

პ.თ. ჭანიშვილი

ტყიგულის ქვანახშირის
საბადოს დაუზავების
ისტორიისათვის

ტყიგულის და. ურთავ

19-თბილისი-56

წინასიტყვაობა

საბჭოთა კავშირის კომუნისტური პარტიის XX ყრილობამ დასახა სახალხო მეურნეობის ყველა დარგის შემდგომი განვითარების დიადი პროგრამა. ყრილობის გადაწყვეტილებებით აღფრთოვანებულმა საბჭოთა ადამიანებმა გააჩაღეს ბრძოლა მეექვსე ხუთწლიანი გეგმის ვადანდე განაღდებისათვის, დასახული ამოცანების გადაჭარბებით შესრულებისათვის.

მექვსე ხუთწლიდით სერიოზული ამოცანებია დასახული ტყიბულის ქვანახშირის შახტების წინაშეც. 1960 წლისათვის ტყიბულის ნეშახტეთა კოლექტივმა უნდა უზრუნველყოს ქვანახშირის ამოღების ზრდა 45,5 პროცენტით. ტყიბულის მეშახტეების თავდაღებული შრომით მათზე დაკისრებული მოვალეობა, ექვს გარეშეა, წარნატებით იქნება შესრულებული.

ტყიბულის ქვანახშირის საბადო, რომელსაც ექსპლოატაციის დაწყებიდან 100 წლისთავი 1947 წელს შეესრულდა, საბჭოთა ხუთწლიდების ნანძილზე აღიჭურვა უახლესი სამთო ტექნიკით. საქართველოში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდეგ ტყიბულში აშენებული ახალი შახტები ტექნიკის უკანასკნელი მიღწევების მიღედვით არიან მოწყობილნი. ძირითადად იცვალა სახე ძველმა ტყიბულმა; ახლა ის სოციალისტური ქალაქების მწყობრში ღვას და თავისი წვლილი შეაქვს კომუნისმის დიადი მშენებლობის საქმეში.

ტყიბულის ქვანახშირის საბადო ერთერთი უძველესი საბადოა საქართველოში. მისი აღმოჩენის, ექსპლოატაციის დაწყებისა და განვითარების შესახებ უამრავი მასალეებია გაბნეული სხვადასხვა ლიტერატურულ წყაროებში, რომლებიც ზოგად წარმოდგენას იძლევიან გარკვეულ პერიოდში საბადოს განვითარების ძირითადი მომენტების შესახებ. ლიტერატურა, რომელშიაც მთლიანად იყოს მოცემული ტყიბულის საბადოს განვითარების ისტორია, ღღემდე არ არსებობს. ავტორმა ამ ხარევის შევსება დაისახა მიზნად; თუ რამდენად და როგორ შეეძელით დასახული მიზნის შესრულება, ამას მკითხველი განსჯის.

ტყიბულის საბადოს დამუშავების ისტორიის გადმოცემის ან პირველ ცდას არ შეიძლება თავისი ნაკლი არ ექნეს, რომლის გამო-სწორება. ვფიქრობთ. მკითხველთა საქმიანი შენიშვნების საფუძ-ველზე ძნელი არ იქნება.

წინამდებარე წიგნი განკუთვნილია მკითხველთა ფართო წრისა-თვის. ვფიქრობთ, იგი საინტერესო იქნება აგრეთვე ქვანახშირის მრეწველობის დარგში მომუშავე ათასობით მუშებრსა და ინჟინერ-ტექნიკური პერსონალისათვისაც.

გულითად მადლობას ვუხდით სამთო ინჟინერს ი. დ. ჯაოშვილს. რომელმაც დახმარება გაგვიწია პირადი მოგონებებით: საბადოს ისტო-რიის ზოგიერთი მომენტის დადგენაში და, აგრეთვე, საილუსტრა-ციო მასალების შეგროვებაში; ასევე უღრმესი მადლობით გვინდა აღვნიშნოთ ს. მ. კიროვის სახ. საქართველოს. პოლიტექნიკური ინს-ტიტუტის პროფესორის ივ. ა. ყიფშიძის ღვაწლი, რომელმაც გულ-დასამით წაიკითხა ხელნაწერი და მნიშვნელოვანი მითითებები მოგვცა.

თ ა ვ ი I

ტყიბულის ქვანახშირის საბადო მდებარეობს ქ. ქუთაისის ჩრდილოეთით, სამხრეთ-აღმოსავლეთ ოკრიბაში, მდინარე ტყიბულას აუზში.

საბადოს რაიონში გაშენებულია ქ. ტყიბული, რომელიც დაკავშირებულია ქ. ქუთაისთან 40 კმ სიგრძის ელექტროფიცირებული რკინიგზით. სადგურ ტყიბულიდან საბადოს სამივე უბნამდე — აღმოსავლეთით. დასავლეთით და სამხრეთ-აღმოსავლეთით — გაყვანილია რკინიგზის შტო.

ტყიბულ მთაგორიანი რაიონია და დაფარულია ხშირი ტყეებით. იგი სამი მხრიდან შემოსაზღვრულია ნაქერალას მთით, რომლის აბსოლუტური სიმაღლე ზღვის დონიდან 1570 მეტრამდე აღწევს. ნაქერალას მთა მდიდარია როგორც წიწვიანი. ისე ფოთლოვანი მცენარეებით. მისი ფერდობებიც ტყეებითაა დაფარული.

მდინარე ტყიბულა, რომლის აუზშიაც განლაგებულია ტყიბულის ქვანახშირის მდიდარი საბადო, იქმნება მრავალი პატარა მდინარისა და ღელისაგან, რომელთაგან აღსანიშნავია—საბილასური, ურგები, პატიჯელი, მუხნარი და ხოჯანის ღელე. ამათგან წყლის სიუხვით გამოირჩევა საბილასური, რომელსაც მრავალი ნაკადული ერთვის. მდინარე ტყიბულას სათავე ნაქერალას მთის მიდამოებში აქვს. აქედან ის ჩამოედის ტყიბულს და სოფელ ახალსოფლის მიდამოებში კირქვის კარსტებში იკარგება, 2 კილომეტრის შემდეგ კი ზედაპირზე გვევლინება მდინარე. ძვერულას სახელწოდებით. ტყიბულა არ არის წყალუხვი მდინარე. მისი საშუალო წლიური დებიტი 422—51840 კუბურ მეტრს უდრის საათში. ზაფხულის თვეებში მისი დებიტი ძალიან კლებულობს.

კლიმატის მიხედვით რაიონი არ არის მკაცრი, მაგრამ ხასიათდება დიდი ნალექებით. ჰიდრომეტეოროლოგიური დაკვირვებებით დადგენილია, რომ ტყიბულში წვიმიან დღეების რაოდენობა წელიწადში 200—240-მდე აღწევს. დაკვირვებების საფუძველზე განსაზღვრულია აგრეთვე ნალექების რაოდენობა, რაც

1168 მმ-ს შეადგენს. საშუალო წლიური ტემპერატურა +12,2°-ი-
მაქსიმალური კი (აგვისტოს თვეში) +36,3°, მინიმალური ტემპერა-
ტურა (იანვარში) -25,4°. ზამთარი, როგორც მთავორიან ადგილს
შეეფერება, ხანგრძლივი და თოვლიანი იცის. თოვლის სიღრმე 1
მეტრიდან 3 მეტრამდე აღწევს.

ტყიბულის რაიონი მხოლოდ ქვანახშირით არის მდიდარი. სოფ-
ლის მეურნეობა მწირი მიწების გამო მნიშვნელოვან მოსავალს არ
იძლევა. ჩაის გარდა რაიონში შედარებით მეტად არის განვითარე-
ბული მეხილეობა.

ქ. ტყიბული საბადოსა და რაიონის ადმინისტრაციული ცენტ-
რია და ძირითადად სამი უბნისაგან შედგება: ლენინის, სადაც მდებ-
არეობს ლენინის სახელობის შახტი, სტალინის — სტალინის სახე-
ლობის შახტი და მოლოტოვის უბანი, სადაც გაშენებულია მოლო-
ტოვის სახელობის შახტი. მთავორიანი ადგილმდებარეობის გამო
ქალაქის აღნიშნული უბნები საკმაო (2—3 კილომეტრი) მანძილზე
არიან ერთმანეთისაგან დაცილებული.

ძველად ტყიბული პატარა სოფელი იყო. ხუთწლეულების მანძილ-
ზე მან ძირფესვიანად იცვალა სახე და 1939 წლიდან ჩვენი ქვეყნის
მოწინავე სოციალისტური ქალაქების რიგში ჩადგა.

გეოგრაფიული მდებარეობისა და გეოლოგიური სიმდიდრის გამო.
ოკრიბის რაიონმა თავიდანვე მიიქცია მკვლევარების ყურადღება.
ეს მხარე სხვადასხვა დროს ინახულეს და შეისწავლეს გეოლოგებმა:
გ. კრიჟანოვსკიმ, აკადემიკოსმა აბიხმა, სიმონოვიჩმა, სოროკინმა,
მარგოლიუსმა, ბარბოტ-დემარნიმ, კონიუშევსკიმ, ლუტუგინმა, მე-
ფერტმა და უკანასკნელ დროს საფუძვლიანი გამოკვლევა და შრომა
მიუძღვნა მას აკადემიკოსმა ა. ჯანელიძემ.

საბადოს შესწავლა თავიდანვე წყვეტილი და ზოგადი ხასიათისა
იყო, ხოლო გასული საუკუნის სამოცდაათიანი წლებიდან მან შედა-
რებით უფრო სისტემატური ხასიათი მიიღო.

ოკრიბის რაიონის შედარებით სრული გეოლოგიური შესწავლა
კავკასიის მაშინდელი ხელისუფლების დავალებით ჩატარებულ იქნა
1872—73 წლებში ლ. ბაცევიჩისა და ს. სიმონოვიჩის მიერ. 1873
წლის მეორე ნახევარში ს. სიმონოვიჩის, ა. სოროკინისა და ლ. ბა-
ცევიჩის მიერ ჩატარებულ იქნა ქუთაისის და შორაპნის მაზრის
ნაწილის გეოლოგიური შესწავლა (აქვე შედიოდა ტყიბულის საბა-
დოც). ქუთაისის ოლქის სისტემატური გეოლოგიური კვლევა დაწ-
ყებულია 1872 წლიდან.

1918 წელს საქართველოს სამთო სამმართველოს ინიციატივით (მმართველი ივ. ყიფშიძე) ტყიბულის საბადოს გეოლოგიურად შესწავლის მიზნით გაგზავნილი იყო გეოლოგი ლ. კონიუშევსკი. მან 1918—1919 წლებში გამოიკვლია საბადო. ამ გამოკვლევის შედეგები გამოქვეყნებულ იქნა წიგნის სახით 1926 წელს. კონიუშევსკის გარდა გამოკვლევაში მონაწილეობდნენ სამხედრო ტოპოგრაფი გელემბიოვსკი და ტექნიკოსი ჩაშჩიხინი, რომელთა მიერ აღგილზე ჩატარდა საბადოს ტოპოგრაფიული გადაღება, ძიება (მცირე მასშტაბით) და შედგენილ იქნა ცალკეული უბნებისა და საბადოს გეგმა.

მიუხედავად საბადოს ხანგრძლივი ისტორიისა, მისი დეტალური სამრეწველო ძიება მხოლოდ 1926 წელს დაიწყო. „საქსახსათბობის“ („საქსახსათბობი“ შემდეგში გადაკეთდა საქ. სახალხო მეურნეობის უმაღლესი საბჭოს სამთო-სამრეწველო ტრესტად) დავალებით გამოყენებითი მინერალოგიისა და მეტალურგიის ინსტიტუტის მიერ ამ წელს დაწყებულ იქნა ტყიბულის საბადოს დეტალური სამრეწველო ძიება. გეოლოგიურ პარტიკას ხელმძღვანელობდა სამთო ინჟინერი ს. დ. დანილოვი. ძიება ჩატარებულ იქნა პირველად აღმოსავლეთ, ხოლო შემდეგ კი დასავლეთ უბნებში. სულ გაბურღულ იქნა 7 კაბურღილი, საერთო სიღრმით 1187,7 გრძივი მეტრი. ძიების შედეგად დადგინდა იქნა აღნიშნული უბნების ქვანახშირის მარაგი განსაზღვრულ ჰორიზონტამდე. ამის საფუძველზე კი 1927 წელს დაწყებულ იქნა ორი კაპიტალური შტოლნას გაყვანა საბადოს აღმოსავლეთ და დასავლეთ უბნებში.

1931—34 წლებში ამიერკავკასიის გეოლოგიის ტრესტის დავალებით, ინჟინერ-გეოლოგის გ. ა. ქომეთიანის ხელმძღვანელობით ჩატარებულ იქნა საბადოს დეტალური ძიება. გამორკვეული და დაზუსტებულ იქნა ქვანახშირის მარაგები შტოლნას ჰორიზონტიდან 300 მეტრის სიღრმეზე. ჩატარებული სამუშაოების საფუძველზე დაწყებულ იქნა ტყიბულის შახტების რეკონსტრუქცია.

ამ პერიოდში საბადოს შესწავლას აწარმოებდა პროფ. ა. ჯანელიძე, რომელმაც დააზუსტა რა რაიონის სტრატეგრაფია, მოგვცა გეოლოგ მეფერტის შრომებიდან ცნობილ ტექტონიკური სქემისაგან სავსებით განსხვავებული სქემა.

1939—42 წლებში საბადოს შესწავლას განაგრძობდნენ საქართველოს გეოლოგიის სამმართველოს პარტიები, გეოლოგების ბუკიასა და შშენიერაძის ხელმძღვანელობით.

ინჟინერ-გეოლოგების ბელოვისა და ვაშაძის მიერ 1941—44 წლებში, საქართველოს ქვანახშირის ძიების სამმართველოს დაავალბით. ჩატარებულ იქნა საბადოს სამხრეთ-აღმოსავლეთი და ძირიანის უბნების დეტალური ძიება. გამოკვლევით დაზუსტებულ იქნა სამხრეთ-აღმოსავლეთ უბნის ნახშირის მარაგი. რის საფუძველზედაც აშენებულ იქნა ახალი შახტი (მოლოტოვის სახელობის), რომლის ექსპლოატაცია 1948 წლიდან დაიწყო.

შემდეგ წლებში და ამჟამადაც საბადოს ქვედა, უფრო ღრმა ჰორიზონტის მარაგების გამოვლინება-დაზუსტებისა და აგრეთვე შორის მოედნის მარაგის განსაზღვრის მიზნით მუდმივად მუშაობს ტყიბულის გეოლოგიური პარტია.

უკანასკნელი სიტყვა ოკრიბის რაიონის და, კერძოდ კი, ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს გეოლოგიის შესახებ ეკუთვნის პროფ. ჯანელიძეს.

საბადოს სტრატეგრაფია პირველად შეისწავლეს სიმონოვიჩმა და ბაცევიჩმა. შემდეგში ეს დაზუსტებულ იქნა პროფ. ა. ჯანელიძის მიერ.

წარმოშობის მიხედვით ტყიბულის ქვანახშირის საბადო იურულ ფორმაციას მიეკუთვნება. უძველესი სტრატეგრაფიული ერთეული რაიონში წარმოდგენილია ბაოსური ასაკის პორფირიტული წყებით. ეს უკანასკნელი ქვედა ნაწილში შედგება პორფირიტების და მელაფირების შრეებისაგან, რომლებიც მორიგეობით არიან განფენილი ტუფური ბრეჩჩიების, კონგლომერატების და ქვიშაქვების შრეებთან. ხოლო ზედა ნაწილში კი აღნიშნული (პორფირიტული) წყება წარმოდგენილია ქვიშაქვების და ფიქლების სქელი შრეებით. პორფირიტული წყების საერთო სისქე 300 — 350 მეტრამდე აღწევს.

ქანების პორფირიტულ სერიას ზევიდან აქვს ფიქლებიანი წყება, რომელიც ბათურ ასაკს მიეკუთვნება. ფიქლებიანი წყება ძირითადად შედგება ნაცრისფერი ფიქლებისაგან. ამ უკანასკნელებს შორის მცირე რაოდენობით გვხვდება ქვიშაქვის შრეები. ზევით აღნიშნული წყების ფიქლები გამოფიტვის შედეგად იშლებიან თხელ ფირფიტებად, რის გამოც ისინი ცნობილი არიან ზოლებრივი ფიქლების სახელწოდებით. ამ უკანასკნელის სისქე 350 — 400 მეტრს უდრის.

ზოლებრივი ფიქლების წყების ქანები თანდათანობით და შეუმჩნეველად გადადის ნახშირიან წყებაში. ეს გადასვლა იმდენად თა-

ნაბარი და შეუმჩნეველია, რომ მათ შორის საზღვრის დადგენა შეუძლებელია და ის მეტად პირობით ხასიათს ატარებს.

საბაღოს რაიონში ნახშირიან წყებას ყოფენ სამ ნაწილად ანუ ჰორიზონტად: 1. საგების ანუ ქვედა ქვიშაქვების; 2. საკუთრივ ნახშირიანი და 3. სახურავის ანუ ზედა ქვიშაქვების ჰორიზონტი.

1. საგების ანუ ქვედა ქვიშაქვების ჰორიზონტს დიდი გავრცელება აქვს; ის საბაღოს ფენების გავრცელების მთელ მანძილზე გვხვდება. ქანების ეს წყება შედგება წვრილი, საშუალო და, იშვიათად, მსხვილმარცვლოვანი მწკანე-ნაცრისფერი ქვიშებისაგან. ქვიშის შრეებში ზოგჯერ გვხვდება ცვალებადი სისქის თიხაფიქლების შრეებიც და ნახშირის ჩანართები ლინზების სახით. გარდა ამისა, აღნიშნული ქვიშაქვები შეიცავენ კვარცს, ქარსს და მინდვრის შპატს.

2. საკუთრივ ნახშირიანი ჰორიზონტი. ეს უკანასკნელი განლაგებულია საგების, ანუ ქვედა ქვიშაქვების ზევით. ნახშირიანი ჰორიზონტი ანუ წყება შედგება ქვანახშირის ფენებისა და ფუჭი ქანის ჩანართებისაგან. ქვედა ქვიშაქვებს ზევით პირველად გვხვდება ცვალებადი სისქისა და გავრცელების „აბანოსა“ და „ალექსეივის“ ქვანახშირის ფენები. ეს ფენები ერთმანეთისაგან დაცილებულია 25—30 მეტრით. „აბანოსა“ და „ალექსეივის“ ფენები არიან მალალნაცირიანები. ხშირად ისინი იცვლებიან ნახშიროვანი და თიხოვანი ფიქლებით, რის გამოც არამუშა ფენებად ითვლებიან. ამის შემდეგ ქვედა ქვიშაქვების არაწვორ ზედაპირზე განლაგებულია ნახშირიანი შრეების წყება. რომელიც ცნობილია „სქელი ფენის“ სახელწოდებით.

3. სახურავის ანუ ზედა ქვიშაქვების ჰორიზონტი. სქელი ფენის არაწვორ და გადარეცხის ზედაპირზე განლაგებულია სახურავის ანუ ზედა ქვიშაქვების ჰორიზონტი. გრანულომეტრულად ეს ქვიშაქვები არაერთგვაროვანია. ჰორიზონტი შედგება წვრილი და მსხვილმარცვლოვანი ქვიშაქვებისაგან. მის ზედა ნაწილში შემჩნეულია მსხვილმარცვლოვანი ქვიშაქვების მნიშვნელოვანი შემცირება. აღნიშნულ ქანებში გვხვდება ნახშირის ლინზების და პირიტის ჩანართები. შედარებით ნაკლებია მასში ქარსი. სახურავი და საგები გვერდის ქვიშაქვებს შორის მსგავსება იმდენად დიდია, რომ მათი გარჩევა უბრალო თვალით თითქმის შეუძლებელია. ზედა ქვიშაქვების სისქე საბაღოს რაიონში 60 მეტრამდე აღწევს.

ნახშირიან შრეების კომპლექსს ტრანსგრესიულად აძევს ქანების ფერადი წყება, რომელიც უმთავრესად წარმოდგენილია მუქი, წითელი და, შედარებით უფრო იშვიათად, მომწვანო ქვიშაქვებით და ქვიშაქვიანი თიხებით. ზოგჯერ ქვიშაქვებში ქანების საკმაოდ მოზრდილი ე. წ. „ობოლი ქვებიც“ გვხვდება. ამ წყების სულ ქვედა პორიზონტი შედგება უმთავრესად თიხისაგან. ეს უკანასკნელი შეიცავს კირქვა-ქვიშაქვიან წარმონაქმნებს. პროფ. ა. ჯანელიძის განსაზღვრით, ფერადი წყება ეკუთვნის კალოვიურ-კიმერიჯულის ასაკს. ფერადი წყების სისქე უდრის 500—600 მეტრს.

ფერადი წყების ზევით ტრანსგრესიულად არის განლაგებული ქვედა ნეოკომური ნალექები, რომლებიც წარმოდგენილია ფხვრერი კვარცის ქვიშაქვებითა და შრეობრივი კვარცებრივი კირქვებით. ამის ზევით ნარევი კირქვები გადადის ბარემული ასაკის კირქვებში.

საბადოს ტექტონიკა. საბადოს ტექტონიკის შესწავლის აუცილებლობა განსაკუთრებით ნათელი გახდა მის შემდეგაც, როდესაც სააქციონერო საზოგადოება „ნახშირას“ მიერ სრულიად უსარგებლოდ იქნა გაყვანილი 700 მეტრის სიგრძის შტოლნა, რომელმაც ნახშირის ფენებამდე ვერ მიიყვანა მაძიებლები და აუცლებელი გახდა ცნობილი გეოლოგის ლუტუგინის დახმარება.

ტექტონიკის მიხედვით საბადო იმდენად რთულია, რომ ზოგიერთი მკვლევარი იძულებული გახდა ელიარებინა, რომ იგი საბადოს სტრუქტურაში ვერ გაერკვა.

ტყიბულის საბადოს ტექტონიკას სწავლობდა ლ. კონიუშევსკი, რომელმაც მოგვცა დიდი და მცირე ნაოქების სქემა, რითაც უნდა გაერკვია ტყიბულის ტაფობისებრი დეპრესიის აგებულება, მაგრამ დაშვებული შეცდომების გამო იგი იძულებული იყო ელიარებინა, რომ მის მიერ გადმოცემული სქემა არ იყო სწორი.

საბადოს ტექტონიკა შესწავლილ იქნა აგრეთვე ბ. ფ. მეფერტის მიერ, რომელიც დიდხანს მუშაობდა ტყიბულის საბადოს გეოლოგიურ შესწავლაზე. ბ. ფ. მეფერტის აზრით რაიონის ტექტონიკის განმსაზღვრელ ელემენტს წარმოადგენენ ნაოქები, რასაც ადასტურებს რეგიონალური დაკვირვებებით. ლ. კონიუშევსკის და ბ. ფ. მეფერტის ტექტონიკური სქემის ღრმადანალიზის საფუძველზე საბადოს ტექტონიკა გადმოცემული აქვს პროფ. ა. ჯანელიძეს, რომელმაც მოგვცა ტექტონიკის სრულიად ახალი სქემა. ამ ახალი სქემის სისწორე დადასტურებულ იქნა შემდეგში წარმოებულ საძიებო სამუშაოებით.

ტყიბულის რაიონის ძირითად ტექტონიკურ ელემენტს ცარცის პერიოდის ანტიკლინური ნაოქი წარმოადგენს, რომელიც ამჟამად მთლიანად გადაარეცხილია. ამის გამო კირქვები დარჩენილია არშიის სახით, რომლის ნაწილია ნაქერალას რკალი.

ანტიკლინის გადაარეცხვას, როგორც ჩანს, გაუშიშვლებია ღრმა სტრატოგრაფიული ჰორიზონტები, რის გამოც ამჟამად ტყიბულის რაიონი შედგება მხოლოდ იურული ნალექებით. ამ უკანასკნელის ტექტონიკური აგებულება გენეტიკურად დაკავშირებულია ცარცის პერიოდის წინა და შემდგომ მოძრაობებთან. ამ მხრივ განსაკუთრებით აღსანიშნავია სამხრეთ ოკრიბაში არსებული „მუხურა-ცუცხვათის“ შეცოცება — ცარცის ნალექებისა იურულ ნალექებზე. ეს არის ცარცის შემდგომი ტექტონიკის ძირითადი ელემენტი. საბადოს ტექტონიკის თავისებურებებს ხსნიან ზემოაღნიშნული „მუხურა-ცუცხვათის“ შეცოცების გავლენით.

ანტიკლინურ ნაოქს საბადოს ცენტრალური ნაწილი უჭირავს. ამ ნაოქის ფრთების დაქანების კუთხე 20—25°-ია. ხოლო ფენების ზედაპირზე გამოსავლების ადგილებში დახრის კუთხე იცვლება და 40—45°-ს აღწევს.

დამახასიათებელია ის გარემოება, რომ საბადოს ფენებს, ნაქერალას რკალის გასწვრივ, კლდისაკენ აქვთ დაქანება და ეს დაქანება მასთან ახლოს უფრო დიდია, ვიდრე მის ქვევით. გარდა ამისა, შრეების დახრის კუთხე სიღრმის მიხედვით თანდათანობით კლებულობს. ნახშირიანი წყების ნაჩენებს ორიგინალური კონტური აქვთ, რომელიც ჰორიზონტულ პროექციაში. უმთავრესად ტაფობის ცენტრისაკენ, ქმნის რამდენიმე გამოღუნულ რკალს: სამხრეთ-აღმოსავლეთ, აღმოსავლეთ და დასავლეთ უბნებს.

საბადოს ტექტონიკის აღნიშნულ ორ დამახასიათებელ თავისებურებას პროფ. ა. ჯანელიძე შემდეგნაირად ხსნის: „მუხურა-ცუცხვათის“ შეცოცება შედარებით ახალგაზრდა ასაკისაა. მისი განვითარების დროს ოკრიბის ანტიკლინის გული უკვე გაშიშვლებული იყო ეროზიის გამო, იურული ნალექები კი — დაღარული ღრმა ხეობებით. ნაწილობრივ გაშიშვლებული იყო ნახშირიანი წყებაც, რომელსაც ირგვლივ ერტყა ცარცის კირქვების და ფერადი სერიის მაღალი კლდეები. ოროგენული პროცესების გამო განვითარებული უდიდესი წნევა იწვევდა ტყიბულის ტაფობისაკენ მოძრაობას, რის გამოც წარმოიშვა თითქმის კონცენტრული, მცირე ამპლიტუდის შეცოცებები. ამ მოძრაობაში მონაწილეობას იღებდნენ ნახშირიანი წყების გაშიშვლებული და გადაარეცხილი შრეები. მაგრამ, რადგან

იანი მოკლებული იყვნენ ტვირთს და მათი მოძრაობა დაბრკოლებას ხვდებოდა მხოლოდ წინიდან. ამიტომ განიცდიდნენ აღმა შეცურებას დაქანების კუთხის შესაბამისი გადიდებით, მასების მოძრაობის მიმართულებით. ამასთან ერთად ნაჩენების ზაზის რადიუსის შემოკლებას ბუნებრივად უნდა მოჰყოლოდა კონტურის ზემოთ აღნიშნული რკალისებრი ფორმების განვითარება.

ტყიბულის რაიონის მდებარეობა ძალიან უწყობდა ხელს ზედაპირულ დაცურებებს და მეწყერული მოვლენების შექმნას. რაც თავის მხრივ საკმაოდ დიდ გავლენას ახდენდა საბადოს ფენების აგებულებაზე და იქმნებოდა სხვადასხვა ზომის დარღვევები.

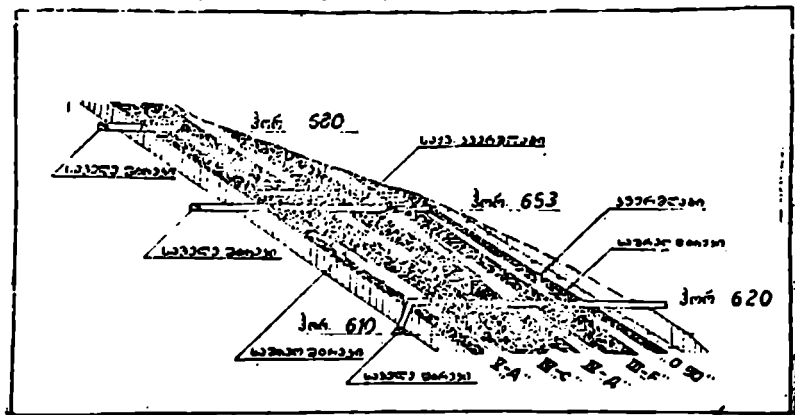
ნახშირის ფენების სისქის ცვალებადობა, გამოსოფვა, ფუჭი ქანისა და ნახშიროვანი ფიქლების ჩანართები, ხშირი ტექტონიკური დარღვევები. „ობოლი ქვების“ ჩანართების არსებობა ქვიშაქვებისა და ნახშირის ფენებში და სხვა, საფუძველს გვაძლევს ვიფიქროთ, რომ ტყიბულის საბადო წარმოშობილია მოტანილ მცენარეულ მასალის ხარჯზე სანაპირო ზოლის ლაგუნური ტიპის აუზებში ან მდინარეთა დელტებში.

საბადოში ხშირ შემთხვევაში შემჩნეულია სახურავე ქანების ნიერ ნახშირის ფენების წაყვეთა, რაც წყალქვეშა გადარეცხვის შედეგია. ამ უკანასკნელი მოვლენის შედეგები ნათლად ჩანს სამხრეთ-აღმოსავლეთ უბანში, განსაკუთრებით ზევით მდებარე ჰორიზონტზე. სადაც დიდი ნაწილი ფენებისა გადარეცხილია (სურ. 1).

საბადოს ტექტონიკისათვის დამახასიათებელია გარდი-გარდმო ნახსლეტ-ნაწევები. ასეთი ნახსლეტი გვხვდება მაგალითად, დასავლეთ და ძირიდანას უბნებს შორის. მეწყერული მოვლენებით გამოწვეული ზედაპირული აშლილობის თვალსაჩინო მაგალითს წარმოადგენს ე. წ. საბილასურის ნახსლეტი (სიგანით 500 მეტრი), რომელიც აცალკევებს აღმოსავლეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ უბნების ბოლოს არსებულ ქვანახშირის ნაჩენებს მდინარე საბილასურზე არსებული ნაჩენებისაგან. გარდა ამისა, აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ სიღრმესთან ერთად ქვანახშირის ფენების აშლილობანი მნიშვნელოვნად მატულობენ, რასაც ნათლად ადასტურებენ ის ფაქტიური მასალები, რომლებიც მიღებულია მოქმედი ნახტების — 100 და 200 მეტრის ჰორიზონტზე მუშაობით (სურ. 5).

საბადოს რაიონს გეოლოგიური და გეოგრაფიული მოსაზრებებით ყოფენ ხუთ უბნად:

1. სამხრეთ-აღმოსავლეთი უბანი, რომელიც მდებარეობს მდინარე საბილასურის სათაეიდან სამხრეთით (ამ უბანს ამჟამად მოლოტოვის სახელობის შახტი ამუშავებს);
2. აღმოსავლეთი უბანი, რომელიც მდებარეობს მდ. საბილასურიდან აღმოსავლეთით (ლენინის სახელობის შახტის დასამუშავებელი ველი);
3. თიხნარი — მდ. პატიჯეულიდან მდ. მუხნარამდე;
4. დასავლეთი უბანი — მდ. მუხნარიდან ხოჯანის ლეღემდე (სტალინის სახელობის შახტის დასამუშავებელი ველი);



სამხრეთ-აღმოსავლეთი უბანი
ქვანახშირის ფენებს გეოლოგიური კრძილი.

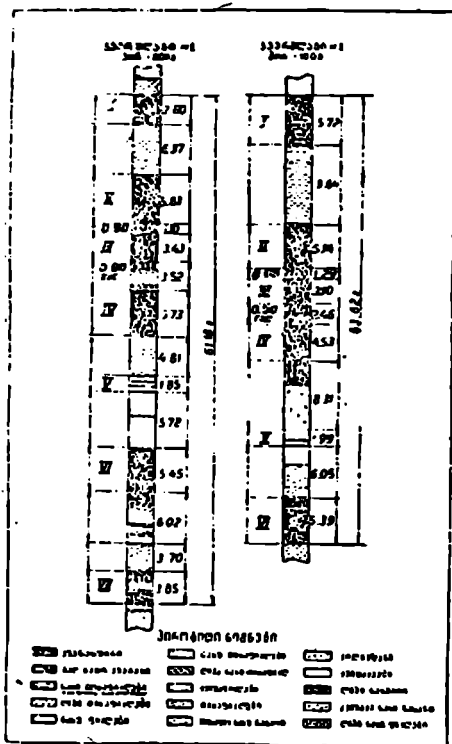
5. თბილისი უბანი, რომელიც მდებარეობს მდ. წყალწითელას ანუ საგიშვროს ღელეს სათავესთან.

ჩამოთვლილი კბნებიდან ამჟამად მხოლოდ სამს აქვს სამრეწველო მნიშვნელობა, ესენია: აღმოსავლეთი, დასავლეთი და სამხრეთ-აღმოსავლეთი უბნები.

საბადოს ფენშემცველობა. საბადო ძირითადად წარმოდგენილია სამი ფენით: „აბანოს“, „ალექსეევის“ და „სქელი ფენით“. ამათთან მხოლოდ „სქელი ფენი“ ითვლება მუშაფენად.

„სქელი ფენი“, რომლის სიმძლავრე 0-დან 65 მეტრამდე აღწევს, შედგება შრეებისაგან. ეს უკანასკნელნი გამოყოფილი არიან ერთმანეთისაგან ფუჭი ქანის. ნახშიროვანი ან ლიპტობიოლიტური ფიქლების ჩანართებით. თვითეული შრე პირობით იწოდება ფენად. რის გამოც არჩევენ (ზევიდან ქვევით): I, II, 7/4, „0.90“, III, „0,90 მიე“ (ანუ „1,5 საე.“), IV, V, VI და VII ფენებს (სურ. 2. 3).

უბნების მიხედვით ფენთა რიცხვი და მათი სისქეები სხვადასხვაა. ქაგალითად, საბადოს დასავლეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ უბნებში აჩვენებენ ქვანახშირის 9 ფენს, ხოლო აღმოსავლეთ უბანში



სურ. 2. საბადოს დასავლეთი უბნის (სტალინის სახელობის შახტი) ქვანახშირის ფენების გეოლოგიური კრილი.

კი მ-ს (იხ. ცხრილები 2, 3). აღნიშნულიდან ამჟამად მუშაფენებად ითვლებიან I, II, 7/4, III, IV და VI ფენები. ცალკეული ფენების სისქე ცვალებადობს აღმოსავლეთ უბანში 0,55 მეტრიდან 5,5 მეტრამდე, დასავლეთ უბანში 2,9—6,7 მეტრამდე, ხოლო სამხრეთ-აღმოსავლეთ უბანში 2,5—6,5 მეტრამდე.

ნახშირის ხარისხი. საბადოს ნახშირები გარდამავალ ტიპს ეკუთვნიან გრიუნერის კლასიფიკაციის I და II ჯგუფებს შორის და მათ აკლთვენებენ ძნელად გასაუხვებელ ნახშირებს. ცალკეული

ცხრილი 1

აღმოსავლეთი უბანი (ლენინის სახელობის შახტი)

№.წ. რიგ.	ფენების დასახელება	გამოსალე-ბი ველის .ს.ს.	ფენის ნა-ცრიანობა A c	ტენია-ნობა W p	გოგირდის ჩაღწენობა $\frac{S}{\sigma}$	მქროლავი ნიეთიერე-ბა V z	ხვედრითი-წონა
1	II	7	38,21	6,72	1,78	21,39	1,68
2	7 4	7	30,64	9,15	1,42	24,00	1,56
3	III	1,3,5,7	16,34	7,95	1,23	32,42	1,45
4	IV	5-7	22,98	9,32	1,26	28,81	1,51

ცხრილი 2

დასავლეთი უბანი (სტალინის სახელობის შახტი)

№.წ. რიგ.	ფენების დასახელება	გამოსალე-ბი ველის .ს.ს.	ხვედრითი წონა	ფენის ნა-ცრიანობა A c	ტენია-ნობა W p	გოგირდის ჩაღწენობა $\frac{S}{\sigma}$	მქროლავი ნიეთიერე-ბა V z
1	II	7-8	1,60	28,09	7,05	1,41	25,85
2	III	4-6	1,51	23,10	8,04	1,31	28,35
3	IV	5	1,61	32,12	7,35	1,56	22,65
4	VI	1-2	1,56	27,38	6,71	1,36	25,33

ცხრილი 3

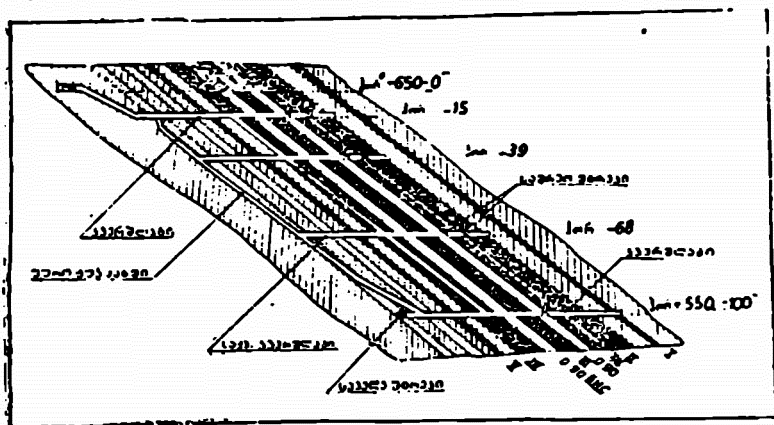
სამხრეთ-აღმოსავლეთი უბანი (მოლოტოვის სახელობის შახტი)

№.წ. რიგ.	ფენების დასახელება	გამოსალე-ბი ველის .ს.ს.	ფენის ნა-ცრიანობა A c	ტენია-ნობა W p	გოგირდის ჩაღწენობა $\frac{S}{\sigma}$	ხვედრითი წონა	მქროლავი ნიეთიერე-ბა V z
1	III "F."	3	38,91	8,30	3,65	1,61	38,92
2	III "J."	4	35,49	8,23	2,65	1,56	40,31
3	IV "C."	3	41,96	9,03	3,31	1,71	37,19
4	IV "C."	4	37,50	6,74	3,54	1,66	41,75
5	IV "D."	4	44,10	7,52	3,37	1,76	41,36
6	V "A."	1,2	38,97	8,25	3,12	1,69	39,60

ტყიბულისა და ტყვარჩელის ნახშირების ერთმანეთში შერევით შესაძლებელია საუკეთესო მეტალურგიული კოქსის მიღება. ამას პრაქტიკული გამოყენება აქვს რუსთავეის მეტალურგიულ ქარხანაში.

ტყიბულის საბადოს ქვანახშირის ფენები ჰუმუსურ ნახშირებს ეკუთვნის, რომლებშიც გვხვდება კლარენის, დიურენის, კლარენო-დიურენის და ლიპტობიოლიტური ტიპის ნახშირები. კლარენის ტიპის ნახშირები საბადოს მთელი მარაგის 60%-ს შეადგენს. ისინი ხასიათდებიან დაბალი ნაცრიანობით, საშუალოდ — 8,5%. დიურენის ტიპის ნახშირები გაცილებით ნაკლები რაოდენობით გვხვდება — 18—20%. მათი ნაცრიანობა საშუალოდ 17%-ია. კლარენო-დიურენის ტიპის ნახშირების რაოდენობა საბადოში შეადგენს 10—12%-ს. ლიპტობიოლიტური ნახშირებისა და ნახშიროვანი ფიქლების ფენებს წარმოადგენენ „0,90“, „0,90 ნიკ“ და „1,5 საჟ.“. გარდა ამისა, ლიპტობიოლიტები და ნახშიროვანი ფიქლები გვხვდებიან თითქმის ყველა ფენში ჩანართების და ლინზების სახით, სადაც მათი სისქე ზოგჯერ 0,5 მეტრამდე აღწევს.

ფენის სისქე. „სქელი ფენი“ სტრუქტურულად რთულია და შედგება ცალკეული შრეებისაგან. ფენების სისქე არ არის მუდმივი, ის იცვლება ცალკეული უბნებისა და სიღრმის მიხედვით (სურ. 2, 3).

