სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონ-შემკეთებელი ქარხნის კოლექტივმა წერილით მიმართა საბჭოთა საქართველოს საწარმოთა მუშებს, ინჟინერ-ტექნიკურ მუშაკებსა და მოსამსახურეებს სრულიად საკავშირო საპირველმართო სოციალისტურ შეჯიბრებაში ჩაბმის შესახებ.

სოციალისტური შეჯიბრება სამამულო ომის ამ ეტაპზე არაჩვეულებრივი მრავალმხრივი, ჭმედითი და შინაარსიანი გახდა. მან მუშათა უფართოესი მასები მოიცვა და ახალი ფორმები შეი-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 25 მარტი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 10 აპრილი.

ძინა. მაგალითად, 1943 წლის მაისიდან სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელ ქარხანაში ფართოდ გაიშალა სოციალისტური შეკიბრება პროფესიების მიხედვით. რკინიგზელი მუშების ამ ინიციატივას ფართოდ გამოეხმაურნენ საქართველოს მთელი რიგი სამრეწველო საწარმოები¹.

საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზელთა მასობრივი შემოქმედებითი აქტივობა და თავდადებული ბრძოლა სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეკიბრებაში საპატიო ადგილის მოპოვებისათვის სამაგალითო შედეგებს აღწევს. 1943 წლის აგვისტოში ამიერკავკასიის რკინიგზას მიენიჭა თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდამავალი წითელი დროშა 1943 წლის ივლისის მუშაობის სანიმუშო შედეგებისათვის².

სექტემბრის დასაწყისს თბილისში გაიმართა ამიერკავკასიის რკინიგზელთა საზეიმო კრება, მიძღვნილი ამიერკავკასიის რკინიგზელთაღმე თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდამავალი წითელი დროშის გადაცემის გამო. რკინიგზელებმა კვლავ ახალი ვალდებულებები აიღეს³.

სწორედ ამ პერიოდში რკინიგზის ტრანსპორტზე სანიმუშო და თავდადებული მუშაობისათვის სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს 1943 წლის ნოემბრის ბრძანებულებით საქართველოს მთელ რიგ მემანქანეებს სოციალისტური შრომის გმირის წოდება მიენიჭა. მათ შორის იყო ამბ. წიკლაური, რომელსაც ამ დროს რკინიგზის ტრანსპორტზე მუშაობის 43 წლის სტაჟი და მეტად მდიდარი გამოცდილება ჰქონდა. იგი 1936 წელს დაჯილდოებული იყო შრომის წითელი დროშის ორდენით, ხოლო 1939 წელს ერთ-ერთი პირველთაგანი იყო ამიერკავკასიის რკინიგზაზე, რომელიც ნერგავდა და გზას უკაფავდა ნოვატორულ მოძრაობას⁴. სამამულო ომის პერიოდში წიკლაურმა ასალ წარმატებებს მიაღწია. მისი მაჩვენებლები 1942 წელს იყო: ორთქლმავლის გარბენა 100 ათასი კმ და 60 ათასი კგ სათბობის ეკონომია, 1943 წელს კი მან კიდევ უფრო უკეთეს მაჩვენებლებს მიაღწია⁵.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 17 მაისი. წერილი „მთავრით სოციალისტური შეკიბრება პროფესიების მიხედვით“.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 24 აგვისტო.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 7 სექტემბერი.

⁴ სამამულო ომის ისტორიის არქივი. ფონდი 4, საქმე 353.

⁵ გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 1 იანვარი.

„ახლა ვმუშაობ მემანქანე-ინსტრუქტორად, — ამბობდა 1944 წლის დასაწყისში ა. წიკლაური, — მამარია ათი საორთქლმავლო გუნდი და ყველას ვენმარები შეძლებისდაგვარად. სწავლა, კვალიფიკაციის განუწყვეტელი ამაღლება და რკინისებური დისციპლინა აი, რას ვაქცევ მთავარ ყურადღებას... ჩემს საორთქლმავლო გუნდებს შორის საუკეთესოდ მუშაობენ ამხ. ჩიგოგიძისა და შენგელიას საორთქლმავლო ბრიგადები. რემონტის გაუკეთებლად მათ ორთქლმავალს უკვე აქვს გარბენილი 33 335 კილომეტრი და ამავე დროს ამ ბრიგადებმა უკვე მოგვცეს 45 000 კილოგრამი საწვავის ეკონომია“¹.

სოციალისტური ტრანსპორტის განვითარებაში დიდი როლი ითამაშა ალექსანდრეს ძე ჭიჭინაძის დამსახურებაც. მისი, როგორც ნოვატორისა და მოწინავე მუშა-რკინიგზელის, წარსული მეტად საინტერესოა. მან მუშაობა დაიწყო თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელ ქარხანაში ნეკლეად ჯერ კიდევ 1921 წლიდან და მალე მიიღო ყოველწლიური კოლექტივის ყურადღება. 1934 წელს დ. ჭიჭინაძემ გახდეს სახელმწიფო დაარსების დრომოკმეული ნორმები და პირველმა დაამუშავა სრულიად საკავშირო რეკორდი ორთქლმავლის ღერძის წარმოების ზრდის საქმეში. ჯერ კიდევ სამამულო ომის დაწყებამდე დ. ჭიჭინაძის ნოვატორულ გამოცდილებებზე აღიზარდა მრავალი ახალი მოწინავე კადრი. 1937 წელს ჭიჭინაძე არჩეულ იქნა სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს დეპუტატად. სამამულო ომის წლებში მან თავი გამოიჩინა, როგორც წარმოების შესანიშნავმა ხელმძღვანელმა. ქარხანა, რომელსაც ჭიჭინაძე ხელმძღვანელობდა, არა ერთხელ გამოსულა გამარჯვებული რკინიგზელთა სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში².

ასევე ითქმის სოციალისტური შრომის გმირ ნ. გელაძეზეც, რომელმაც თბილისის საორთქლმავლო დეპოში ჯერ კიდევ 1914 წელს დაიწყო მუშაობა. მან განსაკუთრებულ წარმატებებს მიაღწია ამიერკავკასიის რკინიგზაზე შრომის ნოვატორული მეთოდების დანერგვისა და გავრცელებისათვის ბრძოლაში³.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 9 იანვარი.

² სამამულო ომის ისტორიის არქივი, ფონდი 4, საქმე 525.

³ გაზ. „Заря Востока“, 1937 წ. 17 ნოემბერი.

⁴ გაზ. „Заря Востока“, 1938 წ. 5 ივნისი.

საქართველოს რკინიგზელები, გარდა იმისა, რომ აქტიურად ეხმარებოდნენ ყოველ პატრიოტულ ინიციატივას, ენერგიული შრომითა და თავდადებით ქედდნენ მტერზე გამარჯვებას, სამამულო ომის წლებში გადაქარბებით ასრულებდნენ საბჭოთა მთავრობის მიერ დამტკიცებულ ტვირთბრუნვის გეგმებს¹.

საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზას სამამულო ომის წლებში ერთ-ერთი მოწინავე ადგილი ეკირა სსრ კავშირის გზებს შორის. ომის პერიოდში დიდი ხნის მანძილზე მას ღირსეულად ეპყრა თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდაშვალი წითელი დროშა; არა ერთგზის მოიპოვა გამარჯვება სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში და დიდი სამამულო ომის დამთავრებისას დაიმკვიდრა უაღრესად საპატიო ჯილდო—თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის დროშა, რომელიც ჩვენს რკინიგზელებს გადაეცა².

•

+ •

საქართველოდან დიდი სამამულო ომის ფრონტებზე წარგზავნილი რკინიგზელი მუშები, ინჟინრები და ტექნიკოსები, თავდადებით იბრძოდნენ მტრის წინააღმდეგ და აქტიურად მონაწილეობდნენ საფრონტო გზების მშენებლობაში, დანგრეული რკინიგზების აღდგენასა და ხიდების აგებაში. ზოგმა მათგანმა იქ საბჭოთა კავშირის გმირისა და სოციალისტური შრომის გმირის საპატიო წოდებაც დაიმსახურა.

ჩვენ მრავალთაგან მხოლოდ რამდენიმე მაგალითზე შევიჩრდებით. 1943 წლის სექტემბერში პოდპოლკოვნიკ ჟიჟილაშვილის აღმდგენმა ბატალიონმა მტრის გამანადგურებელი ცეცხლის ქვეშ ათი დღის ეადით დავალებული სამუშაო—18 კმ სიგრძის ლიანდაგისა და 7 ხელოვნური ნაგებობის აგება—ხუთ დღეში შეასრულა. ჟიჟილაშვილმა სარდლობისაგან დანარჩენი 5 დღისათვის კიდევ ორი ახალი დავალება მიიღო. უკანასკნელად მას დაევალა 28 მეტრი სიგრძის სარკინიგზო ხიდის ერთ დღეში აგება და როცა „ხიდზე

¹ საქართველოს კ. პ. (ბ) XIV ყრილობის სტენოგრაფიული ანგარიში. გვ. 201.

² გაზ. „Заря Востока“, 1946 წ. 26 მაისი. საკავშირო პროფსაბჭოს და გზათა საკავშირო სახალხო კომისარიატის დადგენილებით თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის 18 დროშით დაჯილდოვდა სსრ კავშირის მოწინავე გზები. დროშა საქართველოს რკინიგზელებს გადასცა სსრ კავშირის გზათა მინისტრმა საზეიმო ვითარებაში. გაზ. „კომუნისტი“, 1946 წ. 25 ივლისი.

უკვე გაიარა მატარებელმა, როგორც მეთაურისათვის, ისე მებრძოლებისათვის სასიამოვნო იყო ის, რომ ათ დღეში მათ შეასრულეს არა მარტო პირველი ბრძანება-დავალება, არამედ მეორეც და მესამეც. ჟიჟილაშვილის ბატალიონი დასავლეთისაკენ მიდიოდა და უკან სტოვებდა აღდგენილ უბნებს, მის მიერ აღდგენილ ლიანდაგებსა და ხიდებზე მიჰქროდნენ გამარჯვების ეშელონები¹.

ჟიჟილაშვილის ნაწილმა წარმატებით აღადგინა მტრის მიერ დანგრეული მრავალი ხიდი, ასეული კილომეტრებით რკინიგზის მაგისტრალები და სხვ. მის დანაყოფში შრომის ნაყოფიერება 500%-ით გაიზარდა და 100-ზე მეტმა კაცმა მთავრობის მაღალი ჯილდო მიიღო, ხოლო თვით პოლკოვნიკ ჟიჟილაშვილს კი სოციალისტური შრომის გმირის წოდება მიენიჭა². საბჭოთა კავშირის გმირის საპატიო წოდება მიენიჭა არქიტექტორ ირ. ციციშვილსა და სხვებს.

ჯერ კიდევ 1943 წელს სსრ კავშირის უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმმა „საპატიო ნიშნის“ ორდენით დააჯილდოვა რკინიგზის ტრანსპორტის სამხედრო-აღდგენითი ორგანიზაციების მუშაკთა ჯგუფი: ი. კაციტაძე, ვ. მამაცაშვილი, გ. ნიკოლაძე, ი. ფურცელაძე და სხვ.³

საქართველოს რკინიგზის საწარმოებში აშენდა და დამზადდა იარაღ-საბურველთა მრავალი სახეობა, რომლებითაც საბჭოთა არმია წარმატებით ებრძოდა მტერს. ჯახიევის ჯავშნოსანი მატარებლის მებრძოლებმა გმირობის უჭკნობი სახელი მოიხვეჭეს დასავლეთ ღვინის, სმოლენსკის, სოლნეჩნოგორსკის და საბჭოთა სამშობლოს გულის—მოსკოვისათვის წარმოებულ გმირულ ბრძოლებში. სახელოვან მეთაურთან ერთად ორგანიზატორული და პარტიული ხელმძღვანელობის შესანიშნავი უნარი გამოიჩინა მატარებლის სამხედრო კომისარმა ვლადიმერ პოლიუსსიკმა. მებრძოლებმა გაბუნიამ, ლარბაზაშვილმა, ქადეიშვილმა, კელიძემ და მრავალმა სხვამ ვაჟკაცობისა და გმირობის უჭკნობი სახელი მოიხვეჭეს. 1941 წლის 18 დეკემბერს მოსკოვის დამცველი ჯავშნოსანი მატარებლის პირადი შემადგენლობა საქართველოს მშრომელებს წერდა: „შორს არ არის ის დღე, როცა ჩვენ დაგებრუნდებით თქვენთან გამარჯვებულნი“⁴. საქართველოდან წარგზავნილი ჯავშნოსანი მატარებლის სახელოვან

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 25 თებერვალი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 13 თებერვალი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 3 ოქტომბერი.

