



საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

ბაგირგზა



ბაგირგზა

ბაგირგზა, საბაგირო გზა, კიდული სატრანსპორტო ნაგებობა, სადაც ვაგონი (ან ვაგონეტი, სავარძელი, საკიდი და სხვ.) ორ სადგურსა და საყრდენებს შორის გაჭიმულ ბაგირზეა დაკიდებული და ამავე ან მეორე ბაგირის საშუალებით მოძრაობს ისე, რომ მიწას არ ეხება.

ბ. დანიშნულების მიხედვით არის სატვირთო, სამგზავრო და კომბინირებული, კონსტრუქციის მიხედვით - ორ და ერთბაგირიანი, მოძრაობის მიხედვით - წრიული და ქანქარასებრი. ბ-ის ქანობი შეიძლება აღწევდეს 66-ს. ბ-ს უპირატესად იყენებენ სამთამადნო მრეწველობაში, სატყეო მეურნეობაში, სოფლის მეურნეობაში და მგზავრთა გადასაყვანად მთაგორიან და ხრამებით დასერილ ადგილებში, სადაც შედარებით მოკლე მანძილზე (3-10 კმ) გადასალახია დიდი სიმაღლე (0,5-3 კმ). პირველი სამგზავრო ბ. ამოქმედდა 1908 სამხრ. ტიროლში (ავსტრია).

თანამედროვე სამგზავრო ბ-ის გამტარუნარიანობა აღწევს 8500 მგზავრს სთ-ში, ხოლო სატვირთოსი - 10000 ტ-მდე სთ-ში.

საქართველოში პირველი სატვირთო ბ. აშენდა ჭიათურაში (1900), ხოლო პირველი სამგზავრო ქ. გესტაფონსა (1946; პირველი სამგზავრო ბ. საბჭ. კავშირში) და ჭიათურაში (1948; ორივე პროექტის ავტორია გ. ფანცულაია). ბ-ების ინტენს. მშენებლობა დაიწო XX ს. 60-იანი წლებიდან, რისი აუცილებლობაც განაპირობა საქართვ. მაღალმთიან რეგიონებში სასარგებლო წიაღისეულისა და სასოფლო სავარგულების ათვისებამ,

აგრეთვე ტურიზმისა და სათხილამურო სპორტის განვითარებამ. ამჟამად (2021-სთვის) მოქმედებს 90 ბ., რ-თაგან 35 სატვირთოა, 13 - სპეც. სატვირთო და სატვირთო-სამგზავრო, 42 კი _ სამგზავრო. უკანასკნელთაგან 16 ქანქარასებრი, დანარჩენი კი _ წრიული მოძრაობისაა (20 სავარძლიანი, 6 - საბუქსირო). რეკონსტრუქციის, მშენებლობისა და დაპროექტების პროცესშია კიდევ 10, ხოლო 54 ბ. უმოქმედოა (დაუსრულებელი მშენებლობა, ექსპლუატაციაშეჩერებული, მწყობრიდან გამოსული). უმოქმედო ბ-ებია აფხაზეთში - გაგრაში და ტყვარჩელში. სამგზავრო ბ-ები აგებულია თბილისში, ქუთაისში, ბორჯომში, ბაკურიანში, გუდაურში, აბასთუმანში, სტეფანწმინდასა და სხვ. ჭიათურაში ორ ათეულამდე სატვირთო და სამგზავრო ბ. ფუნქციონირებს, რ-თა საერთო სიგრძე 30 კმ-ია (ერთ-ერთი მაღალი მაჩვენებელი მსოფლიოში). უნიკალურია ჭიათურის ქანქარასებრი ორბაგირიანი ბ., რ-ის ერთი ქვედა სადგური ერთდროულად ემსახურება (ექსპლუატაცია შეჩერებული იყო 2015 წ.) სამი მიმართულებით განშტოებულ ხაზებს (ცენტრი - ნაგუთი, ცენტრი - მოსწავლე ახალგაზრდობის სასახლე და ცენტრი - რუსთაველის ქ.). 1986-იდან ფუნქციონირებს ხულო - თაგოს უსაყრდენო ბ., რ-იც სიგრძითა (1720 მ) და სიმაღლით (280 მ) ევროპაში მეორე ადგილზეა.