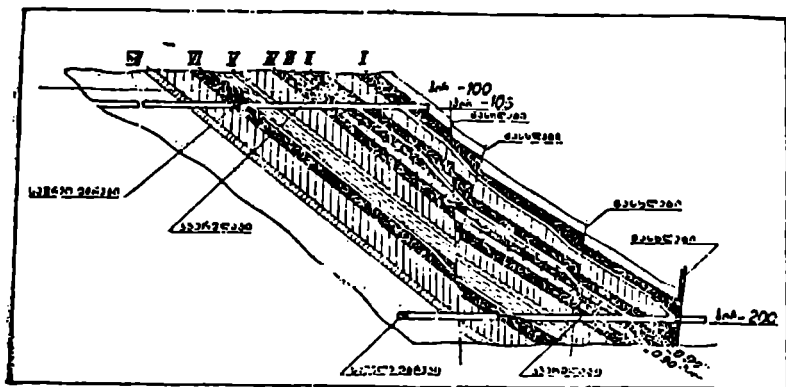


სურ. 4. ლენინის სახელობის შახტის ფენების ვერტიკალური კრილი.

დახრის კუთხე. ტყიბულის საბადოს ფენები ცნობილია დახრილი ფენების სახელით; მათი დახრის კუთხე არ არის მუდმივი, იცვლება უბნების მიხედვით 25—45°-ის ფარგლებში, საშუალოდ 36—38°-ია.

2. ვ. თ. კანიშვილი.

გაზის გამოყოფა. საბადოს ყველა ფენი ხასიათდება მფეთქავი გაზის—მეთანის გამოყოფით. გამოყოფილი მეთანის რაოდენობის მიხედვით ტყიბულის შახტები ზეკატეგორიას მიეკუთვნებიან. ერთ ტონა მოპოვებულ ნახშირზე დღე-ღამეში გამოიყოფა 17—24 მ³ მეთანი.



სურ. 5. სტალინის სახელობის შახტის ფენების ვერტიკალური კრილი.

თვითწვის უნარიანობა. ტყიბულის საბადოს ფენებს აქვს თვითწვის უნარი. რის შედეგადაც შახტებში, თუ არ იქნება დაცული სათანადო წესები, ჩნდება მიწისქვეშა ხანძრები. თვითანთებისუნარიტ განსაკუთრებით გამოირჩევა „0,90“ ფენი.

სიმაგრე. ამჟამად ტყიბულის ქვანახშირის საშუალო სიმაგრის მქონე ნახშირად თვლიან.

თ ა ვ ი ი

საქართველოს იმ კუთხის შესახებ, სადაც მდებარეობს უძველესი და მდიდარი ქვანახშირის საბადო, ვახუშტი „საქართველოს გეოგრაფიაში“ წერს:

„ამ ძვერულას, ამ ქვას ზეით, ერთვის ხევი ქვევრულა, სდის ოკრიბა—მუხურას შუა მთას და მოდის სამხრეთად. ამ ხევზე არს ბერ-ციხე კლდესა ზედა შენი მაგარი.

ამ ხევს ზეით, ძვერულასვე ეყრების ტყირბულის-ხევი გამოდის საღორის მთას და მოდის დასავლეთად. ხოლო კვალად ყვირულას ერთვის, ძვერის—წყლის შესართავს ზეით, ჩრდილოდამ, ჩოლაბურა“¹.

¹ ვახუშტი ბაგრატიონი, „საქართველოს გეოგრაფია“, გვ. 152 — 153.

„ხოლო ამ ვაკის აღმოჩენა-ჩრდილოდ არს ოკრიბა და არგვე-თის ჩრდილო-დასავლეთად, რომელი ისახელა თვისი ადგილობა-საგანვე, რამეთუ გარემოთა ადგილებთა თვსთანაგვე სრულიად მჩენა-რობს ოკრიბა, და ამისთვის ითქმოდა: „ოო, კრება ესე კეთილ-მშვე-ნიერ ადგილს არს!“¹.

1893 წელს, სამთო ინსტიტუტის ადიუნქტი ნ. კოცოვსკი, ხო-ლო უფრო გვიან, 1902 წელს, სამთო ინჟინერი ა. მარგოლიუჟაი ამ კუთხის სახელწოდებას „ოკრიბას“ — სიტყვა „ოკრუბები“-თ ხსნიდნენ, რაც, მათი გადმოცემით, თითქოსდა ადგილობრივი მცხოვრებლების ენაზე—„разбитая местность“-ს ან „пустое место“-ს ნიშნავდეს. რა თქმა უნდა, ამ საკითხში ცნობილი ქართველი გეოგ-რაფის ვახუშტი ბაგრატიონის ზევით მოყვანილი განმარტება გაცი-ლებით დამაჭერებელი და უდავოა.

საქართველოს ეს მხარე დღეს ცნობილია არა როგორც „კრება ესე კეთილ-მშვენიერ ადგილს არს“-ით, არამედ იმ „ტყიბულის ხევით“, რომლის წიაღშიაც მოთავსებულია ქვანახშირის დიდი და მდიდარი მარაგი.

ტყიბულს და მის ქვანახშირს დღეს კარგად იცნობენ საქართვე-ლოს და ამიერკავკასიის მშრომელები და ყველა დიდი საწარმოები, რომლებიც სისტემატურად რამდენიმე ათეულ წლების მანძილზე მარაგდებიან ამ „მრეწველობის პერიტ“, როგორც მას დიდმა ლენინმა ჭერ კიდევ 1920 წელს უწოდა.

87 წლის განმავლობაში ტყიბულის საბადო ქვანახშირის მოპო-ვების ერთადერთი ბაზა იყო საქართველოსა და ამიერკავკასიაში. შემდეგ წლებში, ხუთწლეულების მანძილზე განვითარებული სახალ-სო მეურნეობის ნახშირზე გაზრდილი მოთხოვნილების დასაკმა-ყოფილებლად, მწყობრში ჩადგანენ ტყვარჩელისა და ახალციხის ქვანახშირის საბადოებიც. მოპოვებული ნახშირის ყოველდღიური რაოდენობის მიხედვით ტყიბულს პირველი ადგილი ეკავა. საქარ-თველოში ყოველწლიურად მოპოვებული ნახშირის ნახევარზე მეტს 1950 წლამდე ტყიბულის შახტები იძლეოდა.

• • •

საქართველოს ქვანახშირის მრეწველობის ისტორია ტყიბულის საბადოთი იწყება, რომლის აღმოჩენა ორი თარიღით არის ცნობი-ლი: 1830 და 1845 წლები.

¹ იქვე, გვ. 164 — 165.

გასული საუკუნის ოცდაათიან წლებში ინჟინერ გ. კრიჟანოვსკის მიერ, უმთავრესად რკინის მადნის ძიების მიზნით, გამოკვლეული იყო ქუთაისის მაზრა და მასში შემავალი ოკრიბის მხარე. ამის შედეგად მის მიერ „Горный журнал“-ში 1830 წელს გამოქვეყნებულ იქნა სტატია: „სოფელ საწირის ქვანახშირი“. სტატიაში არ იყო აღნიშნული ქვანახშირის შემცველი ფენების ზუსტი გეოგრაფიული მდებარეობა, მაგრამ, რამდენადაც სოფ. საწირე ტყიბულიდან დაცილებულია დაახლოებით 5—7 კილომეტრით, უნდა ვიგულისხმეთ, რომ ავტორს მხედველობაში სწორედ ტყიბულის საბადო ჰქონდა.

აღნიშნულ სტატიაში მოცემულ ცნობას ქვანახშირის შესახებ არავითარი გამოხმაურება არ გამოუწვევია მაშინდელი მეფის რუსეთის სახელმწიფო ორგანოებში და ის დავიწყებას მიეცა.

მხოლოდ 1845 წელს, ე. ი. 15 წლის შემდეგ, მეფისნაცვალმა კავკასიაში—მ. ს. ვორონცოვმა დააეალა სამთო მოხელეს კულიშინს¹ ქუთაისსა და ნაქერალას მთას შორის მდებარე ტერიტორიის გეოლოგიური გამოკვლევა. კულიშინმა იმავე წელს გამოიკვლია აღნიშნული ტერიტორია და ვრცელი მოხსენება წარუდგინა ვორონცოვს, ქუთაისიდან ჩრდილო-აღმოსავლეთით 40 კილომეტრზე, ნაქერალას მთის ძირში, ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს აღმოჩენის შესახებ.

ვიდრე ტყიბულის საბადოს აღმოჩენის გამო გაცემულ განკარგულებებს გავეცნობოდეთ, რამდენიმე სიტყვით აღვნიშნოთ იმის შესახებ, თუ რას შეეძლო გამოეწვია ვორონცოვის მიერ კულიშინსათვის სახელდობრ აღნიშნული ტერიტორიის გეოლოგიური გამოკვლევის დავალება. ამ მხრივ საინტერესოა ნ. ნიკოლაძის წერილი.

გამოჩენილი ქართველი საზოგადო მოღვაწე ნ. ნიკოლაძე 1871 წელს გაზეთ „დროებას“ № 50-ში წერდა: „რადგან მე შემძლია შევავესო დღეს ეს ცნობები, ჩემს თავს ნებას ვაძლევ აგიწეროთ ტყიბულის საქმე თავიდან ბოლომდე, ე. ი. დღეის დღემდე.

¹ მ. ს. კულიშინი — სამთო მოხელე იყო, ლუგანსკელი ხელოსნის შვილი. მან, 1824 წელს, თოთხმეტი წლისამ დაამთავრა ლუგანსკის სამთო სკოლა. თავისუფალ დროს ის დაბეჯითებით ეწეოდა თვითგანვითარებას. სამთო სკოლის დამთავრებიდან რამდენიმე წლის შემდეგ ასრულებდა სამთო ინჟინრის მოვალეობას. მას ბევრი შრომა მიუძღვის სამხრეთ რუსეთის მინერალური სიმდიდრეებისა და, კერძოდ კი, ქვანახშირის საბადოების გამოვლენებაში. მეფის მთავრობამ არ დააფასა მ. ს. კულიშინის 25 წლის ბეჯითი და ერთგული შრომა. ავადმყოფობის გამო ის განთავისუფლებულ იქნა სამსახურიდან და დაენიშნა მინიმალური პენსია.

იქნება თქვენც გახსოვთ, ამ ათი თუთხმეტი წლის წინათ ცხოვრობდა ქუთაისში ერთი თერძი — საყვარელიძე, ფრანგი¹, გადმო-სახლებული ახალციხიდან. საიდან ჰქონდა ამ კაცს მადნეულის ცოდნა, არ ვიცი და ვერც გავიგე; ნამდვილი კი ისაა, რომ ეს კაცი ნიადაგ დადიოდა მთებში, ერთი უბრალო ჩაქუჩით, და აგროვებდა სხვადასხვა მადნეულებს. ამ დროს ქუთაისში ეს კაცი ყველას სულელად მიაჩნდა, თავის ხელობა (თერძობა) მიუტოვებია და მთა-მთა დაეტრეოდა, ამბობდნენ „სულელიაო“! მოქონდა ამ კაცს სხვადასხვანაირი „ქვები“, ზოგი — როგორც ახლა მითხრეს — ოქროსაგვით ბრწყინავდა, ზოგი ვერცხლივით, გვიჩვენებდა ხოლმე და გვეუბნებოდა: „ეს ვერცხლია, ეს სპილენძი, ეს ტყვია ან კალაო“...

„ამ საყვარელიძემ მოძებნა ქუთაისის მახრანში ალუბასტრი, რომელიც ძლიერ კარგი გამოდგა და რომელიც კიდევ გამოიყენეს ქუთაისში სახლების შენების დროს. მაგრამ ალუბასტრი გამოიყენა შამულის მეპატრონემ და მომძებნელს კი არა ერგო რა. შემდეგ ამავე საყვარელიძემ გამოძებნა ტყიბულის ქვანახშირი, ჩამოიტანა ეს ძვირფასი მადნეული ქუთაისს და მიართვა მაშინდელ ესპოზოს და მადნეულის ინჟინერს კომაროვს (თუ არ ვცდები). ამ პირებმა იმას დიდი საჩუქარი და მადლობის მოტანა აღუთქვეს და, რა საყვირველია, იმ წამსვე მთავრობას მოხსენება გაუგზავნეს, ამაღამ აღგილას ქვის ნახშირი აღმოვაჩინეთო.

მთავრობამ გაიგო თუ არა ტყიბულის ნახშირის აღმოჩენა, მაშინვე (1845 წ.) გამოგზავნა ინჟინრები და მიიღო თავის მფლობელობაში სანახშირე. რადგან ის ადგილები, სადაც აღმოჩნდა ნახშირი, ეკირათ თავადი აგიაშვილების და აზნაურ კანდელაკების ყმებს, ქასრაშვილებს, გამოგზავნილმა პირებმა ჩამოართვეს იმათ ეს ადგილი და დაპირდნენ, ფასი დანიშნეთ და ადგილს მაგიერ მთავრობა ფულს მოგცემსო“.

აქედან. ჩვენი აზრით, ნათელია, თუ რატომ დაავალა ევროპე-ელებმა სამთო მოხელე კულიშინს ოკრიბის გამოკვლევა და არა სხვა რაიონის, და როგორ მოახერხა კულიშინმა მეტად მოკლე დროში აღნიშნულ რაიონში ქვანახშირის საბადოს აღმოჩენა.

ევროპელებმა გაითვალისწინა რა ტყიბულის საბადოს მნიშვნელობა შავი ზღვის ფლოტის ქვანახშირით მოსამარაგებლად (სამხედრო გემებისათვის ქვანახშირი მაშინ ინგლისიდან შემოქონდათ), დაავალა იმავე კულიშინს მოეპოვებინა ტყიბულში 2000

¹ ე. ო. კათოლიკე. ვ. ვ.

ფუთი ნახშირი და გაეგზავნა გამოსაცდელად შავი ზღვის ერთ-ერთ გემზე ყულევში (რედუტ-კალეში). ამით მას უნდოდა დარწმუნებულყო, ნამდვილად გამოდგებოდა თუ არა ტყიბულის ნახშირი სამხედრო გემებისათვის, როგორც საწვავი მასალა.

კულიშინმა იმავე წელს (1845 წ.) ტყიბულში ქვანახშირის ფენებში ზედაპირიდან გაიყვანა შტოლნა¹ და ნაცვლად დავალებული 2000 ფუთისა, მოიპოვა 3000 ფუთი (49,1 ტონა) ნახშირი. აქედან მხოლოდ 1500 ფუთი ნახშირი იქნა გადაზიდული ყულევში, რომელიც მაშინ მთავარი ნავსადგური იყო შავი ზღვის საქართველოს სანაპიროზე და მდებარეობდა ფოთის ჩრდილოეთით 15 კილომეტრზე. ყულევში ნახშირი მიიღო სამხედრო გემმა „ბოეცმა“. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ უგზოობის გამო, ძირითად სიძნელეს ნახშირის გადაზიდვა წარმოადგენდა. ნახშირის გადაზიდვა ტყიბულიდან საპალნეებით და ურმებით წარმოებდა მარნამდე და აქედან კი ნაევით (რიონი—რუსის არხი—ცივი ხობი) გადაქონდათ ყულევამდე. ერთი ფუთი ნახშირის გადაზიდვის ხარჯები 25 კაპიკს შეადგენდა. რაც შეეხება ნახშირის მოპოვების საქმეს, ამ მხრივ სიძნელეს არ შეიძლებოდა შეხვედროდნენ, რადგან ადგილობრივ მოსახლეობას ამ დარგში, როგორც პროფესორ აბიხის წერილიდან² ვგებულობთ, საკმაო გამოცდილება და პრაქტიკა ქონდა.

„მე მეტისმეტად ვიყავი გაკვირვებული, — წერდაპროფ. აბიხი, — როდესაც მუხნარისწყლის ხევიდან ტყიან ფერდობზე ასვლისას, ფერდობზე, რომელიც მოქცეული იყო ტყიბულის ხეობისაკენ, დავინახე სამთოსამუშაოების მთელი სისტემა, რომელსაც ოდესღაც აწარმოებდნენ მთის სიგრძის მიმართულებით, მთის ზურგის ცოტა ქვევით. ამ სამუშაოებით, ბევრ ადგილზე მადლობის ქვედა ნაწილში, გახსნილი სანგრევეები და შახტები ქვანახშირის მასაშია გაყვანილი. ქვანახშირის აქისეთივე თვისებებისა, როგორც „ურგებზეა“³ და ის მიწის ზედაპირზე გამოდის“⁴. ამ შახტში, როგორც ავტორი გადმოგვცემს, ქვანახშირის ფენის სისქე 20 ფუტს შეადგენდა, ხოლო დახრის კუთხე კი 42 გრადუსს. იმავე ფერდობზე

¹ შტოლნა — ზედაპირიდან გაყვანილი სამთო ჰორიზონტალური გამონაშუშე ვარი. რომლითაც მომსახურებას უწყვენ მიწისქვეშა სამუშაოებს.

² Проф. Абиx, «Ткибульския копи каменного угля», газ. «Кавказ» № 11, 1847 г. 15/III.

³ კერსივი ყველგან ჩვენია. ვ. კ.

⁴ ფუტი — 0,304 მეტრისა.

ქანახვას კიდევ მეორე შახტი. აქ ქვანახშირის ფენის დახრის კუთხე 51 გრადუსი ყოფილა. დახრილი გამონამუშევარი, რომელიც ფენში იყო გაყვანილი ზედაპირიდან 3 მეტრის მანძილზე, ცარიელი ყოფილა, ხოლო დანარჩენი ნაწილი კი წყლით ამოვსებულა. იქვე იყო მესამე შახტიც, სადაც ფენის დახრის კუთხე, ავტორის განსაზღვრით, 51 გრადუსს უდრიდა. აღნიშნულ ადგილებზე ქვანახშირის, ქვიშაქვებისა და სხვა ქანების ნაყარებისაგან გორაკებიც იყო შექმნილი. „ეს სამუშაოები, — ამბობს პროფესორი აბიხი, — თავისი მოცულობით საკვირველებას წარმოადგენენ და უნდა მივაკუთვნოთ შორეულ ეპოქას“. ავტორის აზრით, ზემოაღნიშნული შახტები გაყვანილი იყო არა ქვანახშირის, არამედ თიხოვანი რკინის მოსაპოვებლად. რკინის გამოყენებას ამ მხარეში ერთ-ერთი მთავარი ადგილი ეკავა, რასაც ავტორი იმერეთში მოგზაურობის დროს ნახული მრავალი ფაქტით ადასტურებს. იმ დროს არ იცოდნენ ქვანახშირის გამოყენება. ქვანახშირის ფენში გაჰყავდათ სამთო გამონამუშევრები, იღებდნენ ქვანახშირის დიდ რაოდენობას და არც კი იცოდნენ, რომ ის იყო საუკეთესო საწვავი მასალა. ქვანახშირის აურაცხელ მასიდან არჩევდნენ სხვა მინერალს. როგორც ვხედავთ, სამთო სამუშაოების წარმოებას ადგილობრივი მცხოვრებლები დიდი ხნის წინათ იცნობდნენ. და ამ საქმიანობას მისდევდნენ უმთავრესად რკინისა და გიშერის მოპოვების მიზნით. იგივე დაადასტურეს სამთო ინჟინერმა ლ. ბაცევიჩმა და გეოლოგმა ს. სიმონოვიჩმა თავისი გამოკვლევით, რომელიც მათ მიერ ჩატარებულ იქნა 1872—1873 წლებში. ისინი წერდნენ, რომ სოფელ ძიროვანის (ტყიბულის მოსაზღვრე სოფელი) მცხოვრებნი, განსაკუთრებით საველე სამუშაოებისაგან თავისუფალ დროს, გულმოდგინედ აწარმოებდნენ გიშერის მოპოვებას, რისთვისაც გაჰყავდათ მიწისქვეშა გამონამუშევრები დახრილი ქაუტრის სახით ნახშირის ფენის დაქანების მიმართულებით.

თ ა შ ი I I I

ტყიბულის ქვანახშირის პირველი გამოცდა, გამოდგებოდა თუ არა ის გემებზე, და, საერთოდ, საწვავ მასალად, როგორც ზევით აღვნიშნეთ, ჩატარებულ იქნა 1845 წელს სამხედრო გემზე — „ბოეცზე“. გამოცდას ესწრებოდნენ: გენერალ-ადიუტანტი ბურბერგი, გემის კაპიტანი რიჩკოვი, მექანიკოსი გულა, სამთო მოხელე კულიშინი და ტიტულიარნი სოვეტნიკი ¹ კუზინი.

¹ რევოლუციამდელ რუსეთში მეცხრე კლასის სამოქალაქო ჩინი.

ტყიბულის ნახშირით მომარაგებული გემი ყულევიდან გავიდა ბომბორისაკენ. საათში გემი ტყიბულის ნახშირს ხარჯავდა 33 ფუთის რაოდენობით, იმავე გზაზე ინგლისის ნახშირი კი 34 ფუთი იყო საჭირო.

თბომაველ „ბოეცზე“ ტყიბულის ქვანახშირის გამოცდის შემდეგ, შვეი ზღვის სანაპირო ხაზის უფროსი თავის მოხსენებაში წერდა, რომ კავკასიის მეფისნაცვლის ჯანკარგულებით 28 სექტემბერს თბომაველ „ბოეცზე“ გამოცდილი ხყო ტყიბულის ქვანახშირი 1500 ფუთის რაოდენობით. გამოცდათ დადასტურდა, რომ ის უკეთესი იყო, ვიდრე ლუგანსკის ქვანახშირი. ტყიბულის ნახშირი იწვის სწრაფად, თეთრი ალით და იძლევა მაღალ ტემპერატურას. ლუმელის დანთებიდან საათნახევარში მან კარგად გაახურა ქვაბები. გემის ლუზიდან მოხსნის შემდეგ ორთქლი ინარჩუნებდა ტემპერატურას საჭირო რაოდენობით. გემის კაპიტნის მოხსენების თანახმად, ქვაბებში ორთქლის საჭირო რაოდენობის მისაღებად დახარჯულა 80 ფუთი და 10 გირვანქა ქვანახშირი, სვლის თვითვეულ საათში კი 33 ფუთი.

გარდა ამისა, ტყიბულის ქვანახშირი გამოუცდიათ ნიკოლაევსკის სახელოსნოებში. აქ გამოცდას ესწრებოდა კომისია სახელოსნოების მექანიკოსებისა და ინჟინრების შემადგენლობით. ნიკოლაევსკის სახელოსნოებში სამკედლო სამუშაოებისათვის ამ დროს იყენებდნენ ინგლისურ ქვანახშირს. ამიტომ კომისიამ საჭიროდ ჩასთვალა იმავე სამკედლო სამუშაოზე გამოეცადათ ტყიბულის ქვანახშირიც.

გამოცდის დროს გადაწყვეტილ იქნა გამოეკედათ თვრამეტქვემეზიანი სამხედრო გემის ორი რკინის სუპორტი. აქედან ერთის გამოკვდვა წარმოებდა ტყიბულის, ხოლო მეორესი კი ინგლისური ქვანახშირით.

სუპორტის ზედა ნაწილის გამოსაქედად ტყიბულის ნახშირით მიცემულა იყო ზოლებრივი რკინა სიგანით 3,5 დუიმი, სისიქით $\frac{3}{4}$ დუიმი, წონით 1 ფუთი და 24 გირვანქა.

დახარჯულ იქნა 30 გირვანქა რკინა, ხოლო ნახშირი კი — 5 ფუთი და 18 გირვანქა. მუშაობა სუპორტის გამოკვდვაზე გრძელდებოდა 7 საათისა და 35 წუთის განმავლობაში.

ინგლისური ნახშირით ისეთივე სუპორტის გამოსაქედად დაიხარჯა 30 გირვანქა რკინა, ხოლო ნახშირი კი—4 ფუთი და 2 გირვანქა. გამოკვდვა გრძელდებოდა 5 საათი და 4 წუთი.

ცდით გამოიჩვენა, რომ ერთი და იმავე ნაწილის დამზადებაზე ტყიბულის ნახშირი ერთი მესამედით მეტი დაიხარჯა, ვიდრე ინგლი-

სური, და ამიტომ გამოქვედვასაც მეტი დრო დასჭირდა. ამავე დროს კომისიამ აღნიშნა, რომ ტყიბულის ნახშირი წვის დროს გამოსცემს ნეტ ალს, არ თხოულობს წყლით დასველებას და წერილ ნატეხებად ღამტვრევას, რაც აუცილებელია ინგლისური ნახშირის გამოყენების დროს. ტყიბულის ნახშირი, კომისიის დასკვნით, რკინას კარგად აღნობს და არ ახდენს მის გადაწვას, რის გამოც მისი გამოყენება შეიძლება სამკედლო სამუშაოებისათვის; თავისი სხვა თვისებების გამო (დიდი ალის გამოცემა, მაღალი ტემპერატურა და სხვ.), მისი გამოყენება გემებზეც შეიძლება.

ამრიგად, ტყიბულის ნახშირმა პირველი გამოცდა ბრწყინვალედ ჩააბარა და მაღალი შეფასება მიიღო. ამის გამო, განზრახული იყო შავი ზღვის ფლოტის მომარაგება ეწარმოებინათ ტყიბულის ნახშირით და უარი ეთქვათ ნიუ-კესტლის (ინგლისის) ნახშირზე. ვორონ-ცოვმა დაავალა თავად კოჩუბეის შეედგინა საბადოს სისტემატური ექსპლოატაციის გეგმა, და მოლაპარაკებოდა მიწის ყიდვის შესახებ იმ მემამულეებს, რომელთა მამულებშიაც ქვანახშირის საბადო იყო მოქცეული. ადგილობრივმა მემამულეებმა — თავადებმა აგიაშვილებმა და აზნაურებმა კანდელაკებმა მამულის გაყიდვაზე უარი განაცხადეს. მაშინ კოჩუბეიმ დაიწყო მათთან მოლაპარაკება ქვანახშირის საბადოების ხელშეკრულებით, მთავრობისათვის იჯარით მიცემის შესახებ. მოლაპარაკების შედეგად 1846 წელს დადებულ იქნა ხელშეკრულება მთავრობასა და მემამულეებს შორის საბადოს იჯარით გაცემის შესახებ. ხელშეკრულება დადებულ იქნა 36 წლის ვადით და მთავრობა იღებდა ვალდებულებას მოპოვებულ თვითეულ ფუთ ნახშირზე მემამულეებისათვის მიეცა $\frac{3}{4}$ კაპიკი.

იმავე წლის ზაფხულში კოჩუბეიმ შეაქეთა გზა ტყიბულიდან ყვირილამდე და ამავე დროს ღია სამუშაოებით მოიპოვა 11000 ფუთი ნახშირი, რომელიც გადაზიდულ იქნა ყულევში. ნახშირის გადაზიდვა ისევ საპალნეებით და ურმებით წარმოებდა. ერთი ფუთი ნახშირის გადატანა 16 კაპიკი ჯდებოდა.

1846 წლის ოქტომბერში ტყიბულში მივლინებულ იქნა სამთო პორუჩიკი ანტიპოვი, რომელსაც დავალებული ქონდა მოეპოვებინა 1000 ფუთი ქვანახშირი. გადაეზიდა ის ქ. ქერჩში და გამოეცადა პუდლინგის ღუმელებში. გარდა ამისა, მასვე უნდა შეეკრიბა დაახლოებითი ცნობები საბადოს ჰიმდიდრის, მარაგის, დამუშავების ხერხებისა და მოპოვებული ნახშირის შავი ზღვის სანაპირომდე გადაზიდვის ხელსაყრელი საშუალებების შესახებ.

თავისი გამოკვლევის შედეგები ანტიპოვმა 1847 წელს «Горный журнал»-ში გამოაქვეყნა¹.

როგორც აღნიშნული სტატიიდან ჩანს, კავკასიაში მეფისნაცვალის მ. ს. ვორონცოვის შითითებით ტყიბულისათვის მიხაილოვსკი დაურქმევიათ, მაგრამ ამ სახელწოდებას, რომელიც, ცხადია, მეფის რუსეთის გარუსების პოლიტიკიდან გამომდინარეობდა, მოქალაქეობრივი უფლება ვერ მოუპოვებია და შემდეგი წლების დოკუმენტებში ის ყველგან თავისი ნამდვილი სახელით — ტყიბულთ იხსენიება.

ანტიპოვის სტატიაში მოცემულია საბადოს მარაგის მიახლოებითი ანგარიში, სადაც ავტორი ტყიბულის საბადოს მარაგს სამოცდაოთხი მილიარდ რუბლის მილიონი ფუთის რაოდენობით განსაზღვრავს. როგორც ეს, ასევე შემდეგ წლებში ჩატარებული გამოკვლევების შედეგად მიღებული ანგარიშები საბადოს მარაგის შესახებ, რა თქმა უნდა, სინამდვილეს არ შეეფერებოდა, რადგან მარაგის გამოსათვლელად აუცილებლად საჭირო საძიებო სამუშაოების ჩატარებაზე იმ დროს არავინ ფიქრობდა. იხილავს რა საბადოს დამუშავების საკითხს, ანტიპოვი გამოთქვამს აზრს, რომ საჭირო მუშახელის საკითხში საბადოს დამუშავების დროს დაბრკოლებას არ უნდა შეხვედროდნენ, რადგან ადგილობრივ მოსახლეობას ამ მხრივ საკმაო გამოცდილება აქვს, მხოლოდ იქვე დასძენს, რომ საჭირო იქნება რუსეთის სხვა რაიონებიდან გამოცდილი მუშახტეების განსაზღვრული რაოდენობით ჩამოყვანა. საბადოს გაწვითარების ერთ-ერთ მთავარ შემფერხებელ მიზეზად ავტორი უგზობობას ასახელებს; ამის შემდეგ ანტიპოვს მოცემული აქვს ნახშირის გადაზიდვის ღირებულება გზის შეკეთებამდე და გზის შეკეთების შემდეგ. როგორც ავტორი გადმოგვცემს, 1 ფუთი ნახშირის გადაზიდვა მდაროდან ქ. ქუთაისამდე ჯდება 8 კაპიკი; ქუთაისიდან მდ. ცხენისწყალამდე (ურბებით) — 5 კაპიკი; მდ. ცხენისწყალიდან ყულევამდე (მდინარე რონის გავლით — ნაევებით) — 3 კაპიკი, ე. ი. სულ 16 კაპიკი. კოჩუბების მიერ საურმე გზების შეკეთების შემდეგ კი — მდაროებიდან მდინარე ყვირილამდე — 8 კაპიკი, ხოლო ყვირილიდან რედუტ-კალემდე (ნაევებით) — 5 კაპიკი, ე. ი. სულ 13 კაპიკი. გადაზიდვის დიდი ხარჯების გამო ავტორი შემდეგ დასკვნამდე მიდის: აუცილებელია ცხენის ან ორთქლმავლების რკინიგზის გაყვანა.

¹ Антпов, «О Тхибульском каменном угле», «Горный журнал». 1847 г. т. II.

ანტიპოვი ნახშირის ხარისხის, მისი მარაგისა და სხვა კარგი მოწყობების გამო, ტყიბულის საბადოს ბრწყინვალე მომავალს უდავოდ სთვლიდა.

თ ა ვ ი

1847 წლის ზაფხულიდან ნახშირის მოპოვება უფრო მეტად გაფართოვდა. ეს წელი მიღებულია საბადოს ექსპლოატაციის დაწყების თარიღად.

ტყიბულის საბადოს ექსპლოატაციის თარიღის განსაზღვრა ერთგვარ სიძნელესთან არის დაკავშირებული. საქმე ისაა, რომ ნახშირის ხარისხის შემოწმება და მისი გამოცდის პერიოდი 14 წელზე მეტ დროს მოიცავს. მიუხედავად იმისა, რომ პირველივე გამოცდამ საეხებით დაადასტურა ტყიბულის ნახშირის ვარგისიანობა, მთელი რიგი თანამდებობის პირნი უმთავრესად პირადი შეხედულებებით ხელმძღვანელობდნენ, რის გამოც ცდების ჩატარება ბოლო არ უჩანდა და ის 1859 წლამდე გრძელდებოდა. ასე, მაგალითად 1850 წლამდე ტყიბულის ნახშირი რამდენიმეჯერ იყო გამოცდილი და კარგი შედეგები იქნა მიღებული. მიუხედავად ამისა, იმ დროის კავკასიის სამთო ნაწილის უფროსის ივანოვის მოთხოვნით, 1850 წ. ტყიბულის ნახშირი ისევ იქნა გაგზავნილი გამოსაცდელად შავი ზღვის გემებზე. ნახშირის მოპოვების დონე კი ამ წლებში თითქმის ერთი და იგივე იყო. ამის გამო ძნელი გასარკვევია, როდის დამთავრდა ცდების პერიოდი და როდის დაიწყო საბადოს ნამდვილი ექსპლოატაცია. პროფესორი ნ. კოცოვსკი საბადოს აღმოჩენისა და ექსპლოატაციის თარიღად 1845 წელს ასახელებს. ის არ გამოპყობს საბადოს აღმოჩენისა და ექსპლოატაციის თარიღებს ცალცალკე, სწორედ იმის გამო, რომ ნახშირის მოპოვების დონე პირველ წლებში თითქმის ერთი და იგივე იყო.

საბადოს ექსპლოატაციის თარიღად, ჩვენის აზრით, უფრო მზანშეწონილია მივიღოთ 1846 წელი. ამ წელს მთავრობასა და საბადოს მებატრონე მემამულეებს შორის დადებულ იქნა ხელშეკრულება, რომელიც ითვალისწინებდა საბადოს იჯარით გაცემას 36 წლის ვადით. ამავე წელს კოჩუბების მიერ შეკეთებულ იქნა გზები, რის შემდეგაც მოიპოვეს 11000 ფუთი ნახშირი. მთავრობასა და მემამულეებს შორის ხელშეკრულების საბოლოო გაფორმება და, ამის შემდეგ, წინა წელთან შედარებით სამჯერ მეტი ნახშირის მოპოვება, მეტი საფუძველია იმისათვის, რომ საბადოს ექსპლოატა-

ციის დაწყების წლად არა 1847 წელი, არამედ 1846 წელი მივი-
ლოთ.

საბადოს დამუშავებას 1847 წელს ხელმძღვანელობდა სამთო
ინჟინერი ციოლოკესკი, ხოლო ნახშირის ყულევამდე გადაზიდვის
ხელმძღვანელობა დაეაღებულა ჰქონდა ქუთაისის გუბერნატორს.

როგორც პროფესორ აბიძის სტატიიდან ჩანს, ნახშირის მოპო-
ვება პირველად ურგების მთის ძირში წარმოებდა ღია სამუშაო-
ებით. აქ ქვანახშირის ფენები გამოდიოდნენ მიწის ზედაპირზე და
ადვილად შეიძლებოდა, მკორე მოცულობის მიწის სამუშაოების
შესრულების შედეგად. ნახშირის ფენების დამუშავება. 1847 წელს
მოპოვებულ იქნა 23000 ფუთი ქვანახშირი, აქედან 21000 ფუთი
გადაზიდულ იქნა ყულევში. გადაზიდვის ხარჯი 1 ფუთზე 21 კაპი-
კი იყო.

ყულევში, ნაწილი ნახშირისა — 3000 ფუთის რაოდენობით,
მრილო გემმა „ბესარაბიამ“. როგორც ამ გემის კაპიტნის მოხსენე-
ბითი ბარათიდან ვგებულობთ, გემი 1 საათში ხარჯავდა 85 ფუთ
ნახშირს, რასაც ხსნის იმით, რომ მრღებულ ნახშირში დიდი რაოდე-
ნობით იყო წვრილი ნატეხები, რაც დიდ მანძილზე ურმებით გად-
მოზიდვისა და მოპოვების არასწორი საშუალებების შედეგი იყო.
როგორც ჩანს, ნახშირის დიდი რაოდენობა (წვრილი ნატეხები) წვა-
ში მონაწილეობას არ იღებდნენ შეუფერებელი საცეცხლურების
გამო, რაც, რა თქმა უნდა, ძალიან გაზრდიდა ნახშირის ხარჯს.
მოხსენებით ბარათში აღნიშნულია, რომ ნახშირი კარგი ხა-
რისხისაა.

ნახშირის მოპოვების სამუშაოები, როგორც აღნიშნეთ. მიწის
ზედაპირზე წარმოებდა. იმავე წლის შემოდგომაზე მუშებრსათვის
ზინების უქონლობის გამო მუშაობა შეწყვეტილ იქნა.

ნახშირის გადაზიდვის ღირებულება იმდენად დიდი იყო (16—21
კაპ. ფუთზე), რომ ინგლისის ნახშირი უფრო იაფი უქრდებოდა გე-
მებს, ვიდრე ტყიბულის, ამიტომ არ შეიძლებოდა ამ საკითხისათვის
არ მიექციათ ყურადღება. ამის გამო, იმავე წელს დაავალეს ინჟი-
ნერს. კაპიტან კახანოვს გზის საკითხის შესწავლა. ინჟინერმა კახანოვ-
მა შეადგინა ქუთაისისა და ტყიბულს შორის ცხენის რკინიგზის გაყ-
ვანის ღირებულების მიახლოებითი ანგარიში. მისი ანგარიშით საჭი-
რო იყო 50 კილომეტრი რკინიგზის გაყვანა, რომლის ღირებულება
500200 მანეთი დაჭრებოდა. როგორც შემდეგი დროის ცნობებიდან
ვგებულობთ, ცხენის რკინიგზის საკითხი „მიახლოებით ანგარიშს“

ვერ გასცილდა და იგი არ განხორციელებულა. ამრიგად, ნახშირის ტრანსპორტირების საკითხი ისევ გადაუწყვეტელი რჩებოდა.

1848 წლიდან საბადოს დამუშავებას ხელმძღვანელობდა სამთო ინჟინერი კომაროვი, რომელმაც წლის განმავლობაში მოიპოვა 40000 ფუთი ნახშირი. აქედან ყულევში გადაზიდულ იქნა მხოლოდ 3000 ფუთი (გადაზიდვის ხარჯი 1 ფუთზე 17 კაპიკს შეადგენდა). კომაროვის ხელმძღვანელობით 1849 წელს მოპოვებულ იქნა კიდევ 36000 ფუთი (590,1 ტონა) ნახშირი, ხოლო ყულევში გადაზიდულ იქნა 26000 ფუთი. ამ წელს ტყიბულის ნახშირის გამოცდა გემ „ენიკელეზე“ ჩატარდა, რისთვისაც გემის მიერ მიღებულ იქნა 2000 ფუთი ნახშირი. გამოცდამ ისევ კარგი შედეგები გამოიღო, თუმცა მისი ხარჯი, ინგლისის ნახშირთან შედარებით, მეტი გამოვიდა, რაც იმით ახსნეს, რომ გემის საწვავ მასალად გათვალისწინებული იყო ანტრაციტი და არა უბრალო ნახშირი (ამის გამო, თავისთავად ცხადია, შედეგიც ისეთივე უნდა ყოფილიყო, როგორც მიიღეს). კომისიამ ტყიბულის ნახშირს ამ შემთხვევაშიაც კარგი შეფასება მისცა.

ტყიბულის ნახშირის ხარისხის რამდენიმეჯერ შეწონებისა და კარგი შეფასების მიღების შემდეგ, 1849 წელს, სამთო ნაწილის მმართველის პოდპოლკოვნიკ ივანიცკის თხოვნის საფუძველზე, ტყიბულის ქვანახშირის საბადო სამთო ნაწილის განკარგულებაში გადავიდა.

1850 წლის დასაწყისში ივანიცკიმ წინადადება მისცა ინჟინერ კომაროვს, რომელიც საბადოს დამუშავებას ხელმძღვანელობდა, შეეწყვიტა ნახშირის მოპოვება, რადგან, მისი განცხადებით, მოპოვებული ნახშირის მარაგი დიდი იყო, როგორც ადგილზე — ტყიბულში, ისე ყულევშიც.