⁴ გაზ. „Заря Востока“, 1941 წ. 8 დეკემბერი.

შეგბრძოლებს 1942 წლის დასაწყისს ეწვივნენ ქართველი მწერ-
ლები¹.

საქართველოს რკინიგზელებს ომის სხვადასხვა ფრონტებიდან
ათიათასობით დაქრილი საბჭოთა მეომარი გადმოჰყავდათ საქარ-
თველოში სამკურნალოდ, რომლებიც გამოჯანმრთელების შემდეგ
კვლავ უბრუნდებოდნენ არმიას, ფრონტს.

კომუნისტურმა პარტიამ და საბჭოთა მთავრობამ ღირსეულად
დააფასა საქართველოს რკინიგზელთა მუშაობა სამამულო ომის
წლებში და რკინიგზის მეურნეობის ათასობით მოწინავე აღამიანები
ორდენებითა და მედლებით იქნენ დაჯილდოებულნი; საქართველოს
რესპუბლიკის სახელოვან რკინიგზელებს კი სოციალისტური შრო-
მის გმირის წოდება მიენიჭა.

კავკასიის დაცვაში საქართველოს რკინიგზელთა მასობრივი პატ-
რიოტული თავდადების დამადასტურებელია ის ფაქტიც, რომ მარ-
ტო თბილისის საორტქლმავლო დეპოს წარჩინებულ აღამიანებს გა-
დაეცათ 101 მედალი „კავკასიის დაცვისათვის“. პირველად მედალი
გადაეცა სოციალისტური შრომის გმირებს — ა. წიკლაურსა და
და შ. კობრეიძეს². შემდეგ — ქუთაისის, სამტრედიის, ბათუმისა და
მრავალ სხვა კვანძთა დეპოს მოწინავე რკინიგზელ მუშებსა და მო-
სამსახურეებს³.

საქართველოს რკინიგზელებმა განსაკუთრებით დიდ წარმატე-
ბებს მიაღწიეს 1943 წელს. ამიერკავკასიის რკინიგზელებთან ერ-
თად მათ შეინარჩუნეს თავდაცვის კომიტეტის გარდამავალი წი-
თელი დროშა, სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში
ხუთგზის გაიმარჯვეს და პირველი პრემია დაიმკვიდრეს.

საქართველოს რკინიგზელები დიდი სამამულო ომის წლებში
სისტემატურად ასრულებდნენ მთავრობის ყოველგვარ დავალე-
ბებს და ტვირთბრუნვის გეგმებს⁴. საქართველოსა და ამიერკავკა-
სიის რკინიგზას ერთ-ერთი საპატიო ადგილი ექირა სსრ კავშირის
გზათა შორის. მას ომის წლებში 14 თვის მანძილზე მტკიცედ ეპყ-
რა თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდამავალი წითელი
დროშა, სრულიად საკავშირო შეჯიბრებაში 19-ჯერ მოიპოვა

¹ გაზ. „ლიტერატურული საქართველო“, 1942 წ. 23 თებერვალი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 4 თებერვალი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 6 თებერვალი.

⁴ საქ. კ. პ. (ბ) ც. კ-ის მე-14 ყრილობის სტენოგრაფიული ანგარიში.

ზრუნველად გამოარჩევა და სამამულო ომის დასასრულს სამხარაღი-
სო შესაწახად გადაეცა თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის დროშა.
სამამულო ომის პერიოდში საქართველოს 4 რკინიგზელს სოცია-
ლისტური შრომის გმირის წოდება მიენიჭა¹. საქართველოსა და
ამიერკავკასიის 2747 რკინიგზელი ორდენებითა და მედლებით და-
ჯილდოვდა, ხოლო 4619 კაცი დამკვრელისა და წარჩინებულის
ნიშნით².

**9. საქართველოს სსრ ტრანსპორტის მუშაკთა დახმარება
ომით დაზარალებული საბჭოთა რაიონებისადმი და ხალხთა
მემორიალის შემდგომი განმტკიცება**

სამამულო ომის მესამე წელს დაიწყო ახალი დიდმნიშვნელოვან-
ი პატრიოტული მოძრაობა ომით დაზარალებული საბჭოთა ტრან-
სპორტის მეურნეობის აღსადგენად. საქართველოსა და ამიერკავკა-
სიის რკინიგზელები აღფრთოვანებით გამოეხმაურნენ და აქტიურ
მონაწილეობას იღებდნენ ამ უდიდესი მნიშვნელობის წამოწყებაში.

ამ საერთო სახალხო საქმეში ჩვენმა რკინიგზელებმა ღირსეუ-
ლი წვლილი შეიტანეს. დიდმნიშვნელოვანი და ყველაზე ძვირფასი
იყო ის, რომ ამ პატრიოტულ წამოწყებაში და მასობრივ აქტიურ მო-
ძრაობაში კიდევ უფრო მტკიცდებოდა სსრ კავშირის ხალხთა მეგო-
ბრობა და მორალურ-პოლიტიკური ერთიანობა. ამასთან საბჭოთა
რკინიგზელთა მრავალმილიონიანი არმია ერთ ურღვევ ოჯახად
შემქმდროვდა.

ცნობილია, რომ გერმანელმა დამპყრობლებმა უდიდესი ზარა-
ლი მიაყენეს საბჭოთა ქვეყნის როგორც სახალხო მეურნეობას, ისე
ნის რკინიგზას. სახელმწიფო საგანგებო კომისიის მონაცემებით ჰიტ-
ლერული არმიის მიერ მიყენებული ზარალი სსრ კავშირის სახალ-
ხო მეურნეობისა და მოქალაქეებისადმი შეადგენდა 679 მილიარდ
მანეთს. ფაშისტური არმიის მიერ დანგრეულ, დამწვარ და განა-
დგურებულ იქნა ორი ათასამდე საბჭოთა ქალაქი და 70 ათასზე მე-
ტი სოფელი, 32 ათასი საპრეწველო საწარმო, 98 ათასი კოლმეურ-
ნეობა და დაახლოებით 3 ათასი მანქანა-ტრაქტორთა სადგური,
22 ათასი სკოლა, 334 უმაღლესი სასწავლებელი, 427 მუზეუმი და
სხვ. მთლიანად ომის ხარჯები და მისგან მიყენებული ზარალი 2
ტრილიონ 569 მილიარდ მანეთს აღწევს.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1946 წ. 25 ივლისი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 5 აგვისტო.

ღოდად დაზარალდა საბჭოთა რკინიგზა და სარკინიგზო მეურნეობა. სსრ კავშირის რკინიგზებისადმი ჰიტლერელ დამპყრობთა მიერ მიყენებული ზარალი რამდენიმე ათეულ მილიარდ მანეთს უდრიდა. მაგალითად, მათ მიერ მთლიანად დანგრეულ იქნა 65 ათასი კილომეტრი რკინიგზის ლიანდაგი, 500 ათასი კილომეტრი კავშირგაბმულობის ხაზი; ააფეთქეს 13 ათასი ხიდი, დაანგრიეს 41 ათასი სადგური, მოსპობილ იქნა 317 საორთქლმავლო დეპო, 129 ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხანა და ა. შ.¹ ოკუპაციის შედეგად 1941 წლიდან 1943 წლის დასაწყისამდე ჩვენი ქვეყნის სარკინიგზო ხაზი 40%-ით შეიკვეცა².

იმისათვის, რომ დროულად მომხდარიყო რკინიგზის მეურნეობისადმი ომით მიყენებული ზარალის ლიკვიდაცია, საბჭოთა მთავრობამ ჯერ კიდევ ომის პერიოდშივე მიიღო დიდმნიშვნელოვანი ღადგენილება, რომლის საფუძველზე რკინიგზის აღდგენის სამუშაოებზე დიდი რაოდენობის კაპიტალდაბანდებანი განხორციელდა.

1943 წლის აგვისტოში გამოქვეყნდა სსრ კავშირის სახკომსაბჭოსა და საკავშირო კ. პ. (ბ) ც. კ-ის ცნობილი დადგენილება გერმანელი ოკუპანტებისაგან განთავისუფლებულ საბჭოთა რაიონებში სახალხო მეურნეობის აღდგენისათვის გადაუდებელ ღონისძიებათა შესახებ. ეს ისტორიული დადგენილება უშუალოდ ეხებოდა გერმანელი დამპყრობლების მიერ დანგრეულ საბჭოთა რკინიგზის მეურნეობასაც. პირველ რიგში 1944 წლის იანვრამდე უნდა აგებულიყო 122 სადგურის შენობა, საცხოვრებელი ბინები 520 ათასი კვადრატული მეტრი ფართობით, 1 157 ფარდული და 1 703 თავშესაფარი გზის მშენებელთა და მოსამსახურეთათვის. დამახასიათებელია, რომ მხოლოდ 1943 წ. აღდგენილ იქნა და ექსპლუატაციაში შევიდა 19 ათასი კილომეტრი რკინიგზის ხაზი³.

კომუნისტური პარტიისა და საბჭოთა მთავრობის ამავე დადგენილების საფუძველზე საქართველოსა და ამიერკავკასიის სარკინიგზო მეურნეობის მუშებმა თბილისის, ქუთაისის, ბათუმის, სამტრედიის და სხვა საორთქლმავლო დეპოში, რკინიგზის კვანძებსა

¹ И. Ковалев. Послевоенное развитие железнодорожного транспорта, 1946, гл. 5.

² Н. Вознесенский, Военная экономика СССР в период Отечественной войны, М., 1948, гл. 100.

³ იქვე, გვ. 101.

და სადგურებში სწრაფად გარდაქმნეს მუშაობა, უდიდესი დახმარება გაუწიეს ფრონტსა და ომით დაზარალებულ გზებს. საქართველოს სსრ რკინიგზის საწარმოები მასობრივად ჩაებნენ ომით დაზარალებული რკინიგზების აღდგენით სამუშაოებში დაუშუალოდ, მატერიალური დახმარების გარდა, მათ შეაქეთეს დაზიანებული და მწყობრიდან გამოყვანილი ასობით ორთქლმავალი. საქართველოს რკინიგზის მეურნეობის მუშების მიერ ომით დაზარალებულ საბჭოთა რაიონებში იგზავნებოდა ასობით ორთქლმავალი, ვაგონი და სარკინიგზო მეურნეობისათვის საჭირო სხვა სახის პროდუქცია სათადარიგო ნაწილებითა და დეფიციტური მასალებითურთ. სიხტემატურად იგზავნებოდა დიდი ეშელონები დაზარალებული გზების აღსადგენად ჩრდილო კავკასიის, უკრაინის, სტალინგრადისა და ყირიმის რკინიგზის კვანძებზე.

საქართველოს რკინიგზის უმსხვილესმა საწარმოებმა იცისრეს ომით დაზარალებული რაიონების რკინიგზის მაგისტრალებისა და დეპოების შეფობა და ყოველმხრივი დახმარება გაუწიეს მათ აღდგენით სამუშაოებში. მრავალთაგან მკითხველის ყურადღებას ჩვენ აქ მხოლოდ დამახასიათებელ ფაქტებზე შევაჩერებთ.