XXI ს. დასაწყისიდან განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი გახდა ძვ. ბ-ების მოდერნიზება და ახ. მშენებლობები სამთო-სათხილამურო კურორტებზე - ბაკურიანში, გუდაურში, მესტიაში და სხვ. 2017 ბოლოს გაიხსნა მესტია-ჰანვალის დამაკავშირებელი ბ., რ-ის მეშვეობითაც ზ. დ. 3160 მ სიმაღლეზე მოხვედრა გახდა შესაძლებელი. კურორტ თეთნულდზე აშენდა 2 ღია და 2 ბიგელის ტიპის ბ. 2019 ქანქარასებრი ერთბაგირიანი ბ. აბასთუმანი - მთა ყანობილი (იხ. სტ. აბასთუმნის ასტროფიზიკური ობსერვატორია) რეკონსტრუქციის შემდეგ ჩანაცვლდა ქანქარასებრი ორბაგირიანი ბ-ით. ამავე წელს გაიხსნა საინჟინრო თვალსაზრისით ერთ-ერთი ურთულესი, კობი - გუდაურის დამაკავშირებელი ბ. მისი სიგრძე 7 კმ-ზე მეტია და მოიცავს 111-გონდოლიან 3 ბ-ს, რ-ებიც 6 სადგურის მეშვეობით უკავშირდება ერთმანეთს და სთ-ში 2800 მგზავრის გადაყვანა შეუძლია.

საქართველოში ბ-ების სამეცნ.-კვლ., საპროექტო-საკონსტრუქტორო და სამშენებლო სამუშაოებს აწარმოებს სტუ. გ. წულუკიძის სახ. სამთო ინ-ტი, შპს „ინსტიტუტი საქმახტპროექტი“, შპს „საქსპეცტრანსი“, შპს „ჭიათურმანგანუმ ჯორჯია“ და სხვა ორგანიზაციები. სტუ-ის სამთო ელექტრო-მექანიკისა და ავტომატიკის კათედრამ კ. ბარამიძის ხელმძღვანელობით დაამუშავა ბ-ის მზიდი და სანევი ბაგირების შესარჩევი გაანგარიშების მეთოდოლოგია, დანერგა ასინქრონული ამძრავის ტერიტ. მართვა (ჭიათურაში) და სხვ. გ. წულუკიძის სახ. სამთო ინ-ტში (ბ-ების ლაბორატორიაში, რ-იც საქართველოში მოქმედი სამგზავრო ბ-ების ფოლადის ბაგირების ერთადერთი მაკონტროლებელია) დამუშავდა და დამზადდა ფოლადის ბაგირების დეფექტოსკოპი, დამუშავდა ვაგონის გრძივი და განივი რხევების ჩამქრობები; 1963 ტყვარჩელის ერთ-ერთ შახტში პირველად დაინერგა მინისქვეშა წრიული მოძრაობის ერთბაგირიანი ბ. აღმავალ გვირაბში მეშახტეთა გადასაყვანად და სხვ.

ბ-ების განვითარებაში დიდი წვლილი შეიტანა „საქმახტპროექტის“ ბ-ების განყ-ბამ (ხელმძღვ. ვ ლეჟავა), რ-ის დაპროექტებული ბ-ები მუშაობს თბილისში, ქუთაისში, სიღნაღში, გაგრაში, პიატიგორსკში, კისლოვოდსკში (რუსეთი), ერევანში (სომხეთი), ალმათიში (ყაზახეთი) და სხვ., აგრეთვე 1975 შექმნილმა სპეც. სამმართველო „საქბაგირგზამ“, რ-იც 1981 გადაკეთდა რესპუბლიკის სპეც. ტრანსპორტისა და მისი ავტომატიზაციის სისტემის სახელმწ. კომიტეტად (1988-იდან სამეცნ.-საწარმოო გაერთიანება „საქსპეცტრანსი“). გაერთიანებამ დაამუშავა რესპუბლიკაში ბ-ების განვითარების პერსპექტიული გეგმა, ასევე მთიანი სათიბ-საძოვრების ათვისების პროგრამა.

ამჟამად საქართველოში ბ-ებისა და ბაგირიანი ტრანსპორტირების სისტემების დაპროექტებას, მშენებლობასა და ექსპლუატაციას ქართ. კომპანიებთან (შპს „საქსპეცტრანსი“, შპს „საქგიპროშახტი“ და სხვ. ერთად ახორციელებს უცხ. კომპანიები: „პომაგალსკი“ (საფრანგეთი), „დოპელმაირი“ (ავსტრია) და სხვ.

ლიტ.: ბ ა რ ა მ ი ძ ე კ., კ ო გ ა ნ ი ი., სამგზავრო კიდული საბაგირო გზები, თბ., 1969; Б е р к м а н М. Б., Б о в с к и й Г. Н., К у й б и д а Г. Г., Л е о н т ь е в Ю. С. Подвесные канатные дороги, М., 1984; К а л а н д а д з е В. А. Колебания вагонов подвесных канатных дорог, Тб., 1973.

ვ. კალანდაძე

მ. თოქმაზიშვილი