ივანიცკიმ კვლავ საჭიროდ ჩათვალა ნახშირის გამოცდის ჩატარება, რის გამოც განკარგულება გასცა — ინჟინერ კომაროვს 1849 წელს მოპოვებული ნახშირის მარაგიდან ნაწილი, პირადი პასუხისმგებლობით, გადაეზიდა ყულევში და ჩაებარებინა ის ერთ-ერთი გემისათვის. გამოსაცდელად. 1800 ფუთი ნახშირი ჩაებარეს გემ „ტამანს“. ნახშირის გამოცდა ჩატარდა კომისიის თანდასწრებით, რომელშიც შედიოდნენ: კორპუსის შტურმან-პროპორშიკი ბასოვი, ლეიტენანტი სვეშნიკოვი, კაპიტან-ლეიტენანტი სტაროვსკი და სამთო ინჟინერი ლეტუნოვსკი. კომისიამ ტყიბულის ნახშირს ისევ კარგი შეფასება მისცა, მაგრამ ინჟინერმა ლეტუნოვსკიმ განაცხადა: ნიუხედავად იმისა, რომ ნახშირი ძალიან კარგი ხარისხისაა და აუცილებლად გამოსაყენებელია გემებისათვის, მისი მიღება გემებზე.

როგორც ყუღევში, ისე ფოთში მეტად მოუხერხებელია, ნავსადგურების მოუწყობლობის გამო.

ნახშირისათვის კარგი შეფასების მიცემის მიუხედავად, სამუშაოები მის მოსაპოვებლად მაინც არ განახლებულა. ამ პერიოდში ტყიბულში სულ მოპოვებული იყო 115000 ფუთი ქვანახშირი. აქედან 70000 ფუთი გადაზიდულ იქნა ფოთში. თუ რა ბედი ეწვია დარჩენილ 45000 ფუთ ნახშირს, ცნობა არ მოიპოვება. ამრიგად, 1850 წლიდან 1859 წლამდე ტყიბულის საბადოს დამუშავება მივიწყებას მიეცა, რაც შემდეგით ახსნება: 1) ცნობილია, რომ მაშინ შავი ზღვის ფლოტში ორთქლით მავალი გემების რიცხვი მეტად მცირე იყო და ისინი კი ინგლისის ნახშირით მარაგდებოდნენ; 2) ყუღევისა და ფოთის ნავსადგურები მეტად მიუდგომელი იყვნენ; ნახშირის დატვირთვა გემზე ხელით წარმოებდა, რაც დიდ დროსა და მუშახელს მოითხოვდა; 3) 1853—1856 წლების აღმოსავლეთის ომის გამო მთავრობას უფლება არ ჰქონდა შავ ზღვაზე სამხედრო გემები ჰქონოდა, ე. ი. ამ წლებში ტყიბულის ნახშირს მისი პატარა, მაგრამ მაინც ერთადერთი მომხმარებელიც კი ხელიდან გამოეცალა; 4) ნახშირის გადაზიდვის ხარჯები ტყიბულიდან ყუღევამდე უზოზობის გამო იმდენად დიდი იყო, რომ მას ადვილად უწევდა კონკურენციას ინგლისიდან შემოტანილი ნახშირიც კი.

ამრიგად, ცხრა წლის განმავლობაში ტყიბულის ქვანახშირის მალაროში მუშაობა არ განახლებულა.

1859 წელს ფოთი—თბილისის რკინიგზის გაყვანის საკითხის აღძვრასთან დაკავშირებით, ისევ წარმოიშვა საჭიროება ქვანახშირის მოპოვებისა. ამის გამო კავკასიაში სამთო ნაწილის მმართველმა დაავალა სამთო ინჟინერ კარპინსკის გამოეყვლია საბადოს მარაგი, გამოეღო 2000 ფუთი ნახშირი, აქედან 1500 ფუთი გაეგზავნა ფოთში გამოსაცდელად ერთ-ერთ გემზე, ხოლო დარჩენილი 500 ფუთი გამოეცადა — კოქსის მიღების მიზნით.

ინჟინერმა კარპინსკიმ აღნიშნული რაოდენობის ნახშირის მოსაპოვებლად გადაწყვიტა მიწისქვეშა გამონამუშევრების გაყვანა, რაც შესაძლებელს გახდიდა საცდელ ნახშირში ყველა ფენის მონაწილეობას. ამ მიზნით მისი ხელმძღვანელობით გაყვანილ იქნა შტოლნა, ხოლო ამ უკანასკნელიდან კი კვერშლაგები¹ და ამრიგად

¹ კვერშლაგი — ჰორიზონტალური სამთო გამონამუშევარი, რომელსაც უშუალო გამოსავალი ზედაპირზე არა აქვს და გაყვანილია ფუჭ ქანში ფენების გავრცელების ჭვარდიდან.

მოპოვა 11500 ფუთი (188.5 ტონა) ნახშირი. აქედან 1500 ფუთი ნახშირი გაგზავნილ იქნა გამოსაცდელად ფოთში. აქ ნახშირი მიიღო გემმა „გოლუბჩიკმა“. კომისიამ, რომელშიაც თვით ინჟინერი კარპინსკიც შედიოდა, ტყიბულის ნახშირს არაღმაკმაყოფილებელი შეფასება მასცა, ის შედარებით (25%) ჩამოუვარდებოდა ნიუ-კესტლის ნახშირს. თუმცა ამასთანავე დასძინდნენ, რომ მისი გამოყენება გემებზე მაინც შეიძლებოდა.

კარპინსკის მიერ ჩატარებული გამოცდის შესახებ კოცოვსკი წერდა, რომ ტყიბულის ნახშირის ხარისხის შემოწმების დროს კარპინსკიმ არასწორი მეთოდი გამოიყენა. მის მიერ გამოსაცდელად გაგზავნილ ნახშირში შერეული იყო ფუქი ქანის ყველა ის ჩანართი, რომლებიც გვხვდება როგორც თვით ფენებში, ისე მათ შორისაც. ასეთი ნახშირის თბოუნარიანობა, რა თქმა უნდა, დაბალი უნდა ყოფილიყო, პირველად ჩატარებულ ცდებთან შედარებით, რომელთა ჩატარებისას, როგორც ზაერთოდ მიღებულია, ნახშირისაგან მოცილებული იყო ფუქი ქანის მინარევები. და შემდეგ იქნა გაგზავნილი გამოსაცდელად. აქვე კოცოვსკის მოჰყავს როგორც მის მიერ გაკეთებული, ისე სხვადასხვა დროს აღებული ტყიბულის ნახშირის ანალიზის შედეგები, ადარებს მას ურალისა და ქვემო-სკოვის აუზების ქვანახშირს და ასკვნის, რომ ტყიბულის ნახშირი არაფრით არ ჩამოუვარდება აღნიშნული აუზების ქვანახშირს.

თითხმეტი წლის განმავლობაში ტყიბულის ნახშირი რამდენიმეჯერ იქნა გამოცდილი შავი ზღვის ფლოტის გემებზე. ცდები ყოველთვის სხვადასხვა შედეგს იძლეოდა, თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ მას ცუდი შეფასება არც ერთხელ არ მიუღია. აღნიშნული მდგომარეობა (ცდის შედეგების სხვადასხვაობა) შემდეგით აიხსნება: როგორც ცნობილია, მოპოვებული ნახშირის ხარისხი დიდად არის დამოკიდებული საბადოს დამუშავების მეთოდზე და ნახშირის მოპოვების ხერხებზე. ამას განსაკუთრებით დიდა მნიშვნელობა აქვს ტყიბულის საბადოს პირობებში, სადაც მუშაფენი, „სქელი ფენის“ სახელწოდებით ცნობილი, შედგება ნახშირის, ნახშიროვანი ფიქლების, ლიბტობიოლიტების და ფუქი ქანის შრეებისაგან. იმის მიხედვით, თუ როგორ იქნება გამოღებული აღნიშნული შრეები, ცალ-ცალკე თუ ერთდროულად, მოპოვებული ნახშირის ხარისხიც, რა თქმა უნდა, სხვადასხვა იქნება, გარდა ამისა, ზოგჯერ გამოსაცდელად გაგზავნილ ნახშირში განსაზღვრული (და სხვადასხვა) რაოდენობით მონაწილეობას იღებდა ზედაპირთან ახლოს მდებარე გამოფიტული ნახშირებიც, რაც უარყოფით გავლენას ახდენდა ნახ-

შირის ხარისხზე. სწორედ ამით აიხსნებოდა ის დაუსრულებელი „ცდები“ და „გამოცდები“, რომლებიც ტყიბულის ნახშირმა „გადაიტანა“. ნახშირის ხარისხის დასადგენად, როგორც ცნობილია, არსებობს უფრო ზუსტი და ადვილი საშუალებები — ლაბორატორიული ანალიზები, რომლებიც ამ დროს ტყიბულის ნახშირისათვის არ ყოფილა გამოყენებული. ლაბორატორიული ანალიზებით კი გაცილებით ადვილად და დროულად შეიძლებოდა ნახშირის ხარისხზე საბოლოო პასუხის გაცემა და ცდების პერიოდშიც მალე დამთავრდებოდა, რომელიც საბადოს ექსპლოატაციის პარალელურად იწარმოებდა.

რაც შეეხება კოქსის მიღების საკითხს, ამისათვის კარბინსკიმ გამოიყენა 500 ფუთი ნახშირი, რომლისგანაც მიიღო 240 ფუთი კოქსი. მიღებული კოქსის ხარისხის შესახებ ცნობები არ არის.

საბადოს აღმოჩენიდან, პირველად 1860 წელს მიღწეულ იქნა ნახშირის მოპოვება 150000 ფუთის (2460 ტონა) რაოდენობით. ნახშირის მოპოვების მნიშვნელოვნად გაზრდა გამოწვეული იყო მომხმარებელთა ზრდით. იმ დროს ტყიბულის ნახშირს იყენებდნენ შავი ზღვის სამხედრო და კომერციულ გემებზე და შენობების გასათბობად ქუთაისსა და თბილისში.

თ ა ვ ი V

1867—1868 წლებში ტყიბულის საბადოთი დაინტერესებულა ერთი ფრანგი, გვარად მინიე, რომელსაც გადაწყვეტილი ჰქონია შეეცდინა მემამულეებისაგან ის ადგილები, სადაც ნახშირის ფენები იყო განლაგებული. ის მოელაპარაკა მემამულეებს და თავის მხრივ მოსთხოვა მათ, რომ ნასყიდობის დამტკიცების დროს აღნიშნული ადგილები გათავისუფლებული ყოფილიყო ყოველგვარი დავისაგან როგორც მთავრობის მხრივ (რომელსაც ადებული ჰქონდა ის ადგილები იჯარით 36 წლის განმავლობაში, დაწყებული 1846 წლიდან), ისე ცალკეული პირებისაგან — მასზე მცხოვრები გლეხებისაგან და სხვ. ამ პირობების დაცვით, მინიე გადაუხდიდა მეპატრონეებს 80000 მანეთს; მაგრამ აღნიშნული მოთხოვნილებების განხორციელება მაშინ შეუძლებელი აღმოჩნდა და საბადოს გაყიდვა არ მოხერხდა.

რადგან მინიემ ვერ შესძლო მემამულეებთან შეთანხმების მიღწევა და საბადოს ყიდვა, ქუთაისში იმ დროს მცხოვრებმა ერთმა ინჟინერმა ტყიბულის შესახებ დაწერილებით აცნობა რუსეთის ცნობილ მრეწველს — ნოვოსელსკის, რომელიც, როგორც ქვევით დავი-

ნახავთ, სპეციალურად ჩამოვიდა საქართველოში საბადოს საყიდ-
ლად.

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ საბადოს აღმოჩენა, დამუშავე-
ბა და ის სამუშაოები, რომლებიც მაშინ წარმოებდა, არავითარ გა-
მონხმავრებას არ იწვევდა ფართო საზოგადოების მხრივ.

ქართული პრესა ტყიბულის საბადოს აღმოჩენა-დამუშავების
საქმეს პირველად მხოლოდ 1871 წელს გამოეხმაურა. ამ წელს გა-
ზეთ „დროებას“ № 50-ში გამოქვეყნდა ცნობილი ქართველი საზოგა-
დო მოღვაწის ნ. ნიკოლაძის წერილი სათაურით: „ქუთაისის ამბე-
ბი“, სადაც შემდეგს ვკითხულობთ: „ქუთაისის უეზდში, ნაქერალის
მთის ძირში ტყიბულას, ორმოცდახუთში გამოჩენილა ქვის ნახშირი
ჩინებული ღირსების“... „იმ მთას, რომელშიაც ეს ნახშირი იპოვება
ურგების გორას უძახოდნენ“... შემდეგ ავტორი წერს: „ამ სამი წლის
წინ მოსულა აქ ნოვოსელსკი, რომელიც რუსეთში ცნობილია მრავ-
ალი კომპანიების გაწყობით და დანგრევით და მორიგებია მარტო
კანდელაკებს და აგიაშვილებს, იმ პირობით, რომ 19 ივნისს 1871
წელს დამიტკიცეთ ნასყიდობის წერილი და მიიღეთ ოთხმოცი ათა-
სი მანეთიო“.

მაშინ, როდესაც კოჩუბეიმ, ვორონცოვის დავალებით, ხელშე-
კრულება დასდო მემამულეებთან — აგიაშვილებთან და კანდელა-
კებთან, ნახშირიანი ადგილების იჯარით აღების შესახებ, — იმ ად-
გილებში მცხოვრებმა გლეხებმა საჩივარი აღძრეს მებატონეების
წინააღმდეგ. დიდი დავის შედეგად, გლეხებმა ნაწილობრივ დაკმა-
ყოფილებას მხოლოდ 1848 წელს მიაღწიეს.

1869 წლის ბოლოს ქუთაისში, ტყიბულის საბადოს ყიდვის მიზ-
ნით ჩამოსულმა ნოვოსელსკიმ დაიწყო მოლაპარაკება ადგილობრივ
მემამულეებთან (აგიაშვილები, კანდელაკები, ეკატერინე გამრეკელი-
ძისა). მოლაპარაკება დამთავრდა შემდეგი პირობის დადებით: რო-
გორც კი მიიღებდა ნოვოსელსკი ნასყიდობის დოკუმენტს მემამუ-
ლეებისაგან, გადაუხდიდა ამ უკანასკნელთ 80000 მანეთს; ხოლო
წინასწარ, ნასყიდობის გაფორმებამდე მისცემდა 12000 მანეთს. გარ-
და ამისა, დაიდო ასეთი პირობა, თუკი მთავრობა, რომელსაც ად-
გილები იჯარით ჰქონდა აღებული, დავას დაიწყებდა, ამასთან დაკავ-
შირებულ ხარჯებს ნოვოსელსკი ანაზღაურებდა. ამავე დროს იგი
ავალდებულებდა მემამულეებს ნასყიდობის დამტკიცების გაფორმე-
ბა დაემთავრებინათ 1871 წლის 19 ივნისისათვის. მეორე მხრივ, თუ
მემამულეები უარს იტყოდნენ აღნიშნულ პირობაზე და დაარღვევ-
დნენ მას, ისინი ვალდებული იყვნენ დაებრუნებინათ ნოვოსელსკი-

საოცის წინასწარ მიცემული 12000 მანეთი და გადაეხადათ ჯარიმა 40000 მანეთის რაოდენობით. ამრიგად, მემამულეებმა მიიღეს 12000 მანეთი და ნოვოსელსკი დაბრუნდა რუსეთში.

ამ მეთანხმების გამო, იმავე გაზეთის¹ ფურცლებზე ვკითხულობთ უ. ჩქორტუას წერილს, რომელსაც ავტორი იწერება ოდესიდან და უბრუნებს მემამულეებს კარგად დაფიქრდნენ; ასეთი ძვირფასი საბუნების გაყიდვა, სადაც გარდა ქვანახშირისა, კიდევ მრავლად მოიპოვება რკინისა და სპილენძის მადნებიც, ასე იათად — 80000 მანეთად არ შეიძლება.

ამის გამო ნ. ნიკოლაძე (ნ. სკანდელის ფსევდონიმით) წერილში — სათაურით „კიდევ ტყიბულას თაობაზე“ — გაზეთ „დროებაში“² წერდა, რომ ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს შესახებ წერილები იყო მოთავსებული „Горный журнал“-ის გარდა, გერმანულ ეურნალშიაც, სადაც წერენ, რომ ტყიბულის ნახშირის გამოცდა 1845 წელს უწარმოებიათ ყულევში გემ „ბოეცზე“, აგრეთვე ქერჩის რკინის ქარხნებში და კარგი შედეგები მიუღიათ. ნ. ნიკოლაძე სინანულს გამოთქვამდა, რომ საქართველოში ჯერ კიდევ ვერ აფასებენ ისეთ სიმდიდრეს, როგორც ტყიბულის ქვანახშირის საბადოა, რომლის შესახებ საზღვარგარეთაც კი გაუგიათ.

შემდეგი ცნობებიდან ჩანს, რომ ნასყიდობის გაფორმება-დამტკიცების საქმე მეტად გართულდებულა, რადგან იმ ადგილებში მცხოვრებმა გლეხებმა ქასარაშვილებმა ისევ აღძრეს საჩივარი. გლეხებს თავის ვეჭილად ნ. ნიკოლაძე აუბრუნებდა. ნ. ნიკოლაძემ სასამართლოში საქმე ქასარაშვილების სასარგებლოდ წაიყვანა, რამაც მემამულეებს ნასყიდობის დამტკიცების უფლება მოუხსო. მემამულეები გამოუვალ მდგომარეობაში ჩაეარდნენ, რადგან, თანახმად პირობისა, ისინი ვალდებულნი იყვნენ, გარდა 12000 მანეთისა, ნოვოსელსკისათვის კიდევ ჯარიმის ფულიც გადაეხადათ. ამ მდგომარეობამ აიძულა ისინი დათანხმებულიყვნენ ნ. ნიკოლაძის წინადადებაზე: მიეყრდათ მათა უფლება ტყიბულის ნახშირთან ადგილებზე ნ. ნიკოლაძისათვის იმ პირობით, რომ იგი იყისრებდა ვალდებულებას დაეკმაყოფილებინა როგორც გლეხები — ქასარაშვილები, ისე ნოვოსელსკი, იმ შემთხვევაში, თუკი სასამართლო დაადგენდა 40000 მანეთის ჯარიმის გადახდას ნოვოსელსკის სასარგებლოდ.

გამოჩენილი საზოგადო მოღვაწე ნ. ნიკოლაძე დინტერესებული იყო, რომ საქართველოს ბუნებრივი სიმდიდრეების მეპატრო-

¹ გაზეთი „დროება“, № 35, 1871 წ.

² გაზეთი „დროება“, № 37, 1871 წ.

ნედ ჩვენში უცხოელები არ გამზდარიყვნენ და უნდოდა ქართველებს შეექმნათ საზოგადოება, რომელიც დაამუშავებდა ტყიბულის საბადოს. ამ მიზნით ის მოლაპარაკებას აწარმოებდა მაშინდელ მრეწველებთან, მაგრამ ეს უკანასკნელნი იმდენად სუსტი იყვნენ — საბრუნავი თანხის მხარე, მეფის რუსეთის აუტანელი კოლონიალური პოლიტიკის გამო, რომ საჭირო თანხის შეგროვება მეტად ძნელი იყო. ამის გამო, იმავე გაზეთის ფურცლებზე გამოჩენილი საზოგადო მოღვაწე ნ. ნიკოლაძე გულისწყრომით წერდა: „ნუგეშად მხოლოდ ის მაქვს, რომ თუ ნახევარი არა, მეოთხედი აქციებისა ჩვენში დარჩება, ზოგი მამულის ფასად და ზოგი იმ უფლების ძალით, რომელიც მე მაქვს, როგორც ერთ-ერთ დამაარსებლთაგანს გაეპაპლო სადაც მსურს მეოთხედი აქციები“¹.

დანიშნულ ვადაზე (19 ივნისი, 1871 წელი) ნოვოსელსკიმ საქართველოში გამოგზავნა თავისი ვეჟილი პოლტარაკი, რომელსაც დავალებული ჰქონდა დაემთავრებინა ნასყიდობის დამტკიცების გაფორმება და მიეღო ის. მაგრამ ზემოაღნიშნულის გამო, ნასყიდობის დამტკიცება არ შესდგა და 30 ოქტომბერს მან საჩივარი აღძრა სასამართლოში ჯარიმისა და წინასწარ მიცემული ფულის გადახდის შესახებ. ქუთაისის ოლქის სასამართლომ 1872 წლის იანვარში დაეა ნოვოსელსკის სასარგებლოდ გადაწყვიტა და მემამულეებს მიუხაჯა გადაეხადათ ჯარიმა 40000 მანეთის რაოდენობით და დაებრუნებინათ წინასწარ აღებული 12000 მანეთი ნოვოსელსკისათვის. ნ. ნიკოლაძე, რომელიც სასამართლოში მემამულეების ვეჟილად გამოვიდა, ძირითადად იმ მოტივით ხელმძღვანელობდა, რომ გამყიდველებს ნასყიდობის დამტკიცება არ შეეძლოთ, თუ ნოვოსელსკი მას ხელს არ მოაწერდა. ნ. ნიკოლაძემ მოინდომა ნოვოსელსკის მოქმედების დეტალური აღწერა, მაგრამ სასამართლომ ამის ნება არ მისცა. ქუთაისის ოლქის სასამართლოს განაჩენი ნ. ნიკოლაძემ გაასაჩივრა და საქმის განხილვა გადაიტანა თბილისის სასამართლო პალატაში, რომელმაც 1873 წლის 18 იანვარს განიხილა საქმე და გამოიტანა დადგენილება, რომლის ძალითაც ტყიბულის საბადოს მეპატრონე მემამულეებს უნდა დაებრუნებინათ ნოვოსელსკისათვის 12000 მანეთი, ხოლო ჯარიმის გადახდა სასამართლომ უკანონოდ ჩასთვალა, რადგან ბრალი პირობის შეუსრულებლობაში თვით ნოვოსელსკისაც მიუძღოდა.

როგორც შემდეგი მასალებიდან ჩანს, და განსაკუთრებით კი საბადოს დამუშავების ისტორიიდან ირკვევა, მიუხედავად იმ მარ-

¹ გაზეთი „დროება“, № 50, 1871 წ.

ცხისა, რომელიც ნოვოსელსკიმ განიცადა ნ. ნიკოლაძესთან დავაში. მას მაინც მოუხერხებია მამულის ნაწილის შექმნა (უნდა ვიფიქროთ, რომ მემამულეებს 12000 მანეთის დაბრუნება გაუქირდათ და, ნაცვლად ფულისა, ისევ მამულის მიცემა ამჯობინეს), რომელიც შემდეგში ცნობილი იყო ნოვოსელსკის სახელით.

დავა ნ. ნიკოლაძესა და ნოვოსელსკის შორის, როგორც ირკვევა, შემდეგ წლებშიც გრძელდებოდა, რაც დასტურდება გაზეთ „დროებას“ № 444-ის ცნობით, სადაც ვკითხულობთ, რომ ნ. ნიკოლაძესა და ნოვოსელსკის შორის დავა პარიზში გადაუწყვეტიათ. გაზეთი აღნიშნავს, რომ ეს დავა ძალიან უშლიდა ხელს საბადოს დამუშავების საქმეს. ამ გაზეთიდანვე ვგებულობთ, რომ ნ. ნიკოლაძის მიერ შემდგარ კომპანიას გადაუწყვეტია 200000 მანეთად: შეეძინა ტყიბულის ის მამულები, რომელიც ნოვოსელსკის ეკუთვნოდა.

დაუსრულებელი დავა, რომელიც რამდენიმე წლის განმავლობაში გრძელდებოდა, შედეგი იყო მიწაზე და მის წიაღში მოთავსებულ მადნეულზე კერძო საკუთრების უფლებისა, რაც, რა თქმა უნდა, ხელს უშლიდა საბადოს განვითარების საქმეს. ამის გამო, იგივე გაზეთი¹ წერდა: „როგორც შევიტყვეთ ამ უკანასკნელ დროს ჩვენს რკინიგზაზე ხშირად ინგლისიდან მოტანილს (ნიუ-კესტლია) ნახშირს ხმარობენ თურმე.

ჩვენში, სადაც ტყიბულია, ინგლისიდან მოაქვთ ქვანახშირი. აფსუსს, მე და ჩემა ღმერთმა, როგორ არ ვთქვათ; რომ ბუნებას: ჩვენთვის სიმდიდრე მოუცია და ჩვენ მოხმარების შნო არ გვაქვს. ამ ტყიბულის ქვანახშირის მადნის საქმე მაინც უკუღმართად წავიდა.“

მიუხედავად იმისა, რომ მოთხოვნილება ნახშირზე თანდათანობით იზრდებოდა და ეს განსაკუთრებით შესამჩნევი იყო 1872 წლიდან (როდესაც დამთავრდა თბილისი—ფოთის რკინიგზის მშენებლობა), ნახშირის მოპოვება მაინც ჩამორჩებოდა. მაგალითად, ნახშირი 1860 წელს უფრო მეტი რაოდენობით იყო მოპოვებული, ვიდრე 1870 წელს. შემდეგ წლებში მისი მოპოვება იზრდება და 1880 წელს 320000 ფუტს (5245 ტონა) აღწევს.

იმ დროიდან, როდესაც საზოგადოებრიობისათვის შედარებით უფრო ცნობილი გახდა, რომ ტყიბულში აღმოჩენილ იქნა ქვანახშირის საბადო და მას დიდი მნიშვნელობა აქვს ქვეყნის მრეწველო-

¹ გაზეთი „დროება“, № 147, 1878 წ.

შის განვითარებისათვის, მთავრობისა და, კერძოდ კი სამთო სამმართველოს გარდა, ტყიბულით კერძო პირებიც დაინტერესდნენ და სამოცდაათიანი წლებიდან ტყიბულის საბადოს ირგვლივ კერძო მრეწველები და პირებიც გაჩნდნენ. კერძო მრეწველების მიერ საბადოს დამუშავება ცალკეული უბნების მიხედვით წარმოებდა და თვითელი მათგანი ცდილობდა, რაც შეიძლება მეტი და იაფად მოეპოვებინა ქვანახშირი, ამისათვის გამოყენებული იყო დამუშავების მტაცებლური ხერხები, რის შედეგადაც ნახშირის დიდი ნაწილი სამუდამოდ იკარგებოდა. ისინი არაერთარ ყურადღებას არ აქცევდნენ სამუშაოების მოწყობას და მუშათა საყოფაცხოვრებო მინიმუმის დაკმაყოფილების საქმეს. ამის შესახებ გაზეთ „Кавказ“-ში¹ ვკითხულობთ, რომ 1879 წლის 4 მარტს შედგა ტექნიკური წრის თათბირი, რომელმაც მოისმინა სამთო ინჟინრის ფონ-კოშკულის მოხსენება ტყიბულისა და გელათის საბადოების მარაგის, თვისებების და გამოყენების შესახებ. მოხსენებელს ხაზგასმით აღუნიშნავს, რომ საბადოს დამუშავება წარმოებს მტაცებლური წესით. არ მიმდინარეობს არაერთარი მოსამზადებელი სამუშაოები, მუშები უბინაოდ არიან და სხვ., და მოუთხოვია, რომ კატეგორიულად აკრძალულიყო საბადოს მტაცებლური ხერხებით დამუშავება და გაშლილიყო მოსამზადებელი სამუშაოები. თათბირს ნ. ნიკოლაძეც დასწრები.

თ-ა 30 VI

საბადოს სამუშაოების განვითარებას განსაკუთრებით ხელს უშლიდა უგზობობა, რის გამოც ნახშირის გადაზიდვის ხარჯები მეტად დიდი იყო. მეფის მთავრობა ამ მდგომარეობას ნაკლებ ყურადღებას აქცევდა და მხოლოდ 1874 წელს გზათა სამინისტრომ საჭიროდ სცნო ოკრიბაში რკინიგზის გაყვანა, თბილისი—ფოთის რკინიგზის ნახშირით უზრუნველყოფის მიზნით.

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ქუთაისსა და ტყიბულს შორის რკინიგზის გაყვანის საკითხით განსაკუთრებით დაინტერესებული იყო ქუთაისის საზოგადოება, რაც გამოწვეული იყო შემდეგით.

როგორც გაზეთ „შრომაში“² ვკითხულობთ, თბილისსა და ფოთს შორის რკინიგზის გაყვანამდე, მთელი კავკასიის დასავლეთი მხარის საჯაქრო გზები უმთავრესად ქალაქ ქუთაისზე გადიოდა, რაც ქალა-

¹ Газета «Кавказ», № 34, 1879 г., 9. III.

² გაზეთ „შრომა“, № 28, 1882 წ., 21.VII.

ქისათვის ძალიან სასარგებლო იყო. აქ თავს იყრიდნენ მგზავრები, სხვადასხვა ქალაქებიდან ჩამოსული და მიმავალი ვაჭრები და სხვ.

აღნიშნული გზის გაყვანის დაწყებამდე, გადაწყვეტილი იყო, რომ ის აუცილებლად ქ. ქუთაისზე გაივლიდა, და ამასთან დაკავშირებით ყოველგვარი სახელოსნო და დანადგარები, რაც საჭირო იქნებოდა გზის მშენებლობისათვის, ქუთაისში უნდა მოეწყოთ. ეს გადაწყვეტილება იმდენად მტკიცე ყოფილა, რომ ქუთაისის საზოგადოებრივობა სავსებით დამშვიდებული იყო და მხოლოდ იმაზედა ფიქრობდა, რომ რკინიგზის სადგური ქალაქისათვის მოხერხებულადგილზე აეშენებინათ.

მაგრამ, როდესაც გზის მშენებლობას შეუდგნენ, ქუთაისამდე მიადგინა ხმამ. რომ გზა ქუთაისიდან შვიდი კილომეტრის დაცილებით, თავადი მირსკისა და მოსკოველი სომხის ანანოვის კუთვნილ აჯამეთის ტყეების ახლოს გაივლიდა. ეს ხმა პირველ ხანებში კორი ეგონათ, მაგრამ, როდესაც სარწმუნო წყაროებიდან დარწმუნდნენ, რომ ის სინამდვილე იყო, გადაწყვიტეს სახელმწიფო ორგანოებისათვის მიემართათ. ქალაქის საზოგადოებრივობამ თხოვნით მიმართა მთავრობას, რომ დაეცვათ ქალაქის ინტერესები. თხოვნაში აღნიშნული იყო, რომ თუ გზის მშენებლობის ის ვარიანტი, რომელიც ეთვალისწინებდა მის გაყვანას ქალაქ ქუთაისზე გავლით, უფრო ძვირი ჯდებოდა, ქუთაისის მოსახლეობა კისრულობდა ზედმეტი ხარჯების დაფარვას.

„მაგრამ ამოდ ჩაიარა ამ ვედრებამ, გზა გააკეთეს იქ, სადაც უფრო სასარგებლო რჩებოდა ორი კაცისათვის, თავადის მირსკისა და მილიონერის ანანოვისათვის, და ქუთაისში გასაკეთებელი სტანცია გამართეს ქუთაისიდან შვიდ ვერსტზედ, რიონის ახლოს, ერთ საძაგელს ჩახაშმულ ადგილზე“¹ — წერს გაზეთი.

იგივე გაზეთი გადმოგვცემს, რომ მშენებლობის პროცესში ხიდი, რომელიც მდინარე რიონზე უნდა აეშენებინათ, აღიდებულ წყალს წაულია და ის ადგილიც კი ჩამოურეცხია და დაუნგრევია, სადაც სადგურის აშენება იყო გათვალისწინებული, მაგრამ, მიუხედავად ამისა, „იმ ადგილზე გზის გასაყვანად ფული არ ეზოგებოდათ, ბევრი ათასი თუმანი ზედ წაადეს და გზა მაინც იქ გაუკეთეს“. ამრიგად, ერთი სადგური აუშენეს მილიონერ ანანოვს — აჯამეთის ტყის ახლოს, რომელსაც „ქუთაისი“ უწოდეს, ხოლო მეორე კი მასთან ახლოს — თავად მირსკის, და ამ სადგურს „აჯამეთი“ დაარქვეს.

¹ გაზეთი „ერომა“, № 28, 1882 წ., 21. VII.

მიუხედავად ამისა, ქუთაისის საზოგადოებრიობა მაინც არ კარგავდა იმედს და გადაწყვეტილი ჰქონდა თხოვნით მიემართა მეფისათვის, რომლის ჩამოსვლას 1870 წელს ელოდებოდნენ. ამასთან დაკავშირებით, ანანოვისა და მირსკის მომხრეებს გაუერცყლებიათ ხმა, რომ მეფეს თითქოს უკვე გაუცია განკარგულება რკინიგზის ქუთაისში გადმოტანის შესახებ. ეს ხმა იმდენად დამაჯერებლად იყო გავრცელებული, რომ ქუთაისელებს მეფისათვის თხოვნით აღარ მიემართავთ. ამრიგად, ქუთაისის მოსახლეობა მოტყუებული დარჩა.

გაზეთ „წრომა“¹ სხვა ნომერში ვკითხულობთ: „დღეს ტყიბულის რკინის-გზის გამოყვანა სათხოვნელად და საექვოდ გაუხდა ქუთაისს მხოლოდ იმის გამო, რომ მთავარი რკინის-გზა დაამორჩეს მას შვიდ ვერსზე.“

დღეს ქუთათურები და მრავალნი სხვებიც ტყიბულის რკინის-გზას შესჩერებიან, ამისაგან ელიან ცოტაოდნად მაინც სარგებლობას, ისინი ევედრებიან მთავრობას ამ გზის გამოყვანას ქუთაისზე, შიშობენ რომ ეს გზაც არ ასცილდეს ქუთაისს, რადგან თქმულება იყო, რომ ამ გზის გაყვანა უნდოდათო ცუცხვათისაკენ და უნდათო, რომ ეს გზა შეერთებულიყო მთავარ გზასთან მირსკის მამულში, აჭამეთის ტყეში, რომელიც ეხლა ანანოვს შეუძენია“.

შემდეგ გაზეთი იმედს გამოთქვამს, რომ ქუთაისს აკმარებენ იმ ზარალს, რომელიც თბილისი — ფოთის რკინიგზის გაყვანით მოუვიდა და ტყიბულის რკინიგზას ქუთაისს შეუერთებენ. რამდენიმე წლის შემდეგ, როდესაც ქუთაისი შეუერთეს რკინიგზის მთავარ მაგისტრალურ ხაზს, იმავე გაზეთის სიტყვებით რომ ვთქვათ, „უკანონოდ შობილ“ სადგურს, რომელსაც „ქუთაისი“ ერქვა, „რიონი“ უწოდეს.

ზემომოყვანილი ამონაწერები განმარტებას არ საჭიროებენ. ქუთაისის საზოგადოებრიობა სამართლიანად იყო აღმფრთხილებული და არ შეიძლებოდა არ ყოფილიყო დაინტერესებული ქუთაისი — ტყიბულის რკინიგზის გაყვანით.

როგორც ქვევით დავინახავთ, ქუთაისის დაინტერესებამ და მონაწილეობამ ძალიან შეუწყო ხელი ქუთაისი—ტყიბულის რკინიგზის გაყვანას.

მაგრამ ამ საქმეში მარტო ქუთაისის ინტერესები სრულებით არ იყო საკმარისი და მას, რა თქმა უნდა, არავითარ ანგარიშსაც არ

¹ გაზ. „წრომა“, № 27, 21.VII, 1872 წ.

გაუწევდნენ, თუ რკინიგზის გაყვანით მაშინდელ მეფის მთავრობას სხვა მხრივ არ დააინტერესებდნენ.

ტყიბულის ქვანახშირის საბადომდე რკინიგზის გაყვანის საკითხი, როგორც არქივის მასალებიდან ვგებულობთ, 1874 წელს აღუძრავს კავკასიის მეფისნაცვალს, მაგრამ ამ საქმეს მეფის მთავრობა მაინცდამაინც ნლობით არ მოჰკიდებია. საჭირო და აუცილებელი იყო ეკონომიური დასაბუთება იმისა, რომ საბადომდე რკინიგზის გაყვანა ძალიან შეუწყობდა ხელს მრეწველობის განვითარებას ამიერკავკასიაში, რასაც სახელმწიფოს თვალსაზრისით გარკვეული მნიშვნელობა ჰქონდა.

კავკასიის მეფისნაცვალის ზემოთ აღნიშნული შუამდგომლობის გამო, იმავე წელს რკინიგზის სამინისტრომ გამოყო სპეციალური კომისია, რომელსაც დაევალა შეესწავლა ტყიბულის რკინიგზის გაყვანის საკითხი. კომისია მუშაობას აწარმოებდა 1875 წლამდე. შედეგნილ იქნა სათანადო პროექტიც, მაგრამ გზის გაყვანის ღირებულება ამ პროექტით დიდი იყო და იგი უარყოფილ იქნა. 1878 წელს რკინიგზის სამინისტრომ აღნიშნული საქმე ამიერკავკასიის რკინიგზის საზოგადოებას დაევალა, მაგრამ ვერც ამ შემთხვევაში მოხერხდა რკინიგზის გაყვანის ღირებულების შემცირება, რის გამოც ეს პროექტიც უარყოფილ იქნა. ამის შემდეგ სამინისტროს გადაწყვეტილებით 1880 წ. ტყიბულის რკინიგზის საკითხის შესწავლა ისევ იმავე საზოგადოებას დაევალა, მხოლოდ მთავრობის ინსპექტორის მეთვალყურეობით. ამ უკანასკნელი გამოკვლევის შედეგად გაყვანის ღირებულება განსაზღვრული იქნა 3 მილიონ 150 ათასი მანეთით.

ამრიგად, მიღწეულ იქნა გზის გაყვანის ღირებულების შემცირება, მაგრამ მეფის მთავრობა მაინც არ ჩქარობდა რკინიგზის გაყვანას; ცხრა წლის განმავლობაში გრძელდებოდა და კვიანურდებოდა მიზი გადაწყვეტა.

ტყიბულის რკინიგზის გაყვანის საქმის დაჩქარებაში განსაკუთრებულ ღირს ღვაწლი მიუძღვის ჩვენს გამოჩენილ საზოგადო მოღვაწეს ნიკო ნიკოლაძეს. დაბეჭილებით შეიძლება ითქვას, რომ მისი თავდადებული მუშაობისა და მონაწილეობის გარეშე ტყიბულის რკინიგზის გაყვანა კიდევ რამდენიმე ათეული წლებით გადაიდებოდა.

ქუთაისის საზოგადოებრიობა, როგორც ზევით აღვნიშნეთ, ძალიან იყო დაინტერესებული ტყიბულის რკინიგზის გაყვანით. 1881 წლის 26 დეკემბერს ქუთაისის ქალაქის საბჭოს მიერ ნ. ნიკო-

ლაძე არჩეულ იქნა მის რწმუნებულად ტყიბულის რკინიგზის გაყვანის საქმესთან დაკავშირებით.

მეფის მთავრობის და მმართველი წრეების ტყიბულით დაინტერესების მიზნით და აგრეთვე საზოგადოებრივი აზრის მობილიზაციისათვის, ნ. ნიკოლაძემ არა ერთი წერილი მიუძღვნა ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს და მისი დამუშავების მნიშვნელობას ამიერკავკასიის მრეწველობის განვითარების საქმეში.

თავის წერილში — «*Экономическое значение Ткибульской каменноугольной ветви Закавказской жел. дороги*»¹ — ნ. ნიკოლაძე გადმოგვცემდა ამიერკავკასიაში მრეწველობის განვითარების სავალალო მდგომარეობას და მის ხელისშემშლელ პირობებს.

როგორია ამჟამად თითქმის მთელი ამიერკავკასიის იმ ფაბრიკა-ქარხნების მდგომარეობა, რომლებიც ათეული წლების წინათ გაიხსნა და რომლებიც ითვალისწინებდნენ ადგილობრივი რესურსების მაქსიმალურ გამოყენებას? კითხულობს ავტორი და იქვე თითონვე პასუხობს, რომ ისინი დღეს მეტად ცუდ პირობებში იმყოფებიან, მათ განვითარებას ხელს უშლის ისეთი ფაქტორები, რომელთა დაძლევა არა თუ თვითნებულ მათგანს, არამედ ყველას ერთადაც კი არ შეუძლიათ. აღნიშნულ ფაქტორებიდან ავტორის აზრით მთავარია მუშახელი, ნედლეული და სათბობი. როდესაც კერძო მრეწველი ამა თუ იმ წარმოებას აწყებს, ის ითვალისწინებს, თუ რა ფასებში შეიძლება მან შეიძინოს მისთვის აუცილებელი ნედლი მასალა, სათბობი და მუშახელი. ის ამავე დროს იმასაც ითვალისწინებს, თუ რა ფარგლებში შეიძლება უახლოეს დროში მოხდეს აღნიშნული ნედლი მასალის, სათბობის და სხვ. ფასების გაზრდა ან შემცირება. ითვალისწინებს რა ყოველივე ამას, მრეწველი გულისხმობს თავისი წარმოების ზრდას, რასაც მისთვის დიდი სარგებლობის მოტანა შეუძლია. მრეწველი გულისხმობს, მაგალითად, რომ განსაზღვრულ დროს შემდეგ ნედლი მასალის, სათბობისა და მუშახელის ფასი შეიძლება გადიდდეს 50, 100 და, უკიდურეს შემთხვევაში, 150 პროცენტით; ამაზე მეტ დაშვებას მისი წარმოების არსებობისათვის აუცილებელი წყაროების ფასების შესახებ ის არ აკეთებს. ნ. ნიკოლაძე აქვე აღნიშნავს, რომ საქართველოში, სადაც მრეწველობის განვითარებას სახელმწიფო ყურადღებას არ აქცევს, მრეწველობა თვითნებობასა და პირადი ინიციატივის ანაბარა არის

¹ იხ. ნ. ნიკოლაძის არქივი — საქართველოს სსრ კ. მარქსის სახ. სახელმწიფო რესპუბლიკური ბიბლიოთეკა.