1943 წლის 5 დეკემბერს, სსრ კავშირის კონსტიტუციის დღეს, სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელმა ქარხანამ შეფობა აიღო ომით დაზარალებულ ხარკოვის ორთქლმავალშემკეთებელ ქარხანაზე, რომელთანაც ჯერ კიდევ ომის დაწყებამდე სოციალისტურ შეჯიბრებაში იყო ჩაბმული. ხარკოველი რკინიგზელები სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის კოლექტივისადმი გამოგზავნილ წერილში აღწერდნენ იმ დიდ განსაცდელს, რაც მათ თავზე დაატყდათ ფაშისტი ოკუპანტების ყაჩაღური თავდასხმისა და ძარცვა-რბევის შედეგად. ისინი ასევე იუწყებოდნენ იმ თავდადებაზე და შრომით მამაცობაზე, რასაც მუშები იჩენდნენ დანგრეული ქარხნის აღდგენის საქმეში, და თბილისელ მუშებს მეგობრულ დახმარებას თხოვდნენ. ხარკოველი მუშები თავიანთ წერილში წერდნენ: „ძვირფასო ამხანაგებო, სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის მუშებო, მუშა ქალებო და ინჟინერ-ტექნიკოსებო! ხარკოვის ორთქლმავალშემკეთებელი ქარხნის მეთაურები, პარტიული მუშაკები და კადრის მუშები უკვე დავბრუნდით ჩვენს მშობლიურ ქარხანაში. რა ვნახეთ, რა დაგვხვდა აქ! ნაცვლად ვეებერთელა საამქროებისა, კარგად გამართული საწარმოო უბნებისა, ჩვენ აქ დაგვხვდა ნანგრევები და ნაცარი.

ჩვენი ქვეყნის კოლექტივი დაუყოვნებლივ შეუდგა ქარხნის აღდგენას. არასოდეს ასე თავდადებით არ უმუშავებია ჩვენს მუშებს, როგორც ახლა მუშაობენ ქარხნის საამქროთა აღდგენისათვის. ჩვენ არ გვყოფნიდა და არც ახლა გვყოფნის ხელსაწყო-იარაღები. მუშებს სახლებიდან მოაქვთ ვისაც რა ხელსაწყო გააჩნია და ისე მუშაობენ.

ჩვენ არ გვქონდა ფულადი სახსრები, არ გვქონდა სასაღილო, არ გვქონდა ბანკში ანგარიში. საკომპლექსო ბრგაღის ოსტატმა ამხ. ბერეჟნოიმ საქარხნო საღაროს სესხად მისცა პირადი დანაზოგი 5 000 მანეთი. მის მაგალითს სხვებმაც მიბადეს. სულ ცოტა ხანში დავაგროვეთ იმდენი თანხა, რომ მოვაწყვეთ საქარხნო სასაღილო, დამხმარე სახელოსნოები და გავაუმჯობესეთ მუშათა მომარაგება... გადაწყვეტილი გვაქვს მოცემულ ვადაზე ერთი თვით აღრე აღვადგინოთ მთელი ჩვენი ქარხანა და ჩავაყენოთ მოქმედ საწარმოთა რიგში. ამიტომ გთხოვთ ამხანაგებო, გაგვიწიოთ დახმარება ქარხნის აღდგენაში, მიიღოთ შეფოთა ჩვენს ქარხანაზე და შემდეგ ჩაებათ ჩვენთან სოციალისტურ შეჯიბრებაში¹.

1944 წლის 10 იანვარს შედგა სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის პარტიული, პროფკავშირული და კომკავშირული აქტივის შეხვედრა ხარკოვის ორთქლმავალ-შემკეთებელი ქარხნის კოლექტივის დელეგაციასთან. შეხვედრისადმი მიძღვნილ სხდომაზე რკინიგზელი მუშები უდიდესი სიხარულითა და აღფრთოვანებით მიესალმნენ მოძმე უკრაინის მეორე დედაქალაქის—ხარკოვის ორთქლმავალშემკეთებელი ქარხნის მუშებს, მოსამსახურეებსა და ინჟინერ-ტექნიკოსებს, აღუთქვეს მათ ყოველგვარი დახმარება ქარხნის აღდგენაში და მიიღეს ხარკოველთა წინადადება ქარხნის აღდგენაზე შეფოთის მიღებისა და მიმდინარე წლის საწარმოო დავალებათა უკეთესად შესრულებისათვის სოციალისტური შეჯიბრების განახლების შესახებ.

ხარკოველთა დელეგაციის სახელით გამოვიდა ამხ. ს. კოსარევი, რომელმაც ილაპარაკა ხალხთა დიად მეგობრობაზე და მიესალმა სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის კოლექტივს.

საქარხნო აქტივის სხდომამ ერთხმად დაადგინა—მიიღოს შეფოთა ხარკოვის ორთქლმავალშემკეთებელი ქარხნის აღდგე-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 11 იანვარი.

ნითხ სამუშაოებზე. დახმარების სახით მიაწოდოს მას 45-ზე მეტი სახელწოდების ხელსაწყო-იარაღები და მასალები, გაიღოს 10 ათასი მანეთი ხარკოველთათვის. ქარხნის კოლექტივმა ინიციატივა აიღო და ყველაფერი გააკეთა იმისათვის, რომ უზრუნველყო ხარკოვის ქარხნის აღდგენა დანიშნულ ვადაზე ერთი თვით ადრე.

სხდომაზე გაფორმებულ იქნა აგრეთვე ხარკოვის ორთქლმავალ-შემკეთებელი ქარხნის კოლექტივთან სოციალისტური შეჯიბრების ხელშეკრულება. საქარხნო აქტივის სხდომა გადაიქცა ხალხთა მეგობრობის მკაფიო დემონსტრაციად¹.

სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის კოლექტივსა და ხარკოვის ორთქლმავალ-შემკეთებელი ქარხნის წარმომადგენელთა ამ შეხვედრიდან რამდენიმე დღის შემდეგ სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელმა ქარხანამ შეფად აყვანილ ხარკოვის რკინიგზის საწარმოს გაუგზავნა აღდგენისათვის საჭირო მოწყობილობებით დატვირთული სპეციალური ვაგონი. ამასთან გაგზავნა სხვადასხვა სახის საჩუქრებით დატვირთული მეორე ვაგონი ქარხნის აღმდგენთა კოლექტივისათვის გადასაცემად. თბილისელმა რკინიგზელებმა ხარკოველებს მისწერეს გულთბილი წერილი და აღუთქვეს, რომ შემდეგში კიდევ უფრო სისტემატურად გააძლიერებენ თავიანთ ძმურ დახმარებას².

თბილისელები პირნათლად ასრულებდნენ ნაქისრ შეფობას და დაპირებას. მათ დიდი დახმარება აღმოუჩინეს ხარკოველ რკინიგზელებს დანგრეული სა რკინიგზო მეურნეობის სწრაფად და მაღალ-სარისხოვანი მაჩვენებლებით აღდგენის საქმეში. ამას ადასტურებს თავით ხარკოველ მეორთქლმავლეთა 1944 წლის 11 მარტის წერილი თბილისელებისადმი, რომელშიც მაღლობას უხდიან შეფობისათვის და სისტემატური პრაქტიკული დახმარებისათვის. წერილში ნათქვამია: «Мы уже приступили к ремонту паровозов и котлов для Донбасса... с вашей помощью мы сумеем улучшить и усилить эту работу»³.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 11 იანვარი.

² გაზ. „Заря Востока“, 1954 წ. 27 იანვარი.

³ გაზ. „Заря Востока“, 1944 წ. 11 მარტი.

ხარკოველი მეორექლმავლებისა და სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის მუშების კავშირი და მეგობრობა განმტკიცდა.

უალრესად მნიშვნელოვანია თბილისის საორთქლმავლო დეპოს მუშათა კოლექტივის ახალი ინიციატივა. მათ ვალდებულება იკისრეს სისტემატურად შეაკეთონ დაზიანებული ორთქლმავლები და ვაგონები, შეაგროვონ საჭირო იარაღ-მოწყობილობანი, მწვავე დეფიციტური მასალები და გადაუგზავნონ განთავისუფლებული რაიონების რკინიგზელებს. მაგალითად, 1944 წლის იანვრის დასაწყისს თბილისელ დეპოელებს უკვე გაგზავნილი ჰქონდათ სტალინგრადის საორთქლმავლო დეპოსათვის 529 სხვადასხვა სახის საჭირო იარაღ-მოწყობილობათა კომპლექტი. გარდა ამისა მათ 12 ორთქლმავალს და ზრავალ ვაგონს აღდგენითი რემონტი გაუკეთეს და გაუგზავნეს სტალინგრადელებს. ამ საქმეში თავი გამოიჩინა მოწინავე მუშებმა — ტაბიძემ, ხიზანიშვილმა, პეტროვმა და სხვ.¹

თბილისის საორთქლმავლო დეპოს მუშებმა უდიდესი დახმარება აღმოუჩინეს მოძმე უკრაინას, მტრის მიერ დანგრეული სარკინიგზო მეურნეობის უმოკლეს ვადაში აღდგენის საქმეში. თბილისის დეპოელმა მუშებმა გაუგზავნეს უკრაინელ მუშებს ყველაფერი, რაც კი საჭირო იყო მათთვის და რისი შესაძლებლობაც კი ჰქონდათ ორთქლმავლების, მანქანა-დანადგარების, სათადარიგო ნაწილების, დეტალების, დეფიციტური მასალისა და სხვათა სახით.²

ეს იყო საქმიანი პასუხი თბილისის საორთქლმავლო დეპოს მუშებისა სტალინის რკინიგზის ნიჟნედნეპროვსკის კვანძის საორთქლმავლო დეპოს კოლექტივის წერილობით მომართვაზე უკრაინისა და საქართველოს რკინიგზელთა შორის ტრადიციული შეჯიბრების ჯანახლების შესახებ.³

თბილისის საორთქლმავლო დეპოს კოლექტივმა 1944 წლის 10 აპრილს საპასუხო წერილი მიწერა ნიჟნედნეპროვსკელ რკინიგზელებს, რომელთანაც ომამდე სოციალისტურ შეჯიბრებაში იყო ჩაბმული. კოლექტივი მიესალმა შეჯიბრების განახლებას და იკისრა ახალი ვალდებულებანი აღდგენით მუშაობაში დახმარების აღმოსაჩენად. ამ დროისათვის თბილისელ დეპოელებს უკრაინელი რკინიგზელებისათვის შეკეთებული და უკვე გაგზავნილი ჰქონდათ ჩრდილო დონ-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 9 იანვარი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 9 აპრილი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 8 აპრილი.

ში 64 ორთქლმავალი. გარდა ამისა, მათ შეადგინეს ორთქლმავალ-
წემკეთებელი მატარებელი და დააკომპლექტეს იგი მაღალკვალიფი-
ციური კადრებით, იარაღ-მანქანებით, მოწყობილობით, მასალებითა
და სათადარიგო ნაწილებით, რაც დაუყოვნებლივ გაიგზავნა გან-
თავისუფლებული უკრაინის რაიონებში რკინიგზის აღდგენით სა-
მუშაოებზე.

საბჭოთა საქართველოდან აღდგენით სამუშაოზე გაგზავნილი
სარემონტო მატარებლის მექანიკური სახელოსნოს უფროსი პ. გვან-
ცელაძე დაჯილდოებულ იქნა შრომის წითელი დროშის ორდენით
რკინიგზების აღდგენის დარგში მთავრობისა და სარდლობის დავა-
ლებათა სანიმუშოდ შესრულებისათვის¹. დაჯილდოებულ იქნა აგ-
რეთვე სახელოსნოს სხვა თანამშრომლებიც.

თბილისელ მეორთქლმავლებს, აღნიშნულის გარდა, ამ დროს
დონბასის ნახშირის წარმოებისათვის უკვე გაგზავნილი ჰქონდათ
20-ზე მეტი მათ მიერ შეკეთებული ორთქლმავალი. ასევე მათ გაუ-
გზავნეს ორთქლმავალი მტრის მიერ დანგრეული სტალინგრადისა
და ჩრდილო კავკასიის სარკინიგზო კვანძებს².

კომკავშირული საფრონტო ბრიგადის ხელმძღვანელის—ნოვა-
ტორ დ. ჯავჭავაძის ბრიგადამ, რომელმაც ომის წლებში შეძლო
გეგმის გადაკარბებით 227 ორთქლმავალი შეეკეთებინა, ვალდე-
ბულება იკისრა 100 ცალი რთული ხელსაწყო-იარაღი დაამზადოს
უმოკლეს ვადაში და გაუგზავნოს მოძმე უკრაინის რკინიგზელებს³.

საბჭოთა საქართველოს რკინიგზის მუშები მტრის მიერ დაზა-
რალებული რაიონების სარკინიგზო მეურნეობის აღდგენით სამუ-
შაოებზე სისტემატურად გზავნიდნენ მაღალკვალიფიციურ მუშაკ-
თა და ინჟინერ-ტექნიკოსთა მძლავრ ბრიგადებს აღდგენისათვის
საჭირო მოწყობილობებით დატვირთული საგანგებო ვაგონებით.
ამასთან იგზავნებოდა ბრიგადები და დიდძალი მასალები კავშირ-
გაბმულობის აღსადგენად.

ქუთაისის რკინიგზელებმა სტალინგრადის აღდგენით სამუშა-
ოზე გაგზავნა გამოცდილი მემანქანეები და სადგურის მორიგეები
39 კაცის შემადგენლობით. ასევე სტალინგრადელ რკინიგზელებს
გაუგზავნეს რკინიგზის მეურნეობის აღდგენისათვის საჭირო სასიგ-
ნალო მოწყობილობანი, კულტივენტარი, პოლიტიკური და მხატვ-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 2 ოქტომბერი.

² გაზ. „Заря Востока“, 1944 წ. 15 აპრილი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 11 აპრილი.

რული ლიტერატურა. მსგავსი ღონისძიებები გაატარა ქუთაისის კავშირგაბმულობის კანტორამ და ქალაქის მრავალმა საწარმო¹.

მეტად მნიშვნელოვანი იყო ხაშურელი რკინიგზელების ძვირფასი ინიციატივა. მათ 1944 წლის პირველი ნახევრისათვის დამზადებული ჰქონდათ და საექსპლოატაციოდ გადასცეს 120 მთლიანად აღდგენილი ნადავლი ვაგონი და რამდენიმე ორთქლმავალი. რკინიგზის საკავშირო დღესთან დაკავშირებით მათ ახალი ვალდებულებები იკისრეს ამავე მიმართულებით ახალ წარმატებათა მოსაპოვებლად.

ხაშურელი რკინიგზელების მიზანმიმართულ სამტრედიის სავაგონო უბნის მოწინავე მუშებმა ვ. ცომაიამ, ა. ბაღდავაძემ, ვ. კობრეიძემ და სხვებმა დანერგეს ახალი მორიგი ინიციატივა—სამუშაოდან თავისუფალ დროს შეაკეთეს მრავალი ვაგონი იმ დეტალებისაგან, რომლებიც ამორიცხული იყო საინვენტარო სიებიდან².

ამგვარი და სხვა სახის ღონისძიებათა და ინიციატივათა სამაგალითოდ განხორციელებით საქართველოს რკინიგზის ძირითადი და მცირე კვანძები, დეპოები და საწარმოები, საქართველოს რკინიგზელი მუშა-მოსამსახურენი და ინჟინერ-ტექნიკოსები ძმურ დახმარებას უწევდნენ ომით დაზარალებულ რესპუბლიკებსა და რაიონებს სარკინიგზო მეურნეობის აღდგენისა და მის საექსპლოატაციოდ მოწესრიგების საქმეში. ამ კეთილშობილური ამოცანის უკეთ განხორციელების მიზნით რკინიგზელთა კოლექტივები მასობრივად ემეზობოდნენ სოციალისტურ შეჯიბრებაში, რომელიც სამამულო ომის წლებში არც ერთი დღით არ შენელებულა, და სამაგალითო გამარჯვებებსაც აღწევდნენ. საბჭოთა ხალხის, ჩვენი რკინიგზელების პატრიოტული, თავდადებული შრომითა და საბჭოთა სახელმწიფოს მიერ მილიარდობით თანხების დაბანდების შედეგად სამამულო ომის პერიოდში ჰიტლერელი ავაზაკების მიერ დანგრეული საბჭოთა სარკინიგზო მეურნეობის ნაწილი აღდგენილ იქნა და მნიშვნელოვან წარმატებებს აღწევდა, რაზედაც გარკვეულ წარმოდგენას გვაძლევს ქვემოთ მოყვანილი ცხრილი.

სამამულო ომის პერიოდში რკინიგზის ტრანსპორტის აღდგენა 1945 წლის 1 ნოემბრისათვის შემდეგი მაჩვენებლებით ხასიათდება³.

¹ სამამულო ომის ისტორიის არქივი. ფონდი 4, საქმე 298, ფურც. 39.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 21 ივნისი.

³ გაზ. „Известия“, 1946 წ. 19 იანვარი.

ობიექტების დასახელება	აღდგენილ იქნა
1. სსრ კავშირის მთავარი სარკინიგზო ხაზები (კილო- მეტრობით)	50000
2. სადგურები და ბაჟნები	2500
3. ხიდები (დიდი, საშუალო და პატარა)	16000

საქართველოს რკინიგზელები, აქტიურად მონაწილეობდნენ რა ამ უდიდეს აღდგენით სამუშაოებში, ამავე პერიოდში სხვა ვალდებულებებსაც წარმატებით ანაღლებდნენ. მაგალითად, სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელი ქარხნის კოლექტივი და რკინიგზის სხვა დიდი საწარმოები აქტიურად გაწეობდნენ სტალინის სახელობის საარტილერიო ქარხნის მუშა-მოსამსახურეთა მოწოდებას — 1944 წელს მტს-ებსა და მანქანა-ტრაქტორთა სახელოსნოებზე შეფობის მოწყობისა და საკოლმეურ-ნეო მინდვრებზე თესვისა და მოსავლის აღების ჩატარებაში დახ-მარების გაწევის შესახებ. მათ ვალდებულება აიღეს უმოკლეს ვა-დაში—1944 წლის 12 მარტამდე დაამზადონ ტრაქტორებისა და სასოფლო-სამეურნეო იარაღთა 2 500 ცალი სხვადასხვა ნაწილი¹. რკინიგზელი მუშები ამით კიდევ უფრო განამტკიცებდნენ კავშირს გლეხობასთან.

10. საქართველო სსრ ტრანსპორტის მუშაკთა წარმატებანი სამამულო ომის დამამთავრებელ პერიოდში

1944 წელი წარმოადგენდა საბჭოთა არმიის გადამწყვეტ გა-მარჯვებათა წელს. საბჭოთა არმიის გამანადგურებელი დარტყმით გაწმენდილ იქნა საბჭოთა მიწა-წყალი ჰიტლერულ დამპყრობელთა-გან, განთავისუფლებულ იქნა ჩეხოსლოვაკია, რუმინეთი, უნგრე-თი, ალბანეთი და იუგოსლავია.

საბჭოთა არმიის აღმოსავლეთ პრუსიაში შესვლით საომარი მოქმედების ასპარეზად თვით გერმანიის ტერიტორია იქცა. ამ ის-ტორიული წარმატებების მოპოვებისათვის მთელ საბჭოთა არმიასა და ხალხთან ერთად დიდი როლი შეასრულეს ჩვენი ქვეყნის აღმო-სავლეთის რაიონებმა—ურალმა, ციმბირმა, ვოლგისპირეთმა, ამიერ-კავკასიამ და შუა აზიის რესპუბლიკებმა.

¹ გახ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 7 მარტი.

ურალი იმთავითვე იქცა ჩვენი ქვეყნის სამხედრო მრეწველობის ხერხემლად და საბჭოთა არმიის ერთ-ერთ ძირითად არსენალად. იგი ომის წლებში ჩვენი ქვეყნის მთელი სამხედრო მრეწველობის პროდუქციის 40 %-ს აწვდიდა ფრონტებს¹.

სამამულო ომის წლებში აღმოსავლეთის რაიონებში აშენდა და მწყობრში ჩაღვა 2 550 მსხვილი სამრეწველო საწარმო. 1940 წელთან შედარებით 1944 წლისათვის საბჭოთა ქვეყნის სამხედრო მრეწველობა აწარმოებდა: 6,6-ჯერ მეტ თავდაცვის პროდუქციას, 5-ჯერ მეტ თვითმფრინავებს, 15-ჯერ მეტ თანამედროვე ნიმუშის ტანკებს და სხვ.

სამამულო ომის უკანასკნელი სამი წლის მანძილზე სოციალისტური მრეწველობა საბჭოთა არმიას ყოველწლიურად აძლევდა: 40 ათასზე მეტ თვითმფრინავს, 30 ათასზე მეტ ტანკს, ჯავშნოსან მანქანას და თვითმავალ ქვემეხს, 120 ათასზე მეტ ქვემეხს, 450 ათას ხელისა და დაზგის ტყვიამფრქვევს, 3 მილიონზე მეტ შაშხანას და 2 მილიონამდე ავტომატს, 100 ათასამდე ნაღმტყორცნსა და ასეული მილიონობით ყუმბარებსა და მილიარდობით ვაზნას².

საბჭოთა ქვეყნის მეშათა კლასის თავდადებული შრომის საფუძველზე ომის უკანასკნელი სამი წლის მანძილზე სამხედრო ტექნიკისა და იარაღ-საქუტრველთა წარმოების განვითარება იმ დონეს აღწევს, რომ მან წარმატებით შეძლო გადაეჭარბებია ჰიტლერული გერმანიისათვის. ამ დროისათვის სსრ კავშირში ტანკს ორჯერ მეტს უშვებდნენ, ვიდრე გერმანიაში, 1,5-ჯერ მეტს, ვიდრე ამერიკის შეერთებულ შტატებში და 6-ჯერ მეტს, ვიდრე ინგლისში. თვითმფრინავებს სსრ კავშირი უშვებდა 2-ჯერ მეტს, ვიდრე გერმანია და ინგლისი ცალ-ცალკე³.

საბჭოთა არმიის შეტევითი ოპერაციების წარმატებები 1944 წელს გაპირობებული იყო სსრ კავშირის სამხედრო ეკონომიკის მიღწევებით და თავის მხრივ 1944 წლის სამხედრო ოპერაციების წარმატებით დაგვირგვინება დიდად უწყობდა ხელს სსრ კავშირის ეკონომიკის ზრდას და საბჭოთა სამხედრო ეკონომიკის შემდგომ განმტკიცებას.

¹ Е. И. Солдатенко, Трудовой подвиг советского народа. М., 1954, гл. 51—52.

² ი. ბ. სტალინი, სიტყვა ამომრჩეველთა წინასაარჩევნო კრებაზე 1946 წ. 9 თებერვალს, გვ. 24. 25.

³ П. А. Белов, Вопросы экономики в современной войне, М., 1951, гл. 212.

1944 წლიდან საბჭოთა ქვეყნის სატრანსპორტო მეურნეობის განვითარება ახალ სტადიაში შევიდა. სამხედრო მნიშვნელობის გზების მშენებლობისა და თავდაცვითი მნიშვნელობის ტვირთბრუნვის შემდგომ გაძლიერებასთან და მტრის მიერ დაზარალებული საბჭოთა რკინიგზების აღდგენასთან ერთად მეტი ყურადღება მიექცა გზავრთა კულტურულად მომსახურების საქმეს, მშრომელთა სამგზავრო პირობების გაუმჯობესებას, რაც ომის პირველ პერიოდში სერიოზულად შეფერხდა¹.

1944 წელი საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზის საწარმოებისა და მთლიანად სატრანსპორტო მეურნეობის ახალი აღმავლობით ხასიათდება.

საბჭოთა არმიის გმირული ბრძოლები და მსოფლიო-ისტორიული მნიშვნელობის გამარჯვებები სამამულო ომის ფრონტებზე² ამ პერიოდში არაჩვეულებრივად აღრმავებდა მშრომელთა პატრიოტიზმს, მათს შრომითს თავდადებასა და გმირულ ენთუზიაზმს.

ლუნიჩელ ორდენოსან მემანქანე ნ. ყიფიანის საორთქლმავლო გუნდი მოწინავე იყო თბილისის საორთქლმავლო დეპოში. მის ორთქლმავალს ურემონტოდ გარბენილი ჰქონდა 1944 წლის იანვრისათვის 104 702 კმ და კვლავ კარგ ტექნიკურ მდგომარეობაში იყო. ყიფიანმა ახალი ვალდებულებები იკისრა და მორიგ უფრო დიდ გამარჯვებებს მიაღწია.

ლუნიჩელმა მემანქანეებმა — შ. გვენცაძემ, პაქსაშვილმა, ტაბატაძემ, სუხაროვმა, უსტინოვმა და სხვებმა ამ დროისათვის დაზოგეს მრავალი ათასი კილოგრამი საწვავი, რითაც სახელმწიფოს სათბობის დიდი ეკონომია მისცეს².