მეტოვებული და მისი განვითარებისათვის მეტად ცუდი პირობებია შექმნილი. ზემოაღნიშნული აზრის დასადასტურებლად ავტორს მოჰყავს მაგალითი. რომელიც იმ დროის სინამდვილიდან აჩვენებს ადგილობრივ მაგალითად ეხება სათბობსა და, კერძოდ კი, შეშას, რომელიც იმ პერიოდში სათბობის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სახე იყო და ძალიან იყო გამოყენებული არა თუ მოსახლეობის, არამედ ფაბრიკა-ქარხნების მიერაც კი. ავტორი წერს, რომ 1868 წელს თბილისში ერთი საყენი შეშა 10 — 12 მანეთი ღირდა. 1875 წელს მისმა ფასმა 18 — 20 მანეთს მიაღწია, ხოლო 1880 — 1881 წლებში კი შეშის ფასი 40 — 45 მანეთს უდრიდა და ხშირად ის 54 მანეთამდეც კი აღწევდა. როგორც ვხედავთ, სათბობის ამ სახის ფასი 450 — 540 პროცენტით გაზარდილა. ნ. ნიკოლაძე აქვე შემდეგ აღნიშნავს:

«Приимая же во внимание, что топливо на фабриках и заводах составляет одну из важнейших статей расхода, и что одновременно с увеличением его стоимости не понизилась ценность прочих факторов производства, тоже естественно возраставшая хоть и не в такой угрожающей прогрессии, нельзя не придти к заключению, что условия, среди которых приходится ныне развиваться Закавказской промышленности, начинают складываться крайне неблагоприятно для ее будущности».

ხის მასალაზე ფასების დიდად გაზარდის მიზეზად ავტორი სამართლიანად ასახელებს თბილისი — ფოთის რკინიგზის გაყვანას, რისთვისაც დიდი რაოდენობით იყო საჭირო შპალები და შეშა (ორთქლმავლებისათვის, რომლებიც ძირითადად ხის საწვავით (შეშით) მუშაობდნენ). გარდა ამისა, ცხოვრება, მართალია, ნელი ტემპით, მაგრამ მაინც წინ მიდიოდა; იხსნებოდა სხვადასხვა სახელმწიფო და სამრეწველო დაწესებულებები, სადაც სათბობად ისევ და ისევ შეშას ხმარობდნენ. ყოველივე ამან, რა თქმა უნდა, ძალიან გაზარდა მოთხოვნილება შეშაზე, რამაც ფასების ზედმეტად გაზარდა გამოიწვია.

ამასთანავე ერთად, ხე-ტყის მასალაზე მოთხოვნილების გაზარდამ გამოიწვია ტყეების მეტად მოუფიქრებელი და მტაცებლური ხერხებით გაჩეხვა და განადგურება. ამის შესახებ ნ. ნიკოლაძე იმავე წერილში წერს:

«Не далеко время, когда в Закавказьи почти вполне обезлесенном, останутся признаки древесной растительности едва ли не на одних лишь совершенно недоступных склонах отда-

ლენინების: «от железной дороги отрогов Главного Кавказского хребта».

რკინიგზის გაყვანასთან ერთად უნდა ყოფილიყო გათვალისწინებული არა არსებული ტყეების გაჩეხვა და განადგურება. არამედ შედარებით იაფი სათბობის გამოჩახვა, რითაც აცილებულ იქნებოდა სამჯერ და ოთხჯერ მეტი ხარჯების გაღება, რაც ხის მასალის გამოყენების შედეგად უზღებოდათ როგორც რკინიგზის, ისე სხვა წარმოებებს. ამის გადაწყვეტა ადელი იყო საქართველოს პირობებში. სადაც თბილისი — ფოთის რკინიგზის მთავარი მაგისტრალიდან ახლოს მდებარეობდა მინერალური სათბობის საბადო. ასეთი იყო ტყიბულის ქვანახშირის საბადო, სადაც ნახშირის მოპოვების საქმე დაბრკოლებული იყო უგზოობის გამო.

ამ პერიოდში ბევრი გავლენიანი პირი გამოთქვამდა აზრს იმის შესახებ, რომ ამიერკავკასიის ფაბრიკა-ქარხნებისათვის ეკონომიურად უფრო ხელსაყრელი იქნება სათბობად გამოყენებული ყოფილიყო ნავთობი და მისი ნარჩენები. ვიდრე ქვანახშირი. ამ მოსაზრების განმტკიცებას ხელს უწყობდა ის გარემოება, რომ ამ დროისათვის აშენებდნენ ბაქო — თბილისის რკინიგზას. იხილეთ რა ამ აზრს, ნ. ნიკოლაძე წერს:

«В странах, где промышленность действительно пользуется разумным покровительством, соображения такого рода немислимы вовсе. Никакое государство и никакое частное лицо не может дойти до такого ослепления, чтобы сказать себе: «у меня есть один миллион, поэтому выброшу в окно другой миллион, доставшийся мне случайно».

ავტორს მოყავს შედარება. თუ რა დაჯდება თბილისში, ქუთაისში და სხვა ადგილებში მიტანილი ბაქოს ნავთი და ტყიბულის ნახშირი, და წერს:

«Заставлять нарождающуюся и развивающуюся промышленность, нуждающуюся в поддержке, а не в давлении, платить 17—18 коп. за пуд топлива, когда ей можно было бы доставать тут же под рукою каменный уголь по 7—8 коп. за пуд, — значит искусственно тормозить ее развитие и нарочито губить ее в самом зародыше. А между тем это именно и предлагается теми, кто распространение нефтяного топлива полагает достаточным для поддержки и развития Закавказской промышленности».

ამ დროისათვის ზოგიერთი ფიქრობდა, რომ ბაქო — თბილისის რკინიგზის მშენებლობის დამთავრების შემდეგ ნავთი იმდენად იაფად დაჯდება და ისეთი დიდი კონკურენტი გახდება ნახშირისათვის, რომ ტყიბულის საბადოს დამუშავებას არავითარი ეკონომიური საფუძვლები აღარ ექნებოდა. აღნიშნული მოსაზრების უსაფუძვლობას ნ. ნიკოლაძე იქვე ასაბუთებს. ამის შემდეგ, იხილავს რა ყველაზე ცუდ პირობებს ტყიბულის ნახშირის გასაღების თვალსაზრისით, წერს:

«Между тем, если все прочие рынки были закрыты для Ткибульского угля, и если он мог иметь доступ лишь к одному Константинопольскому, то тогда количество угля, требуемого ежегодно на этом одном рынке, с избытком превышало бы наиболее смелые надежды Ткибульских углесобственников. Ибо известно, что сотни и тысячи пароходов, ежедневно наполняющих Босфор и Мраморное море потребляют в год не менее 400 000 тонн угля, что в переводе на русские меры равняется 25 миллионам пудов. Если из этой массы Ткибульскому углю удастся отвоевать у английского и герахлийского углей лишь одну четвертую часть, то и этот успех вполне возместит все затраты правительства, железнодорожного общества и частных собственников на каменноугольное дело в Закавказьи».

დასასრულ, ავტორი დაასკვნის:

«Таково важное экономическое значение небольшой каменноугольной ветви в 36 верст, стоящей всего 2800000 рублей кредитн. С 1874 года и местное население, и вмещающая власти края, настойчиво добиваются сооружения этой ветви, видя в этом сооружении и залог развития Кавказской промышленности, и прямую выгоду казны. Им не трудно было убедиться, что затраты, требуемая этим сооружением, весьма быстро окупятся усилием подобной способности местного населения, имеющего получать обильные заработки, удешевлением стоимости эксплуатации Закавказской железной дороги, понижением ценности топлива для казенных зданий, казарм и мастерских и развитием в крае новых отраслей промышленности, не говоря уже о прочих непосредственных результатах эксплуатации каменноугольных залежей для общих интересов Закавказья и России. Допуская даже невероятное предложение о полнейшей бездоходности проектируемой ветви, и вытекающую из этого

предложения возможность приплаты казною процентов по гарантии всего капитала сооружений, до полной суммы 130000 р. в год, нельзя все таки не признать, что одною только экономисю от замены в казенных зданиях Закавказья дровяного топлива на минеральное, казна с избытком наверстает свои ежегодные приплаты по гарантии. Следовательно все остальные выгоды развития каменноугольной промышленности в крае могут быть отнесены к разряду «чистой прибыли», не только для местного населения, но и для самой казны».

ბაქოს ნავთისა და ტყიბულის ნახშირის, როგორც თითქოსდა ერთმანეთის დიდი კონკურენტების საკითხს, ნ. ნიკოლაძე ეხება აგრეთვე თავის წერილში: „Ткибульская залежи каменного угля“¹. როგორც ჩანს, ბაქოს ნავთის შემოტანის მომხრენი საკმაო ძალას წარმოადგენდნენ. ამ წერილში ავტორი ლოგიკური დასაბუთების შემდეგ იძლევა ზუსტ გაანგარიშებას, თუ რა ღირებულება ექნება ორივე სახის სათბობს გადაზიდვის ღირებულების ჩათვლით ქვევით აღნიშნულ პუნქტებში:

დასახელება	ტყიბულის ნახშირის ღირებულება (კაპიტებში)	ბაქოს ნავთის ღირებულება (კაპიტებში)
თბილისი	12,2	12,64
რიონი	9,12	15,72
ქუთაისი	9,0	15,84
ფოთი	10,5	17,1
ბათუმი	11,03	17,75

ამ ცნობების საფუძველზე ავტორი დაასკვნის, რომ ბაქოს ნავთის ჰახით ტყიბულის ნახშირს არ შეიძლება ჰყავდეს მეტოქე და ორივე სახის სათბობი თავის ადგილს დაიჭერს ამიერკავკასიის მრეწველობის განვითარების საქმეში.

როდესაც ტყიბულის რკინიგზის გაყვანა შედარებით უფრო რეალურ საქმედ იქცა, მეტად სადავო გახდა, თუ რომელი მიმართულებით უნდა ყოფილიყო რკინიგზა გაყვანილი. ერთნი მოითხოვდნენ, რომ რკინიგზა გაყვანილი ყოფილიყო ლუხუტის მოედნიდან (აჯამეთთან ახლოს არის) მდ. ძეგრულას აუზით ტყიბულამდე, ხოლო მეორენი კი — ახლანდელი სადგურ რიონიდან, ქუთაისზე და გელათზე გავლით, ტყიბულამდე. ეს ორივე ვარიანტი დეტალურად აქვს განხილული ნ. ნიკოლაძეს თავის წერილში „Сравнение двух направлений Ткибульской каменноугольной ветви Закавказской жел. доро-

¹ იხ. ნ. ნიკოლაძის არქივი.

III¹ სადაც ავტორი დიდ უპირატესობას ანიჭებს მეორე მიმართულებას, ე. ი. ქუთაისი — გელათი — ტყიბული. ამ მიმართულების უპირატესობას ნ. ნიკოლაძე ასაბუთებდა შემდეგი გარემოებით: 1. ტყიბული უშუალოდ დაკავშირებული იქნებოდა ერთ-ერთ მნიშვნელოვან და დიდ ქალაქთან. როგორც იყო ქუთაისი, 2. გზა გაივლიდა შედარებით მეტად დასახლებულ ადგილებთან ახლო და 3. გზა ამ მიმართულებით დააკავშირებდა ქ. ქუთაისს ქვანახშირის ორ საბადოსთან, — გელათთან და ტყიბულთან.

1862—1883 წლებში ტყიბულის რკინიგზის გაყვანის საკითხი იმდენად იყო მომწიფებული და მომზადებული, რომ ის უკვე დეტალურად იხილებოდა რკინიგზისა და ფინანსთა სამინისტროებისა და სახელმწიფო კონტროლის წარმომადგენლების სპეციალურ თათბირებზე.

აღნიშნულ თათბირებზე დეტალურად განიხილეს ყველა ის საკითხი, რომლებიც დაკავშირებული იყო გზის გაყვანასთან.

უკანასკნელი თათბირი 1883 წლის 15 თებერვალს შედგა.

თათბირზე თავიდანვე ასეთი აზრი გამოითქვა, რომ რადგან ტყიბულის ქვანახშირის ხარისხი იმდენად კარგი იყო და მარაგი კი იმდენად დიდი, რომ ეს დავას არ იწვევდა, ამიტომ რკინიგზის გაყვანის აუცილებლობა თათბირის მონაწილეთა შორის დადებით გამოხმაურებას ჰპოვებდა. მაგრამ, რადგან ამავე დროს აუცილებლად განხილულ უნდა ყოფილიყო გზის მოწყობის სხვა საკითხებიც და, კერძოდ კი, მისი სისტემა, ამიტომ ვიდრე გზის გაყვანის ხარჯთაღრიცხვის უწყისის განხილვას შეუდგებოდა. თათბირმა მიზანშეწონილად სცნო გაცნობოდა ზოგიერთ დამატებით მონაცემს ქვანახშირის ფენების განლაგებისა და ხარისხის შესახებ, არა მარტო ტყიბულის, არამედ გელათის საბადოსიც. რომელიც ქუთაისიდან 10 კილომეტრით იყო დაცილებული და იმავე ხაზზე მდებარეობდა, რაც გზის პროექტით იყო გათვალისწინებული. გარდა ამისა, საჭირო იყო თათბირს მოხსენებოდა განსახილველი პროექტის მიხედვით გზის მოსალოდნელი ტვირთბრუნვის დაახლოებითი ანგარიშის შედეგები — თუ რა სურათს იძლეოდა იგი. გადმოცემულ აზრს თათბირის წევრებს შორის დავა არ გამოუწვევია; თათბირმა საჭიროდ სცნო საკითხების განხილვაში მონაწილეობის მისაღებად მოეწვიათ: სამთო დეპარტამენტის წარმომადგენელი, სამთო ინჟინერი კეპენი, როგორც სამთო საქმის მცოდნე და სპეციალისტი ამ დარგში, ქ. ქუთაისის ქალაქის წარმომადგენელი ნ. ნიკოლაძე, ტყიბულის რაი-

¹ იხ. ნ. ნიკოლაძის არქივი.

ონში მიწის ერთ-ერთი მეტაკუთრე, პოლკოვნიკი პრინცი და ნახშირის წარმოების ქუთაისის ამხანაგობის მონაწილე, როტმისტრი ფონ-ლიპხარტი.

სამთო ინჟინერმა კეპენმა თათბირს მოახსენა ყველა იმ მონაცემისა და გამოკვლევის შესახებ, რომლებიც მოცემული და ჩატარებული იყო საბადოს აღმოჩენის შემდეგ და არსებული ანალიზებისა და ცდების საფუძველზე დაასაბუთა საბადოს ნახშირის სრული ვარგისიანობა.

ამის საფუძველზე, თათბირის დოკუმენტებში¹ ვკითხულობთ დასკვნას:

«Ввиду вышеприведенных данных и, главным образом, ввиду сходства Тквибульского угля, по его качествам, с Домбровским, который употребляется как для отопления паровозов, так и при фабричном производстве, совещание пришло к заключению, что Тквибульский уголь, вероятно, окажется пригодным для практических целей. Из вышеприведенных данных видно также, что 100 пуд. Тквибульского угля, по их теплопроизводительности, соответствуют примерно 83 пуд. угля; или, иначе, 120 пуд. Тквибульского угля соответствуют примерно 100 пуд. английского. Относительно Гелатского угля выяснено, что этот уголь залегает на значительной глубине и по своим качествам оказывается значительно ниже Тквибульского. По заявлению ротмистра фон-Липхарта (одного из владельцев Гелатских копей), сделанному в заседании совещания, проведение железной дороги только до залежей Гелатского угля, не было бы в состоянии обеспечить Закавказский край топливом».

თათბირმა განიხილა საკითხი: შეეძლო თუ არა ტყიბულის ნახშირის მეტოქეობა გაეწია ინგლისისა და დონის აუზის ნახშირისათვის?

ტყიბულის ნახშირის ღირებულება გზის ხარჯების გათვალისწინებით ჯდება: ფოთში — 1 ფუთი 12,5 კაპ., ბათუმში — 13,2 კაპ., ქუთაისში — 13,2 კაპ., თბილისში — 14,2 კაპ. თუ მხედველობაში მივიღებთ იმას, რომ ტყიბულის ნახშირის თბოტევადობა ნაკლები

¹ Журнал совещания, образованного при Техническо-инспекторском Комитете железных дорог для обсуждения разденочной ведомости Тквибульской железной дороги, из представителей Министерства путей сообщения и финансов и Государственного контроля...» 1883 г. 15.11 (იხ. ნ. ნიკოლაძის არქივი).

იყო ხსენებულ ნახშირებთან შედარებით და ანგარიშს ამის გათვალისწინებით ვაწარმოებთ, მაშინ 1 ფუთი ტყიბულის ნახშირის ღირებულება იქნებოდა ფოთში 15,5 კაპ., ხოლო ბათუმში 15,9 კაპ., ინგლისის ნახშირის ღირებულება კი შავი ზღვის პორტებში უდრიდა 17 — 23 კაპ. ამ მონაცემების საფუძველზე თათბირმა დაასკვნა:

«Таким образом, если даже и принять, что донецкий уголь имеет не меньшую теплопроизводительность, чем английский, то окажется, что в Потти и Батуме тквибульский уголь может продаваться по цене не выше, а по всей вероятности и ниже цен английского и донецкого угля; следовательно, в этих местах тквибульский уголь в состоянии с успехом конкурировать как с английским, так и с донецким».

«В других же портах Черного моря, хотя и нельзя рассчитывать в ближайшем времени на возможность конкуренции тквибульского угля с английским, при вывозе первого на судах из Потти или Батума, но при благоприятных обстоятельствах, как напр., удешевлении добычи угля и понижении железнодорожного тарифа, в случае увеличения сбыта, таковой отпуск впоследствии, быть может и окажется возможным».

«Из выше приведенных данных видно также, что в Закавказском крае английский и донецкий уголь вовсе не в состоянии будут конкурировать с тквибульским, который будет стоить дешевле двух первых, и что с понижением тарифа на уголь по Тквибульской ж. д. (принято при вышеупомянутом расчете в 1/8 коп. с пуда и версты) и с соответственным в то же время повышением тарифа на уголь по Закавказской дороге (принятого в 1/65 коп.), разница в стоимости в Закавказском крае тквибульского угля, с одной стороны, и английского, с другой, еще более увеличится в пользу тквибульского».

ამის შემდეგ თათბირის მიერ განხილული იყო ბაქოს ნავთისა და აგრეთვე შეშის გამოყენების საკითხი, ნაცვლად ტყიბულის ნახშირისა. არც ერთი სახის სათბობს (ნავთი და შეშა) არ შეეძლო ხელი შეეშალა და შეეზღუდა ტყიბულის ნახშირის გამოყენების მასშტაბი.

ერთ-ერთ მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენდა, თუ რა ტვირთში დევაზე უნდა ყოფილიყო გათვლილი გასაყვანი რკინიგზა. ამასთან დაკავშირებით ნ. ნიკოლაძემ თათბირს წარუდგინა თავისი ანგარიში, რომელიც ითვალისწინებდა როგორც საჭირო რაოდენობის ნახ-

შირის გადმოზიდვას, აგრეთვე დამატებით ადგილობრივი მოსახლეობის მომსახურებასაც. ეს უკანასკნელი თათბირის მიერ არ იქნა მიღებული და გზის ტვირთზიდვის უნარიანობა განსაზღვრეს ტყიბულის ნახშირზე მოთხოვნილებით, რომელიც ნ. ნიკოლაძის ანგარიშით უნდა ყოფილიყო:

ა/კ რკინიგზა	2500000 ფუთი (წელიწადში)
არსენალი, ყაზარმები და სხვა დაწესებულებები	810000 ფუთი
რაიონებისა და ქალაქებისათვის გემებისათვის და სხვ.	1800000 ფუთი
	500000 ფუთი

გარდა აღნიშნულისა, საჭირო იყო გათვალისწინებული ყოფილიყო ნახშირზე მოთხოვნილებების ზრდა, რის გამოც ნ. ნიკოლაძემ თათბირზე მოითხოვა გზა გათვლილი ყოფილიყო 7,5 მილიონ ფუთი ტვირთის რაოდენობაზე.

თათბირის მიერ მიღებულ იქნა აღნიშნული ტვირთზიდვის გზის მშენებლობა.

იმავე თათბირზე განხილულ იქნა როტმისტრ ლიბხარტის, ინჟინერ ბებუთოვის და ამიერკავკასიის რკინიგზის საზოგადოების მიერ შედგენილი პროექტები.

როგორც ლიბხარტის, ისე ინჟ. ბებუთოვის პროექტები ითვალისწინებდნენ ქუთაისსა და ტყიბულს შორის გაყვანილი ყოფილიყო ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზა. აღნიშნული პროექტებით მიღწეული იყო გზის მშენებლობის ღირებულების ერთგვარი შეემცირება (600000 მანეთით), მაგრამ დაკავშირებული იყო ბევრ უხერხულობასთან, მაგალითად, გადამტვირთავი პუნქტების აუცილებლობა და სხვ. ამის გამო ეს პროექტები უარყოფილ იყო. მიღებულ იქნა ამიერკავკასიის რკინიგზის საზოგადოების მიერ შედგენილი ფართოლიანდაგიანი რკინიგზის პროექტი, რომელშიაც გზის მშენებლობის ღირებულება 3150000 მანეთს შეადგენდა. თათბირმა, მითითების საფუძველზე, საჭიროდ ჩათვალა კიდევ უფრო მეტად შეემცირებინათ გზის გაყვანის ღირებულება. აქ მხედველობაში იქნა მიღებული ქუთაისის ქალაქის საბჭოს 1882 წლის 11 დეკემბრის დადგენილება, რომლის მიხედვითაც ქალაქის ფარგლებში გზისათვის საჭირო მიწის ღირებულების გადახდას თვით ქალაქის საბჭო კისრულობდა. ამის საფუძველი კი გახდა ის განცხადება, რომელიც გაუკეთებიათ გაზეთ „შრომას“ რედაქციაში შეკრებილ 30 პირს: თუ რკინიგზის ხაზი ქუთაისიდან იქნება გაყვანილი, ქალაქის საზოგადოებრიობა მიწას უფასოდ დაუთმობდა. ამის შემდეგ რკინიგზის გაყვანის ღირებულება დაყვანილ იქნა 2630000 მანეთამდე. ამიერ-

კავკასიის რკინიგზის საზოგადოების წარმომადგენელმა განაცხადა, რომ თუ გზის მშენებლობას მათ გადასცემდნენ, მისი ღირებულება უნდა განესაზღვრათ 2600000 მანეთით. ეს უკანასკნელი ციფრი საბოლოოდ იქნა მიღებული. გზის მშენებლობა დაევალა ამიერკავკასიის რკინიგზის საზოგადოებას. მშენებლობა უნდა დამთავრებულიყო 3 წლის განმავლობაში, ე. ი. 1886 წელს.

გადაწყვეტილ იქნა მოწყობილიყო სულ ხუთი სადგური. სამგზავრო შენობებისა და ბაქნების მოწყობა გათვალისწინებული არ იყო.

გზათა სამინისტროს მიერ დადგენილება ქუთაისსა და ტყიბულს შორის რკინიგზის გაყვანის შესახებ მიღებულ იქნა 1883 წლის 23 მარტს.

ამავე წელს დაიწყო გზის მშენებლობა.

1885 წლის სამთო სამმართველოს ანგარიშიდან ვგებულობთ: მიუხედავად ტყიბულის ქვანახშირიან ადგილს სიმდიდრისა, მით დღემდე სათანადოთ ვერ სარგებლობენ. უმთავრესი მიზეზი ამისა არის უგზობობა. ამჟამად (1885 წ.) რკინიგზის გაყვანა თავდება, რომელიც, იმედი, დიდად წასწევს ქვანახშირის სარეწავს განვითარების მხრივ¹.

რკინიგზის გაყვანით ტყიბულის საბადოს დიდი პერსპექტივები ეშლებოდა წინ. სწორედ ამის გამო, 1885 წელს თავადების ქაიხოსრო და სიმონ აგიაშვილების ნახშირიანი ადგილები (მიწები) შეიძინა მრეწველმა ს. ი. შაბუროვმა.

1886 წელს ქუთაისი — ტყიბულის რკინიგზის მშენებლობა დამთავრდა და იმავე წელს შევიდა ექსპლოატაციაში.

თ ა ვ ი V I I

მიუხედავად რკინიგზის გაყვანისა, ნახშირის მოპოვება პირველ წლებში დიდად არ გადიდებულა. ტარდებოდა მოსამზადებელი სამუშაოები ნახშირის უფრო დიდი მასშტაბით მოპოვებისათვის. ამისათვის 1887 წელს, როგორც სამთო სამმართველოს ანგარიშიდან ჩანს, გაკეთებულ იქნა 600 საყენი სიგრძის საბრემსბერგო² გზა. ამ

¹ ქ. კვანტრე, „საქართველოს სამთა-მადნო მუშათა მოძრაობის ისტორია“, 1926 წ., გვ. 27.

² საბრემსბერგო გზა — დახრილ ფართზე დაგებული გზა, სადაც ტვირთის ჩაშვება ქვევით მექანიკური დანადგარით წარმოებს.

წელს შეძენილ იქნა დამატებით რელსები, ვაგონეტები და სხვა სა-
ჭირო იარაღები.

ამ წლებში მალაროების საექსპლოატაციოდ მოსამზადებლად ჩატარებული სამუშაოების მოცულობის შესახებ წარმოდგენას იძ-
ლევა პ. ნ. გორლოვის „ანგარიში“¹. იგი ეხება საბადოს იმ უბნის
მომზადებასა და დამუშავებას, რომელიც ეკუთვნოდა ნ. ა. ნოვო-
სელსკის. მასში გადმოცემულია შესრულებული სამუშაოების მო-
ცულობა და ღირებულება 1887 წლის 1 ოქტომბრიდან 1889 წლის
20 მარტამდე.

როგორც აღნიშნული „ანგარიშიდან“ ჩანს, პ. ნ. გორლოვი ამ
წლებში ამზადებდა და აწყობდა ნოვოსელსკის მალაროებს იმ ანგა-
რიშით, რომ შესაძლებელი ყოფილიყო ამ მალაროებში ყოველ-
წლიურად 10 მილიონი ფუთი ქვანახშირის მოპოვება, რაც ყოველ-
წლიურად 40000 ფუთს ანუ 665 ტონას შეადგენდა.

ამ მიზნით აღნიშნულ წელიწადნახევრის განმავლობაში შეუს-
რულებიან მთელი რიგი სამუშაოები. მათ შორის სამთო სამუშაოე-
ბიდან აღსანიშნავია შტოლნების № № 1, 2, 3 და აგრეთვე საძიებო
შტოლნას მოწყობა (გამაგრება, გზების დაგება, დამატებითი გამო-
ნამუშევრების გაყვანა და სხვ.). სამთო სამუშაოებზე სულ დაუხარ-
ჯავთ 34897 მანეთი. აქედან № 1 შტოლნის მოწყობაზე დახარჯულა
14951 მანეთი, № 2 და № 3 შტოლნებზე კი 12856 მანეთი. ზევით
მოსხენებული საბრემსბერგო გზის მოწყობაზე გაწეული ხარჯები ამ
წლებში 52543 მანეთს შეადგენდა.

აღსანიშნავია ის, რომ ყოველწლიურად 665 ტონა ნახშირის მო-
პოვებაზე გათვალისწინებული ჰყოლიათ 800 მუშა. აღნიშნული რა-
ოდენობის მუშების ბინების უზრუნველყოფის მიზნით შეუკეთე-
ბიან ძველი ბარაკები, აუშენებიათ დამატებით ახალი ბარაკებიც
(საერთო საცხოვრებლები), რაზედაც დახარჯულა სულ 16040 მან-
ეთი.

როგორც პ. ნ. გორლოვი გადმოგვცემს, რკინიგზის ხაზი სადგურ
ტყიბულიდან ნოვოსელსკის მალაროებამდე გაუყვანია ინე. ო. ფ-
ბოგაჩს. ეს რკინიგზა 80305 მანეთი დამჯდარა.

ამრიგად, ნოვოსელსკის მალაროების მომზადება-მოწყობაზე
სულ 330133 მანეთი დაუხარჯავთ.

ნახშირის მთავარი მომხმარებელი მაშინ ისევ რკინიგზა იყო,
რომელიც ხელშეკრულებით სადგურ ტყიბულში მოზიდულ 1 ფუთ

¹ Н. П. Торлов, «Отчет по устройству и разработке Ткибульской
каменноугольной копи», 1889 г.

ნახშირს ყიდულობდა 9 კაპეკად. ნახშირი მალაროდან ტყიბულის სადგურამდე ისევ ურმებით ჩაჰქონდათ, და ფუთი 2,5 — 3 კაპეკადებოდა. წვიმიან ამინდში, როგორც აღნიშნულია სამთო სამმართველოს 1888 წლის ანგარიშში, ნახშირის გადაზიდვა მალაროდან სადგურამდე, ცუდი გზების გამო, წყდებოდა.

კერძო მწარმოებლები დაინტერესებულნი იყვნენ, რაც შეიძლება მეტი ნახშირი მოეპოვებინათ და არაერთარ ყურადღებას არ აქცევდნენ მოპოვებული ნახშირის ხარისხს, რის გამოც ეს უკანასკნელი ძალიან გაუარესდა. ამის გამო, 1889 წელს რკინიგზამ უარი განაცხადა ნახშირის მიღებაზე. ამან აიძულა კერძო მრეწველები მეტი ყურადღებით მოპყრობოდნენ მოპოვებული ნახშირის ხარისხის საკითხს, რისთვისაც შედარებით უკეთესად მოაწყეს მოსამზადებელი



სურ. 6. ძველი ტყიბულის საერთო ხედი.

სამუშაოები და ცდილობდნენ ნახშირის მოპოვების პროცესში არ დაეშვათ ფუქი ქანისა და ნახშირის ერთმანეთში არევა. ამავე წელს სამთო სამუშაოებისადმი უყურადღებობისა და უსაფრთხო მუშაობის პირობების შექმნის ელემენტარული წესების დაუცველობის გამო, მოხდა გაზის (მეთანის — CH_4) აფეთქება, რომლის დროსაც

შრავალი მუშა დაიღუპა. ეს იყო ტყიბულის ისტორიაში გაზის პირველი აფეთქება.

1889 — 90 წლებში ტყიბულის საბადოს ერთ-ერთი უბნის დამუშავება დაიწყო შემდეგში ცნობილმა სააქციონერო საზოგადოებამ „ნახშირამ“. ამ საზოგადოებამ ენერგიულად მოკიდა ხელი ქვანახშირის გამოღება-მოპოვების საქმეს და მალე სხვა კერძო მრეწველებსა და საზოგადოებებს შორის პირველი ადგილი დაიკავა.



სურ. 7 საზოგადოება „ნახშირამ“ მთავარი კანტორა.

რადგან ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს დამუშავების საქმეში სააქციონერო საზოგადოება „ნახშირამ“ ერთ-ერთ წამყვან როლს თამაშობდა და ათეული წლების განმავლობაში ყველაზე მეტად პროდუქტიული საზოგადოება იყო, ამიტომ, ვფიქრობთ, ინტერესს მოკლებული არ იქნება თუ მისი ჩამოყალიბების ისტორიას რამდენიმე სიტყვით გადმოვცემთ.

როგორც ზევით აღვნიშნეთ, ცნობილი ქართველი საზოგადო მოღვაწე ნ. ნიკოლაძე, სრულიად სამართლიანად, დიდ მნიშვნელობას აძლევდა საქართველოს ბუნებრივი სიმდიდრეების აღმოჩენისა და დამუშავების საქმეს. ბუნებრივი სიმდიდრეების დამუშავების შედეგად ქვეყნის ეკონომიური საძირკველი კიდევ უფრო მყარი და მტკიცე გახდებოდა. ამიტომაც გასაგებია ის გულისხმობა, რომ-

ლითაც იგი წერდა იმ საყვარელიძის ბედის შესახებ, რომელსაც ხალხის გადმოცემით, ბევრი მადნეული აღმოუჩენია; მაშინდელ მთავრობას არ დაუფასებია მისი ცოდნა და შრომა. საყვარელიძეს თავისი სიცოცხლე დიდ სიღარიბესა და გაჭირვებაში დაუმთავრებია.

„მის სახლში,—წერდა ნ. ნიკოლაძე გაზეთ „დროებას“ №№ 35—37-ში, — სხვადასხვაგვარი მადნეულობის მეტი არაფერი არ დარჩენილა და ისიც მეზობლებმა დაჰფანტეს ბავშვების სათამაშოთ. ვინ იცის რამდენი ძვირფასი და სასარგებლო საიდუმლო ჩაიტანა ამ კაცმა თავის საფლავში, და რამდენი ხნის კაცის შრომა დასკირდებოდა ეხლა ჩვენს ქვეყანას იმ საიდუმლოების ხელ-ახლავ აღმოსაჩენად, რომელიც ამ კაცს ნაპოვნი ჰქონდა და რომელსაც ის ესე იაფად აფასებდა!“.

ქართველ საზოგადო მოღვაწეებს შორის პირველი ნ. ნიკოლაძე გამოეხმაურა ტყიბულის საბადოს აღმოჩენასა და დამუშავების საქმეს. მთელი რიგი წლების მანძილზე იგი ძალიან იყო დაინტერესებული საბადოს განვითარებისა და დამუშავების ბედით. მას თავიდანვე უნდოდა შეექმნა სააქციონერო საზოგადოება (ქართველებისაგან), რომელიც შეიძენდა საბადოს და მის დამუშავებას მოკიდებდა ხელს, მაგრამ, „სამწუხარო ის არისო, — წერდა ნ. ნიკოლაძე გაზეთ „დროებას“ იმავე ნომრის ფურცლებზე 1871 წელს, — რომ შესაძლებელი არ იყო ჩვენშივე შედგენა ამისთანა კომპანიისა და მე იძულებული ვიყავი სხვებისათვის გარდამეცა ამისთანა სასარგებლო საქმე. მაგრამ ჭერჭერობით ჩვენში კომპანიების შედგენა შეუძლებელია, ჩვენში არც ამოდენა ფულებია, არც ნდობაა არავისზე“.

ამ უიმედო განცხადებით არ დაუმთავრებია ცნობილ ქართველ მოღვაწეს ტყიბულის საბადოს დამუშავებასა და განვითარებაზე ზრუნვა. მან თავისი უნარი მიმართა საბადოს განვითარების მთავარი ხელისშემშლელი პირობის სალიკვიდაციოდ.

რკინიგზის გაყვანის შემდეგ კიდევ უფრო აუცილებელი გახდა საბადოს დამუშავების მასშტაბის გადიდება. 1889—90 წლებში ნ. ნიკოლაძის მონაწილეობით ჩამოყალიბდა სააქციონერო საზოგადოება „ნახშირა“. ამ საზოგადოების „წესდებაში“¹ ვკითხულობთ, რომ მისი დამაარსებელი იყვნენ თბილისელი ვაჭარი იოსებ დავი-

¹ «Устав Нахшира — Тквибульскаго горнопромышленнаго общества» Тифлис, 1890 г.

თის-ძე ალელოვი, ინჟინერი იოსებ თევდორეს-ძე ბოგაჩი, აზნაური ალექსანდრე აგაფის-ძე მელიქ-აზარიანცი, ნიკო იაკობის-ძე ნიკო-ლაძე, ივანე ისაკის-ძე წოვიანოვი და ვიქტორია ნიკოლოზის-ასული შაბუროვი.

საზოგადოების დაარსების მიზანი, მისი სახსრები, სტრუქტურა და სხვა გადმოცემულია იმავე საზოგადოების „წესდებაში“. რომელიც სტამბური წესით გამოუციათ 1890 წელს. „წესდება“ დამტკიცებულია რუსეთის იმპერატორის მიერ 1890 წლის 11 მაისს.

თუ რა შეადგენდა საზოგადოების დამაარსებლების მიზანს, ამის შესახებ „წესდებაში“ შემდეგს ვკითხულობთ:

«Для развития разработки каменноугольных копей, принадлежащих дворянке Виктория Николаевна Шабуровой и находящихся близ селения Тквибули, Кутаисской губернии, того же уезда, а равно для торговли каменным углем и продуктами из него учреждается акционерное общество под наименованием: «Нахшира»—Тквибульское горнопромышленное общество».

საზოგადოების ძირითადი კაპიტალი ორ მილიონ მანეთს შეადგენდა. ეს თანხა შედგებოდა აქციებისაგან. თვითეული აქციის ღირებულება 500 მანეთს უდრიდა, აქციების საერთო რაოდენობა კი — ოთხი ათას ცალს.

საზოგადოება „ნახშირას“ საქმიანობას ხელმძღვანელობდა გამგეობა, რომლის ადგილსამყოფელი ქ. თბილისი იყო. გამგეობაში ხუთი დირექტორი შედიოდა; მათ აქციონერების საერთო კრებაზე ირჩევდნენ. არჩევნები ხუთ წელიწადში ერთხელ ხდებოდა. დირექტორად შეიძლებოდა არჩეულიყო ისეთი აქციონერი, რომელსაც შეძენილი ჰქონდა საზოგადოების არა ნაკლებ ოცი აქციისა (10000 მანეთი), რომლებიც, მათი მფლობელის დირექტორად მუშაობის პერიოდში, ინახებოდა საზოგადოების სალაროში.

საბრუნავი და ძირითადი კაპიტალის მხრივ საზოგადოება „ნახშირას“ გაცილებით მეტი შესაძლებლობა ჰქონდა სამუშაოების ფართოდ გაშლისა, მით უმეტეს, რომ თავიდანვე მის განკარგულებაში იყო საბადოს საკმაოდ დიდი ნაწილი. საბადოს ფართობი 1846 კვადრატულ მეტრს შეადგენდა.

მიუხედავად იმისა, რომ საზოგადოება „ნახშირას“ ჰქონდა საშუალება კარგად მოეწყო სამუშაოები და შედგომოდა ნახშირის დიდი რაოდენობით მოპოვებას, გამგეობა მაინც ვერ იჩენდა გამბედაობას, რომ წინასწარ გელო საპირო თანხები მალაროს სათანა-

დოდ მოსაწყობად. როგორც ვაზეთ „ივერიიდან“ ვგებულობთ, ნ. ნიკოლაძეს თავიდანვე ურჩევია საზოგადოების გამგეობისათვის, მალაროს მოწყობისა და საბრიკეტო ქარხნის ასაშენებლად სამასი ათასი მანეთი მაინც გაეღოთ წინასწარ, რაც საფუძველი იქნებოდა მომავალი მუშაობის წარმატებისა. მაგრამ გამგეობამ ამ რჩევის ნამდვილი შინაარსი და სარგებლობა ვერ გაიგო და მუშაობას პრიმიტიული წესით შეუდგა. გამგეობას ეშინოდა ბევრი ფულის დაბანდების და ცოტა სარგებლის მიღების, ამის გამო ნახშირის მოპოვების საქმე საზოგადოების სამუშაოებზე ძალიან ნელი ნაბიჯით მიდიოდა. სამუშაოების გაშლა-გაფართოებას ხელს უშლიდა აგრეთვე ის გარემოება, რომ აღნიშნულმა საზოგადოებამ ნახშირს დიდი ფასი დაადო, რითაც შეამცირა მომხმარებლების რიცხვი. ამის შესახებ ვაზეთ „ივერიაში“¹ ვკითხულობთ: „აქციის პატრონებს (ლაპარაკია „ნახშირას“ მებატრონეებზე — ვ. კ.) ფუთი ნახშირი ჭადგურ ურგებთან ჩამოტანილი უჯდებოდათ 5 კაპ., ქუთაისამდე წაღება ღირს 1 კაპ. ფუთზე. ნახევარი კაპიკი კიდევ წვრილმანი ვიანგარიშით და სულ 6,5 კაპიკს შეადგენს ქუთაისში ჩატანილი. ერთი კაპიკი რომ მოიგონ და 7 ან 8 კაპიკად ფუთი ნახშირი გაჰყიდონ ქუთაისში და 12 ან 13 კაპიკად ტფილისში, ნუთუ არ ეყოფათ მოგებათ? მაგრამ არა, ამათ უცბად სურთ გამდიდრება და რაც დანახარჯი აქვთ ის ახლავე სურთ ამოიღონ, მაგრამ ვაი თუ ბევრის მდომმა ცოტაც დააკარგოს! ეს უეჭველად ისეც იქნება თუ ახლავე არ დაუკლეს ნახშირს ფასი“.