ამ პერიოდში სამაგალითო წარმატებებს მიაღწია საქართველოს უმსხვილესმა სამრეწველო სარკინიგზო საწარმომ — სტალინის სახელობის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელმა ქარხანამ, რომელსაც 1944 წლის მარტში გადაეცა პროფკავშირთა სრულიად საკავშირო ცენტრალური საბჭოსა და გზათა სახალხო კომისარიატის გარდამავალი წითელი დროშა თებერვალში საუკეთესო მაჩვენებლების

¹ გაზ. „Заря Востока“, 1944 წ. 21 აპრილი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 9 იანვარი.

მოპოვებისათვის¹. 1944 წლის 27 მარტს შეიკრიბა ქარხნის აქტივი თბილისის პლენაროვის სახელობის კლუბში, სადაც მოხდა დროშის საზეიმოდ გადაცემა. მიტინგზე აღინიშნა ქარხნის სამაგალითო მიღწევები საფრონტო გზებისადმი ყოველმხრივი დახმარებისა და მტრის მიერ განთავისუფლებული საბჭოთა რაიონების დანგრეული გზების აღდგენის საქმეში. ქარხანამ 1944 წლის თებერვალში გეგმის ზევით კაპიტალურად შეაქეთა 5 ორთქლმავალი და საჩუქრად გადასცა დაზარალებულ ახალგანთავისუფლებულ რაიონებს. ქარხნის კოლექტივმა იკისრა ახალი ვალდებულებანი და პირობა დადო იბრძოლოს უფრო დიდი საპატიო ჯილდოს—სახელმწიფო თავდაცვის კომიტეტის დროშის მოპოვებისათვის².

რკინიგზელთა ტრადიციულ ღვლესაწაულთან დაკავშირებით რკინიგზელებმა ახალი ვალდებულებები იკისრეს. საქართველოს და ამიერკავკასიის რკინიგზელები ახალმა შემოქმედებითმა შრომითმა აღტყინებამ მოიცვა. თბილისის კვანძის რკინიგზელებმა მოწოდებით მიმართეს კავკასიის ყველა რკინიგზელს ახალი საწარმოო მიღწევებით აღენიშნათ დიდი ოქტომბრის სოციალისტური რევოლუციის 27 წლისთავი. მიმართვას ხელს აწერენ სოციალისტური შრომის გმირები შ. კობხიძე და ა. წიკლაური, თბილისის საორთქლმავლო დეპოს მოწინავე მუშები და სხვ.³

ამ შეჯიბრებას თავისი შესანიშნავი შედეგები მოჰყვა. მოძრაობის თბილისის განყოფილების კოლექტივმა სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში გაიმარჯვა და მიიღო გზათა სახალხო კომისარიატის გარდამავალი წითელი დროშა⁴.

სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებელმა ქარხანამ 1944 წლის სექტემბერში ახალი მორიგი გამარჯვება მოიპოვა — მას გადაეცა გზათა სახალხო კომისარიატის გარდამავალი დროშა 1944 წლის სექტემბერში სანიმუშო მუშაობისათვის.

ამიერკავკასიის რკინიგზის უმთავრეს ამოცანად ომის წლებში რჩებოდა ქვანახშირის, მარგანეცის, ნავთის პროდუქტების, ხეტყისა და სახალხო მეურნეობის ბევრი სხვა სახის ტვირთების გადაზიდვა. ამ მუშაობას რკინიგზამ წარმატებით გაართვა თავი.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 25 მარტი

² გაზ. „Заря Востока“, 1944 წ. 28 მარტი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 26 სექტემბერი.

⁴ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 25 ოქტომბერი.

კომპლექსური შეჯიბრების საფუძველზე რკინიგზელებმა გააჩაღეს სოციალისტური შეჯიბრება სამთამაღნო საწარმოების და ცალკე სამრეწველო რაიონების მუშებთან. რკინიგზელები პირობას დებდნენ და ვალდებულებას კისრულობდნენ დაუყოვნებლივ გადაეზიდათ მთელი ის ქვანახშირი და მარგანეცი, ნავთი, გუმბრინი და სხვა ტვირთი, რასაც მეშახტეები, მალაროელები და ნავთის მრეწველობის მუშები ამოიღებდნენ. აღსანიშნავია, რომ კომპლექსური სოციალისტური შეჯიბრების დანერგვამ და მისმა გაშლამ შესანიშნავი შედეგები მოიტანა ომის წლებში¹.

სამამულო ომის დასასრულს სსრ კავშირის ტრანსპორტზე მუშაობდა დაახლოებით 10 ათასამდე კომკავშირული ბრიგადა, რომელიც 120 ათას ახალგაზრდა რკინიგზელს აერთიანებდა². საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზის ტრანსპორტზე და მის საწარმოებში მრავალმა კომკავშირულმა ბრიგადამ ისახელა თავი სანიშნავი მუშაობით და ფრონტისადმი ქმედითი დახმარების აღმოჩენით. ამიერკავკასიის რკინიგზელი ახალგაზრდები ომის წლებში სისტემატურად იკრიბებოდნენ და ერთმანეთს უზიარებდნენ თავიანთ გამოცდილებებს. მაგალითად, თბილისში ამ მიზნით 1944 წლის ივლისში შეიკრიბნენ ამიერკავკასიის რკინიგზის საწარმოების მოწინავე ახალგაზრდა მუშები. სამამულო ომის წლებში კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით შეუწელებლად იზრდებოდა და იწრთობოდა რკინიგზელთა საუკეთესო ახალგაზრდა კადრები³.

11. ნოვატორული და რადიკალური სატრანსპორტო მოძრაობის განვითარება. მოწინავე მუშებისა და მცენიერების შემოქმედებითი თანამშრომლობა

1944 წელს მოპოვებული გადამწყვეტი გამარჯვებანი ფრონტებზე და ზურგში, სამხედრო ეკონომიკის სწრაფი ზრდა იქცა იმის საფუძვლად, რომ 1945 წლისათვის საბჭოთა არმიას განევითარებინა გრანდიოზული შეტევითი ოპერაციები და დაემთავრებინა ომი ჰიტლერული გერმანიისა და იმპერიალისტური იაპონიის განადგურებით.

ჩვენი ქვეყნის ტრანსპორტისა და, კერძოდ, სარკინიგზო მეურნეობის მუშაობა სამამულო ომის ამ დამამთავრებელ პერიოდში

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 5 აგვისტო.

² И. К о в а л е в, Послевоенное развитие железнодорожного транспорта, М., 1946, гл. 59.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 22 ივლისი.

ახალი მიღწევებითა და წარმატებებით აღინიშნა. იმის ნათელსაყოფად, თუ როგორი თავდადებით და ახალი ენერგიით იბრძოდნენ საქართველოს რკინიგზელები 1945 წელს და რა წარმატებებს მიაღწიეს მათ, ჩვენ აქ რამდენიმე დამადასტურებელ ფაქტს მოვიყვანთ. სსრკავშირის საგზაო სახალხო კომისარიატის საორთქლმავლო მეურნეობის მუშაკთა სრულიად საკავშირო სოციალისტური შეჯიბრების 1945 წლის იანვრის შედეგების მიხედვით „საუკეთესო საამქრო საამქროს“ წოდება თბილისის დეპოს საამქროს დარჩა, სადაც „საუკეთესო კომპლექსური ბრიგადის“ წოდება მიეკუთვნა რამდენიმე ბრიგადას¹.

1945 წლის იანვარში საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზელებმა დიდ წარმატებას მიაღწიეს, მათ დიამკვიდრეს თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდამავალი დროშა. 1945 წლის 13 მარტს გაიმართა რკინიგზელთა საზეიმო კრება, სადაც ამიერკავკასიის რკინიგზის კოლექტივს საზეიმო ვითარებაში გადაეცა თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის გარდამავალი დროშა².

1945 წლის აპრილში საპირველმაისო სოციალისტურ შეჯიბრებაში ჩაბმულმა თბილისის საორთქლმავლო დეპოს მუშებმა, მექანიკანებმა, ინჟინერ-ტექნიკოსებმა ახალი ვალდებულებანი იკისრეს. მათ პირობა დადეს, რომ გეგმის ზევით ორთქლმავლების დავაგონების ახალ პარტიას გამოუშვებდნენ. სოციალისტური შრომის გმირმა ა. წიკლაურმა შეჯიბრებაში გამოიწვია ლენინაკანის დეპოში მომუშავე სოციალისტური შრომის გმირი ხაჩატურიანი, შრომის გმირმა უ. კობრეიძემ კი ბაქოს დეპოს მოწინავე მემანქანე აგავეი. სოციალისტურ შეჯიბრებაში ჩაბმული მოწინავე მუშები ყოველდღიურ ნორმებს 300—400%-ით ასრულებდნენ³.

1945 წლის მარტში თბილისის საორთქლმავლო დეპომ კვლავ ახალ გამარჯვებებს მიაღწია. ამასთან დეპოს მუშათა კოლექტივი რესპუბლიკაში საპირველმაისო სოცშეჯიბრების გაჩაღების ინიციატორს წარმოადგენდა. თბილისის საორთქლმავლო დეპო 1945 წლის მარტის მუშაობის შედეგების მიხედვით პირველ ადგილზე გამოვიდა ამიერკავკასიის რკინიგზაზე. 4 აპრილს დეპოს მუშა-მოსამსა-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 2 ნოემბერი. წერილი „გამარჯვებული საამქრო და ბრიგადა“.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 13 მარტი.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 1 აპრილი.

ხურეთა მიტინგმა მოწოდებით მიმართა რკინიგზელებს საპირველმართა სოციალისტურ შეჯიბრებაში ჩაბმის შესახებ¹.

1945 წლის მაისიდან რკინიგზელთა საზეიმო დღის შესახებ დრად თბილისის რკინიგზის კვანძის მუშაკებმა ვალდებულება იკისრეს — ზეგეგმით ერთი ახალი სანიმუშო მატარებელი გაეკეთებინათ საკუთარი ძალებით და საშუალებებით. მუშებმა დიდი გადაჭარბებით შეასრულეს ვალდებულება. თავისუფალ საათებში მათ ადგილობრივი რესურსების გამოხაზვით გააკეთეს ორი სამგზავრო მატარებელი. 5 აგვისტოსათვის თბილისიდან პირველად გავიდა ახლად გაკეთებული ორი სანიმუშო სამგზავრო მატარებლის შემაღგენლობა, ერთი — ცისფერი ექსპრესი — ბათუმისაკენ და მეორე — მწვანე ექსპრესი — გორისაკენ. მწვანე ექსპრესის მუშაკთა შემაღგენლობა მთლიანად დაკომპლექტებულ იქნა რკინიგზელი ქალებით².

შეჯიბრებამ რკინიგზელთა დღის შესახებ დრად მასობრივი ხასიათი მიიღო. მაგალითად, ბათუმისა და გურჯაანის რკინიგზელთა შორის გაჩაღებული იყო სოციალისტური შეჯიბრება რკინიგზელთა საკავშირო დღის აღსანიშნავად³. შეჯიბრებაში იყვნენ ჩაბმული ხაზურის კვანძის საწარმოთა საელმავლო და საორთქლმავლო გუნდები, საამქროები და ბრიგადები. თბილისის საორთქლმავლო დეპო, თბილისის სამგზავრო სადგური და სხვა საწარმოები რკინიგზელთა საკავშირო დღეს შესანიშნავი მაჩვენებლებით ხვდებოდნენ⁴.

რკინიგზელის დღეს ტყიბულის სადგური დიდი წარმატებით შეხვდა. ნახევარი წლის გეგმა სადგურმა შემდეგი მაჩვენებლებით შეასრულა: ქვანახშირის დატვირთვა — 107% -ით, ვაგონების გადმოტვირთვა — 151% -ით, ხოლო ვაგონების მიმოქცევის დრო შეამცირა ორი საათით⁵.

აგვისტოს დასაწყისის შეჯამდა რესპუბლიკის სარკინიგზო კვანძების, სადგურებისა და სამრეწველო საწარმოების მიღწევები, რომლებიც მოპოვებულ იქნა სრულიად საკავშირო სოციალისტურ შეჯიბრებაში მათი მონაწილეობის შედეგად. პრესაში გამოქვეყნდა თბილისის სამგზავრო განყოფილების, ზესტაფონის კვანძის, ხაზურის, გურჯაანის რკინიგზელებისა და სხვების მიერ ნაქისრი

¹ გაზ. „კომუნისტი“. 1945 წ. 6 აპრილი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 5 აგვისტო.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 24 ივლისი.

⁴ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 14 ივლისი.

⁵ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 4 აგვისტო.

ვალდებულებანი და მათ მიერ მოპოვებული მიღწევები რკინიგზელთა საკავშირო დღისათვის¹.

საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზელები არა მარტო აქტიურად ეხმარებოდნენ საბჭოთა ქვეყნის ნოვატორ რკინიგზელების ახალ-ახალ პატრიოტულ ინიციატივას, არამედ რიგ შემთხვევაში ისინი თვითონ გამოდიოდნენ ახალ პატრიოტულ წამოწყებათა ინიციატორებად, რომლებიც მხარდაჭერას პოულობდა სსრ კავშირის მოძმე ხალხთა რკინიგზელების მრავალმილიონიან კოლექტივებში.

მაგალითად, ხაშურელმა რკინიგზელებმა 1943 წლის ზაფხულში გამოავლინეს შესანიშნავი ინიციატივა—სამუშაოდან თავისუფალ დროს დაზიანებული ვაგონების შეკეთება-აღდგენისა და საბჭოთა ტრანსპორტისათვის საჩუქრად გადაცემის სახით. ხაშურელ რკინიგზელებს 1943 წლის 24 მაისს ჩამოტანილი ნადავლი ვაგონებიდან რკინიგზელთა სანეიმო დღისათვის 25 ვაგონი ჰქონდათ გაკეთებული, 1944 წლის 30 ივლისისათვის კი მათ უკვე საექსპლოატაციოდ საჩუქრის სახით ჰქონდათ გადაცემული 200-ზე მეტი ნადავლი ასლად გაკეთებული ვაგონი. ამ მისაბამი ინიციატივის დანერგვაში თავი გამოიჩინეს საოროტლმავლო დეპოს ოსტატმა ლ. ქურდაძემ. ბრიგადირმა ნ. ობოლაძემ და სხვ. ხაშურელ რკინიგზელთა ამ პატრიოტულ ინიციატივას ფართოდ გამოეხმაურა საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზელები. ასევე მან მხარდაჭერა პოვა საბჭოთა კავშირის რკინიგზელთა შორის.

1944 წელს ხაშურელი რკინიგზელები ახალი მორიგი პატრიოტული ინიციატივის წამომწყები და ფაქტიური ორგანიზატორები გახდნენ. მათ იკისრეს უვარგისად მიჩნეული ორთქლმავლების აღდგენა ისე, რომ ისინი აღდგენის შემდეგ კვლავ მწყობრში ყოფილიყვნენ ჩამდგარი.

ასევე, სამტრედიელი რკინიგზელები სამამულო ომის დღეებში ხაშურელებთან ერთად მოგვევლინენ საყურადღებო წამოწყების ინიციატორებად. მათ შეძლეს ამორტიზებული ვაგონების ნაწილთაგან ახალი ვაგონების გაკეთება².

საქართველოს რკინიგზელთა აქ აღნიშნული და სხვა სახის პატრიოტული ინიციატივა მხარდაჭერას პოულობდა საბჭოთა კავშირის რკინიგზელთა შორის. იგი დიდ როლს ასრულებდა დაზარალებული რაიონების სარკინიგზო მეურნეობის სწრაფად აღდგენის საქმეში

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 5 აგვისტო.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 30 ივლისი.

და დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა ომით მიყენებული ზარალის სა-
ლიკვიდაციოდ.

სამამულო ომის წლებში საქართველოს მოწინავე რკინიგზე-
ლებმა დასაბამი მისცეს ისეთ ნოვატორულ ინიციატივას, რომელ-
თაც დიდი ეკონომია და სარგებლობა მოჰქონდა რკინიგზის მეურ-
ნეობისათვის და ფართო მხარდაჭერას პოულობდა მთელ საბჭოთა
კავშირში. მაგალითად, სამტრედიის კვანძის გზის ოსტატმა ლორთ-
ქიფანიძემ სახელი მოიხვეჭა როგორც ვაგონების აუხსნელად სწრა-
ფი რემონტის ორგანიზატორმა. ლორთქიფანიძის მეთოდი დაინერგა
და მრავალი რკინიგზელი მუშაობდა მისი ხერხებისა და გამოცდი-
ლების მიხედვით.

საქართველოს რკინიგზელთა რიგებიდან გამოჩნდნენ შესანიშ-
ნავი რაციონალიზატორები, რომელთა მიღწევები საბჭოთა ქვეყნის
ყველა რკინიგზელისათვის გახდა ცნობილი და მისაბამი. თბილისის
უბნის მოძრაობის განყოფილების მორიგე რკინიგზელმა ამხ. ს. ებ-
რალიძემ მოაწყო ვაგონ-საათების ეკონომიის პირადი ანგარიშის
წარმოება, რითაც დიდად შეამცირა ვაგონების გაცდენა. ებრალი-
ძის ცვლამ 9 თვის განმავლობაში 239 914 ვაგონ-საათის ეკონომია
მოგვცა, რაც რამდენიმე ათეული ეშელონის გამონათავისუფლებას
უდრედა. ებრალიძის ამ ინიციატივამ პირადი ანგარიშის შემოღების
შესახებ ფართო გამოხმაურება პოვა¹.

დიდი სამამულო ომის წლებში მოძრაობის დასაჩქარებლად
ულრესად დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა რამდენიმე მატარებლის
შემადგენლობათა ერთდროულად გაფორმებას. ამასთანავე ცნობი-
ლია, რომ მატარებლების მოძრაობის გრაფიკების მტკიცედ დაცვა
ომიანობის პერიოდის შესაბამისად რკინიგზელთა საპატიო ამოცა-
ნას წარმოადგენდა. საქართველოს რკინიგზელებმა ამ მიმართულე-
ბითაც დიდ წარმატებებს მიაღწიეს.

ბათუმელი რკინიგზელის მ. მანჯგალაძის ნოვატორულმა წა-
მოწყობამ მატარებელთა შედგენისა და დაშლის სწრაფი ახალი მე-
თოდის შესახებ გავრცელება პოვა ამიერკავკასიის რკინიგზის თით-
ქმის ყველა სადგურზე². სამტრედიელმა მემანქანემ ამხ. კოხრეიძემ
პირველმა ათთვისა შავი ზღვის რკინიგზის უბანზე მატარებელთა
სწრაფი ტარების წესებო³.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 5 აგვისტო.

² იქვე.

³ იქვე.

ყურადღებას იპყრობს ხარაგოულის უბნის გზის რესტავაციის ი. მკედლიძის ინიციატივით შექმნილი ბრიგადა, რომელიც სალიანდაგო მეურნეობას უწევდა მომსახურებას. მკედლიძემ ბრიგადაში შეიყვანა ცოლი, შვილები და მახლობლები. უბანი, რომელსაც ემსახურებოდა ეს ბრიგადა, სანიმუშო იყო და მას მიმბაძველები გამოუჩნდნენ და სათანადოდ გამოიყენეს მისი გამოცდილება¹. ამ მხრივ აღსანიშნავია რკინიგზელთა ცოლების აქტუოება. მაგალითად, ნავთლულის სალიანდაგო დისტანციაში 1943 წლის 10 ოქტომბრისათვის მუშაობდა ქალთა 16 ბრიგადა, რომელშიც მელიანდაგეთა ოჯახების 78 წევრი ირიცხებოდა².

სოციალისტური შეჯიბრების ვანეთარებისა და შრომის ნაყოფიერების ზრდის მრავალფეროვანი ფორმები და მეთოდები სამამულო ომის წლებში წარმოადგენდა მუშათა კლასის კულტურულ-ტექნიკური დონის ამაღლების ერთ-ერთ საუკეთესო საშუალებას. ცნობილია, რომ ომის წლებში მრავალი მწრომელი იმალებდა თავის კვალიფიკაციას, იძენდა ან ითავსებდა ახალ პროფესიას, რის შედეგადაც ამაღლდა მუშათა საერთო შეგნება და ტექნიკური გამოცდილება.

დღითი დღე მტკიცდებოდა და ვითარდებოდა მუშებისა და გლეხობის თანამეგობრობა მეცნიერებთან, მკიღრო კავშირი წარმოებასა და მოწინავე საბჭოთა მეცნიერებას შორის. ეს თანამეგობრობა ზელს უწყობდა მეცნიერების მიღწევათა წარმატებით დანერგვას წარმოებაში და ამავე დროს ამდიდრებდა საბჭოთა მეცნიერებას უშუალო მწარმოებელთა შემოქმედებითი პრაქტიკის მდიდარი გამოცდილებით.

საბჭოთა ადამიანის შემოქმედებითი ინიციატივა, გამომგონებლობითი უნარი და რაციონალიზატორული ნიჭი წარმოების ადგილობრივი და შინაგანი რესურსების მაქსიმალურად გამოყენებისათვის ომამდეც კარგად იყო ცნობილი, მაგრამ ომის პერიოდში იგი კიდევ უფრო გამრავლდა, გაძლიერდა და მტერზე გამარჯვების მოღავრ იარაღად იქცა.

გამომგონებლობისა და რაციონალიზატორულ წინადადებათა დანერგვის ზრდის საფუძველზე გაიზარდა ფართოვდებოდა და იზრდებოდა მეცნიერებისა და წარმოების კავშირი, მუშათა კლასისა და მეცნიერების შემოქმედებითი თანამშრომლობა.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1944 წ. 30 ივლისი.

² ქ. ანთიძე, ქართველი ქალები დიდ სამამულო ომში, თბ., 1955, გვ. 83.

საქართველოსა და ამიერკავკასიის რკინიგზის საწარმოთა მე-
შემა ინჟინერ-ტექნიკოსთა მძლავრ კოლექტივთან ერთად მრავალ
ახალ ეკონომიურად და ტექნიკურად ეფექტურ წამოწყებას მისცეს.
დასაბამა. რკინიგზელი გამომგონებლები და რაციონალიზატორები
სამამულო ომის პერიოდში უფრო მეტი თავდადებით აღრმავებლ-
ნენ მუშაობას. მაათი ყოველი ახალი გამომგონება, რაციონალიზა-
ტორული წინადადება და სხვა სახის საკმეიანი ინიციატივა იქითკენ
იყო მიმართული, რომ კიდევ უფრო მეტად დახმარებოდნენ საბჭოთა
არმიას, მიეცათ მეტი ეკონომია სახელმწიფოსათვის, მაქსიმალურად
გამოეყენებინათ ადგილობრივი რესურსები და დაეჩქარებინათ ვე-
რაღ მტერზე საბჭოთა ხალხის გამარჯვება.

საქართველოს რკინიგზის მუშა გამომგონებლებმა და რაციონა-
ლიზატორებმა ახალი კონსტრუქციის მანქანა-მოწყობილობანი შექმ-
ნეს და დანერგეს მეტად მნიშვნელოვანი ტექნიკური წინადადებანი.
მაგალითად, სტალინის სახელობის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთებე-
ლი ქარხნის ახალგაზრდა მუშამ კომკავშირელმა ლევან ბოდოშვილმა
რაციონალიზატორული წინადადებით ამოართქლებელი კამერა,
რომელიც წინათ თითბერისა და სპილენძისაგან მზადდებოდა, ომის
დაწყების პირველი წლიდანვე (მისი შემოზიდვის შეწყვეტის გამო)
ადგილობრივი თუჯისაგან გააკეთა. ნაცვლად 12 სამუშაო დღისა, რა-
საც სპილენძის კამერა ძლებდა, თუჯის კამერა 72 დღეს მუშაობდა.
ამ წინადადების განხორციელებით სახელმწიფომ ყოველწლიურად
დიდი ეკონომია მიიღო¹.

თბილისის საორთქლმავლო დეპოს უფროსმა მემანქანემ იროდი-
ონ ცინცაბაძემ მოაწყო საკუთარი კონსტრუქციის აპარატი, რომელიც
ნალექს ავტომატურად აცილებს ქვაბის კედლებს. ცინცაბაძის აპა-
რატის დანერგვამ რკინიგზის მეურნეობას მნიშვნელოვანი ეკონო-
მია მისცა².