როგორც ზევით აღვნიშნეთ, ინჟინერ გორლოვის ხელმძღვანელობით 1889 წელს დამთავრდა ნოვოსელსკის მალაროს მომზადება. ამის შემდეგ მის მიერვე მომზადებულ იქნა საზოგადოება „ნახშირას“ სამუშაოებიც. გორლოვი ორივე მალაროს უწევდა ხელმძღვანელობას. გორლოვის მუშაობის პერიოდში ნახშირის მოპოვება წარმოებდა გამომუშავებული სივრცის შემდგომი ამოვსების ფუძე ქანით ანუ შშრალი ვსებით. ამ წესით მოპოვებული ნახშირის თვითღირებულება გაცილებით მეტი იყო, ვიდრე ჰერის ჩამოქცევით მოპოვებული ნახშირისა. რადგან საზოგადოება „ნახშირას“ პირველ წლებში სამუშაოების გაშლა მეტად გაუჭირდა ნახშირის მომხმარებლების მცირე რიცხვისა და სხვა მიზეზების გამოც, ხარჯების შემცირების მიზნით, ინჟინერ გორლოვს ხელფასი 500 მანეთიდან 200 მანეტამდე შეუმცირეს. ამ ხელფასზე გორლოვმა უარი თქვა და

¹ ვაზეთი „ივერია“, № 236, 1891 წ. ვ. მასხულის წერილი „ტყიბულის ქვის ნახშირი“.

სამუშაო მიატოვა. გორლოვის შემდეგ შალაროს მმართველად აღაბაბოვი გამოგზავნეს. ამ უკანასკნელმა ნახშირის გამოღების შედეგად შექმნილი გამოიმუშავებული სივრცის მშრალი ვსება უარყო და მუშაობა დაიწყო ჭერის ჩამოქცევით. ნახშირის მოპოვების ხარჯები შემცირდა, მაგრამ ნახშირის დიდი დანაკარგების შედეგად ქვედა ქვესართულში გაჩნდა ენდოგენური წარმოშობის მიწისქვეშა ხანძარი. ამ უკანასკნელთან ბრძოლა არ იყო სათანადო სიმალლეზე დაყენებული; ამაზე ზრუნვა საზოგადოებას ზარალს აძლევდა და ამიტომაც იყო, რომ მას ნაკლები ყურადღება ექცეოდა. 1893 წლის 3 ივნისს ხანძრის შედეგად გამოყოფილი გაზებით „ნახშირას“ სამუშაოებზე სასიკვდილოდ მოიწამლა ორი მუშა — თ. გაბადაძე და ა. ერაძე. დაღუპული მუშების ზედაპირზე გამოსაყვანად ათისთავის მხირ გაგზავნილ იქნა მალაროში ოთხი მუშა — კ. ყიფიანი, ა. ღვინეფაძე, ი. კახიძე და ვ. ავალიანი, მაგრამ იმ ადგილზე იმდენად დიდი რაოდენობით დაგროვილიყო მომწამვლელი გაზები, რომ გაგზავნილებიც მოიწამლენ. ამის შემდეგ დიდი სიფრთხილით გამოყვანილ იქნა ექვსივე მოწამლული. უკანასკნელ ოთხს რამდენიმე საათის შემდეგ სიცოცხლე დაუბრუნეს, ხოლო ორი კი დაიღუპა.

ამ უბედურმა შემთხვევამ ძალიან ააღელვა და შეაშინა მუშები; მათ მალაროში მუშაობა მიატოვეს. მალაროში სამუშაოდ დარჩნენ მხოლოდ ივანე დოლგოვის არტელის მცირერიცხოვანი, მუშები.

აღწერილი უბედური შემთხვევის გამო, მალაროს მმართველი აღაბაბოვი მოხსნეს სამუშაოდან და მის მაგივრად ტყიბულში გაგზავნილ იქნა იხეინერი ბეგზადოვი.

მალაროს ახალმა მმართველმა თავიდან ენერგიულად მოჰკიდა ხელი სამუშაოს, მიწისქვეშა ხანძარი პირველ ხანებში შედარებით შეასუსტა, მაგრამ შემდეგ სათანადო ყურადღების უქონლობის გამო ისევ გაძლიერდა და დიდ ფართობს მოედო. ბეგზადოვმა მისი არათუ ჩაქრობის, არამედ იზოლაციის იმედიც კი დაჰკარგა და გადაწყვიტა აღნიშნული ხანძარიანი უბნის სავსებით მითოვება. აქვე უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ იმავე ბეგზადოვის უყურადღებობის გამო, 1895 წლის 8 სექტემბერს, ხანძარიანი უბანში ზედაპირის ჩაქცევის შედეგად მიწის ქვეშ ჩავარდა ერთი ბავშვი და დაიღუპა. რათქმა უნდა, საჭირო იყო ასეთი ადგილის შემოღობვა, რითაც აცილებული იქნებოდა უბედური შემთხვევები. როგორც გაზეთ „ივერიიდან“ ვგებულობთ, ბეგზადოვს კიდევ უფრო მძიმე პირობები

მუქმნია მალაროელებისათვის. მუშაობა მიწისქვეშა გვირაბებში 13—14 საათს გრძელდებოდა. მალაროს ღუქანში, რომელშიაც ბეგზადოვს თავისი ნათესავი დაუყენებია, საქონელს გაცილებით ძვირად ყიდდნენ. ვიდრე ქუთაისში და სხვაგან. მაგრამ მუშები მაინც აძლებული იყვნენ ისევ იმავე ღუქანში შეეძინათ მათთვის აუცილებელი პირველი მოთხოვნილების საგნები და პროდუქტები. პურს და პროდუქტებს ისეთი ცუდი ხარისხისას ამზადებდნენ, რომ ადგილი ჰქონდა მუშების მოწამვლასაც კი.

1893 წელს ტყიბულში ჩავიდნენ ნ. ნიკოლაძე და ვეკილი გ. ლობერიძე. ჩასვლის მიზანი იყო საზოგადოება „ნახშირას“ და ნახშირიან ადგილებში მცხოვრებ გლეხებისაგან — ქასრაშვილებისაგან ნახშირიანი მიწების გამოსყიდვის საქმის მოგვარება. როგორც გაზეთ „ივერიაში“¹ ვკითხულობთ, ქასრაშვილებს ჰქონდათ სულ 60 ჰექტარი მიწა, რომელიც ქვანახშირს შეიცავდა. ამ ადგილების საფასურად „ნახშირას“ გლეხებისათვის შეუძლევიან 530 ჰექტარი მიწა და 5000 მანეთი ფულად. ქასრაშვილები ამ პირობაზე არ დათანხმებულან, რადგან აღნიშნულ 530 ჰექტარ ადგილებში ბევრი ყოფილა მწირი მიწა, და ფულად მოუთხოვიათ თხუთმეტი ათასი მანეთი.

ამჟერად ნ. ნიკოლაძეს წურიწოვთან (მალაროს ტექნიკური ხელმძღვანელი) ერთად დაუთვალა იერებია მალაროს ზედაპირი და რჩევა მიუცია მალაროს მმართველისათვის მორიდებოდნენ სამაგრი მასალისათვის ტყის გაჩეხვას; ტყის გაჩეხვა წყლების დაშრობას გამოიწვევდა.

იგივე გაზეთი აღნიშნავს, რომ მალაროს მმართველმა ნ. ნიკოლაძეს შესჩივლა მუშახელის ნაკლებობის და მისი მეტად დიდი დენადობის შესახებ, რაზედაც ცნობილ საზოგადო მოღვაწეს შემდეგი უპასუხია:

„უმთავრესი მიზეზი მაგისი ის გახლავთ, რომ მადანში („მადანში“ — ეს სიტყვა ნახშირია „მალაროების“ მაგივრად — ვ. კ.) მუშებისათვის სადგომი ბინა არ არის რიგთანად მოწყობილი. აბა შეხედეთ, რას ჰგავს ახლანდელი მუშების სადგომი ბინა, იმ ჭოხებში და ფაცხებში ცხოვრება არა თუ ადამიანს, დათესაც კი გაუჭირდება და თუ გვინდა რომ მუშები მივიღოთ, უსათუოდ უნდა ავაშენოთ მათთვის, ცალ-ცალკე გორაკებზე, ამ საუცხოვო საცხოვრებელ ადგილში თითო ოჯახისათვის თითო პატარა კარგად მოწყობილი სახლი. სახლთან უნდა მიეცეს მუშას მიწა საბოსტნეთ და როცა ასეთი ბინა სამყოფი ექნებათ, განსაკუთრებით იმ შორის კუთხიდან მოსულ მუშა:

¹ გაზეთი „ივერია“, №№ 142—143, 1893 წ.

ოსებს და რაქველებს, მაშინ გარწმუნებთ, ისინი ცოლმვილით აქ დასახლდებიან და შემდეგ არა თუ თავისი ნებით წაეღენ აქედან, არამედ კეტიტ რომ სცემოთ მაინც ვერ მოიშორებთ თავიდან მღშებს და მაშასადამე, მადანს თავისი საკუთარი მუშა ნიადაგ ეყოლება, ისე, როგორც ბევრგან უცხოეთში მადანს ჰყავს თავისი დასახლებული მუშები. თუ ასე მოვიქცევით, რალათქმადუნდა დიდათ სასარგებლო იქნება როგორც ჩვენთვის, აგრეთვე მუშებისათვის. გარდა ამისა არ იფიქროთ, რომ მარტო ეს საშუალება კმაროდეს მღშებანს გულის მოსაგებად და მისაზიდავად. უპირველესყოვლისა მუშების შრომა ღირსეულად უნდა დაჯილდოვდეს და აგრეთვე მუშების შვილებისათვის მადანში სკოლა უნდა იქნას აშენებული. და როცა ასე მოვაწყობთ მადანში მუშების საქმეს, მუშები არასოდეს არ გვილალატებენ და ვინც უნდა მოცილე გავვიჩინდეს მუშებს ვერ გადობირებენ“¹.

მუშების მდგომარეობის გაუმჯობესებაზე კი, როგორც ზევით აღვნიშნეთ, საზოგადოება „ნახშირას“ გამგეობა მაინც ნაკლებად ფიქრობდა. მისი ერთადერთი საზრუნავი იყო, რაც შეიძლება მცირე დანახარჯებით დიდი მოგების მიღება.

სწორედ ასეთი გეზის გამო, სააქციონერო საზოგადოება „ნახშირას“ საქმიანობა მთელი ხუთი წლის განმავლობაში თანდათანობით უკან მიდოდა და 1895 წელს მეტად კრიტიკულ მდგომარეობაში ჩავარდა. ამ წელს დაამთავრა ნოვოსელსკის ყოფილი მადარობის საექსპლოატაციოდ მომზადება ბელგიელთა საზოგადოებამ, რომელმაც ეს საბადო 2,5 მილიონ მანეთად იყიდა „ნახშირასთან“. ბელგიელებმა იქვე ააშენეს ნახშირის პირველი საბრიკეტო ქარხანა. ამ დროს მთელ რუსეთში ეს იყო პირველი საბრიკეტო ქარხანა.

საბრიკეტო ქარხანაში დადგმული იყო 2 წნეხი, რომელთა წარმადობა წელიწადში შეადგენდა 5618000 ფუთ ჰრიკეტს. ბრიკეტების დასამზადებლად იყენებდნენ ნავთობის გუდრონს, საშუალოდ 7,8% რაოდენობით.

ამრიგად, ბელგიელთა საზოგადოების სახით „ნახშირას“ მეტად საშიში მეტოქე გაუჩნდა, მაგრამ დაახლოებით სამი წლის მუშაობის შემდეგ ბელგიელთა საზოგადოების ნახშირის საბრიკეტო ქარხანა დაიწვა. გარდა ამისა, მიწისქვეშა სამუშაოებში ზანძრებმა იჩინეს თავი. ყოველივე ამის გამო ბელგიელთა საზოგადოებამ სამუშაოები მიატოვა, რითაც საბოლოოდ ამოიხუნთქა საზოგადოება „ნახშირამ“. ამის შემდეგ მას ტყიბულის მრეწველებს შორის პირველი ადგილი ეჭირა.

1. გაზეთი „ივერია“, №126 142 — 143, 1893 წ.

გაზტო „ივერიის“ ცნობით, 1893 — 1895 წლებში მატარებლები ქუთაისსა და ტყიბულს შორის კვირაში მხოლოდ ორ დღეს — ოთხშაბათობით და კვირაობით დადიოდა.

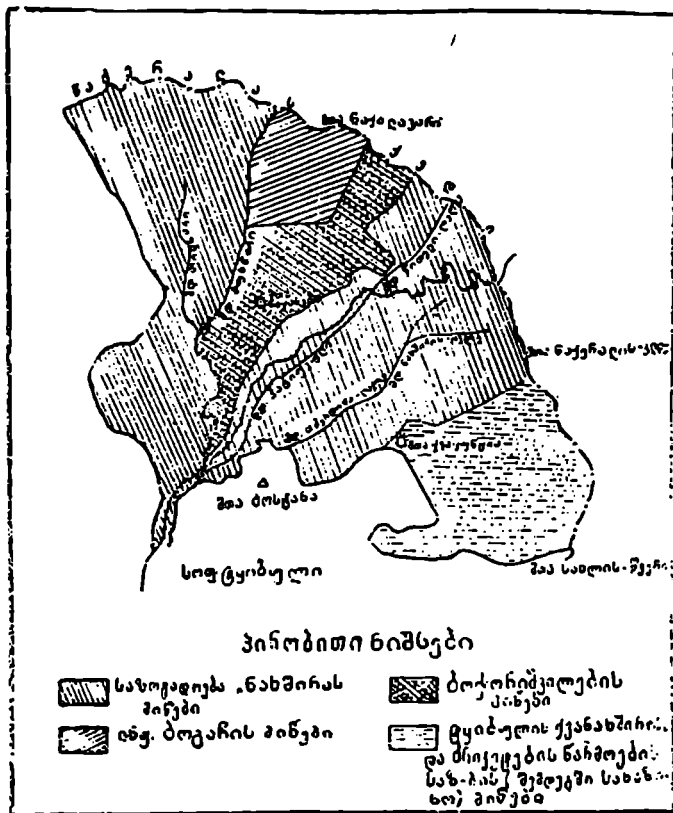
ნახშირის მოპოვების სტატისტიკიდან ჩანს, რომ ქვევით აღნიშნულ წლებში მოპოვებულ იქნა: 1888 წელს — 389000 ფუთი (6377 ტონა); 1889 წელს — 457500 ფუთი (7500 ტ); 1890 წ. — 500000 ფუთი (8197 ტ); 1891 წ. — 427000 ფუთი (7000 ტ); 1892 წელს ნახშირის მოპოვება თითქმის ორჯერ გაიზარდა; მოპოვებული იყო 949293 ფუთი (15464 ტ), რაც უნდა აეხსნათ იმით, რომ ნახშირის გადაზიდვის საკითხი მალაროებიდან რკინიგზის სადგურამდე ამ დროისათვის უკვე მოგვარებული იყო — გაყვანილ იქნა რკინიგზის შტო; სააქციონერო საზოგადოება „ნახშირას“ მალაროები დაუქავშირდა ნახშირის სატვირთავ პუნქტს, რომელიც ცნობილი იყო „ურგების“ სახელწოდებით, ვიწროლიანდაგიანი რკინიგზით. ამ გზით ნახშირი მოჰქონდათ მალაროებიდან სატვირთავ პუნქტამდე, სადაც წარმოებდა მისი რკინიგზის ვაგონებში ჩატვირთვა და გაგზავნა. ინჟინერ ბარბორტ-დე-მარნის ცნობით, მალაროს პროექტული წარმადობა 5 მილიონ ფუთს შეადგენდა.

თ ა მ ი VIII

გასული საუკუნის სამოცდაათიანი წლებიდან ტყიბულის ნახშირით ბევრი დაინტერესდა და, მიუხედავად უგზოობისა, ადგილობრივი მემამულეებისაგან ყიდულობდნენ მიწის ნაკვეთებს, რომლებიც შეიცავდნენ ქვანახშირის ფენებს. ამრიგად, XIX საუკუნის დამლევს და XX საუკუნის დასაწყისში საბადოს დამუშავებას სხვადასხვა დროს აწარმოებდნენ: ნოვოსელსკი, შაბუროვი, არდიშვილი, დავილოვსკი, მეფენილო, კლეინი, ინჟ. ბოგაჩი; სააქციონერო საზოგადოებები: „ნახშირა“, „ნაქერალა“, „ტყიბულის ქვანახშირის სამთო-სამრეწველო და საბრიკეტო საზოგადოება“ და სხვ. აღნიშნულ დროისათვის, როგორც ნახაზიდან ჩანს (იხ. სურ. 8), საბადო დანაწილებული იყო საზოგადოება „ნახშირას“, ინჟ. ბოგაჩის და „ხაზინას“ შორის. აქედან „ნახშირას“ ეკუთვნოდა საბადო, ფართით 796 დესიატინა,¹ ბოგაჩის — 300 დესიატინა, „ხაზინას“ — 318 დესიატინა. რაც შეეხება სხვა წვრილ მესაკუთრეებს, მათ შესახებ ცნობები არ არის.

¹ 1 ჰექტარი — 0,915 დესიატინა.

ნახშირის მოპოვება მიწის ზედაპირიდან ახლოს წარმოებდა, რის გამოც ზოგჯერ ზოგიერთი მრეწველის მიერ მოპოვებული ნახშირი მდარე ხარისხის იყო. გარდა ამისა, დიდი რაოდენობით იყო ნახშირში წერილი ნატეხები, რაზედაც მაშინდელი მომხმარებლები უარს ამ-



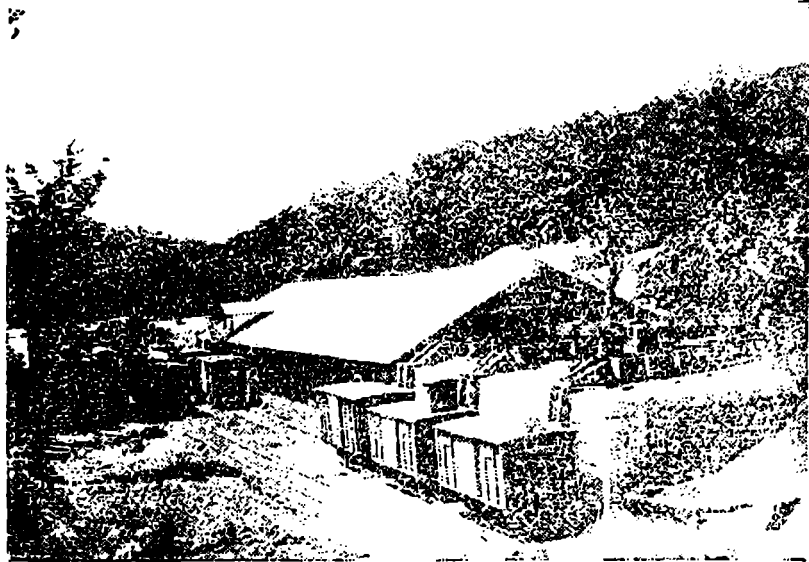
სურ. 8. ნახშირიანი ადგილების დაყოფა.

ბობდნენ. საზოგადოება „ნახშირის“ ცნობით, 1891 წლის ნოემბერ-დეკემბერში მათ მიერ მოპოვებულ ქვანახშირში წერილი ფრაქციების რაოდენობა დიდ პროცენტს შეადგენდა. მაგალითად, 15 მმ ნაკლები ზომის ნახშირი (ნატეხები) შეადგენდა მთელი მოპოვებული ნახშირის 35%-ს, ხოლო 15—20 მმ-მდე ზომისა კი — 19,8%-ს, ე. ი. მთელი მოპოვებული ნახშირის დაახლოებით 35—45%-ის მიღებაზე მომხმარებელი უარს ამბობდა და ეს ნახშირი უსარგებლოდ იყარგებოდა. გაუკეთა რა ანალიზი აღნიშნულ მდგომარეობას, ინფ.

ბაბოტ-დე-მარნიმ გამოთქვა აზრი, რომ აუცილებელი იყო ტყი-
ბულში ნახშირის ბრიკეტების დამამზადებელი ქარხნის აშენება.

1893 წლის 20 ივნისს ტყიბულში ჩამოვიდა მოსკოვის სამთო
ინსტიტუტის ადიუნქტ პროფესორი ნ. კოცოვსკი.

1867 წელს ნოვოსელსკის თავისი მალაროების საექსპლოატაციოდ
მოსამზადებლად მთავრობისაგან აუღია სესხი. მალაროს მომზადება-



საზოგადოება ნახშირის" წარმოების საერთო ხედი.

მოწყობა მან ინჟინერ გორლოვს დაავალა. დავალება ასეთი იყო:
ესე მოეწყო სამთო სამუშაოები და სხვა ზედპირული დანადგარები
და შენობები, რომ შესაძლებელი ყოფილიყო ყოველდღიურად მა-
ლაროში მოეპოვებინათ 40000 ფუთი ქვანახშირი. ინჟ. გორლოვმა
მალაროს მომზადება 1889 წლის მარტში დაამთავრა. ამის შემდეგ
ნოვოსელსკიმ მალარო იჯირით გადასცა ოდესეღ მრეწველებს. ამ
ქვანახშირებმა ნახშირის მოპოვება აწარმოეს დაახლოებით ერთ წე-
ლიწინა და ამის შემდეგ, მალაროს პატრონთან უთანხმოების გამო,
სამუშაოები მიატოვეს.

1890 წლიდან 1893 წლამდე აღნიშნულ მალაროში მუშაობა არ
წარმოებდა და იგი უპატრონოდ იყო მიტოვებული. ასეთ მდგომა-
რეობაში მალარო თანდათანობით სრულ განადგურებამდე მიდიოდა.

ამ მომენტში საქმეში „საზინა“ ჩაერთა, რომელიც დაინტერესებული იყო როგორმე მის მიერ სესხად გაცემული ფული მაინც დაებრუნებინა.

ამის შესახებ გაზეთ „ივერიაში“¹ მოთავსებულ ერთ-ერთ წერილში შემდეგს წერენ: „მოთავრობას უკვე 40000 მანეთი კიდევ გადუღვია ამ მადნის გამოსაკვლევადა, და 20 ივნისს აქ მოვიდნენ პეტერბურგიდან მთამადნის ინსტიტუტის ადიუნქტი ბ-ნი კოცოვსკი და ინჟინერი ჩერნევსკი. ამათ თან მოჰყვა ქეთარსიდან პოლკოვნიკი ნ. ა. პრინცი, როგორც ნოვოსელსკის რწმუნებულნი“.

ნ. კოცოვსკი მიერ დეტალურად იქნა შეაწავლილი ნოვოსელსკის მღაპროების მდგომარეობა და ამის საფუძველზე იმავე წელს ტყიბულის საბადოს შესახებ „Горный журнал“²-ში დიდი და მანაარსიანი ატაბა გამოაქვეყნა.

„საბადოს ოროგრაფიული ხასიათი, — წერდა კოცოვსკი, — ისეთია, თითქოსდა ბუნებას უნდოდს ადამიანისათვის ეჩვენებინა თავის წიდადში მოქცეული სიმიდრე. ნახშირის სქელი ფენების გამოსასვლელი მიწ ზედაპირზე ხელსაყრელ პირობებს ქმნის. რათა საბადოს დიდი ნაწილი დამუშავებულ იქნას შტოვნებით. ნახშირი აატყეთესო ხარისხისაა. რელიეფი ხელს უწყობს ნახშირის მოპოვების შედეგად შექმნილი გამომუშავებული სივრცე ამოვსებულ იქნას ზედაპირიდან შეტანილი საფუძვლი მასალით. რითაც აცოლებული იქნება მიწისქვეშა ენდოგენური ხანძრები, და ხელსაყრელი რელიეფისა და წყლის აღტვის გამო აღვილია მოწყობილი მოპოვებულ ნახშირის სველი გამდიდრება. სანგრევიდან დაწყებული, ნახშირს შეუძლია გაიაროს ყოველი ატაბა და ჩაწვრიტულ იქნას რკინაგზის ვაგონებში ყოველგვარი მექანიკური მოწყობილობის გარეშე. ერთი სიტყვით, ეს ბედნიერი პირობები საშუალებას იძლევა მოწყობილ იქნას მისი ექსპლოატაცია ყველაზე რაციონალური წამოწყებებით — წყალქვეცია და ამწვე მოწყობილობების გარეშე. თუ მას დაუღმატებთ იმასაც, რომ საბადოს ტერიტორია დაფარულია სამაგრი მასალისათვის ვარგისი ტყეებით, მაშინ ტყიბულია ქვანახშირის საბადოს დამუშავების ხელსაყრელობა კიდევ უფრო მეტად უდავო გახდება. მაგრამ, მიუხედავად ამგვარი ხელისშემწყობი პირობებისა, მიუხედავად იმისა,

¹ მეგრული. „წერილი ტყიბულიდან“, გაზეთი „ივერია“, № 142, 1893 წ.

² Н. Коцовский. «Ткибульские каменноугольные месторождения». «Горный журнал», № 5, 6, 7. 1893 г.

³ ენდოგენური ხანძარი ეწოდება ქვანახშირის თვითწვის უნარიანობის შედეგად წარმოშობილ ხანძარს.

რომ ყველა მკვლევარი ტყიბულის საბადოს ბედნიერ მომავალს უწინააწარმეტყველებდა და ამავე დროს ამ შეხედულებებს მთავრობაც იზიარებდა, რაც ნათლად ჩანს 1878 წელს სამთო დეპარტამენტის მიერ გამოცემული წიგნიდან, სათაურით: „რუსეთის ევროპული ნაწილის მინერალური სიმდიდრეების მდომობისა“, გამოცემული სახელმწიფო ქონების სამინისტროს სამთო დეპარტამენტის მიერ¹, სადაც ტყიბულის საბადოს აღწერის დროს სხვათაშორის ნათქვამია „მიუხედავად ნახშირის კარგი ხარისხისა და საბადოს ხელსაყრელი მდებარეობისა, ფენების ზედაპირზე გამოსასვლელების თვალსაზრისით, ამ საუკეთესო საბადოს არც ერთი ნაწილი არ ყოფილა ჯერ ექსპლოატაციის სერიოზულ ობიექტად“, მიუხედავად ყოველივე ამისა ტყიბულის ქვანახშირის საარწიფო — სპეციალურად მისთვის გაყვანილი რკინიგზის ხაზით, რომელიც 2600000 მანეთი დაჯდა, — არა თუ ვითარდება, არამედ შიდას ან უკეთ მივიდა დაცემამდე“. აი, ამგვარ სავალალო მდგომარეობაში იყო ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს დამუშავება გასული საუკუნის ოთხმოცდაათიან წლებში, ე. ი. მისი ექსპლოატაციის დაწყებიდან 45—46 წლის შემდეგ.

საბადოს სავალალო მდგომარეობის შესახებ პროფ. კოცოვსკი ასეთ აზრს გამოთქვამს: საბადოს გამოკვლევის დროს პირველყოფლისა თვალში გეცემა ის გარემოება, რომ მიუხედავად იმისა, რომ ფენები — მიწის ზედაპირთან ახლოს — გამოფიტული და ცუდი ხარისხისაა, მაინც მთელი საძიებო და საექსპლოატაციო სამუშაოები თავმოყრილია მხოლოდ მის ირგვლივ, ზედაპირთან ახლოს. იმის გამო, რომ არავითარი მონაცემები არ მოიპოვება ქვედა ჰორიზონტებზე ფენების მდგომარეობის, ხარისხის, სისქის ცვალებადობის და სხვ., შეუძლებელია დაწყებულ იქნას შედარებით ღრმად დამუშავება. ასეთი საძიებო სამუშაოების აუცილებლობაზე ჭერ კიდევ აბიხი წერდა გასული საუკუნის ორმოციან წლებში; საბადოს მწარმოებლები კი ამას ჯერაც არ მიმხვდარან, მიუხედავად იმისა, რომ ნახშირის მარაგი ზედაპირთან რამდენიმე წელში სავსებით ამოიწურება.

ამრიგად, პირველ დიდ შეცდომად, რამაც ხელი შეუწყო საბადოს ექსპლოატაციის დაკემას, ნ. კოცოვსკი სთვლის საძიებო სამუშაოების უქონლობას და, ამის გამო, ღია სამუშაოებით ნახშირის მოპოვებას გამოყენებულ პრაქტიკას. ფენების სტრუქტურული პრილებისა და მათი ცვლილებების მასალები სიღრმის მიხედვით და ცალკეული უბნების მიწისქვეშა სამუშაოების გეგმების უქონლობა — ასევე

¹ წიგნი გამოცემულია ფრანგულ ენაზე ვ. პ.

შემფერხებელი მიზეზები იყო საბადოს ნორმალური ექსპლოატაციის საქმეში. გარდა აღნიშნულისა, საბადოს უბნების ზუსტ განვითარებაზე ძალიან იმოქმედა მისი ცალკეული ნაწილების იჯარით გაცემამ, რომლის დროსაც სამუშაოები ძირითადად მიწის ზედაპირზე ქარიერებით წარმოებდა.

კოცოვსკის აზრით, საქსპლოატაციო სამუშაოების გაშლისათვის აუცილებელია დეტალური ტოპოგრაფიული გადაღების ჩატარება, ამის საფუძველზე ღრმა ძიების წარმოება, ნახშირის ხარისხის დაზუსტება ფენების მიხედვით და მათი შერჩევა; შემოღებულ უნდა იქნას დამუშავების სისტემა ჰორიზონტალური შრეებით. გარდა ამისა, საქიროა ჩატარებულ იქნას ცდები ნახშირის წვრილი ნატეხების დაბრიკეტების შესახებ.

პირველი საბრიკეტო ქარხანა რუსეთში, როგორც ზემოთაც აღვნიშნეთ, აშენებულ იქნა ბელგიელთა საზოგადოების „ტყიბულის ქვანახშირის მალაროსა და საბრიკეტო წარმოების“ მიერ 1895 წელს, ტყიბულში, რომელმაც 1896 წელს დაამზადა 300900 ფუთი ნახშირის ბრიკეტი, ხოლო 1897 წლის იანვრიდან სექტემბრამდე 207882 ფუთი ბრიკეტი. ამასვე ადასტურებს პროფესორი ალექსეევი, რომელიც წერდა, რომ ტყიბულში მოწყობილია საუცხოო საბრიკეტო ქარხანა¹. ქარხნის საპროექტო სიმძლავრე 5618000 ფუთ (92098 ტონა) ბრიკეტს შეადგენდა წელიწადში. რკინიგზის ხაზიდან საბრიკეტო ქარხანამდე მიყვანილი იყო საპაერო-საბაგრო გზა, რითაც წარმოებდა ბრიკეტების ტრანსპორტირება რკინიგზის ხაზამდე, სადაც მოწყობილი იყო მიმღები პუნქტი. რამდენიმე წლის შემდეგ მალაროში, მიწისქვეშ, სადაც ბელგიელთა საზოგადოება აწარმოებდა ნახშირის მოპოვებას, გაჩნდა ენდოგენური წარმოშობის მიწისქვეშა ხანძარი. ეს უკანასკნელი ნახშირის მოსაპოვებლად მტაცებლური ხერხების გამოყენების შედეგი იყო, რის გამოც მონგრეული ნახშირის დიდი რაოდენობა სამუდამოდ იკარგებოდა გამომუშავებულ სივრცეში და ამავე დროს მიწისქვეშა ხანძრების წარმოშობის მიზეზი ხდებოდა. მიწისქვეშა ხანძრების გამო სამთო სამუშაოების წარმოება მთლიანად შეჩერებულ იქნა. ამან გამოიწვია ბელგიელთა საზოგადოების დახურვა; მალაროები და საბრიკეტო ქარხანა „ხაზინას“ ხელში გადავიდა. რამდენიმე წლის განმავლობაში იქ მუშაობა არ განახლებულა, მხოლოდ 1901 წელს დაწყებულ

¹ Проф. В. Алексеев — «Ископаемые угли Российской империи в отношении их химического состава». С. Петербург, 1895 г.

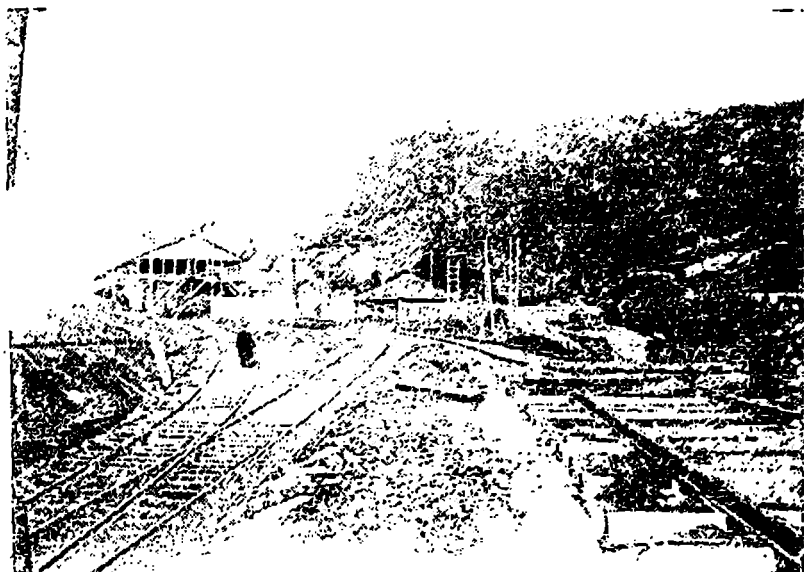
იქნა სამთო სამუშაოები. რაც უმთავრესად მიწისქვეშა ხანძრების სალიკვიდაციო სამუშაოებით (ზღუდრების ჩაღვმა) განისაზღვრებოდა.

ამრიგად, XX საუკუნის დასაწყისში, როგორც სამთო ინჟინერია. მარგოლიუსი გადმოგვცემს, საბადოს დამუშავებას მხოლოდ საზოგადოება „ნახშირა“ და ინჟინერი ბოგაჩი აწარმოებდნენ. ამასთანავე, სამთო სამუშაოები მხოლოდ მიწის ზედაპირზე — ღია სამუშაოებით — კარგებზე წარმოებდა. ამის გამო, ნახშირის ხარისხი ძალიან მდარე იყო. რამაც ტყიბულის ნახშირის ავტორიტეტი ძალიან შებღალა. „საქმის ამგვარად დაყენების გამო უკვე დიდი ხანია რეკიცდება შეხედულება ტყიბულის ნახშირის ცუდი ხარისხის შესახებ: ახალ მრეწველებს, ვფიქრობთ, დიდი ბრძოლა მოუხდებათ მის შესაცვლელად. თუმცა არ შეიძლება ეჭვი შეგვეპაროს იმაში, რომ ეს ნახშირი დამუშავების შედარებით რაციონალური ხერხების გამოყენების შედეგად სავსებით გამოსადეგია როგორც ორთქლის ძრავებისათვის. ისე მეტალურგიისათვის“¹

ამ პერიოდში „ნახინას“ მალარობებში გაყვანილ იქნა ორი შტოლნი, რომლებიც „იტალიელების“ და „ერმოლოვის“ სახელწოდებითაა ცნობილი. იტალიელებმა შტოლნით, რომლის სიგრძე 60 მეტრს უდრიდა, დამუშავებდნენ ფენები ზედა ნაწილს, დახრილი სიმაღლით 36 მეტრს. აღნიშნული შტოლნას ქვევით გაყვანილი ერმოლოვის შტოლნით მუშავდებოდა ისევე 36 მეტრის სიგრძის პორიზონტი. აღნიშნული შტოლნები ერთმანეთთან შეერთებული იყო დახრილი გვირგვინით. შტოლნიდან გაყვანილი იყო ფენის გავრცელებით შტრეკები. მუშაობა ორ ფრთაზე მიმდინარეობდა, თვეთუთვი ფრთის სიგრძე 90 საყენს უდრიდა. იტალიელების შტოლნი და მისგან გაყვანილი შტრეკები გამაგრებული იყო ხის სრული და არასრული ჩაჩჩობებით. ასეთივე გამაგრება იყო ერმოლოვის შტოლნიშიც. მხოლოდ მისი შესასვლელი ნაწილი იყო გამაგრებული ქვით. როგორც ხანს. ერმოლოვის შტოლნას უბნის წარმადობა, იტალიელების უბანთან შედარებით, დიდი ყოფილა. უკანასკნელში მხოლოდ ერთ-ლიანდაგინი გზა იყო გაყვანილი, ხოლო ერმოლოვის შტოლნიში — ორლიანდაგინი. ძირითად საზიდ შტრეკებში კი ყველგან დაგებუ-

¹ А. Марголиус, «Исследования в Кутаисской губернии с целью выяснения, существует ли геологическая связь между Ткибульскими и Тква-рчельскими каминноугольными месторождениями». Материалы для геологии Кавказа. Серия III, кн. IV, 1902 г.

ლი იყო ერთლანდაგიანი რკინიგზა. მიწისქვეშა ენდოგენური ხან-
ძარი პირველად იტალიელების შტოლნას უბანში გაჩენილა, რომე-
ლიც სწრაფად გავრცელებულა. ამის შემდეგ ხანძარს ერმოლოვის
შტოლნას უბანიც მოუცავეს. ამის გამო ხანძრების საიზოლაციო სა-
მუშაოები ორივე უბანში ერთდროულად წარმოებდა.



სურ. 10. საბაღოს დააველუ ებნის სატვირთავის საერთო ხედი.

მიწისქვეშა ენდოგენური ხანძრების გამო, „ხახინას“ უბანში
ნახშირს მოპოვება აღარ წარმოებდა.

ამ დროს, როგორც ზევით აღვნიშნეთ, ნახშირის მოპოვება წარ-
მოებდა საზოგადოება „ნახშირასა“ და ინჟინერ ბოგაჩის უბნებში.
ორივე უბანში ნახშირის მოპოვება მხოლოდ ღია სამუშაოებით წარ-
მოებდა; საზოგადოება „ნახშირას“ უბანში ამ დროს სამთო სამუ-
შაოებს ხელმძღვანელობდა სამთო ინჟინერი გორლოვი. ნათელი იყო
რა, რომ ნახშირის ხარისხი შედარებით ღრმა პორიზონტებზე გაცი-
ლებით უკეთესი იყო, ვიდრე ფენის გამოსასვლელებთან — მიწის
ზედაპარზე. ინჟ. გორლოვმა გაიყვანა შტოლნა, რომლითაც ფიქრო-
ბდა ფენების დამუშავებას ქვედა პორიზონტზე. მაგრამ, როგორც
ირკვევა, კერძო მრეწველები დიდი თანხების ხარჯვას ერიდებოდნენ
და გორლოვის შტოლნით სამუშაოების გამლა შეუჩერებიათ.

ნახშირის მოპოვება ინე. ბოგაჩის უბანშიც ღია სამუშაოებია წარმოებდა. აქაც იმ დროს დაუწყიათ საძიებო შტოლნას გაყვანა... ნახშირი ამ უბანში გაცილებით უკეთესი ყოფილა, ვიდრე საზოგადოება „ნახშირას“ სამუშაოებზე.

საქართველოში და ამიერკავკასიაში რკინიგზის ტრანსპორტის თანდათანობითი ზრდა განსაზღვრავდა ტყიბულის ნახშირის მოპოვების ტემპებს, და ხშირ შემთხვევაში ეს უქანასენელი ძალიან ჩამორჩებოდა პირველს. მაგალითად, 1872—1874 წლებში ნახშირზე მოთხოვნილება გაცილებით დიდი იყო, ვიდრე მისი მოპოვება: მოპოვებას კი ხელს უშლიდა მიწაზე კერძო საკუთრების არსებობა და აქედან გამომდინარე მისი მკვნე შედეგები.

1900 წელს ნახშირის მოპოვებამ 22400 ტონას მიაღწია, ხოლო 1901 წელს ის კიდევ უფრო მეტად გაიზარდა და 43640 ტონამდე ავიდა.

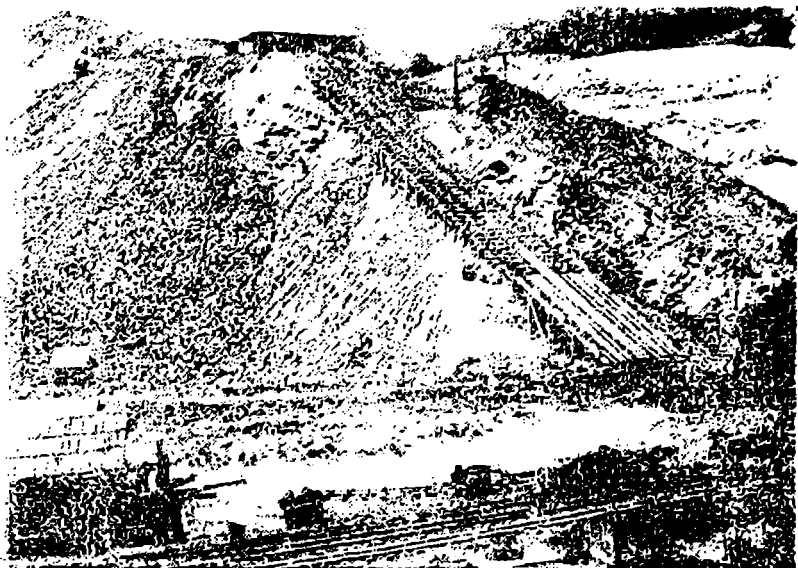
1902 წელს ტყიბულში მეორედ ჩამოვიდა სამთო ინსტიტუტის პროფესორი კოცოვსკი, რომელმაც შეადგინა იმ უბნის დამუშავების პროექტი, რომელიც პირველად ნოვოსელსკის ეკუთვნოდა და შემდეგ კი სააქციონერო საზოგადოების ხელში გადავიდა. ამ პერიოდში ნახშირის მოპოვების მხრივ წამყვან როლს ასრულებდა საზოგადოება „ნახშირა“, რომელმაც ნახშირის მოპოვება 3,5 მილიონ ფუტამდე (დაახლოებით 57400 ტონამდე) აიყვანა. საბადოს, რომელიც აღნიშნულ საზოგადოებას ეკუთვნოდა, 2000 მეტრზე მეტი ფართობი ეკავა.

თ ა ვ ი I X

1900 წლიდან დაწყებული რევოლუციური აღმავლობის წლებში ტყიბულის მაღაროებში ხშირი იყო მუშათა გაფიცვები. გაფიცულო მუშები კერძო მრეწველებს უყენებდნენ მოთხოვნილებებს სამუშაო პირობების გაუმჯობესებას შესახებ. ხშირ შემთხვევებში გაფიცვები მუშების გამარჯვებით მთავრდებოდა. მაღაროს მუშების აუტანელი მდგომარეობის შესახებ ეურნალი „მოგზაური“¹ აღნიშნავს, რომ მუშების მდგომარეობა მეტად აუტანელი გახდა. ისინი ძალიან მცირე ხელფასს ღებულობენ და რასაც იღებენ, მასაც იქვე, იმავე კერძო მრეწველების მიერ გახსნილ ღუქნებში ტოვებენ. მუშებს განსაკუთრებით გაკვირვებით იხიენიერი ალიბეგოვის მოსვლის შემდეგ. რომელიც მათ ყოველმხრივ ავიწროებდა, რის გამოც მუშებს.

¹ ეურნალი „მოგზაური“, № 12, 3/IV, 1905 წ.

გადაუწყვეტიან მასზე იერიშის მიტანა. მაგრამ, ამით ბევრისათვის ვერ მიუღწევიათ. წერილში მოთხრობილია, თუ როგორ ატყუებდნენ მუშებს „პოდრიადჩიკები“ ქაჯაია და ყიფიანი, რომლებმაც მუშებს 100 კვადრატული საყენი მოცულობის სამუშაო დააკლეს,



სურ. 11. სატვირთავის ხედი აღმოსავლეთ უბანში.

ფული არ გადაუხადეს და თან დაემუქრენ, თუ იწყებდნენ გააგებინებთ. სამუშაოდან გაგყრიან.

მუშათა გაფიცვები თანდათანობით უფრო მასიურ ხასიათს ღებულობდა და იძულებულს ხდიდა კერძო მრეწველებს მეტი ყურადღება მიექციან მუშათა საყოფაცხოვრებო პირობების გაუმჯობესებისათვის. სწორედ ამან აიძულა მალაროს მეპატრონეები, რომ დაეწყით მუშათა საერთო ბინების შენება, და საბადოს ექსპლოატაციის დაწყებიდან 55 წლის შემდეგ, ტყიბულში პირველად 1902 წელს აშენებულ იქნა მუშების აბანო.

მუშების ხელფასი ძალიან დაბალი იყო, დღეში 60 — 70 კაპიკს ღებულობდნენ. სამუშაო დღე 12 — 14 საათს უდრიდა. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ სამუშაო იარაღები მუშებს ხელფასის ანგარიშიდან ეძლეოდათ, ასევე უქვითავდნენ ხელფასიდან ნახშირის

მონგრევაზე დახარჯული ასაფეთქებელი ნივთიერების ღირებულება. სამუშაო იარაღების ყოველგვარი რემონტი მუშების ხარჯზე წარმოებდა.

რევოლუციური მოძრაობა 1905 წელს თავის მძაფრ ფაზაში შევიდა. პოლიციის უფროსი გენერალი შირიკინი პოლიციის დეპარტამენტს შემდეგი შინაარსის ცნობას უგზავნის: „ქუთაისის გუ-



სურ. 12. ნახშირის ზიდვა ზედაპირზე (დასავლეთი უბანი).

ბერნია განსაკუთრებულ მდგომარეობაშია: ხელისუფლებას არაფერ ცნობს, ჟანდარმებს იარაღი აყარეს, გზის დასავლეთ ნაწილს დაეუფლენ და თვითონ ბილეთებს ყიდიან, წესრიგსაც იცავენ. ქუთაისიდან ცნობებს ვერ ვღებულობ, ჟანდარმები ხაზიდან მოხსნილი არიან და თბილისში მოიყარეს თავი. გაგზავნილ შიკრიკებს რევოლუციონერები ჩხრეკავენ, ქალაქლებს ართმევენ. მდგომარეობა აუტანელია. ჯარი უთუოდ საიმედოა, მაგრამ იმდენად მცირერიცხოვანია, რომ მას აქტიური მოქმედება არ შეუძლია“¹.

¹ ქ. კვანტრე, „საქართველოს სამთა-მადნო მუშათა მოძრაობის ისტორია“, 1926 წ., გვ. 48.

ამ საერთო რევოლუციურ მოძრაობას არც ტყიბულის მაღაროს მუშები ჩამორჩნენ. მძიმე ეკონომიური პირობები აიძულებდა მათ ბრძოლა ეწაჩმოებინათ მაღაროების მეპატრონეებთან, რომლებიც იმდენად იყვნენ გატაცებული დიდი მოგების სურვილით, რომ მუშების მინიმალური მოთხოვნებების შესრულებაზედაც კი უარს აცხადებდნენ.

1905 წლის რევოლუციის ტალღამ ტყიბულში 26 იანვარს მიადგინა. ტყიბულის მაღაროების მუშებმა გაფიცვა გამოაცხადეს. გაფიცული იყვნენ აგრეთვე ქიათურის მაღაროების მუშებიც. აღნიშნული გაფიცვის შესახებ კავკასიის სამთო სამმართველოს ოლქის რეინერო ცეიტლინი თავის სამმართველოს შემდეგი შინაარსის წერილს უგზავნის: „მაპატიეთ, რომ კერძო წერილში ტყიბულისა და ქიათურაში გაფიცვათა მდგომარეობის შესახებ გაცნობებთ. სანამ პირადად არ დავრწმუნდი უბრალო ინციდენტში, რომელიც კონკრეტულ სისხლიან რევოლუციად გადაიქცა, თვით ვფიქრობდი, რომ ტყიბულის მაღაროებში ვნახავდი სრულ განადგურებას! მაგრამ, როდესაც ჩემი თვალით ვნახე მაღაროები, არაფერი ამგვარი არ ყოფილა: წამხდარი და განადგურებული არაფერი არ არის. განწყობილება მშვიდობიანია. მუშათა წრიდან ამორჩეულებთან 3 — 5 საათის მოლაპარაკების შემდეგ გამოიქცა, რომ მუშები თხოულობენ მხოლოდ სელფასის მომატებას და ამავე დროს უარს ამბობენ დანარჩენ მოთხოვნილებებზე, რომლებიც 12 პუნქტად იყო ჩამოთვლილი. მუშები თხოულობენ დღიური ხელფასის გადიდებას: მბურღავებ-სათვის 2 მანეთამდე, უკუმგორებლებისათვის — 1 მან. და 20 კაპიკამდე და გადამრჩევლებისათვის — 1 მანეთამდე. თათბირის შემდეგ ბ. ალიბეგოვთან და ერთ ძველ მომუშავესთან — მაღაროებში — გადაწყვიტეთ მოგვემატებინა 10 — 20 კაპიკამდე დღეში... ამრიგად, ყოველივე ეს მშვიდობიანად დამთავრდა და ამას უთუოდ ხელი შეუწყო იმ გარემოებამაც, რომ ადგილობრივი პოლიცია არ ჩარეულა მათ საქმეში. ბოქაულმა თავის ტელეგრამებში მუშათა მოთხოვნები გააზვიადა და ჯარი (30 კაცი) გამოიწვია, მაგრამ ეს სრულიად საქმეში არ იყო და ჩვენ ჯარის ნაწილი მაღარომდე არ მიგვიშვია: ისინი დავტოვეთ ტყიბულის სადგურზე, თითქოსდა რკინიგზის მუშათა და რკინიგზის ხაზის დასაცავად“¹.

რა თქმა უნდა, ინჟინერ ცეიტლინის წერილში გაფიცვის ხასიათი არ არის სწორად გადმოცემული. მართო ის ფაქტი, რომ გაფიც-

ქ. კვანტრე. „საქართველოს სამთა-მადნო მუშათა მოძრაობის ისტორია“.

ვასთან დაკავშირებით ტყიბულში გამოწვეულ იქნა ჯარის ნაწილი, რომლის გამოჩენას მუშების წინაშე მოერიდნენ, რადგან მოსალოდნელი იყო მუშებისა და ჯარის ნაწილების შეტაკება, ლაპარაკობს იმის შესახებ, თუ რამდენად სერიოზულ და მნიშვნელოვან პირობებში იყო მოწყობილი გაფიცვა. ტყიბულის მალაროების მუშების გაფიცვა მასიური იყო. ოფიციალური ცნობები არ გვაქვს, — რამდენი იყო მაშინ ტყიბულში მალაროს მუშების რიცხვი, მაგრამ თუ მოაოვებული ნახშირის მიხედვით ვიმსჯელებთ, 1905 წელს — 300 — 350 მუშაზე მეტი უნდა ყოფილიყო. მუშების მიერ მალაროების მეპატრონეების მიმართ წაყენებული იყო შემდეგი მოთხოვნილებები:

1. „მუშებისათვის კავშირების და ყოველგვარი კასის დაარსების უფლების მინიჭება, ბიბლიოთეკისა და სკოლების გახსნის უფლება, მწარმოებლებთან მომრიგებელი კამერების დაარსების უფლება და სხვ.

2. თავისუფალი კრების უფლება.

3. სახელმწიფო დაზღვევა — ავადმყოფობის, ინვალიდობის და ლმუშევირობის შემთხვევაში.

4. 8 საათიანი სამუშაო დღე.

5. ერთი თვის შვებულება წელიწადში, ჯამაგირის შენახვით.

6. მუშებისათვის ბინების აშენება, ხელფასის მომატება და სხვ.“¹.

ტყიბულის მალაროს მუშებმა თავისი მოთხოვნილებების სრულ დაკმაყოფილებას იანვრის გაფიცვით ვერ მიაღწიეს, მაგრამ მრეწველები მაინც იძულებული გახდნენ წასულიყვნენ ნაწილობრივ დათმობაზე, რათა მუშათა გაფიცვას უფრო მწვავე ხასიათი არ მიეღო. ამრიგად, იანვრის გაფიცვით ტყიბულის მალაროს მუშებმა თავისი ეკონომიური პირობების ნაწილობრივ გაუმჯობესებას მიაღწიეს.

ამ წლებში მრეწველებს შორის მხოლოდ საზოგადოება „ნახშირას“, მალაროს მუშების მომსახურების მიზნით, ქონდა სამედიცინო პუნქტი, რომლის შესახებ კავკასიის სამთო-სამმართველოს ანგარიშებში ვკითხულობთ შემდეგს:

«На Тквибульских каменноугольных коях общества «Нахшира» имеется приемный покой с тремя кроватями и небольшой аптекой; приемным покоем заведывает фельдшер, а врач посещает копи еженедельно; трудно-больные пользуются Ку-

¹ ქ. კვანტრე, „საქართველოს სამთა-მადნო მუშათა მოძრაობის ისტორია“.

თაისსკოი გოროდსკოი ბოლნიცეი ილი ოტპრავლიაჟუსა ვ ტიფლის ზა სჩეტ ობშესტვა».¹

ტყიბულელი მალაროელების მდგომარეობისა და გაფიცების შესახებ 1906 წელს გაზეთი „სიმართლე“² წერდა, რომ რეაქციის გამარჯვებით ინიცირება კ. შ-მაც³ ისარგებლა, რომელსაც სხეების დაშინების მიზნით, მრავალი მუშა გაუძევებია სამუშაოდან. გარდა ამისა, მისი მოთხოვნით ჯარის ნაწილიც კი ჩამოსულა ტყიბულში; ამით იგი ფიქრობდა, რომ მუშების რევოლუციურ განწყობილებას შეანელებდა და მალაროებში სამუშაოებს თავისი სურვილების მიხედვით წარმართავდა.

კ. შაფის ასეთმა მოქმედებამ მაინც ვერ გამოიღო მისთვის სასურველი შედეგები; 7 ივლისს ყველა მალაროს მუშებმა გაფიცვა გამოაცხადეს და მრეწველებს პირობების გაუმჯობესების შესახებ მოთხოვნილებები წაუყენეს. მალაროელები მოითხოვდნენ ხელფასის გადიდებას, რვასაათიანი სამუშაო დღის შემოღებას და ხელფასების თვეში ორჯერ დარიცებას. ეს უკანასკნელი მოთხოვნილება შედეგი იყო ბოლო ხანებში შექმნილი მდგომარეობისა, როდესაც მუშების ხელფასების დაგვიანებამ სისტემატური ხასიათი მიიღო. გაფიცვის გამოცხადების მომენტისათვის მუშებს ორი თვის ხელფასი ქონდათ მიუღებელი. გაფიცვის ჩაშლის მიზნით სხვადასხვა ნაცად ზეზებისათვის მიუმართავთ, მაგრამ, როდესაც ამითაც ვერაფერი გაუწყვიათ, საქმეში პოლიცია ჩარეულა; გაფიცვა ვერც ამით ჩაშალეს. ის კარგად იყო ორგანიზებული, რის გამოც ადმინისტრაცია იძულებულ იქნა ნაწილობრივ დათმობაზე წასულიყო. გაფიცვა 7 ივლისიდან 31 ივლისამდე, ე. ი. 24 დღე გრძელდებოდა. ამ გაფიცვით მუშებმა ნაწილობრივ გამარჯვებას მიაღწიეს.

1905 წლიდან დაწყებული ტყიბულის მალაროებში თითქმის ყოველწლიურად და ზოგჯერ წელიწადში რამდენიმეჯერაც ხდებოდა მუშების გაფიცვები. გაფიცვები არ იყო ხანგრძლივი. საზოგადოება „ნახშირას“ ხელმძღვანელები და სხვები, ხედავდნენ რა მუშათა მოძრაობის ძალას, ხშირად იძულებული იყვნენ დროებით მაინც წასულიყვნენ დათმობაზე.

1907 წლის 30 იანვარს ისევ მოხდა ტყიბულის მალაროს მუშების გაფიცვა, მაგრამ ის დიდხანს არ გაგრძელებულა, რადგან მუშათა ძირითადი მოთხოვნილებები საჩქაროდ იქნა დაკმაყოფილებული.

¹ Отчеты Кавказского горного управления за 1909—1915 г. г.

² გაზეთი „სიმართლე“, № 6, 11/VII, 1906 წ.

³ ივლისისმება ინიცირ კ. შაფი.

მუშაობის მძიმე პირობებს ისიც ერთვოდა, რომ მაღაროებში მუშებს ხელფასებს დროულად არ აძლევდნენ. ხშირი იყო ხელფასების რამდენიმე თვით დაგვიანება. ამ შემთხვევაში მუშებს ურიგებლენ ერთგვარ ტალონებს, რომლებითაც მათ შეეძლოთ საქონელი ეყიდათ მაღაროს მეპატრონეების მიერვე გახსნილ მაღაზიაში. ეს, რა თქმა უნდა, მუშებისათვის არ იყო ხელსაყრელი, მაღაროს მეპატრონეები კი ორმაგ სარგებლობაში იყვნენ, იაფად შეძენილ საქონელს თავისივე მუშებზე ძვირ ფასებში ყიდდნენ, ხოლო ხელფასის გასაცემი თანხით კი საბრუნავი კაპიტალი იზრდებოდა. ბევრი მუშა მოტყუებისა და ექსპლოატაციის ამ ხერხებში დიდი ხნის განმავლობაში ვერ ერკვეოდა, მაგრამ თანდათანობით გაიგეს საქმის შინაარსი, რის გამოც სამართლიან უკმაყოფილებას გამოსთქვამდნენ. შიუხედავად მუშათა უკმაყოფილებისა და ზოგიერთი მათგანის უფრო მკვეთრი გამოსვლებისაც კი, მუშების ხელფასის დროულად დარიგების საქმის მოგვარებას საშველი არ ადგებოდა. ამის ააწინააღმდეგოდ მაღაროს მუშებმა 1909 წლის 28 იანვარს გაფიცვა დაიწყეს. მუშების მოთხოვნილება თვით მაღაროს მეპატრონეების მიერაც იმდენად კანონიერად იყო მიჩნეული, რომ იძულებული იყვნენ მათი მოთხოვნილება სასწრაფოდ დაექმყოფილებინათ და გაფიცვაც 4 დღის შემდეგ შეწყდა.

ტყიბულის ქვანახშირის წარმოება ზრდას განაგრძობდა. ნახშირის მოპოვების მონოპოლია საზოგადოება „ნახშირას“ ხელში იყო. როგორც კავკასიის სამთო სამმართველოს ანგარიშებიდან ვგებულობთ, ამ წლებში ნახშირის მოპოვებას ძირითადად „ნახშირა“ აწარმოებდა. ის ერთადერთი უბანიც კი, რომელიც სახელმწიფოს ეკუთვნოდა, მას შემდეგ, რაც იქ ხანძარი გაჩნდა, დაკეტილი იყო და არავითარი საექსპლოატაციო სამუშაოები არ მიმდინარეობდა. ამ უბნის შესახებ, რომელიც „ხაზინას“ მაღაროების სახელით იყო ცნობილი, სამთო სამმართველოს ანგარიშებში დაწყებული 1906 წლიდან ასეთი განცხადება იწერებოდა:

«Состоящая в казенном управлении Тквибульская каменноугольная копь в отчетном году продолжала бездействовать. На охрану ея и поддержание необходимым ремонтом построек израсходовано 3995 руб.»

იმავე ანგარიშებიდან ვგებულობთ, რომ შემდეგ წლებში გადაუწყვეტიათ „ხაზინას“ უბნის ანუ მაღაროების გაყიდვა, რაზედაც საჯარო ვაჭრობაც კი დაუნიშნავთ 1910 წელს, რომელიც არ შემდგარა. მთელი რიგი წლების განმავლობაში „ხაზინას“ მაღაროებში

მუშაობა არ განახლებულა. 1913 წელს ეს მაღაროები იჯარით აიღო საზოგადოება „ნახშირამ“. კავკასიის სამთო სამმართველოს ანგარიშების მიხედვით, „ნახშირას“ „ხაზინასათვის“ 1914 წელს გადაუხდია საიჯარო თანხა 18943 მანეთის რაოდენობით, ხოლო მოწყობილობა-ინვენტარის საფასური—4531 მანეთი, სულ 23475 მანეთი. ამავე წელს „ხაზინას“ მაღაროებში „ნახშირას“ 3273301 ფუთი ნახშირი მოუპოვებია, მაშინ, როდესაც თავის ძველ მაღაროებიდან მხოლოდ 622000 ფუთი მოიპოვა. როგორც ვხედავთ, საზოგადოება „ნახშირა“ იძულებული ყოფილა იჯარით აეღო „ხაზინას“ მაღაროები, რადგან თავის მაღაროებში, როგორც ქვევით დავინახავთ. ახალი ჰორიზონტის საექსპლოატაციოდ მომზადება შეფერხებულა საბალოში შეხვედრილი სხვადასხვა გეოლოგიური და ტექნიკური დარღვევების გამო.

ქვანახშირზე მოთხოვნილების ზრდასთან ერთად იზრდებოდა სამთო სამუშაოების მოცულობა და საჭირო იყო მიწისქვეშ სამუშაოებზე გადასვლა. ამისათვის სააქციონერო საზოგადოება „ნახშირამ“ გაიყვანა შტოლნა, რომელსაც უნდა გადაეკვეთა ქვანახშირის ფენები 680 მეტრზე, მაგრამ ნახშირის ფენი არც 700 მეტრზე არ გადაკვეთა. ამის შემდეგ კიდევ იქნა გაყვანილი 300 გრძივი მეტრის შტრეკი ფენის გავრცელების მიმართულებით, მაგრამ შედეგს მაინც ვერ მიაღწიეს, რის გამოც საზოგადოება „ნახშირამ“ გადაწყვიტა მიეწვია გეოლოგები. 1912 წელს „ნახშირამ“ ტყიბულში მოიწვია ცნობილი გეოლოგი ლ. ი. ლუტუგინი. ლუტუგინმა შტოლნის რაიონში აღმოაჩინა რამდენიმე ნახსლეთი (ფენების აშლილობა) და გამოარკვია, რომ შტოლნა გაყვანილი იყო 60 მეტრით მაღლა, ვიდრე ქვანახშირის ფენი მდებარეობდა და ამის გამო შტოლნამ ნახშირის ფენი ვერ გადაკვეთა. ეს ფაქტი დამადასტურებელია იმისა, თუ როგორ იყო დაყენებული იმ დროისათვის სამთო სამუშაოებისა და მაღაროს გეოლოგიური საქმიანობა.

როგორც ცნობილია, 1913 წელს მოხდა ჭიათურის მაღაროების მუშების გაფიცვა, რომელიც 5 ივნისიდან ივლისის ბოლომდე გრძელდებოდა. ჭიათურის მუშების გაფიცვის დამთავრების შემდეგ ტყიბულის მაღაროების მუშების გაფიცვა დაიწყო. გაფიცვა 27 აგვისტოს დაიწყო და მასში მონაწილეობა 700-მდე მუშამ მიიღო.

ტყიბულის მაღაროს მუშები შემდეგს წერდნენ: „ჩვენ ტყიბულის ქვანახშირზე მომუშავენი ვუცხადებთ საზოგადოება „ნახშირას“ ადმინისტრაციას, რომ ადმინისტრაციის მიერ გამომუშავებულ

ძველს პირობებში მუშაობა აღარ შეგვიძლია, რისთვისაც მას ვურდგენთ ჩვენთვის მისაღებ პირობებს. ჩვენი პირობები შემდეგია:

1. რვა საათის სამუშაო დღე.
2. დღიურ მუშებს 25-დან 30 პროც. უნდა მიემატოს.
3. გვირაბში მომუშავე დღიურად 1 მ. 60 კაპ. უნდა ლებულობდეს.
4. თვიურ მუშებს, რომლებიც 20 მანეთამდე ლებულობენ — 35 პროცენტი უნდა მიემატოს, ვინც 20-დან 30-მდე ლებულობს — 30 პროცენტი, ხოლო ვინც 30 მანეთიდან ლებულობს — მას 25 პროცენტი უნდა მიემატოს.
5. ჯამაგირის დარიგება თვეში ერთხელ უნდა ხდებოდეს.
6. მუშას წლიურად ერთი თვის შვებულება უნდა მიეცეს ჯამაგირის შენახვით.
7. მიღება-დათხოვნა მუშებისა უნდა ეხებოდეს როგორც მეპატრონეებს, ისე მუშებს.
8. კვირა უქმე დღეებში მუშაობისათვის მუშას 1,5 დღე უნდა დაეწეროს.

9. უქმე დღეების წინ მუშაობა 6 საათი უნდა წარმოებდეს.

10. მუშებისადმი ზრდილობიანი მიმართვა უნდა იქნას.

ამ მოთხოვნილებათა მიცემის დღიდან ჩვენ საზოგადოებას ვაძლევთ ორი კვირის ვადას. თუ ამ ვადაში ჩვენ მოთხოვნილებებს არ შეასრულებთ, იძულებული ვიქნებით მუშაობა მივატოვოთ“¹.

მუშების ეს მოთხოვნილება საზოგადოება „ნახშირას“ ადმინისტრაციას გადაეცა 1913 წლის აგვისტოს.

ადმინისტრაციის მიერ აღნიშნული მოთხოვნილებები მიცემულ ვადაში არ იქნა დაკმაყოფილებული, იმ იმედით, რომ მუშები გაფიცვის ორგანიზაციას ვერ მოაწყობდნენ, მაგრამ მოტყუებდნენ,—27 აგვისტოს დაიწყო 600 — 700 მალაროელის გაფიცვა.

გაფიცვის ჩაშლის მიზნით ადმინისტრაცია ყოველგვარ ღონეს ხმარობდა. პოლიციის მუშაკებთან შეთანხმებით, ისინი მიმართავდნენ მუქარას, დაშინებას, მოქრთამვას და სხვ., მაგრამ ყოველივე ამას იყო. გაფიცვა კარგად იყო ორგანიზებული. მუშებს შორის განხეთქილების გზითაც სცადეს გაფიცვის ჩაშლა. მიმართეს აგრეთვე იმ მუშებს, რომლებიც ოსმალეთის ქვეშევრდომები იყვნენ, მაგრამ გაფიცვის მომწყობ ბიუროს ესეც ქონდა გათვალისწინებული. სხვა მუშების შიშით ზემოაღნიშნულმა მუშებმაც ვერ გაბედეს მუშაობის

¹ კ. კვანტრე, „საქართველოს სამთა-მადნო მუშათა მოძრაობის ისტორია“. გვ. 147—148.

დაწყება, ადმინისტრაციამ ახლა სხვა ხერხი იხმარა — მოითხოვა დაუყოვნებლივ მიეღოთ მუშებს საბოლოო ანგარიში და დაეცალათ საცხოვრებელი სახლები. ვიდრე ასეთ მოთხოვნას წაუყენებდნენ მუშებს, საზოგადოება „ნახშირამ“ თავისი კაცები გაგზავნა ერევნის, გუბერნიაში მუშების ჩამოსაყვანად. ამ ღონისძიებით ადმინისტრაცია ფიქრობდა გაეტეხა გაფიცული მალაროელების ნება, მაგრამ შეცდნენ, — მუშებმა უარი განაცხადეს როგორც საბოლოო ანგარიშის მიღებაზე, ასევე საცხოვრებელი ბარაკების დაცლაზე. ადმინისტრაციამ ძალას მიმართა და დაიწყო მუშების გამოსახლება, მაგრამ ამ მდგომარეობის დიდხანს გაგრძელება შეუძლებელი გახდა. მალაროს მფლობელებიც იძულებული გახდნენ დაეწყოთ მუშებთან მოლაპარაკება.

მოლაპარაკებისა და სხვადასხვა ხერხებით მუშებზე ზეგავლენის მოხდენის შედეგად, ადმინისტრაციამ მიაღწია მოთხოვნილების ზოგიერთი მუხლის მთლიანად გაუქმებას, მაგრამ მაინც იძულებული იყო მიეღო შემდეგი პირობები:

- 1) 9-საათიანი სამუშაო დღის შემოღება,
- 2) ხელფასების 10 კაპიკით გადიდება,
- 3) კვირა და უქმე დღეებში მუშაობისათვის დღენახევრის ხელფასის ანაზღაურება.

ამრიგად, 1913 წლის გაფიცვაც მუშების სასარგებლოდ დამთავრდა.

თ ა ვ ი X

ტყიბულის საბადო თავისი რთული გეოლოგიური და სამოტექნიკური პირობებით თავიდანვე იპყრობდა ჩვენი ქვეყნის ცნობილი სამთო მოღვაწეების ყურადღებას.

ცხრაასიან წლებში ტყიბულის საბადო ინახულა აკადემიკოსმა ა. მ. ტერპიგორევმა. ხოლო 1916 წელს კი აკადემიკოსმა ლ. დ. შევიაკოვმა. უკანასკნელმა მას ცალკე ბროშურაც კი მიუძღვნა¹.

გადმოსცემს რა საბადოს ზოგად აღწერილობას, ცალკეული უბნების მიხედვით, ლ. დ. შევიაკოვს მოჰყავს სნიატოვსკის მონაცემები ფენების ქიმიური ანალიზის შესახებ, განსაკუთრებით კი „0,90“ ფენის, რომლის გამომუშავებულ სივრცეში დატოვება, სნიატოვსკის აზრით, იწვევდა მიწისქვეშა ენდოგენურ ხანძრებს. ამ საკითხთან დაკავშირებით, მალაროს გამგის, სამთო ინჟინერ ს. ლ.

¹ Л. Д. Шевяков, «О разработке Ткибульского месторождения каменного угля», 1917 г.

პეტროვისაგან ლ. დ. შვეიაკოვს მიუღია „0,90“ ფენის გეოლოგიური კრილი.

როგორც ბროშურიდან ირკვევა, საბადოს დამუშავება იმ დროს ღია სამუშაოებით — კარიერებითა და მიწისქვეშა მეთოდებით წარმოებდა. რომელთაგან კარიერებით დამუშავება სულ მალე გამოვიდოდა პრაქტიკიდან. მიწისქვეშა დამუშავებიდან გამოყენებული ყოფილა ჰორიზონტულ შრეებად დამუშავების სისტემა — ორტებით.

„დამუშავების სისტემა განივი — ჰორიზონტული შრეებით, ორტების ხერხით. ბრემსბერგები — ზედაპირიდან ვსებისათვის და ნახშირის ჩასაშვებად საზიდ ჰორიზონტზე გაჰყავთ ფენის საგებ გვერდში. ამჟამად ჯერ კიდევ არ არის საშუალება ვილაპარაკოთ გახსნისა და დამუშავების სისტემის პარამეტრებზე — ქვესართლის სიგრძეზე. ბრემსბერგებს შორის მანძილზე და სხვა, იმის გამო, რომ მუშაობაშია საბადოს საცსებით არასწორი ფორმის უბანი, რომელიც შემოსაზღვრულია დარღვევებითა და ყოფილი კარიერების საფეხურისებრი ძირით. ამის გამო ორტების მიცემა არაგეგმურად წარმოებს“. გამომუშავებული სივრცის ვსების შესახებ ავტორი წერს:

„მშრალ ვსებას აწარმოებენ ზედა შრიდან: საცსებო მასალა ვაგონეტებით მიაქვთ ადგილზე ასაცსები შრის გამაგრებაზე დაგებული რკინიგზით; ამრიგად, ვსება ამოჰყავთ ორტის მთლიანად გამოღების შემდეგ, და დაახლოებით 3 კვირას გრძელდება. იმ შემთხვევაში. როდესაც სვეტს იღებენ ორტებს შორის სახურავიდან საგებ გვერდამდე. მაშინ ვსება შეიძლება წარმოებდეს სანგრევის გადაადგილებასთან ერთად; საცსებო მასალას იღებენ ძველი კარიერების ნაყაროდან. ამასთანავე, თვითწვის შედეგად წარმოშობილი ხანძრების თავიდან აცილების მიზნით, მას (საცსებო მასალას) ნახშირის ჩანართებს შეიძლებისდაგვარად წინასწარ აცილებენ“.

მიუხედავად იმისა, რომ გამომუშავებულ სივრცეს ავსებდნენ ფუჭი ქანით, როგორც შემდეგი წლების მასალებიდანაც ჩანს, მიწისქვეშა ენდოგენური ხანძრების წარმოშობის პირობები ამით მაინც არ ისპობოდა. ეს დაკავშირებული იყო იმასთანაც, თუ როგორი ხარისხით იქნებოდა შესრულებული აღნიშნული სამუშაო. ამიტომ ლ. დ. შვეიაკოვი სრულიად სამართლიანად სთვლის მალაროს მმართველს ინე. ა. ლ. ბიალკოვსკის აზრს სველი ანუ ჰიდრაულიკური ვსების გამოყენების შესახებ, და საცსებო მასალად ზედაპირზე ნაყარი ფუჭი ქანის გამოყენებას. წყლის საკითხის გადაჭრას ბიალკოვსკი ადგილობრივი წყლის რესურსების შეგროვებით ფიქრობდა.

ამრიგად, საბაღოს ფენების დამუშავება ჰიდრავლიკური ვსებით მაშინაც კი თანადროული საკითხი ყოფილა ტყიბულის საბაღოსათვის.

პირველი მსოფლიო ომის პერიოდში ტყიბულის მღაროების მდგომარეობაც გაუარესდა. მუშების ეკონომიური პირობები მეტად აუტანელი გახდა. ხანგრძლივი, რამდენიმე წლის მანძილზე გაგრძელებული ომის გამო, როგორც პირველი მოთხოვნილების, ისე სხვა საქონლის ფასები მეტად გაიზარდა, ხოლო მღაროელების ხელფასი კი იგივე დარჩა, რაც ომამდე იყო. მუშები დიდ გაჭირვებას განიცდიდნენ. დიდი სიძვირის გამო, ისინი სანახევროდაც კი ვერ იკმაყოფილებდნენ თავიანთ ეკონომიურ მოთხოვნილებებს. აქვე უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ ომის დაწყებისთანავე ტყიბულის მეზობელ ჭიათურის მღაროებში სამუშაოები ძალიან იქნა შემცირებული და ჭიათურელმა მუშებმა სამუშაოს საშოვნელად ტყიბულს მიაშურეს. ამან მღაროს მეპატრონეები მეტად ხელსაყრელ პირობებში ჩააგდო. ისინი ადვილად და საკმარისი რაოდენობით შოულობდნენ იათ მუშახელს. რა თქმა უნდა, ასეთ პირობებში მღაროს მეპატრონეები არ ფიქრობდნენ მუშების ეკონომიური პირობების ცოტათი მაინც გაუმჯობესებას. ამის გამო, 1916 წლის თებერვალში ტყიბულის მღაროს მუშები გაიფიცნენ. მუშების ძირითადი მოთხოვნილება სამუშაო ხელფასის მომატება იყო.

ამ გაფიცვის შესახებ ჭუთაისის გუბერნატორი, მთავრობისადმი გაგზავნილ მოხსენებაში, გაფიცვის მიზეზად მაშინდელ სიძვირეს ასახელებს. მოხსენებაში აღნიშნულია ისიც, რომ ჭიათურის მღაროებში სამუშაოების მეტად შემცირების გამო, მუშების ძირითადი მასა თავმოყრილია ტყიბულის მღაროებში, რომლებმაც სიძვირის გამო თებერვლის თვეში მოაწყვეს გაფიცვა. გაფიცული მუშების ძირითადი მოთხოვნილება ხელფასის მომატებას ეხებოდა. მუშები მოითხოვდნენ არსებული ხელფასის 40 კაპიკით გადიდებას. მღაროების ადმინისტრაცია იძულებული იყო დათმობაზე წასულიყო და მუშებთან მოლაპარაკება დაიწყო შემდეგი პირობებით: იმ მუშებს, რომელთა ხელფასი 55 კაპიკს შეადგენდა, ადმინისტრაცია პირდებოდა დაემატებინა კიდევ 5 კაპიკი, ისინი კი, რომელთა ხელფასი 55 კაპიკიდან 80 კაპიკამდე აღწევდა, მომავალში მიიღებდნენ 65—90 კაპიკს, ე. ი. 10 კაპიკით მეტს, ვიდრე გაფიცვამდე; ყველა დანარჩენს მოემატებოდა 20 კაპიკი. ამ პირობებზე მუშები არ დათანხმდნენ; ადმინისტრაცია იძულებული გახდა კიდევ მოემატებინა თვითეული მუშისათვის 5 კაპიკი. ეს პირობა მუშებისათვის ცოტად თუ ბევრად

მისაღები აღმოჩნდა, რის შემდეგაც მაღაროებში მუშაობა განახლდა. გაფიცვა სულ ორ დღეს გრძელდებოდა.

თ ა ვ ი X I

მსოფლიო ომით გამოწვეული გაჭირვება ყველაზე მეტად მუშათა კლასს აწუხებდა. განსაკუთრებით მძიმე პირობები შეიქმნა ომის უკანასკნელ წლებში. ტყიბულის მაღაროელები მეტად მძიმე პირობებში იყვნენ, რის გამოც ხშირად გამოსთქვამდნენ უკმაყოფილებას. მაღაროს მეპატრონეები მუშების სამართლიან მოთხოვნებს — მათი ეკონომიური პირობების გაუმჯობესების შესახებ — ყურადღებას არ აქცევდნენ და ხშირად მუჭარითაც კი პასუხობდნენ. ამ დროისათვის ახალი მუშახელის შოვნა ადვილი იყო, რადგან, როგორც ცნობილია, ომის გამო ბევრ საწარმოში და მათ შორის კიათურის მაღაროებშიც სამუშაოს მოცულობა ძალიან შემცირდა და უმუშევარ მუშათა რიცხვი გაიზარდა.

მიუხედავად ამისა, ტყიბულის მაღაროებში მუშათა გაფიცვები თითქმის სისტემატურად ხდებოდა.

1917 წლის 27 იანვარს კიდევ დაიწყო ტყიბულის მაღაროელების გაფიცვა. ამ დროს საბადოს დასავლეთ უბანში ნახშირის მოპოვებას სამხედრო უწყება აწარმოებდა. იგი ნახშირით ამარაგებდა მნიშვნელოვან ობიექტებს. აღნიშნული უწყება მუშების გაფიცვამ მეტად შეაშფოთა და მან დეპეშით მიმართა სამთო სამმართველოს, რათა დაუყოვნებლივ მოეგვარებინათ მუშების სამუშაოზე გამოსვლა.

გაფიცული მაღაროელები ადმინისტრაციისადმი წარდგენილ მოთხოვნაში წერდნენ, თუ როგორ გაძვირდა ცხოვრება წინა წლებთან შედარებით. ასე, მაგალითად, თუ წინათ წულები 3 მანეთი ღირდა, ახლა ის 15—18 მანეთს ფასობდა, 12 კაპიკიანი მატერია, 80 კაპიკი გახდა და სხვ. ასევე ძლიერ გაიზარდა ფასები პირველი მოთხოვნილების საგნებზე, ხოლო მუშების ხელფასი კი თითქმის იგივე დარჩა. ამის გამო, მუშების ცხოვრების პირობები მეტად აუტანელი გახდა, და მათ არ შეეძლოთ არა თუ თავისი ოჯახის, არამედ თავისი თავის შენახვაც კი. ამ აუტანელი პირობების მცირეოდნად მაინც შესამსუბუქებლად აუცილებელი იყო მათი ყოველდღიური ხელფასის გადიდება კიდევ 1 მანეთითა და 50 კაპიკით. გარდა ამისა, მუშები მოითხოვდნენ ბენზინის საფასურის გაუქმებას, მუშის მიერ სამუშაოზე გამოუსვლლობისათვის არსებული ჯარიმის გაუქმებას, კვირასა და უქმე დღეებში მუშაობისათვის ორმაგი ხელფასის მრეცმას, ხელფასების სისტემატურ და რეგულარულად დარიგებას ყოვე-

ლი თვის თხუთმეტი რიცხვიდან, 1913 წელს დაარსებული ბიბლიო-
თეკა-სამკითხველოს აღდგენა-გახსნას, რაც მუშებს საშუალებას მის-
ცემდა თვალყური ედევნებინათ ომის მსვლელობისათვის.