თბილისის საორთქლმავლო დეპოს ამწევი საამქროს ხელმძღვა-
ნელმა მოწინავე ზეინკალმა შალვა ხიზანიშვილმა სამამულო ომის
წლებში მრავალი გაუმჯობესება შეიტანა ორთქლმავლის გარეცხვი-
სა და რემონტის სამუშაოებში³.

სტალინის სახელობის თბილისის ორთქლმავალ-ვაგონშემკეთე-
ბელი ქარხნის წარჩინებულმა მკედელმა, ლენინის ორდენოსანმა.

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1941 წ. 5 სექტემბერი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 1 აგვისტო.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 31 აგვისტო.

კონსტანტინე ილურიძემ სამამულო ომის წლებში მრავალი სასწრაფო სპეცდაკვეთები შეასრულა საგრძნობი გადაქარბებით და ამასთანავე წარმოებაში დანერგა თავისი რაციონალიზატორული გამოგონებანი, რომელთაც ხელი შეუწევეს ქარხანას მაღალხარისხოვანი პროდუქციის გამოშვებაში და სამშობლოს საგრძნობი ეკონომია მისცეს¹.

ომის წლებში საქართველოში განვითარდა ტექნიკური მეცნიერების ბევრი ახალი დარგი, მომზადდა კვალიფიკატორი კადრება, რომელთაც დიდი დახმარება გაუწიეს მუშათა კლასს, მის ჰოწინავე რაზმს, ტრანსპორტის მუშებს.

საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიაში გაიხსნა ტექნიკურ მეცნიერებათა განყოფილება, რომელშიაც გაერთიანდა ტექნიკის ოთხი ისეთი წამყვანი დარგი, როგორიცაა: 1. ელექტროტექნიკა, 2. მანქანათმშენებლობა და ლითონის ტექნოლოგია, 3. სამთამადნო წარმოება და 4. ტრანსპორტისა და მიმოსვლის საშუალებანი. მეცნიერების ამ დარგთა მუშაკები, ჩადგნენ რა უშუალოდ ქვეყნის თავდაცვის სამსახურში, თავიანთ მუშაობაში დიდ ადგილს უთმობდნენ ომით დაზარალებული საბჭოთა რაიონების აღდგენის საქმეს. მაგალითისათვის ჩვენ აქ შეგვირდებით ტრანსპორტის სექტორის მუშაობაზე, სადაც ისეთი პრობლემები დამუშავდა და გადაწყდა, როგორიცაა: 1. ხიდების, გზატკეცილებისა და რკინიგზების აღსადგენი ტიპიური პროექტების შემუშავება. 2. სამხედრო დანიშნულების რკინიგზებისა, გზატკეცილებისა და ხიდების მშენებლობის მტკიცე ნორმების გამომუშავება და მათი მშენებლობის მექანიზაციის საკითხები. 3. სამთო გზატკეცილებისა და რკინიგზების დაპროექტებისა და მშენებლობის ტექნიკური პრობლემების, ტიპიური ხიდების პროექტების დამუშავება და სხვ. ამ საკითხების დამუშავებას განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა კავკასიის დაცვისათვის.

ტრანსპორტის სექტორში გაერთიანებულმა მეცნიერებმა ბევრი ახალი პრობლემა დასვა და გადაწყვიტა. განსაკუთრებით აღსანიშნავია თბილისის ლენინის სახელობის რკინიგზის ტრანსპორტის პროფესორ-მასწავლებელთა პატრიოტიზმი, მათი დიდი მეცნიერული მიღწევები. პროფესორების—გედევანიშვილის, ზავრიევის, მაისუროვის, გნედოვსკის, დოც. გეგიძისა და სხვათა მიღწევები ამ მხრივ განსაკუთრებით აღსანიშნავია. მაგ., აკად. ზავრიევის ხელმძღვანელობით დამუშავდა რკინიგზის ხიდების ახალი პროექტები; პროფ. მ. დანდუროვმა დაამუშავა რკინიგზის დანგრეულ გვირაბთა

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 21 იანვარი.

აღდგენის პროექტი: პროფ. მაისუროვმა—ორთქლმავალთა სასწრაფო შეკეთების ახალი პროექტი: მოსტოვმა — ორთქლმავალთა მიერ წყლის სწრაფად მიღების მეთოდები და სხვ.

თბილისის ვ. ი. ლენინის სახელობის რკინიგზის ინსტიტუტის უფროსი კურსის სტუდენტობა რკინიგზისა და სხვა სახის ტრანსპორტის პასუხსაგებ სამუშაოებზე გაემგზავრნენ. 1942 წლის ზაფხულში არდადეგების დროს 350-მდე სტუდენტი გამოყენებული იყო მიმანქანების, ელექტროტექნიკოსების თანამდებობაზე, მონაწილეობდნენ გზებისა და ხიდების მშენებლობებზე და სხვ.

დასკვნის მაგივრი

მოქმედი სარკინიგზო ხაზების გამტარუნარიანობის გადიდებასთან ერთად ომის წლებში ახალი სარკინიგზო ხაზებიც შენდებოდა და წარმატებით ხორციელდებოდა მათი შეყვანა ექსპლუატაციაში.

მთელი ეს აღმშენებლობითი მუშაობა უპირატესად გაპირობებული იყო სამხედრო-ეკონომიური ამოცანებით. დიდი სამამულო ომის პერიოდში გაყვანილ იქნა 10 ათას კილომეტრზე მეტი სარკინიგზო მაგისტრალები, როგორიცაა: 1. ჩრდილო-პეჩორის რკინიგზა, 2. კონოშა-კოვდას, 3. ობოზერსკაია-სოროკის, 4. სტალინგრად-სეი-აესკის, 5. ასტრახან-ყიზლარის, 6. კარტალ-აკმოლინსკის, 7. კომსო-მოლსკ-სოვეტსკაიას და სხვ.¹

აქ დასახელებული ახალი სარკინიგზო ხაზებიდან კერძოდ საქართველოს და ამიერკავკასიისათვის, ისე, როგორც მთლიანად საბჭოთა ქვეყნისათვის, განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა ასტრახან-ყიზლარის რკინიგზას, რომლითაც ახალი გამოსასვლელი შეიქმნა ამიერკავკასიიდან. ეს ხაზი დიდ ღებმარებას უწევდა როგორც ჩრდილოეთ კავკასიის ფრონტს, ასევე სტალინგრადისა და კავკასიის დაცვის საქმეს. სარკინიგზო მაგისტრალით როცა ამიერკავკასია ველარ უკავშირდებოდა ჩვენი ქვეყნის ცენტრალურ რაიონებს, ამ გზით გახდა შესაძლებელი ბაქოდან ნავთის, საქართველოდან მარგანეცისა და ყველა სახის ტვირთთა გადაზიდვის განხორციელება².

¹ В. И. Яковлев „Партийное строительство“, 1945, № 9, 10, 39.

² საქ. კ. პ. (ბ) XIII ყრილობა, სტენოგრაფიული ანგარიში. გვ. 36, 106.

Н. Вознесенский, Военная экономика СССР в период Отечественной войны, 1948, гл. 35 и 105.

სამამულო ომის წლებში ახალი რკინიგზის ხაზების მშენებლობა და მათი ტექნიკური შეიარაღება წარმატებით მიმდინარეობდა საქართველოშიც. მაგალითად, 1945 წლისათვის უკვე ელექტროფიცირებული იყო ნავთლულ-გარდაბნის უბანი. ამავე პერიოდში აშენდა ბორჯომ-ვალესა და სოხუმ-ადლერის ახალი მაგისტრალი. სარკინიგზო მშენებლობაზე 1941—1945 წლებში სულ საქართველოში დაბანდებულ იქნა 355,5 მილიონი მანეთი. მშენებლობაში ფერგანელ კოლმეურნეთა მიზაძვით აქტიურად მონაწილეობდნენ საქართველოს კოლმეურნე გლეხები და პირანთლად იხდიდნენ თავიანთ პატრიოტულ ვალს ქვეყნის წინაშე.

განსაკუთრებით ღიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა სოხუმ-ადლერის ურთულესი მაგისტრალის მშენებლობას, რომლითაც საქართველო და ამიერკავკასია უახლოესი გზით უკავშირდებოდა საბჭოთა კავშირის ცენტრს. სამამულო ომის წლებში შეუენელებლად მიმდინარეობდა ამ გზის მშენებლობა. იგი რესპუბლიკის პარტიული ორგანიზაციებისა და მთავრობის ყურადღების ცენტრში იდგა და არა ერთი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული ომის წლებში ამ გზის მშენებლობის შესახებ. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა საქართველოს ხელმძღვანელი ორგანოების მითითებებს, რათა რკინიგზის ხაზის მშენებლობისათვის რესპუბლიკის სათანადო საწარმოებისა და ორგანიზაციების მიერ ქმედითი დახმარების აღმოჩენით ადგილი არ ჰქონოდა მუშაობაში მოცდენას. მეტი ყურადღება მიექცა მშენებელთა მატერიალურ-საყოფაცხოვრებო პირობების გაუმჯობესების საქმეს, მოეწყო მუშა-მოსამსახურეთა დამხმარე მეურნეობა 1000 ჰექტარ საუკეთესო ფართობზე, გაუმჯობესდა გზის მშენებელ მუშათა საბინაო პირობები და მათი მომარაგება საძრეველო პროდუქტებით¹.

მუშათა თავდადებულ და გმირულ შრომას კომპარტიის ხელმძღვანელობით თავისი სასურველი შედეგები მოჰყვა: 1945 წლის ივლისში სოკაში პირველად ჩავიდა პირდაპირი მატარებელი —თბილისი-სოკა².

¹ მარქსიზმ-ლენინიზმის ინსტიტუტის საქართველოს ფილიალის არქივი, ფონდი 74, საქმე 12840, ფურც. 9—11.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 3 ივლისი.

სამამულო ომის წლებში წარმატებით სრულდებოდა რკინიგზის სალიანდაგო სამუშაოები. მაგალითად, 1943 წელს ამიერკავკასიის რკინიგზის სალიანდაგო დარგის კოლექტივმა ვადაზე ადრე შეასრულა სალიანდაგო სამუშაოთა წლიური გეგმა. რამდენიმე ასეული კილომეტრის მანძილზე გაუკეთდა ლიანდაგს მიმდინარე რემონტი, რითაც გაუმჯობესებულ იქნა ლიანდაგის საერთო ტექნიკური მდგომარეობა¹.

საქართველოს დედაქალაქის რკინიგზელებმა და მშრომელებმა ზეიმით და ახალი მიღწევებით აღნიშნეს ომის დამამთავრებელი 1945 წლის საკავშირო რკინიგზელთა დღე. თბილისის სადგურმა ამ დღეს პირველად გაუშვა ხაზზე ორი ახალი ექსპრესი².

გარდა რკინიგზის მშენებლობისა და სარკინიგზო მეურნეობის საწარმოო გეგმების სანიმუშოდ შესრულებისა, სამამულო ომის პერიოდში ზორციელდებოდა რკინიგზის მეურნეობის დამხმარე საწარმოების მშენებლობანი. მაგალითად, 1945 წლის ივნისში დამთავრდა ქუთაისის მინის ქარხნის მშენებლობა, რომელიც ასევე უზრუნველყოფდა რკინიგზის მეურნეობის მოთხოვნებს მინაზე³.

სამამულო ომის პერიოდში საბჭოთა საქართველოში ამუშავდა და მწყობრში ჩადგა ბევრი ახალი ინდუსტრიული საწარმო, რომელთაც მნიშვნელოვანი როლი შეასრულეს ჩვენი ქვეყნის როგორც თავდაცვის, ასევე სატრანსპორტო მეურნეობათა განმტკიცების საქმეში. მკვეთრად გაიზარდა ლითონგადამამუშავებელი მრეწველობის პროდუქცია. მაგალითად, 1943 წელს 1941 წელთან შედარებით საქართველოს ლითონგადამამუშავებელი მრეწველობის მთლიანი პროდუქციის ზრდა შეადგენდა 91,4%-ს. ომის მომდევნო 1944—1945 წლებში ეს ზრდა კიდევ უფრო დიდი აღმავლობით ხასიათდებოდა. 1941—1945 წლებში ინდუსტრიულ მშენებლობას მოხმარდა რესპუბლიკის მთელ კაპიტალდაბანდებათა ერთი მესამედი.