ზევით მოყვანილი შინაარსის მოთხოვნა მუშებმა ადმინისტრაცი-
ას წარუდგინეს 1917 წლის 11 იანვარს. მოთხოვნაში აღნიშნული
იქნა აგრეთვე იმის შესახებ, რომ თუ ადმინისტრაცია არ დააკმაყო-
ფილებდა მათ მოთხოვნილებებს ორი კვირის ვადაში, მუშები სა-
მუშაოზე არ გამოვიდოდნენ. მაღაროების ადმინისტრაციამ დანიშ-
ნულ ვადაში არ დააკმაყოფილა მუშათა მოთხოვნილებები, რის გა-
მოც 27 იანვარს დაიწყო ტყიბულის მაღაროელების გაფიცვა.

გაფიცვამ მეტად შეაშფოთა მაღაროს ადმინისტრაცია, განსაკუ-
თრებით აუტანელი იყო ეს მდგომარეობა სამხედრო უწყების მა-
ღაროსათვის. ადმინისტრაცია იძულებული გახდა დათმობაზე წასუ-
ლიყო. როგორც მუშების მოთხოვნიდანაც ჩანს, ამ პერიოდში მიწის-
ქვეშ გვირაბებში მომუშავე მუშებს განათებისათვის საჭირო ბენზინ-
შიაც კი ფულს ახდევინებდნენ. გარდა ამისა, ძალიან იყო გავრცე-
ლებული მუშების დაჯარიმება. მუშას იმ შემთხვევაშიც კი აჯარი-
მებდნენ, თუ იგი ოჯახური პირობების გამო სამუშაოზე გამოსვლას
ვერ მოახერხებდა.

6 თებერვალს, მუშათა მოთხოვნილებების დაკმაყოფილების
შემდეგ, გაფიცვა შეწყდა.

ტყიბულის მაღაროელების ეკონომიური პირობები საქართვე-
ლოში მენშევიკური მთავრობის ბატონობის პერიოდშიაც არ გაუმ-
ჯობესებულა, ამის დამადასტურებელია მუშათა გაფიცვები, რომ-
ლებიც ტყიბულში მოხდა 1918, 1919 და 1920 წლებში. მართალია,
ამ წლებში გაფიცვებს ფართო მასიური და ხანგრძლივი ხასიათი
არ ჰქონია, მაგრამ თვით გაფიცვების ფაქტი ლაპარაკობს მაღაროე-
ლების ეკონომიური პირობების მოღვევარებლობის შესახებ. რო-
გორც ცნობილია, ამ წლებში პირველა მოთხოვნილების საგნებზე
ფასები დღითიდღე მატულობდა, მუშების მდგომარეობა თანდათა-
ნობით აუტანელი ხდებოდა.

„სამუშაო ხელფასი მენშევიკების დროს 1920 წელს, ომამდელ
არსებულ შრომის ხელფასთან შედარებით, 22-ჯერ გაიზარდა. პირ-
ველი საჭიროების საგნები კი იმავე დროისათვის გაიზარდა 75-ჯერ
(იგულისხმება ფასების გაზრდა პირველი მოთხოვნილების საგნებ-
ზე. ვ. კ.), ამრიგად რეალური სამუშაო ხელფასი 3,5-ჯერ შემცირდა.
კერძო საკუთრების არსებობის გამო მუშები სრულიად ბუნებრივად
ნიმართავდნენ მწარმოებელთა საწინააღმდეგო გაფიცვებს და მოით-
ნ. ვ. თ. კანიშვილი.

ზოვდნენ წრომის ხელფასის გადიდებას“¹. სწორედ ამის გამო იყო, რომ მუშები ცარიზმის დამხობის შემდეგაც კი, საქართველოში მენშევიკური მთავრობის ბატონობის პერიოდში, იძულებული იყვნენ ეკონომიური პირობების გაუმჯობესების მიღწევისათვის გაფიცვისათვის მიემართათ.

პირველი მსოფლიო ომის პერიოდში რუსეთის მთავრობამ იმ მიზნით, რომ გაედიდებინა ნახშირის მოპოვება ტყიბულის მალაროებში და სხვადასხვა სამხედრო დაწესებულებები უკეთ მოემარაგებინა ნახშირით, მოახდინა მალაროების ნაწილის სეკვესტრი და გადასცა იგი საქესპლოატაციოდ სამხედრო უწყებას. აღნიშნულ ღონისძიებას შედეგი არ მოჰყოლია, ნახშირის მოპოვება ისევე იმავე დონეზე დარჩა.

განსაკუთრებით ცუდ პირობებში აღმოჩნდნენ ტყიბულის მალაროები საქართველოში მენშევიკური მთავრობის ბატონობის პერიოდში.

1918 წლიდან, ბუნებრივი სიმდიდრეების ნაციონალიზაციის შემდეგ, ტყიბულის ქვანახშირის საბადო და მალაროები გადავიდა საქართველოს სამთო სამმართველოს განკარგულებაში. ამავე პერიოდში საბადოს დამუშავებას აწარმოებდა გზათა სამინისტროს რკინიგზის დეპარტამენტი, რომელმაც გააერთიანა სააქციონერო საზოგადოება „ნახშირას“ და სამხედრო უწყების (საბადოს დასავლეთ უბანში) სამუშაოები. მიუხედავად ამისა, ნახშირის მოპოვება არ გაზრდილა. პირიქით, მას კიდევ უფრო არასისტემატური ხასიათი მიეცა და დამოკიდებული გახდა იმაზე, თუ როგორი ურთიერთობა არსებობდა მეზობელ აზერბაიჯანთან, რომელიც საქართველოს ნავთით ამარაგებდა. მენშევიკური მთავრობა სრულებით არ ზრუნავდა იმაზე, რომ მოეწყო და გაედიდებინა ქვანახშირის მოპოვება ტყიბულის მალაროებში. გარკვეულ პერიოდში ტყიბულის მალაროების დახურვის საკითხიც კი იყო დაყენებული; მართალია, ამის შესახებ სათანადო დადგენილება არ ყოფილა მიღებული, მაგრამ ამ წლებში (1919—1920 წ. წ.) ტყიბულში მუშაობა ჩაკვდა.

ტყიბულის მალაროების ამ პერიოდის მდგომარეობას პროფესორი ივ. ყიფშიძე შემდეგნაირად ახასიათებდა: „1919—1920 წლებში მალაროებში წარმოებულ მუშაობას არა აქვს სისტემატური ხასიათი, პირიქით, მუშაობას უფრო სპორადიული — ხანგამოშვებითი ხასიათი აქვს. როდესაც ბაქო თავისუფლად იძლევა საკმაო ნავთს,

¹. გ. პიასეცკი, „პროფესიონალური მოძრაობა საბჭოთა საქართველოში“, 1924 წ.

მალაროებში მუშაობა ნელდება, თითქმის სწყდება და არავის არ ახსოვს იგი. ხოლო როგორც ბაქოს არეზე პოლიტიკური ღრუბლები იწყებენ დაგროვებას — გაიხსენებენ მივიწყებულ მალაროებს და მუშაობაც ცხოველდება“¹

როგორც მოტანილი ამონაწერიდან ჩანს, ტყიბულის ქვანახშირის მალაროებში მუშაობას ამ პერიოდში შემთხვევითი ხასიათი ჰქონია.

არ არსებობდა არავითარი გარკვეული გეზი და წინასწარ შემუშავებული სამუშაო გეგმები, უგეგმო და უსისტემო მუშაობას კი კარგი შედეგების მოტანა არ შეეძლო.

1920 წელს, აზერბაიჯანში საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდეგ, მენშევიკურ მთავრობას ბაქოს ნავთზე უარი უთხრეს. საქართველო უნავთოდ დარჩა. მხოლოდ ახლა გაახსენდა მენშევიკურ მთავრობას ტყიბულის ქვანახშირი და მალაროები, რომლებიც საამისოდ სრულებით არ იყო მომზადებული. მის მომზადებას საკმაოდ რთო სჭირდებოდა, ქვეყანა კი სათბობის გარეშე იყო დარჩენილი. ასეთი უგეგმო მუშაობის შედეგად, ამ წლებში რკინიგზებზე ორთქლმავლებისათვისაც შეშას იყენებდნენ.

იმავე წერტილში პროფ. ივ. ყიფშიძე წერდა: „იმის გამო, რომ საქართველო 1920 წელს უნავთოდ დარჩა, მალაროებში ძალზედ გაცხოველდა ნახშირის დამუშავება-გამოღება. განსაკუთრებით ეს მოხდა, როგორც ზევით მოვიხსენეთ, 1920 წლის მეორე ნახევარში და 1921 წ. იანვარ-თებერვალში. საამისოდ კი მალაროები სრულებით არ იყო მომზადებული; მაგ., გვირაბებს არ ჰქონდათ გასამაგრებელი ხე-ტყე და სხვა მასალა. მუშაობის ასეთ ინტენსიურად წარმოებას არ შეეფერებოდა აგრეთვე თვით სისტემა ნახშირის დამუშავებისა, რომელიც მალაროებში იყო შემოღებული. ამით აიხსნება ის გარემობაც, რომ უმთავრეს გვირაბის, ეგრეთწოდებულ დაკიდებულ თალს (ПОДЪОК) მოულოდნელად აღმოაჩნდა ბზარი, რასაც თან მოჰყვა მარტში თალის ჩამონგრევა. ამ მიზეზით ძველი მალაროების სამ კამერაში ერთსა და იმავე დროს შეწყდა მუშაობა და ამოღებულ ნახშირის რაოდენობაც 40000 ფუთიდან ერთბაშად დაეცა 12—15000 ფუთამდე დღეში.

დაახლოებით ასეთ მდგომარეობაში იმყოფებოდა ტყიბულის მალაროები საბჭოთა ხელისუფლების საქართველოში დამკვიდრების დროს. მართალია, ძველი მალაროები ჩამოინგრა მარტში, მაგრამ

¹ ივ. ყიფშიძე, „ტყიბულის ქვანახშირი“ (ურნ., „საქართველოს სახალხო მეურნეობა“, № 2, 1921 წ.).

უნდა შევნიშნოთ, რომ რღვევის პროცესი ჯერ კიდევ თებერვალში იყო შემჩნეული“.

ამრიგად, მენშევიკური მთავრობის უყურადღებობისა და უგებ-
მო მუშაობის შედეგად, ტყიბულის მაღაროები, საქართველოში
საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების წინ, მეტად სავალალო მდგო-
მარეობაში იმყოფებოდნენ.

„აი ამიტომაც არის საჭირო, — წერდა პროფ. ი. ყიფშიძე იმავე:
წერილში, — რომ აჩქარებულის ტემპით ეხლავე შევუდგეთ ნავთის
წარმოების გაჩაღებას ჩვენში. ამავე დროს უაღრესად საჭიროა მე-
ტის ყურადღებით მოვეპყრათ ტყიბულის მაღაროებს და ყოველივე
საშუალება ვიხმაროთ, რომ გადავარჩინოთ იგი დალუპვას“.

...„ერთ წუთსაც არ უნდა დავვიწყოთ ის უბრალო კემშარიტე-
ბა, რომ ტყიბულა და გელათი — ერთად ერთი წყაროა, საიდანაც,
ჩვენს რესპუბლიკას შეძლება ექნება მიიღოს სათბობი მასალა“.

„და ჩვენ რომ შეგვეძლოს საქმის ისე მოგვარება, — განაგრძობს
ავტორი, — რომ დაუბრკოლებლად მივიღოთ ყოველივე ის, რაც
აუცილებელ საჭიროებას წარმოადგენს მაღაროებისათვის და ამ
უკანასკნელს, რომ დროზე მივაწოდოთ საკმარ სურსათ-სანოვაგე,
ნედლი მასალა და ტექნიკური საგნები და აგრეთვე ჯამაგირების და-
სარიგებლად საჭირო ფულის ნიშნები, ჩვენ დარწმუნებული ვართ,
რომ მიუხედავად მაღაროებში ამჟამად არსებული უნუგეშო მდგო-
მარეობისა — მაღაროებში უმთავრესი კამერები ჩამონგრეულია —
შევიძლებდით, რამოდენიმეთ მაინც, საქმის გამოსწორებას, ყოვე-
ლივე შემთხვევაში შევიძლებდით რღვევის პროცესის შეჩერებას და
მიწის გულში დაგროვებული ქვანახშირის ავაცდენდით მოსალოდნელ
მოღვარვას და ცეცხლის გაჩენას. ვიტყვით მეტს, თუ ამ აუცილე-
ბელ მოთხოვნილებებს სავსებით დავაკმაყოფილებთ, ადვილად
შევიძლებთ დღეში 40000 ფუთი ნახშირის ამოღებას“.

მოყვანილი ამონაწერიდან ნათლად ჩანს, თუ როგორ მდგომარე-
ობაში დახვდა ახალგაზრდა საბჭოთა საქართველოს 75 წლის-
ისტორიის მქონე ერთადერთი ქვანახშირის საბადო..

თ ა ვ ი ჯ ი ი

საქართველოში საბჭოთა წყობილები და მყარების პირველსავე:
პერიოდში ხელისუფლებისათვის ერთერთი უმნიშვნელოვანესი საზ-
რუნავი საგანი გახდა ქვანახშირის მრეწველობის აღდგენა და მისი
შემდგომი განვითარება. მასზე იყო დამოკიდებული სახალხო მეურ-
ნეობის სხვა დარგების შექმნა.

„ამჟამად სახალხო მეურნეობის უმაღლესი საბჭოს ყურადღება, — წერდა თავის სარედაქციო წერილში ჟურნალი „საქართველოს სახალხო მეურნეობა“, № 2, 1921 წლის სექტემბერში, — მიპყრობილია დანერგულ სახალხო მეურნეობის აღდგენისაკენ. მრეწველობის ყველა დარგებში მიღებულია და ღებულობენ კიდევ აუცილებელ ზომებს, რათა, დაძლეული იქნას ყველაზე უსაშინელესი მტერი — ჩვენი სამეურნეო ნგრევა. ჩვენ, რათა დაეუბრუნდეთ ნორმალურ სამეურნეო ცხოვრებას, უპირველესყოვლისა უნდა აღვადგინოთ ნორმალური მუშაობა ჩვენს დიდ ფაბრიკა-ქარხნებში. წარმოების გაძლიერება — აი ჩვენი ღოზუნგი... უნდა მტკიცეთ გვახსოვდეს, რომ მთავარი ჩვენი მტერი სამეურნეო ნგრევაა, რომელიც რათაც არ უნდა დაგვოჯდეს უნდა დაეამარცხოთ“.

საქართველოს სოციალისტური ინდუსტრიის განვითარებისათვის აუცილებელი იყო იმ დროის ერთადერთი საბადოს — ტყიბულის ქვანახშირის შახტების აღდგენა, რომელიც მენშევიკური მთავრობის ბატონობის პერიოდში უყურადღებოდ იყო მიტოვებული. საბადოს შახტები იმდენად მოუწყობელი იყო, რომ ნახშირის მოპოვება ყველა შახტიდან 600—650 ტონამდე ძლივს აღწევდა. 1921 წლის თებერვალში კი ბევრი მოქმედი სანგრევი დაიკეტა სათანადო ხელმძღვანელობის უქონლობის გამო და ნახშირის მოპოვება 200—250 ტონამდე დაეცა. ეს შედეგი იყო მენშევიკური ხელისუფლების ყოვლად გულგრილი და უყურადღებო დამოკიდებულებისა საერთოდ სახალხო მეურნეობისა და კერძოდ კი ქვანახშირის მრეწველობისადმი.

1921 წლის 25 თებერვლიდან ტყიბულის ქვანახშირის შახტებისათვის ახალი პერიოდი დაიწყო. ქვანახშირის მოპოვების საქმეს ახალგაზრდა საბჭოთა ხელისუფლებამ მტკიცედ მოკიდა ხელი და ყოველი ახალი მონაპოვარი ამ დარგში ანალიზის საგნად იყო გადაქცეული. ეს ნათლად ჩანს ქვევით მოტანილი ამონაწერიდან.

ჟურნალი „საქართველოს სახალხო მეურნეობას“ იმავე ნომერი 1921 წლის სექტემბერში შემდეგ ცნობას აქვეყნებს: „სახალხო მეურნეობის უმაღლესი საბჭოს სტატისტიკურ-ეკონომიური განყოფილება იუწყება: ტყიბულის ქვანახშირის მადაროებიდან 1-დან 15 აგვისტომდე ამოღებულია 175630 ფ. ნახშირი. საშუალოდ ითვლებოდა 149 მთხრელი. თითო მთხრელზედ საშუალოდ მოდის დღეში 90,3 ფუთი ნახშირი“

„შედარებისათვის მოგვყავს ასეთივე ცნობები. ამა წლის 1—15 ივლისამდე ამოღებულია 107571 ფუთი ნახშირი. მთხრელი იყო

.125 კაცი. თითო მთხრელი ფაქტიურ სამუშაო დღის განმავლობაში იღებდა 65,9 ფუთ ნახშირს“.

„ამგვარად ნახშირის მთელმა ამოღებულმა რაოდენობამ აგვის-ტოს პირველ ნახევარში გადააჭარბა ასეთსავე ივლისის პირველ ნახევარში 63.%; მთხრელის საშუალო ნაყოფიერებამ კი იმატა 37%“.

მოტანილი ამონაწერებიდან ნათელია, რომ ქვანახშირის მოპოვე-ბის საქმე ზელსუფლების ყოველდღიური ყურადღების ცენტრში მოექცა. რასაც რა თქმა უნდა, სათანადო შედეგებიც უნდა გამოეღო.

1921 წლიდან 1932 წლამდე ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს საქართველოს სახალხო მეურნეობის უმაღლესი საბჭო, ხოლო შემ-დეგ კი ამიერკავკასიის სახალხო მეურნეობის უმაღლესი საბჭო გა-ნაგებდა.

1923 — 24 წლებში ტყიბულის ქვანახშირის ძირითადი მომხმარებლები იყვნენ:

1. ამიერკავკასიის რკინიგზა, რომელიც წელიწადში ხარჯავდა მთელი მოპოვებული ნახშირის 63,3%-ს,
2. თბილისის ტრამვაი — 11,9%,
3. სხვადასხვა სახელმწიფო წარმოებები — 11,3%,
4. წყლის ტრანსპორტი — 7,7%,
5. სხვადასხვა სახელმწიფო დაწესებულებები — 0,5%,
6. კერძო პირები — 2,3%.

ტყიბულის შახტებში მუშაობის გაუმჯობესება-გარდაქმნის სა-კითხების ფართო განხილვა წარმოებდა საქართველოს სახალხო მე-ურნეობის უმაღლეს საბჭოში, სამთო ინჟინრების პროფ. ივ. ა. ყიფ-შიძის, განსვენებულ აკადემიკოს გ. ა. წულუკიძისა და დ. ნ. ყიფია-ნის უშუალო მონაწილეობით, რომლებსაც სათანადო წვლილი აქვთ შეტანილი ტყიბულის საბადოს განვითარების საქმეში.

საბადოს ქვანახშირი, როგორც ცნობილია, მაღალნაცრიანია. გარდა ამისა, მოპოვებულ ნახშირში დიდი რაოდენობით გვხვდება წვრილი ნატეხები — ე. წ. ფხვნილი ნახშირი, რომლის რაოდენობა 50—55%-ს შეადგენს. თუ ეს უკანასკნელი დღეს ნაკლად არ ითვ-ლება, შედეგია ნახშირის გამოღების, დაწვისა და მისი მოხმარების ტექნოლოგიის განვითარებისა. იმ დროისათვის კი ის დიდი ნაკლა იყო, — მომხმარებლები უარს აცხადებდნენ ფხვნილი ნახშირის მი-ღებაზე და მისი უდიდესი ნაწილი უსარგებლოდ იკარგებოდა; და ეს ხდებოდა იმ დროს, როდესაც ნახშირზე-მოთხოვნილებას 10—12 მილიონი ფუთით განსაზღვრავდნენ, ხოლო ტყიბული კი — ერთად-ერთი საბადო საქართველოში. ყოველწლიურად, მხოლოდ 5—6 მი-

ლიონამდე ფუთ ნახშირსაც კი ვერ იძლეოდა. რა თქმა უნდა, ასეთ პირობებში ნახშირის გამდიდრებისა და ფხვნილი ნახშირის გამოყენების საკითხი ტყიბულისათვის მეტად მნიშვნელოვანი იყო და გადაწყვეტას მოითხოვდა.

ამის გამო, 1924 წელს, საქართველოს სახალხო მეურნეობის უმაღლესი საბჭოს ტრესტთან — „სახელმწიფო სათბობთან“ დაარსებული იქნა სპეციალური კომისია, რომელსაც უნდა შეესწავლა ტყიბულის ნახშირის გამდიდრებისა და ფხვნილი ნახშირის გამოყენების საკითხები.

აღნიშნულმა კომისიამ შეისწავლა ტყიბულის ქვანახშირის გამდიდრებასთან დაკავშირებული ყველა საკითხი და იმ დასკვნამდე მივიდა, რომ აუცილებელი იყო კვლავ დაბრუნებოდნენ ფხვნილი ნახშირიდან ბრიკეტების დამზადებას და, აგრეთვე, ჩატარებინათ ლაბორატორიული ცდები ნახევარკოქსის მიღების მიზნით.

ტყიბულის ნახშირიდან ნახევარკოქსის მიღების საქმის გადასაწყვეტად კომისიის დავალებით ლაბორატორიული ცდები იქნა ჩატარებული ქ. ხარკოვში. პროფესორ კრიმისა და, თბილისიდან ამ მიზნით მივლინებული, ინჟ. დოლგოვის მიერ. გარდა ამისა, ლაბორატორიული ცდები ჩატარებია აგრეთვე პროფ. ასკენაზს ბერლინში. პროფ. კრიმის მიერ ჩატარებულ ცდებს საუკეთესო შედეგები მოუტია. ნახევარი კოქსის გამოსავლიანობა უდრიდა 69—70 პროცენტს, ნელლი ფიხისა კი — 9 — 10 პროცენტს.

ამ პერიოდში სამთო ინჟ. დ. ნ. ყიფიანის ხელმძღვანელობით ტყიბულის მაღაროებში მოწყობილი იქნა ნახშირის საბრიკეტო ქარხანა. ამისათვის ნაწილობრივ გამოყენებულ იქნა ბელგიელთა საზოგადოების მიერ მიტოვებული დანადგარები. მაგრამ საბრიკეტო ქარხნის წარმადობა არ იყო დიდი. ის ვერ უზრუნველყოფდა საჭირო რაოდენობით ნახშირის ბრიკეტის დამზადებას. ამიტომ ტყიბულის ნახშირის გამდიდრებისა და ფხვნილი ნახშირის საკითხი ისევ გადაუწყვეტელი დარჩა.

ლაბორატორიული ცდებით მიღებული კარგი შედეგები ნახევარკოქსის მიღების შესახებ არ იყო საკმარისი. საჭირო იყო ცდები უფრო ფართო მასშტაბით ჩატარებულიყო. სწორედ ამის გამო გ. ა. წულუკიძე წერდა: „ჩვენ არ ვკისრულობთ წინასწარმეტყველებას, თუ რა გზით წავა ტყიბულის ქვანახშირის ხარისხის გაუმჯობესებისათვის მუშაობა; ეს მეტად რთული საქმეა და უნდა გადაწყდეს მრავალი ლაბორატორიული და ნახევრად საქარხნო ცდების საშუალებით. ჩვენ გვინდა მხოლოდ მივუთითოთ მკითხველს, რომ ყ ვ ე ლ ა

შესაძლო შემთხვევაში (ბრიკეტების, ნახევარი კოქსის და სხვ.), ძირითად და აუცილებელ საჭირო პირობად უნდა ჩაითვალოს ტყიბულის ქვანახირის მექანიკური გამდიდრების მოწყობის საჭიროება: უამისოდ ყველა ჩამოთვლილი საკითხების გადაწყვეტა შეუძლებლად ხდება და ყოველი მუშაობის წინ, სწორედ ამ გამდიდრების საკითხს უნდა მიექცეს მთავარი ყურადღება¹. ჩვენ კიდევ მეტს ვიტყვით: ვინაიდან ტყიბულის ქვანახირის გამდიდრებას შედეგად მოყვება უმარკო საქონლის რაოდენობის — ეხლანდელი ფხენილის—შესამჩნევად შემცირება (მთელი პროდუქტის 50—55 პროცენტადან 10—15 პროცენტამდე), რაც მნიშვნელოვნად გაადიდებს საერთო პროდუქციის საბაზრო ღირებულებას, შეიძლება უკვე ბრიკეტების ან ნახევარკოქსის მიღების საკითხიც ისე მწვავედ აღარ დადგეს და შესაძლო შეიქმნეს მომავალი ბაზრის (10—12000000 ფუთის) მოთხოვნილების დაკმაყოფილება მარტო გარეცხილი ბუნებრივი და სხვა მარკებად დაყოფილი ტყიბულის ქვანახირით².

შემოაღნიშნული კომისიის მიერ ტყიბულის ქვანახირის გამდიდრების საკითხიც ფართოდ ყოფილა აგრეთვე დასმული და განხილული. კომისიის გადაწყვეტილებით ტყიბულის ქვანახირის გამდიდრების საკითხის გადასაწყვეტად საჭირო იყო საზღვარგარეთ გაეგზავნათ სპეციალისტები, რომლებიც გაეცნობოდნენ ამ დარგში მიღწეულ შედეგებს. და ამის საფუძველზე შესაძლებელი გახდებოდა ტყიბულში სათანადო მექანიკური დანადგარების მოწყობა ნახირის ხარისხის გასაუმჯობესებლად.

„ს. მ. უ. ს. პრეზიდიუმი — წერდა გ. ა. წულუკიძე — დაეთანხმა კომისიის მოსაზრებებს, მაგრამ საზღვარგარეთ სპეციალისტის გაგზავნის მაგივრად გადასწყვიტა უცხოელი სპეციალისტის აქეთ მოწვევა. ერთი შეხედვით ვითომდა ეს იგივეა, არსებითად კი მაინც საქმის ვითარებას დიდად სცვლის. საქმე ისაა, რომ გერმანელი სპეციალისტი (და მხოთ უმეტეს, თუ ის რომელიმე ფირმის წარმომადგენელი იქნება). რასაკვირველია ტყიბულის ქვანახირის მექ. გამდიდრებას საკითხში უსათუოდ გაატარებს გერმანულ მეთოდებს უკანასკნელთათვის ჩვეული რთული და ძვირი გასამდიდრებელი ქარხნების აკე-

¹ კურსივი ავტორისაა.

² ინე. გ. წულუკიძე, „ახალი მომენტი ტყიბულის მალარობის ცხოვრებაში“, ჟურნალი „ტექნიკა და ცხოვრება“, №№ 5—6, 1925 წ.

ბით და ვერ ანდა არ მიაქცევს ყურადღებას გაცილებით უფრო იაფ და მარტივ ინგლისურ მეთოდებს, რომლებსაც სხვათაშორის, გერმანელები. სრულიად დაუმსახურებლად, მეტად ალმაცერად უცქერიან. ამიტომ ჩვენი ასრით, ს. მ. უ. ს. პრეზიდენტში შეცდა, როდესაც გადაწყვიტა ტყიბულის ქვანახშირის მექანიკური გამდიდრების საკითხის შესასწავლად საზღვარგარეთიდან სპეციალისტის გამოწერა



სურ. 13. საბრიკეტო ქარხანა (დასავლეთი უბანი).

ჩვენი სპეციალისტის საზღვარგარეთ გაგზავნის ნაცვლად; ამ შეცდომას შეეძლო გამოეწვია საგრძნობი და უმიზნო ხარჯები (ვინაიდან ნამდვილი სარეცხი ქარხნის აგება რამდენიმე ასი ათასი მანეთი ჯდება) და თუ ჩვენ შეეძელით ამ ხარჯების თავიდან აცილება, ჩვენ უნდა ვუმადლოთ; როგორც ქვევით დავინახავთ, სრულიად მოულოდნელს. მაგრამ ტყიბულის მალაროების ცხოვრებისათვის მეტად ღირსშესანიშნავ მოვლენას“. ავტორს აქ მხედველობაში აქვს სამთო ინჟინერ დ. ნ. ყოფიანის სისტემის ნახშირის სარეცხი დანადგარები.

1925 წელს სამთო ინჟ. დ. ნ. ყოფიანის წინადადებითა და უშუალო ხელმძღვანელობით ტყიბულის მალაროებში მოწყობილი იქნა მის მიერ შემუშავებული კონსტრუქციის ნახშირის გამაუხვებელი დანადგარი, ე. წ. „სარეცხები“. ამ უკანასკნელის წარმადობა ცვლა-

ში (8-საათში) 200 — 220 ტონას უდრიდა; ხოლო მისი მოწყობის ღირებულება კი მხოლოდ 4000 მანეთს. მთელი მოწყობილობა შესრულებულ იქნა ადგილობრივი მასალებითა და ძალებით. „სარეცხების“ მომსახურე პერსონალი სულ 13 კაცით განისაზღვრებოდა. ნახშირის გარეცხვასთან ერთად ხდებოდა მისივე ტრანსპორტირება, რითაც იცვლებოდა ამ მიზნით გამოყენებული ბრემსბერგი.

დ. ნ. ყიფიანის მიერ შემუშავებულმა გამაუხვებელმა ხერხმა და კონსტრუქციამ მაღალი შეფასება ჰიიღო. პროფ. გ. ა. წულუკიძემ სწორედ მას მიუძღვნა სპეციალური წერილი ჟურნალ „ტექნიკა და ცხოვრებას“ № 5-ში, სათაურით: „ახალი მომენტი ტყიბულის მაღაროების ცხოვრებაში“, სადაც ავტორი დეტალურად იხილავს ტყიბულის ნახშირის გამდიდრების საკითხებს, აღწერს და ანალიზს უკეთებს დ. ნ. ყიფიანის კონსტრუქციის ნახშირის გამამდიდრებელ მოწყობილობას, ე. წ. „სარეცხებს“. ავტორის გადმოცემით ინჟ. დ. ნ. ყიფიანს თავისი „სარეცხები“ ახალ მაღაროებში (ამჟამად სტალინის სახელობის შახტი) მოუწყვია 1925 წლის ოქტომბერ-ნოემბერში. ნახშირის გამდიდრება წყლით გარეცხვის პრინციპზე იყო დამყარებული. ამ მიზნით ინჟ. ყიფიანმა გააკეთა წყლის ღარი, რომლის სიგრძე დაახლოებით 200 მეტრს უდრიდა. ღარის დაქანება 16—17 გრადუსს შეადგენდა. მაღაროდან გამოტანილი ნახშირი პირველად სარჩევს (ადგილი, სადაც წარმოებდა ნახშირიდან ფუქი ქანის ამორჩევა და გადაყრა) გაივლიდა, სადაც მისი ნაწილობრივი გამდიდრება ხდებოდა. ამ პირველადი გამდიდრების პროცესის შემდეგ მიღებულ ნახშირში დიდი რაოდენობით იყო წვრილი ფრაქციები (წვრილი ნატეხები) ან, როგორც მას უწოდებენ, ფხვნილი ნახშირი. იმ დროს, ავტორის გადმოცემით, ფხვნილი ნახშირის რაოდენობა სარჩევიდან მიღებულ პროდუქტში დაახლოებით 52 პროცენტს უდრიდა. ფხვნილი ნახშირის ნატეხების ზომა 0—30 მილიმეტრამდე აღწევდა. ახალ მაღაროებში იმ დროს ფხვნილი ნახშირის საშუალო რაოდენობა ცვლაში (8 საათი) 10—11 ათას ფუტს (ანუ 160—176 ტ) უდრიდა. სარჩევიდან მიღებული ფხვნილი ნახშირი იყრებოდა კოდში, რომელიც დაახლოებით 45—50 ფუტს იტევდა. კოდისა და სათანადო სარქველის საშუალებით ნახშირი იყრებოდა ზევით მოხსენებულ ღარში, სადაც ნახშირს იტაცებდა წყალი და სწრაფად მოდენიდა მას ქვევით. კოდის სარქველის ანუ კარის გაღება და ნახშირის ღარში ჩაყრა წარმოებდა სისტემატურად დროის განსაზღვრული ინტერვალების დაცვით. კოდისა და ღარში ჩაყრილი ნახშირი ღარის მთელ სიგრძეზე იყოფოდა თავის შემადგენელ ნაწილებად. აქ დაყოფას იწვევდა მისი

მასის შემადგენელი ნაწილების სხვადასხვა ხვედრითი წონა. მაგალითად, ქვის ნატეხების ხვედრითი წონა, როგორც ვიცით, გაცილებით მეტია, ვიდრე ნახშირის, ამიტომ ისინი ჩამორჩებოდნენ ნახშირის მასის შემადგენელ ნატეხებს, რის გამოც ნახშირი ყოველთვის უფრო მალე აღწევდა ლარის ბოლომდე, ვიდრე მისი მინარევები, როგორც არის ქვიშაქვების, თიხაფიქლების, ან ნახშიროვანი ფიქლის ნატეხები. ლარის ბოლოში დადგმული იყო განმანაწილებელი საცრები. იმ მომენტში, როდესაც ნახშირის მჩატე მასა უკვე მიაღწევდა ლარის ბოლოს, ის აქედან გადადიოდა განმანაწილებელ საცრებზე, ხოლო მინარევების მასას კი, რომელიც ყოველთვის დაგვიანებით აღწევდა ბოლომდე, ყრიდნენ ქვევით, რაც მიღწეული იყო იმით, რომ ლარის უკანასკნელი სექცია მოძრავი იყო. მისი როგორც აწევა. ისე ქვევით დაწევა ადვილად შეიძლებოდა.

ლარის ბოლოში დადებული განმანაწილებელი ანუ საყალიბო ხელსაწყო შედგებოდა ორი უძრავი საცრისაგან, რომელთაგან ერთზე ნახვრეტების დიამეტრი ათ მილიმეტრს უდრიდა, ხოლო მეორეზე კი — 3,5 მილიმეტრს. ამ საცრების, ანუ, როგორც მას კიდევ ცხრილებს უწოდებდნენ, საშუალებით ღებულობდნენ სხვადასხვა ზომის ანუ მარკის პროდუქტს (ნახშირს), რომელიც ადგილზე „კაკლის“, „მარცვლის“ და „ფხვნილის“ სახელით იწოდებოდა. მარკაშ, რომელიც „კაკლად“ იწოდებოდა, ნახშირის ნატეხების სიმაზო 10-დან 30 მილიმეტრამდე აღწევდა, „მარცვალში“ — 3,5 მილიმეტრიდან 10 მილიმეტრამდე, ხოლო „ფხვნილში“ კი — 0—3,5 მილიმეტრამდე.

ნახშირის ამგვარად გამდიდრების შემდეგაც, ე. წ. „კაკლში“ ზოგჯერ იყო მექანიკურად გატაცებული ფიქლის, ქვიშაქვის ან ნახშიროვანი ფიქლის ნატეხები, რომლებიც გარეცხვის შედეგად ნათლად გამოირჩეოდნენ ნახშირის საერთო მასისაგან, და ადვილად შეიძლებოდა მათი ვაგონებიდან ხელით ან მექანიკური საშუალებით (წყლის ენერგიით მომუშავე მბრუნავ მაგიდაზე და სხვ.) ამორჩევა.

ფუჭი ქანის ყველაზე მეტი მინარევებით ხასიათდებოდა „ფხვნილი“ ნახშირი (0—3,5 მილიმეტრიანი), ამიტომ მას ყრიდნენ შედარებით უფრო პორიზონტალურად (დახრის კუთხე 1—1,5 გრადუსი) დაგებულ ლარებში. ამ ლარებში ფუჭი ქანი, მინარევები, რომელთაც მეტი ხვედრითი წონა აქვთ, ვიდრე ნახშირს, რჩებოდა ლარში, ხოლო ნახშირს კი წყალი იტაცებდა და გროვდებოდა სპეციალურად მოწყობილ დამკერ ყუთებში. ასეთი, თითქმის პორიზონტალური ლარები გაკეთებული იყო ორი; როდესაც ერთი ლარი მუშაობაში იყო,

მეორეს ფუქი ქანისაგან ათავისუფლებდნენ (წმენდნენ), და პირიქით.

ინჟ. დ. ყიფიანის ცნობით ნახშირის დანაკარგები მის მიერ შემუშავებული კონსტრუქციის დანადგარებში არ აღემატებოდა 2—3 პროცენტს. გ. ა. წულუკიძის აზრით ეს ისეთი მიღწევა იყო, რომლის უკეთეს შედეგებს ვერ მოგვემდა თითქმის ვერც ერთი უკანასკნელი ტექნიკური თვალსაზრისით აშენებული ქარხანა.

აღწერილი „სარეცხის“ მომსახურე პერსონალი 7 კაცს არ აღემატებოდა. თუ ღარებს გააგრძელებდნენ მაშინდელ სარჩევამდე ისე, რომ შესაძლებელი იქნებოდა ნახშირის უშუალოდ მიმღებ კოდში ჩაყრა, მაშინ საჭირო მუშების რაოდენობა კიდევ 7—8 კაცით შემცირდებოდა. ამრიგად, „სარეცხების“ გამოყენება არა თუ აღიღებდა, პირიქით, ამცირებდა მუშახელის იმ რაოდენობას, რომელიც ნახშირის გამდიდრებაზე მუშაობდა.

„სარეცხების“ წარმადობა დამოკიდებული იყო ღარების რაოდენობაზე. ახალი მალარობის მაშინდელი წარმადობის დასაკმაყოფილებლად საკმარისი იყო ერთი ღარით მუშაობა, თუ მალარობის წარმადობა გაიზრდებოდა, შეიძლებოდა კიდევ მეორე ღარის გაყვანა. დ. ყიფიანის მიერ მოწყობილ „სარეცხის“ აგებაზე სულ დახარჯულა 4000 მანეთამდე.

ინჟ. გ. ა. წულუკიძის გადმოცემით ინჟინერ დ. ყიფიანის „სარეცხები“ წარმოდგენდნენ ინგლისში იმ დროს ხშირად ხმარებულ ღარების მოდიფიკაციას.

ტყიბულში პირველად ნახშირის გამდიდრება, ზევით აღწერილი ღარების მსგავსად, უცდიათ 1922 წელს, ძველ მალარობებში, მაგრამ ცდებს სასურველი შედეგი არ გამოუღია, იმის გამო, რომ ღარების დაქანებისათვის სათანადო ყურადღება არ მიუქცევიათ, რის შედეგადაც ნახშირის დანაკარგები მეტად დიდი — 25—40% მიუღიათ. ინჟინერ დ. ყიფიანს თავისი ღარები კონსტრუქციულად კიდევ უფრო მეტად გაუმარტივებია, ვიდრე პირველი ცდის დროს გამოყენებული ღარები იყო, მაგრამ ამავე დროს მას, როგორც ზევით იყო აღნიშნული, მთავარი ყურადღება ღარების რაციონალური დახრის კუთხისათვის მიუქცევია.

ინჟ. დ. ყიფიანის სისტემის „სარეცხებით“ იმ დროისათვის ყველაზე რთული და მნიშვნელოვანი საკითხი გადაიჭრა — ფხვნილი ნახშირის გამდიდრების საკითხი. ეს პრობლემა გადაწყვეტილ იქნა მარტივი, მაგრამ მეტად საიმედო და ეკონომიური მოწყობილობით.

გ. ა. წულუკიძე იხილავს რა ინჟ. ყიფიანის კონსტრუქციის სარეცხების გამოყენებით მიღებულ შედეგებს, წერს: „ეს ცვლილებები მით უფრო საგულისხმოა, რომ გარდა გარეცხილ ნახშირზე რამოდენიმე პროცენტით საზოგადო ფასის აწვევისა, იმან შეამცირა ფხვნილი ქვა-ნახშირის გამოსვლა მალაროებში 50—55 პროცენტიდან 10—15 პროცენტამდე და ამნაირად მთელი მალაროების პროდუქციის 40 პროცენტი გადაიყვანა საგანგებო მარკების რიგში, რომელიც გაიყიდება მსხვილ ნახშირთან ერთნაირ ფასებში და ეს კი მალაროებს გაცილებით უფრო მეტ მოგებას მისცემს, ვიდრე მართოდ ნაცრის პროცენტული შემადგენლობის შემცირებით გამოწვეული ფასის მომატება“.

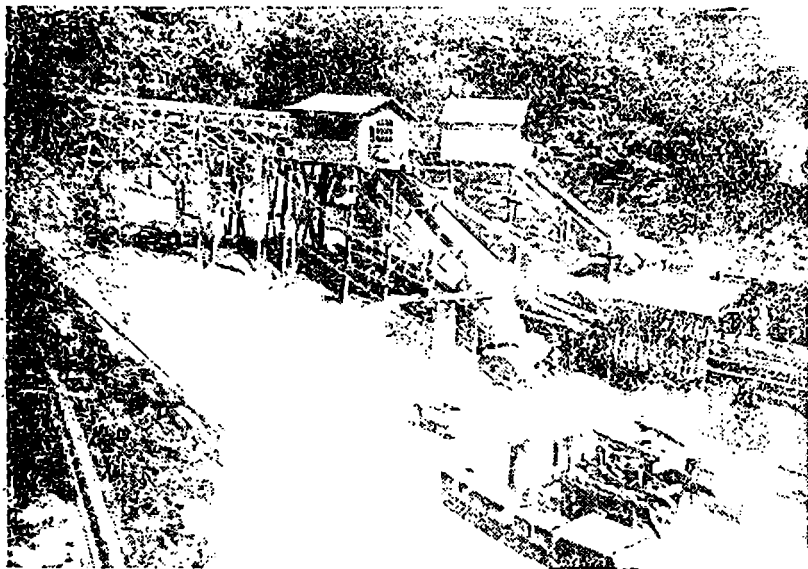
„ამნაირად მიღებულმა შედეგებმა, — დაასკვნის ავტორი, — ტყიბულის ქვანახშირის გარეცხვაში ისეთი ზომისადარის ცვლილება შეიტანა ტყიბულის ქვანახშირის ხარისხის გაუმჯობესებაში, რომ სამართლიანად შეიძლება მისი აღნიშვნა არა მარტო როგორც ახალ მომენტად ტყიბულის მალაროების ცხოვრებაში, არამედ ერთგვარ ძირითად გარდატეხის მოვლენად, რომელიც უდავოდ განამტკიცებს ტყიბულის ქვანახშირის კეთილიმედიალობის სახელს და დააკავებინებს მას საქართველოში და ამიერკავკასიის ბაზარზე საპატიო ადგილს. ჩვენ მოხარული ვართ, რომ ეს ცვლილება მოხდა ჩვენი თანამემამულეს მეოხებით, რომელმაც ამ საკითხში უსათუოდ გამოიჩინა დიდი გამბედაობა და გამჭრიახობა მექანიკურ გამდიდრების მსვლელობების თავისებურ და ორიგინალურ გამოყენებაში“.

ინჟ. დ. ნ. ყიფიანის „სარეცხებმა“ მართლაც დიდი გამოყენება მოიპოვეს და ისინი დიდი ხნის განმავლობაში ემსახურებოდნენ ქვანახშირის გამდიდრების საქმეს ტყიბულის მალაროებში.

1893 წელს, ჯერ კიდევ ნ. კოცოვსკიმ, ინახულა რა ტყიბულის ქვანახშირის საბადო, აღნიშნა, რომ მარაგის გამოთვლისა და სამუშაოების გაშლისათვის აუცილებელი იყო ახალი ფართობებისა და ქვედა ჰორიზონტების გამოკვლევა, მაგრამ ამის შესახებ სრულებით არ ფიქრობდნენ კერძო მწარმოებლები. ფუნების დამუშავება ძირითადად მიწის ზედაპირთან ახლოს წარმოებდა.

ახალი ნახშირიანი ფართობების გამოვლინების მიზნით საბადოს ღრმა ჰორიზონტების გამოკვლევას მხოლოდ საბჭოთა წყობილების დამყარების შემდეგ მიექცა ყურადღება. ქვანახშირის მოპოვების ყოველწლიური გაზრდა, რა თქმა უნდა, ვერ დაეყრდნობოდა არამყარსა და საექვო ზეპირ ცნობებს ნახშირების მარაგის შესახებ. ახალი დიდი წარმოების აგებისათვის აუცილებელი იყო ქვანახშირის

მარაგის ზუსტი გამოთვლა, რომლის გარეშე გეგმური მრეწველობის დაწყება წეუძლებელია. გათვალისწინებული იყო რა ქვანახშირის მოპოვების გეგმაზომიერი ზრდა ჩვენს რესპუბლიკაში, საქირო და აუცილებელი იყო საბადოს საფუძვლიანად შესწავლა. ამ მიზნით, როგორც ზევით აღვნიშნეთ. 1926 წელს „საქსახსათბობის“ დავალე-



სურ. 14. ინჟ. დ. ყიფიანის სისტემის „სარეცხები“.

ბით გამოყენებითი მინერალოგიისა და მეტალურგიის ინსტიტუტის მიერ დაწყებულ იქნა დეტალური სამრეწველო ძიება.

ძიებას შედეგად გამოვლინებულ იქნა ქვანახშირის მარაგები განსაზღვრულ სიღრმემდე და საბადოს აღმოსავლეთ და დასავლეთ უბნებში 1927 წელს დაწყებულ იქნა კაპიტალური შტოლნების გაყვანა. ამ შტოლნებით შემდეგ წლებში გამომუშავებულ იქნა შტოლნას ზევით მდებარე ნახშირიანი ჰორიზონტები.

1928 წელს „გიპროშახტის“ მიერ შედგენილ იქნა შახტი „აომოსავლეთის“ (შემდგომში ლენინის სახელობის შახტის) ზედა ჰორიზონტის დამუშავების პროექტი. შემდეგში კი „საქსახპროექტმა“ მთლიან საბადოსათვის შეადგინა პროექტი, რომლის მიხედვითაც ქვანახშირის თენების დამუშავება გათვალისწინებული იყო დამუშავების სისტემით—ჰორიზონტალურ შრეებად და გამომუშავებულ სივრცის

პნემატიკური ვსებით. აღნიშნული პროექტი პრაქტიკაში არ ყოფილა განხორციელებული.

1932 წელს დამუშავებულ იქნა ტყიბულის შახტების რეკონსტრუქციის გეგმა, რომელთა განხორციელება გეგმაზომიერად წარმოებდა. პირველ და მეორე ხუთწლეუდში ტყიბულის შახტების გაფარ-



სურ. 15. კაპიტალური შტონა გაყვანის პეროდში.

თება-რეკონსტრუქციაზე დაახლოებით 33 მილიონი მანეთი იყო დახარჯული.

1933 წელს ტყიბულში ჩამოყალიბებულ იქნა ტრესტი „ტყიბულნახშირი“. რომელმაც გააერთიანა ტყიბულისა და გელათის ქვანახშირის საბადოების ყველა შახტი. ტრესტი „ტყიბულნახშირი“ შედიოდა საბჭოთა კავშირის მძიმე მრეწველობის სახალხო კომისარიატის სისტემაში, ამეამად კი ქვანახშირის მრეწველობის სამინისტროს კომბინატის „საქნახშირის“ გაერთიანებაში შედის.

ამიერკავკასიის გეოლოგიური ტრესტის მიერ საბადოს დეტალური ძიების ჩატარების საფუძველზე დასავლეთ და აღმოსავლეთ უბნებში დაწყებულ იქნა ახალი ტექნიკით აღჭურვილი შახტების მშენებლობა. რომელთაგან ერთის მშენებლობა 1941 წელს დამთავრდა. ამ შახტის (სტალინის სახელობის) მშენებლობა 20 მილიონ-

ნი მანეთი დაჯდა, ხოლო ლენინის სახელობის ახალი შახტის მშენებლობა, რომელიც 1943 წელს იქნა დამთავრებული, 22 მილიონი მანეთი.

ახალი მძლავრი შახტების ექსპლოატაციაში შესვლასთან ერთად ძირითადად შეიცვალა ქვანახშირის ფენების მიწისქვეშა დამუშავების მეთოდები.

კერძო მწარმოებლების ხელში ჩავარდნილი საბადოს დამუშავება რამდენიმე ათეული წლების განმავლობაში სრულიად მოუწესრიგებლად წარმოებდა: დამუშავების სისტემა მტაცებლური იყო (ე. წ. კამერული სისტემა) და ქვანახშირის მარაგის დანაკარგები ამ დროს 50—60 პროცენტს შეადგენდა; სამუშაო სანგრევეებში ტექნიკური უსაფრთხოების ელემენტარული წესების დაცვასაც კი არავითარი ყურადღება არ ექცეოდა.

თვითეული კერძო მწარმოებელთაგანი მხოლოდ იმას ცდილობდა, რაც შეიძლება მცირე კაპიტალური დაბანდებით დიდი მოგება მიეღო. არავინ ფიქრობდა საბადოს რაციონალური დამუშავების სისტემის შემუშავებაზე. სწორედ ამის გამო თავიდან საბადოს დამუშავება ძირითადად ღია სამუშაოებით ანუ კარიერებით წარმოებდა. ამუშავებდნენ საბადოს მხოლოდ იმ უბნებს, სადაც ნახშირის ფენები მიწის ზედაპირზე გამოდიოდა. კარიერებით მუშაობა მათ კიდევ უფრო იტაცებდა იმის გამო, რომ საბადოს ფენებს ახასიათებს თვითანთება. ამის გამო გასული საუკუნის ოთხმოცდაათიან წლებში გაჩენილმა მიწისქვეშა ხანძარმა აიძულა მრეწველები მიეტოვებინათ საექსპლოატაციოდ მომზადებული უბნის საკმაოდ დიდი ნაწილი. განსაკუთრებით ამის შემდეგ ძალიან ერიდებოდნენ ფენების მიწისქვეშა დამუშავების მეთოდების გამოყენებას, მაგრამ თანდათანობით იძულებული ხდებოდნენ მიწისქვეშა დამუშავების მეთოდებიც გამოეყენებინათ, — მიწის ზედაპირთან ახლოს ქვანახშირის მარაგის გათავეების გამო. გამოყენებულ მიწისქვეშა დამუშავების მეთოდებსაც იმის მიხედვით არჩევდნენ, რომ, რაც შეიძლება ადვილად და მცირე დანახარჯებით მოეპოვებინათ ნახშირი. ასეთი იყო დამუშავების კამერული მეთოდები. შემდეგ პერიოდშიც კი, როდესაც საბადოს დამუშავებას სისტემატური და მტკიცე საფუძველი შეექმნა, ისევ დამუშავების კამერულ მეთოდებს იყენებდნენ. სამწუხაროდ, ამ მეთოდმა ტყიბულში მაგრად მოიკიდა ფეხი და ის სხვადასხვა ვარიანტის სახით დღესაც კი გვხვდება.

საბადოს ქვანახშირის ფენების დამუშავების მეთოდების განვითარება-გაუმჯობესების საქმეში მეტად მნიშვნელოვანი ნაბიჯი იქნა

გადადგმული 1940—41 წლებში, როდესაც უარყოფილ იქნა შტოლნას ზევით მდებარე ნახშირიანი ჰორიზონტების დასამუშავებლად გამოყენებული მტაცებლური კამერული მეთოდი და შემოღებულ იქნა დახრილ შრეებად დამუშავების სისტემა, ნორმალური საქვესართულო ლავებით. ამ უკანასკნელი სისტემით ფენების დამუშავებას აწარმოებდნენ 1946—47 წლებამდე. ასეთი მუშაობის დროს სართული დახრილი სიმაღლით — 140 — 150 მეტრი — გაყოფილი იყო ორ ქვესართულად, თვითეული ქვესართულის ანუ ლავის სიგრძე 70—75 მეტრს უდრიდა. პირველ ხანებში მუშაობა ნორმალურ პირობებში მიმდინარეობდა. გამოყენებული იყო საყელავი მანქანებიც კი, მაგრამ შემდეგში, ქვედა შრის დამუშავების დროს, მდგომარეობა შედარებით გართულდა, — ჩამოქცეული ქერის ქვეშ მუშაობა, 70 მეტრის სიგრძის ლავის შემთხვევაში, იმ დროს ტყიბულისათვის ახალი და რთული საქმე იყო. მდგომარეობას განსაკუთრებით ართულებდა ის გარემოებაც, რომ წმენდითი სანგრევის (ლავის) ყოველთვიური წინსვლა-გადაადგილება ძალიან მცირე იყო, 10 — 12 მეტრს არ აღემატებოდა. ამ პირობებში, ბუნებრივია, საჭირო და აუცილებელი იყო ლავის წინწაწევის ტემპის გადიდება და ამავე დროს ლავის დახრილი სიმაღლის ნაწილობრივი შემცირება, მაგალითად, ნაცვლად 70 მეტრისა — 40 — 50 მეტრი და სხვ. მაგრამ, სამწუხაროდ, ადგილზე პრაქტიკულად მომუშავე პირების მიერ გადადგმულ იქნა ნაბიჯი არა საქვესართულო ლავებით მუშაობის გასაუმჯობესებლად, არამედ დამუშავების კამერული მეთოდის სასარგებლოდ. შემოღებულ იქნა ე. წ. „მოწინავე შურობით“ დამუშავების სისტემა, რომელიც იმავე კამერული სისტემის ვარიანტს წარმოადგენს. იგი ხასიათდება ნახშირის დიდი დანაკარგებით და აქედან გამომდინარე ენდოგენური ხანძრების გაჩენის ხშირი შემთხვევებით.

საბადოს ქვანახშირის ფენების დამუშავების რაციონალური სისტემის შექმნის საქმეში ძირითადი გარდატეხა მხოლოდ 1945 წლიდან იწყება. ამ წელს საკავშირო მთავრობის მიერ მიღებულ იქნა სპეციალური დადგენილება, საქართველოში ქვანახშირის მრეწველობის განვითარების და, კერძოდ კი, ტყიბულის ქვანახშირის საბადოს შახტების ჰიდრავლიკური ვესებით დამუშავების სისტემაზე გადაყვანის შესახებ.

1946 წლიდან დაწყებული დახრილ შრეებად დამუშავების სისტემა ჰიდრავლიკური ვესებით თანდათანობით დიდ გავრცელებას პოულობს ტყიბულის შახტებზე.

დამუშავების ეს სისტემა ამჟამად მიჩნეულია ერთადერთ რაციონალური დამუშავების სისტემად.

თ ა ჯ ი X I I I

საბჭოთა ხუთწლედების განხორციელებით ტყიბულმა ძირითადად იცვალა სახე. საბადოს შახტები აღიჭურვა უახლესი ტექნიკით. ნეშახტების მძიმე შრომის გასაადვილებლად ფართოდ არის გამოყენებული სამთო მექანიზმები.

1935 წელს შახტების მოწყობა-გაფართოებისათვის განკუთვნილი იყო 1900000 მანეთი, ხოლო შემდეგ წლებში ეს თანხა კიდევ უფრო მეტად იქნა გადიდებული და 1940 წელს ის 13917000 მანეთს შეადგენდა.

წარმოების ზრდასთან ერთად დიდი ყურადღება ქონდა მიქცეული მუშათა საყოფაცხოვრებო პირობების გაუმჯობესებას. ასე, მაგალითად, თუ 1931 წელს საბინაო-საცხოვრებელი ფართობი ტყიბულში სულ 7404 კვადრატული მეტრით განისაზღვრებოდა, 1940 წელს ის 42589 კვადრატულ მეტრს შეადგენდა; 1943—44 წლებში მუშებისათვის აგებულ იქნა საცხოვრებელი სახლები 41000 კვადრატული მეტრის ფართობით. 1949 წლის 8 თვეში შახტმშენებლებმა საექსპლოატაციოდ გადასცეს მეშახტეებს 26600 კვადრატული მეტრი საცხოვრებელი ფართი.

სოციალისტური შეჯიბრების ფართოდ გაშლის შედეგად ტყიბულელი მეშახტეები შრომის ფრონტზე ყოველწლიურად ახალ-ახალ გამარჯვებებს აღწევენ. განუხრელად ინერგება მუშაობის მოწინავე მეთოდები.

ენერგიული და დაუღალავი შრომის საფუძველზე იზრდება მოწინავე მეშახტეების კადრები. 1948 წელს უმაღლესი საბჭოს პრეზიდიუმის ბრძანებულებით სოციალისტური შრომის გმირას წოდება მიენიჭათ და ლენინის ორდენი და ოქროს მედალი გადაეცათ საუკეთესო მეშახტეებს ა. ა. ქასრაძეს და პ. ნ. კელიშვილს.

სისტემატურად იზრდება მოწინავე მეშახტეების რიცხვი. ი. ორჯონიკიძის, ა. ვარდოსანიძის, ვ. სოსიუჯოვის, ვ. სოფრომაძის, ა. ზორხომელიძის, გ. ცნობილაძის, შ. ფურცხვანიძისა და სხვების სახელები ფართოდ არის ცნობილი არა მარტო ტყიბულის მეშახტეებს შორის, არამედ ჩვენი რესპუბლიკის ყოველ კუთხეში.

დღითიდღე უმჯობესდება და იზრდება მეშახტეთა საშუალო ხელფასი, ასე, მაგალითად, თუ 1940 წელს ტყიბულელ მეშახტეთა საშუალო თვიური ხელფასი 516 მანეთს უდრიდა, 1946 წელს 749 მა-

ნეთამდე მიაღწია, 1951 წელს — 1085 მანეთს, ხოლო 1954 წელს კი მუშების საშუალო თვიური ხელფასი 1154 მანეთი გახდა.

მეშახტეთა კულტურულ-საყოფაცხოვრებო პირობების გაუმჯობესებისათვის ზრუნვის ნათელი მაგალითია ვ. ი. ლენინის სახელობის შახტი, სადაც უკანასკნელი ოთხი წლის (1951—1955 წ. წ.) მანძილზე მეშახტეთა საკეთილდღეოდ ბევრი რამ გაკეთდა. აღნიშნული



სურ. 16. ახალი ტყიბული. მეშახტეთა საცხოვრებელი სახლი.

შახტის ტერიტორიაზე, კალინინის სახელობის ქუჩაზე, ცხრა სამსართულიანი საცხოვრებელი სახლი აიგო. მათი საერთო ფართობი 2484 კვადრატულ მეტრს აღემატება. კეთილმოწყობილ ბინებში მუშები და მათი ოჯახები ცხოვრობენ. მათ ყოველგვარი პირობა აქვთ შექმნილი კულტურული და ბედნიერი ცხოვრებისათვის.

შახტის ინჟინერ-ტექნიკური პერსონალისათვის კომბინატის გვერდით აგებულია ორსართულიანი შენობა. ამ შენობის ქვედა სართულში გახსნილია ორი სასურსათო და ორი სამრეწველო საქონლის მაღაზია.

დიდი ყურადღება ექცევა მეშახტეთა შვილების სწავლა-განათლების საქმეს. თუ წინათ შახტის ტერიტორიაზე იყო მხოლოდ ოთხწლიანი და რვაწლიანი სკოლები, დღეს აქ მცხოვრებ მეშახტის შვილებს შეუძლიათ ადგილზევე მიიღონ საშუალო განათლება. ორი

წლის წინ შახტის ტერიტორიაზე არსებული რეაწლიანი სკოლა გადაკეთებულ იქნა საშუალო სკოლად.

შახტის ტერიტორიაზე არსებული კლუბი რეკონსტრუირებულია და იგი ამჟამად 200 მაყურებელს იტევს. კლუბში სისტემატურად უჩვენებენ კინო-ფილმებს, კონცერტებს, სპექტაკლებს და სხვ. კლუბთან არსებობს სხვადასხვა წრეები, რომლებშიც მეშახტეები აქტიურ მონაწილეობას იღებენ.

„ჩვენ, ბედნიერი მეშახტეები, იმედის თვალით შევხარით ხვალინდელ დღეს, ვიცით, რომ ყოველი ახალი დღე ჩვენ ახალ ბედნიერებას მოგვანიჭებს“¹ — წერენ მეშახტეები თავის გაზეთში.

ყოველწლიურად იზრდება ქვანახშირის მოპოვება ტყიბულის შახტებში. ლენინის სახელობის შახტში უკანასკნელი ოთხი წლის მანძილზე ამოღებულ იქნა 41,7 პროცენტით მეტი ქვანახშირი, ვიდრე წინა ოთხ წელს. ამავე დროს მიღწეულია შრომის ნაყოფიერების ზრდა და ქვანახშირის თვითღირებულების შემცირება.

ომისშემდგომ პერიოდში ექსპლოატაციაში შევიდა უახლესი სამთო ტექნიკით აღჭურვილი მოლოტოვის სახელობის შახტი, რომელსაც თავისი კეთილმოწყობილი მუშათა საცხოვრებელი უბანი აქვს. ეს შახტი ომისშემდგომ საბჭოთა ხუთწლედის დიდი შენაძენია. შახტში სისტემატურად და გეგმაზომიერად ინერგება ახალი სამთო მექანიზმები და ხორციელდება ახალი ტექნიკური ღონისძიებანი.

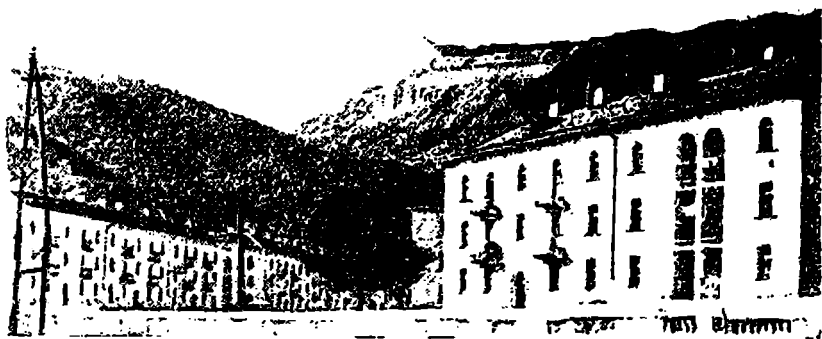
1954 წ. შახტმშენებლებმა დაამთავრეს და შახტს საექსპლოატაციოდ გადასცეს ახალი ჰორიზონტი. შახტში ყოველწლიურად იზრდება ქვანახშირის მოპოვების გეგმები. 1954 წლის დავალება შახტის კოლექტივმა 107,1 პროცენტით შეასრულა. 1950 წელთან შედარებით ამ შახტზე ქვანახშირის მოპოვება 1954 წელს 67,3 პროცენტით გაიზარდა, თვითეული მუშის შრომის ნაყოფიერება კი 85,5 პროცენტით. გადიდდა მეშახტეების ხელფასი; მოწინავე მუშების ყოველთვიური გამომუშავება ამ შახტზე 4—5 ათას მანეთს შეადგენს.

მეშახტეთა საყოფაცხოვრებო პირობების გაუმჯობესების მიზნით, ამ შახტის მუშათა საცხოვრებელ უბანში უკანასკნელი სამი წლის განმავლობაში საექსპლოატაციოდ გადაეცა ექვსი ორსართულიანი კაპიტალური საცხოვრებელი სახლი, ხოლო დამთავრების პროცესშია სამსართულიანი საცხოვრებელი სახლი, რომელიც 34 ბინისაგან შედგება.

¹ გაზეთი „ტყიბულის მალაროელი“, № 19, 1955 წ.

ამავე შახტის ტერიტორიაზე აშენდა პოლიკლინიკა. მეშახტეთა კულტურული მომსახურების გაუმჯობესების მიზნით გახსნილია ბიბლიოთეკა და წითელი კუთხე, განზრახულია უახლოეს ხანში მეშახტეთა კლუბის მშენებლობის დაწყება, რომელიც 400 მაყურებელს დაიტევს.

მეშახტეთა ქალაქი — ტყიბული ყოველწლიურად იცვლის სახეს და სულ უფრო კეთილმოწყობილი ხდება. განსაკუთრებით ბევრი



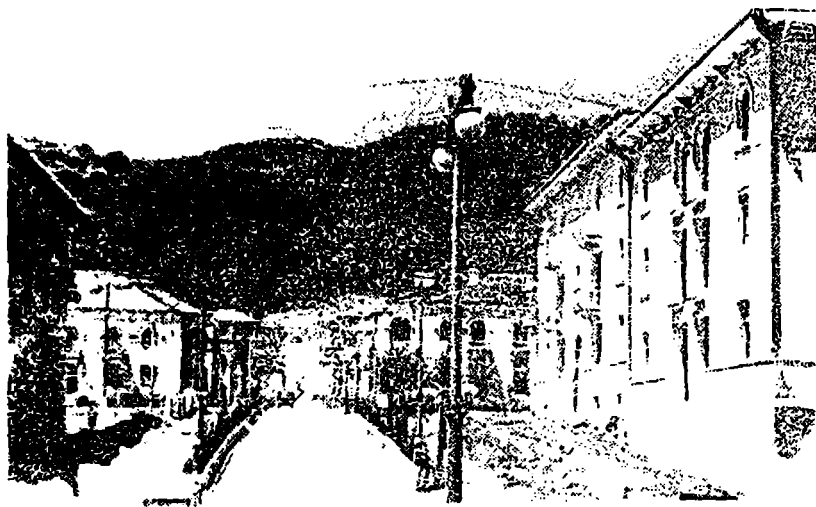
სურ. 17. ახალი ტყიბული. მეშახტეთა ახალი საცხოვრებელი სახლები სტალინის ქუჩაზე.

ჩემი გაკეთდა უკანასკნელი ოთხი წლის განმავლობაში. სულ უფრო და უფრო კეთილმოწყობილი ხდება ქალაქის ცენტრი, სადაც აიგო და ექსპლოატაციაში შევიდა ახალი. ქალაქის მეორე საშუალო სკოლა. ქალაქის ცენტრშივე გახსნილ იქნა საკოლმეურნეო ბაზარი, აშენდა საბავშვო ბაღისა და ბაგის ახალი შენობა; მშენებლობა დამთავრდა და ექსპლოატაციაში შევიდა ახალი სამგზავრო სადგური. ამ უკანასკნელ წლებში დამთავრდა ადმინისტრაციული სახლის შენობა. დამთავრებულია მდინარე ტყიბულას ბეტონის საყრდენი კედლის მშენებლობა. გაკეთდა მთავარი. მაგისტრალური — სტალინის ქუჩის სანაპირო და სხვ.

რა გაკეთდა და როგორ იცვალა სახე ტყიბულმა მეხუთე ხუთწლედის ოთხ წელიწადში?

განუხრელად გადიდდა ტყიბულის შახტებში ქვანახშირის ამოღება. ასე, მაგალითად, 1954 წელს, წინა წელთან შედარებით, 13,5 პროცენტით გაიზარდა ქვანახშირის მოპოვება.

აშენდა და საექსპლოატაციოდ გადაეცა 90 ორსართულიანი და სამსართულიანი კაპიტალური საცხოვრებელი სახლები, რომელთა საერთო ფართობი 21324 კვადრატულ მეტრს შეადგენს.



სურ. 18. ახალი ტყიბული. მუშათა საცხოვრებელი სახლები ქალაქის ცენტრში, ლენინის ქუჩაზე.

„ქალაქის ცენტრში კვლავ გაჩაღებულია ახალი მშენებლობანი. აქ განუწყვეტლივ დადიან სილითა და კირით, აგურითა და სხვა სამშენებლო მასალებით დატვირთული ავტომობილები, სტალინის მოედნის აღმოსავლეთ მხარეზე გამალებით მიმდინარეობს კულტურის სახლის მშენებლობა. დასავლეთ მხარეზე უკვე კარგა ხანია საფუძველი ჩაეყარა ახალ ოთხსართულიან სასტუმროს მშენებლობას, რომლის პირველ სართულში მოეწყობა კეთილმოწყობილი რესტორანი. გაცხოველებული მუშაობა მიმდინარეობს აგრეთვე პიონერთა სასახლის მშენებლობაზე. ქალაქის ცენტრი ახალ მშენებლობათა ხარაჩო-

¹ გაზ. „ტყიბულის მაღაროელი“, № 19, 1955 წ.

ებშია. ყოველივე ამას ჩვენ ვხედავთ ჩვენი თვალით¹ — წერენ მე-
შახტეთა ქალაქის მცხოვრებნი თავისი გაზეთის ფურცლებზე.

სათანადო ყურადღება ექცევა მეშახტეთა ქალაქის გამწვანების
საქმეს. 1954 წელს ქალაქის ცენტრალურ უბანში, სტალინის სახე-
ლობის და მოლოტოვის სახელობის შახტების ტერიტორიაზე დარ-
გული იქნა 1300 ძირი წიწვოვანი და 60 ძირი ფოთლოვანი მცენარე.
ქალაქის გამწვანების საქმის მტკიცე საფუძვლების შექმნის მიზნით,
ქალაქის საბჭომ მოაწყო სანერგე, რომელშიც ამჟამად გაშენებულია
2200-ზე მეტი ძირი სხვადასხვა ჯიშის ნერგაი. ეს მცენარეები ახლო
მომავალში დაირგება ქალაქის ქუჩებში.

უკანასკნელი ოთხი წლის განმავლობაში უფრო მეტად გაფარ-
თოვდა მშრომელთა სამედიცინო მომსახურების ქსელი, ქალაქში
გაიხსნა ორი საბავშვო ბაგა. ერთი საბავშვო ბაღი, სამშობიარო სახ-
ლი. საავადმყოფო, ტუბდისპანსერი და სხვ.

მნიშვნელოვნად გაფართოვდა სავაჭრო ქსელი. გაიხსნა ხუთი სამ-
რეწველო ააქონლის, ექვსი — სასურსათო პროდუქტების და რეკონ-
სტრუქციის მაღაზიები.

ფართოდ არის გაშლილი ინდივიდუალური ბინათმშენებლობა,
მეშახტეები იშენებენ ლამაზ და კარგად მოწყობილ საცხოვრებელ
სახლებს; ინდივიდუალური ბინათმშენებლობის ხელისშეწყობის
მიზნით, მუშათა მომარაგების განყოფილებას გახსნილი აქვს სამშე-
ნებლო მასალების სარეალიზაციო მაღაზია. მეშახტეები აქ იძენენ ხე-
ტყის მასალას. ცემენტს, სახურავ მასალას და სხვ.

დიდი ყურადღებით სარგებლობს საზოგადოებრივი კვების კერე-
ბი. სტალინის ქუჩაზე გახსნილია ორი ახალი რესტორანი. პავილიონი,
სასადილო და უალკოჰოლო სასმელების ორი ახალი წერტი. სა-
კოლმეურნეო ბაზრის ტერიტორიაზე გახსნილია სასაუზმე.

მოსახლეობის კულტურული მომსახურებულ- გაუმჯობესებლ-
მიზნით გახსნილია საყოფაცხოვრებო მომსახურების კომბინატი.
კომბინატს აქვს ფეხსაცმელების სარემონტო საამქრო. ფოტოგრა-
ფია. ტანსაცმლის სამკერვალო. საბარკიმახერო და სხვ.

გასულ წელს გაიხსნა ტანსაცმლის მოდების ატელიე, სადაც
მეშახტეები იკერავენ ძვირფასი ქსოვილების პალტოებს. კოსტუმებს.
კაბებს და სხვ.

მეხუთე ხუთწლედის ოთხ წელში ტყიბულში დიდად გაფარ-
თოვდა სახალხო განათლების ქსელი, დამატებით გაიხსნა მუშა-ახალ-
გაზრდობის მეორე საშუალო სკოლა.

მეშახტეთა რეალური ხელფასის გაზრდამ ძალიან შეუწყო ხელი მათი მყიდველობითი შესაძლებლობის ზრდას. მარტო 1954 წელს ქალაქის მშრომელებს მიეყიდათ 5 მილიონი მანეთით მეტი სამრეწველო საქონელი და სასურსათო პროდუქტები, ვიდრე 1953 წელს. მშრომელები იძენენ ძვირფას საოჯახო ნივთებს, — პიანინოს, მაკინარს, რადიომიმღებს. საწოლებს და სხვ.

მეშახტეთა შვილებისათვის მუსიკალური განათლების მისაღებად ქალაქში გახსნილია მუსიკალური სკოლა.

ასეთია დღევანდელი ტყიბული.

განმეცნიერებელი ლიტერატურა

Проф. А. Джанелидзе — «Геологические наблюдения в Окрибе», Тбилиси, 1940 г.

2. პროფ. მ. უსოვი „მყარი ქვესტობიოლიტების გეოლოგია“. თბილისი, 1934 წ.

Г. А. Кометани — «Тквибульские месторождения каменного угля» (сб. «Минеральные ресурсы ССР Грузии»). Тбилиси, 1932 г.

4. ვახუშტი ბაგრატიონი — „საქართველოს გეოგრაფია“. თბილისი, 1941 წ.

5. Горн. инж. С. Д. Данилов — «Разведка Тквибульского месторождения в 1926—27 г. г.» (журн. «Минеральное сырье и его переработка», №№ 6—7, 1928 г., Тифлис).

6. Горн. инж. Л. Конюшевский — «Отчет о геологическом исследовании месторождения ископаемого угля в районе станции Тквибули — Кутаиси — Сачхери — Дзирула Зак. ж. д.», Тифлис, 1926 г.

7. პ. გუგუშვილი — „საქართველოს მძიმე მრეწველობა 1921—1946 წლებში“, უკრ. „ბოლშევიკი“, № 1, 1946 წ.

8. ნ. ტუშელაშვილი — „ქვანახშირის უძველესი კერა საქართველოში“ (ეკონომიკის ინსტიტუტის შრომები, ტ. 1, 1946 წ.).

საქართველოს სახალხო მეურნეობა 1921—1946 წ.“ საქ. სსრ მეცნიერებათა აკადემია, ეკონომიკის ინსტიტუტი. თბილისი, 1947 წ.

10. Горн. инж. Е. М. Суханова — «Из истории геологического исследования Донбасса». Журн. «Уголь», № 1, 1952 г.

11. Проф. Абиш — «Тквибульская копи каменного угля» (газ. «Кавказ», № 11, 1847 г.).

12. ნიკოლაძე — „ტუიბულის საქმე“ (გან. „ღროება“ 50, 21/XII, 1871 წ.).

13. Н. Я. Николадзе — «Экономическое значение Тквибульской каменноугольной ветви Закавказской жел. дороги». (ნ. ნიკოლაძის არქივი, დატულია კ. მარქსის სახელობის საქართველოს საჯარო ბიბლიოთეკაში).

14. Н. Я. Николадзе — «Тквибульская залежи каменного угля». (ნ. ნიკოლაძის არქივი).

15. Н. Я. Николадзе — «Сравнение двух направлений Тквибульской каменноугольной ветви Закавказской жел. дороги». (ნ. ნიკოლაძის არქივი).

16. კ. კვანტრე — „საქართველოს სამაჰ-მადნო მუშათა მოძრაობის ისტორია“, ტფილისი, 1926 წ.

17. გ. პიასეცი — „პროფესიონალური მოძრაობა საბჭოთა საქართველოში“, ტფილისი, 1924 წ.

18. ივ. კიფშიძე — „ტუიბულის ქვანახშირი“ (უკრ. „საქართველოს სახალხო მეურნეობა“, № 2, 1921 წ.).

19. იმე. გ. წულუკიძე — „ახალი მომენტი ტუიბულის მალარობის ცხოვრებაში“ (უკრ. „ტექნიკა და ცხოვრება“, №№ 5—6, 1925 წ.).

20. «О Тквибульском каменноугольном месторождении». («Записка, составленная в управлении горной частью»). Сборник сведений о Кавказе, т. II, Тифлис, 1872 г.

21. Л. Бацевич и С. Симонович — «Геологическое описание части Кутаисского уезда, Кутаисской губернии, известной под именем Окриба». («Материалы для геологии Кавказа», сер. 1, кн. 4, Тифлис, 1873.).

22. С. Гулишамбаров — «Обзор фабрик и заводов Закавказского края», Тифлис, 1894 г.

23. С. Есадзе — «Очерк истории горного дела на Кавказе», Тифлис, 1963 г.

24. Антипов — «О Тквибульском каменном угле». (Горный журнал», т. II, 1847 г.).

25. Н. Коцовский — «Тквибульские каменноугольные месторождения». («Горный журнал», №№ 5, 6, 7, 1893 г.).

26. Министерство путей сообщения, департамент железных дорог — «О представлении обществу Закавказской железной дороги сооружения и эксплуатации Тквибульской ветви», 26/III, 1883 г. № 2464. (ბ. სკოლადის არქივი).

27. «Журнал совещания, образованного при Техническо-инспекторском Комитете железных дорог обсуждения разценочной ведомости Тквибульской железной дороги, из представителей Министерства путей сообщения и финансов и Государственного контроля...» (ბ. სკოლადის არქივი).

28. «Особенности технических условий по сооружению Тквибульской ж. дороги, принятые в основание для составления разценки означенной линии совещанием из представителей от Министерства путей сообщения и финансов и Государственного контроля» (ბ. სკოლადის არქივი).

29. П. Н. Горлов — «Отчет по устройству и разработке Тквибульской каменноугольной копи», Тифлис, 1889 г.

30. «Устав Нахшира — Тквибульского горнопромышленного общества», Тифлис, 1890 г.

31. Н. Барбот-де-Марни — «Тквибульское каменноугольное дело его возможное развитие» (Вестник финансов, промышленности и торговли № 18, С. Петербург, 1893 г.).

32. А. Марголлуэ — «Исследования в Кутаисской губернии целью выяснения, существует ли геологическая связь между Тквибульскими и Ткварчельскими каменноугольными месторождениями» (материалы для геологии Кавказа. Серия III, кн. IV, Тифлис, 1902 г.).

33. С. Симонович, А. Сорокин, Л. Бацевич — «Геологическое описание частей Кутаисского и Шорапанского уездов Кутаисской губернии». 1874 г.

34. Проф. В. Алексеев — «Ископаемые угли Российской империи в отношении их химического состава», С. Петербург, 1895 г.

35. «Отчеты Кавказского горного управления за 1909—1915 г.г.», Тифлис.

36. О. Каралетян — «Современное состояние Тквибульских каменноугольных копей и их перспективы» (журн. Экономический вестник Закавказья», № 4, 1925 г.).

37. Л. Д. Шевяков — «О разработке Тквибульского месторождения каменного угля», 1917 г.

38. «Обогащение Ткибульского каменного угля по системе ниж. Жигинши (журн. «Минеральное сырье и его переработка», 1928 г.).
 39. «Сборник сведений о Кавказе», т. V, Тифлис, 1879 г.
 40. «К геологии Кутаисской губернии. Объяснительная записка к геологической карте части Кутаисской губернии». Тифлис, 1887 г.
 41. ვ. მასხელა „ტუბელის ქვია ნახშირი“ — წერილი ურგებოდან. (გაზ. „ივერია“, № 236, 1871 წ.).
 42. მეგრელი „წერილი ტუბელიდამ“ (გაზ. „ივერია“, №№ 121, 122, 1893 წ.).
 43. მეგრელი „წერილი ტუბელადან“ (გაზ. „ივერია“, №№ 142, 143, 1893 წ.).
 44. გაზ. „დროება“ №№ 35, 37, 1871 წ.
 45. გაზ. „დროება“, № 44. 11/X, 1874 წ.
 46. გაზ. „დროება“, № 147. 1878 წ.
 47. გაზ. „დროება“, № 23. 21/XI, 1875 წ.
 48. გაზ. „დროება“ № 28. 21/VII, 1882 წ.
 49. გაზ. „დროება“, № 49. 15/XII, 1882 წ.
 50. გაზ. „დროება“, 2. 13/I, 1882 წ.
 51. გაზ. „დროება“ 42. 3/XI, 1882 წ.
 52. გაზ. Кавказ 9/III, 1879 წ.
 53. გაზ. „სიმართლე“, 1906 წ.
 54. ურნ. „მოგზაური“, 12. 1905 წ.
 55. ურნ. „ტექნიკა“, № 1, 1941 წ.
 56. გაზ. «Заря Востока», № 169. 28 августа, 1949 г.
 57. გაზ. „ტუბელის მღაროელი“, № 19, (2353). 1955 წ.
 58. ე. კანიშვილი — „ტუბელის ქვანახშირის საბადოს ისტორიიდან“ (გაზ. „ტუბელია მღაროელი“ 1. 4, 6, 8, 11 აკვიტო, 1954 წ.).
 59. ე. კანიშვილი — „1905 წელი ტუბელში“ (გაზ. „ტუბელის მღაროელი“, 6/II, 1955 წ.).
-