ომმა, მიუხედავად დიდი ზარალისა, რომელიც განიცადა საბჭოთა ეკონომიკამ განსაკუთრებით პირველ პერიოდში, ვერ შეძლო დაერღვია სსრ კავშირის სოციალისტური ინდუსტრიის ერთიანი მაჩისცემა, მისი ძირითადი საშუალებების გაფართოებული კვლავ-წარმოება, პირიქით, იმ არსებითი ცვლილებების საფუძველზე, რომლებიც ომის შედეგად განიცადა საბჭოთა მრეწველობის სტრუქ-

¹ გაზ. „კომუნისტი“, 1943 წ. 8 ოქტომბერი.

² გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 7 აგვისტო.

³ გაზ. „კომუნისტი“, 1945 წ. 20 ნოემბერი.

ტურამ და პროპორციამ ომამდელ კვლავწარმოებასთან შეფარდებით, იზრდებოდა ხვედრითი წონა წარმოების საშუალებათა წარმოებისა, უმთავრესად მსხვილი მრეწველობის ისეთი გადამწყვეტი დარგების განვითარებისა, როგორიცაა: მანქანათმშენებლობა, ენერგეტიკა, მეტალურგია, ქიმიური მრეწველობა და სხვ.

ეს მსოფლიო-ისტორიული მნიშვნელობის გამარჯვება, რომლის მსგავსი არ ახსოვს კაცობრიობის ისტორიას, საბჭოთა მრეწველობამ მოიპოვა დიდი სამამულო ომის უაღრესად რთულ, საბჭოთა სამშობლოსათვის მეტად არახელსაყრელ პირობებში, უცხო სახელმწიფოებიდან რაიმე სესხების მიღების გარეშე.

სამამულო ომის დამამთავრებელ წელს, როგორც ამას ფაქტები ადასტურებენ, საბჭოთა კავშირი მთელს მსოფლიოში უდიდესა სამხედრო ძლიერების ქვეყნად გადაიქცა, ბურჟუაზიული ქვეყნები კი დაუძლურდნენ, დასუსტდნენ, მაგრამ მშვიდობისმოყვარე საბჭოთა კავშირმა ოდნავადაც არ ისარგებლა ამ მდგომარეობით, რადგან მას არასოდეს არ ამოქმედებდა აგრესიული ზრახვები.

მართლაც, დიდი სამამულო ომის მსოფლიო-ისტორიული გამარჯვებით დაგვირგვინების შემდეგ საბჭოთა კავშირს რომ აგრესიული ზრახვები ჰქონდა იყო მომენტი, როცა შეგვეძლო გამოგვეყენებინა ჩვენი სამხედრო ძლიერება. მაგალითად, ჰიტლერული გერმანიის განადგურების შემდეგ ევროპა ძალიან სუსტი იყო, ინგლისი—დაუძლურებული. ომის დასასრულს საბჭოთა კავშირს უდიდესი სამხედრო ძლიერება ჰქონდა, მაგრამ მან არ ისარგებლა დასავლეთ ევროპის სისუსტით.

ჩვენი დიდი სამშობლოს ამ ძლიერებაში თავისი უკვდავო წვლილი შეიტანა საქართველოს მშრომელებმა.

სსრ კავშირის სახკომსაბჭოსა და პარტიის ცენტრალური კომიტეტის მოსალმებაში საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების 25 წლისთავის იუბილესთან დაკავშირებით ბრწყინვალე ასახვას პოულობს საქართველოს მეშათა კლასისა და რესპუბლიკის ყველა მშრომელის პატრიოტული თავდადება, გმირობა და შრომითი მამაცობა, რომელიც ქართველმა ხალხმა საბჭოთა კავშირის დიდი სამამულო ომის მძვინვარე პერიოდში გამოიჩინა.

„სამამულო ომის წლებში ქართველმა ხალხმა პირნათლად შეასრულა თავისი მოვალეობა სამშობლოს წინაშე“,—ნათქვამია ამ

ისტორიულ მოსაღმებაში. სამშობლოს წინაშე თავისი მოვალეობის ასე პირნათლად შესრულებისათვის დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა რესპუბლიკის მშრომელთა ავანგარდის—საქართველოს მუშათა კლასის შრომით გმირობას და მამაცობას, აგრეთვე მის ერთ-ერთ მოწინავე რაზმს—ტრანსპორტის მუშებს.

ასეთია მოკლედ საქართველოს ტრანსპორტის წარმატებები და სატრანსპორტო მეურნეობის მუშაკთა პატრიოტიზმი, მათი გმირობა და თავდადება საბჭოთა კავშირის დიდი სამამულო ომის პერიოდში¹.

დიდ სამამულო ომში საბჭოთა ხალხის ისტორიული გამარჯვება მოპოვებულ იქნა კომუნისტური პარტიის, მისი ცენტრალური კომიტეტის ხელმძღვანელობით, რომელსაც ი. ბ. სტალინი მეთაურობდა.

საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის, საბჭოთა მთავრობისა და საბჭოთა არმიის გამაჩენილმა ხელმძღვანელებმა თავიანთი ორგანიზატორული, პოლიტიკური, სამეურნეო და სამხედრო მუშაობით როგორც ფრონტის, ასევე ზურგის გადამწყვეტ უბნებზე დიდი როლი შეასრულეს საბჭოთა კავშირის სამამულო ომში გამარჯვებისათვის ბრძოლაში. პარტიის ხელმძღვანელობით საბჭოთა ხალხის გმირული შრომითა და საბჭოთა არმიის ძლევამოსილი ბრძოლებით მტერი განადგურებულ იქნა. 1945 წლის მაისში რაიხსტაგზე

¹ ომის წლებში რესპუბლიკის ტრანსპორტი და მთლიანად სატრანსპორტო მეურნეობა, როგორც დავრწმუნდით, დაკისრებული მოვალეობისადმი თავის გართმევას სერიოზულ სიძნელეებთან ბრძოლისა და მათი დაძლევის გზით ასერხებდა. მიუხედავად ამისა, საქართველოს ტრანსპორტის მუშაობა ომის წლებში როდი იყო უნაკლო; მას ახასიათებდა მთელი რიგი ნაკლოვანებანი როგორც სახალხო მეურნეობის ტვირთბრუნვის უზრუნველყოფის, ასევე სამოქალაქო მოსახლეობისადმი მომსახურების საქმეში. გარკვევით შეიძლება აღინიშნოს, რომ რესპუბლიკის ტრანსპორტის ყველა სახეობისა და საშუალების გასამხედროების შედეგად დიდად შეიყვება სამოქალაქო მოსახლეობისადმი ტრანსპორტით მომსახურება როგორც რესპუბლიკის ფარგლებში, ასევე მის გარეთაც. შეიყვება სამოქალაქო სარკინიგზო, საზღვაო, საჰაერო და საავტომობილო სარეისო გზების რაოდენობა და მანძილი, ასევე ტრანსპორტის საშუალებანი და მით სარგებლობა.

რესპუბლიკის სინამდვილეში კომუნალური მომსახურების გაუარესებასთან ერთად დიდად შემცირდა საქალაქო ტრანსპორტის სახეობანი და სერიოზულად შეფერხდა მათი ნორმალური მუშაობა. მაგალითად, დედაქალაქის ტრამვაი-ტროლეიბუსთა და ავტობუსთა პარკებისათვის საჭირო სათადარიგო ნაწილების, საწვავი მასალისა და ელენერგიის სიმციროს გამო შემცირებული იყო მგზავრების გადაყვანა. ასეთი იყო მდგომარეობა 1943 წლის ბოლომდე. სამამულო ომის უკანასკნელ წელს ყველა სახის ტრანსპორტმა მოქალაქეთა მომსახურების საქმეში საგრძნობლად გააუმჯობესა მუშაობა და ბოლო მოუღო მთელ რიგ ნაკლოვანებებს.

ეგოროვისა და ქანთარის მიერ გამარჯვების დიადი დროშა აღიმართა; დიდი სამამულო ომი სრული გამარჯვებით დაგვირგვინდა.

სამამულო ომის ძლევამოსილად დამთავრების შემდეგ ჩვენმა დიადმა საბჭოთა სამშობლომ კომუნისტური პარტიის ხელმძღვანელობით და საბჭოთა ხალხის შემოქმედებითი გმირული შრომით, მოკლე დროში მოიშუშა ომით მიყენებული კრილობები, სახალხო მეურნეობის სხვა დარგებთან ერთად წარმატებით აღადგინა და მძლავრად განავითარა სოციალისტური ტრანსპორტი. ჩვენი ქვეყნის სახალხო მეურნეობის განვითარების მეექვსე ხუთწლიანი გეგმა კერძოდ სსრ კავშირის სატრანსპორტო მეურნეობის ელექტრიფიცირებისა და მექანიზაციის განვითარების საქმეში უდიდეს პერსპექტივებს უსახავს საბჭოთა ტრანსპორტსა და მთელ საბჭოთა ხალხს კომუნიზმის აშენებისათვის ბრძოლაში.

შ ი ნ ა ა რ ს ი

შესავალი	3
1. ტრანსპორტის განვითარება საბჭოთა საქართველოში დიდი სამამულო ომის წინ	12
2. სამამულო ომის დაწყება და საბჭოთა ტრანსპორტის ამოცანები ქვეყნის თავდაცვის განმტკიცებაში	25
3. საქართველოს სსრ ტრანსპორტის მუშაკთა პატრიოტიზმი დიდი სამამულო ომის პირველ პერიოდში	31
4. საქართველოს სსრ ტრანსპორტის წარმატებანი და სატრანსპორტო მეურნეობის მუშაკთა თავდადება გმირი ქალაქებისა და კავკასიის დაცვის დღეებში	50
5. საქართველოს სსრ მშრომელთა თავდადება კავკასიის დაცვისათვის სიმაგრეების, გზებისა და ხიდების მშენებლობის საქმეში	64
6. საქართველოს სსრ საავტომობილო, საჰაერო, საჰაერო და საზღვაო ტრანსპორტი ქვეყნის თავდაცვის სამსახურში	73
7. საქართველოს სსრ ტრანსპორტი ფრონტისა და ზურგის ერთიანობის განმტკიცებისა და საბჭოთა ქვეყნის ერთიან საბრძოლო ბანაკად გადაქცევისათვის ბრძოლაში	78
8. საქართველოს სსრ ტრანსპორტის მუშაკთა ახალი გამარჯვებანი სამამულო ომის ძირეული გარდატეხის პერიოდში. სოციალისტურ შეჯიბრებაში გამარჯვებული რკინიგზელები	92
9. საქართველოს სსრ ტრანსპორტის მუშაკთა დახმარება ომით დაზარალებული საბჭოთა რაიონებისადმი და ხალხთა მეგობრობის შემდგომი განმტკიცება	100
10. საქართველოს სსრ ტრანსპორტის მუშაკთა წარმატებანი სამამულო ომის დამამთავრებელ პერიოდში	108
11. ნოვატორული და რაციონალიზატორული მოძრაობის განვითარება. მოწინავე მუშებისა და მეცნიერების შემოქმედებითი თანამშრომლობა	112
დასკვნის მაგიერი	120

Автандил Павлович Иоселiani
К ИСТОРИИ РАБОЧЕГО КЛАССА ГРУЗИИ
(На грузинском языке)

Издательство Академии наук Грузинской ССР
Тбилиси — 1957

დაიბეჭდა საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის
სარედ.-საგამომც. საბჭოს დადგენილებით

*

რედაქტორი გ. ბ რ ე გ აძ ე
გამომცემლობის რედაქტორი გ. ლ ლ ო ნ ტ ი
ტექრედაქტორი ა. თ ო დ უ ა
მხატვარი გ. ნ ა დ ი რ ა ძ ე
კორექტორი ლ. ჩ ხ ა ი ძ ე

გადაეცა წარმოებას 7.5.1957; ანაწყოების ზომა 6×10 ; ხელმოწერილია
დასაბეჭდად 25.12.1957; ქალაქის ზომა $60 \times 92^{1/16}$;
ქალაქის ფურცელი 4; საბეჭდი ფურცელი 8; საავტორო
ფურცელი 6,81; სააღრიცხვო-საგამომცემლო ფურცელი 6,93;
შეკვეთა 846; უე 04730; ტირაჟი 2000
ფასი 1 მან. 80 კაპ.

საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის გამომცემლობის სტამბა
თბილისი, ა. წერეთლის ქ. 3/5.

