

საქართველოს საზღვაო სანაოსნო ისტორიიდან
(სარქივო სამმართველოში დაცული დოკუმენტური მასალების მიხედვით)

მერაბ მეგრელიშვილი

ისტორიის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო
უნივერსიტეტის ნიკო ბერძენიშვილის ინსტიტუტის
მეცნიერი თანამშრომელი
ელ-ფოსტა: merab.megrelishvili@bsu.edu.ge
ORCID: 0009-0009-7140-9173

ნიკოლოზ მეგრელიშვილი

სამართლის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის
სახელმწიფო უნივერსიტეტი,
ელ-ფოსტა: merab.megrelishvili@bsu.edu.ge
ORCID: 0009-0002-3639-5019

აბსტრაქტი: საქართველოში ნაოსნობას დიდი ხნის ისტორია აქვს. აღნიშნულ საკითხს ქართველ და უცხოელ მეცნიერთა არაერთი ნაშრომი მიეძღვნა. რუსეთის მიერ შავი ზღვის ქართული სანაპიროს დაპყრობის შემდეგ, საფუძველი ეყრება შორეული ნაოსნობის განვითარებას, იქმნება რუსული საზღვაო-სავაჭრო ფლოტი, დაიწყო ევროპის და აზიის დამაკავშირებელი საზღვაო გზების აღდგენა-გაფართოება. 1921 წლიდან ბათუმის პორტი გასამხედროებული იყო. ბათუმის პორტთან არსებობდა ამიერკავკასიის ზღვათა სპეციალური სამმართველო, რომელიც აწარმოებდა გემების რეგისტრაციას და დოკუმენტების შემოწმებას. შავ ზღვაზე გემების მშვიდობიან მიმოსვლას და მეზღვაურის სიცოცხლის უსაფრთხოებას უზრუნველყოფდა საერთაშორისო მნიშვნელობის კონვენციები. ყველა სახის საზღვაო ტრანსპორტისთვის დაწესებული იყო ტექნიკური ხასიათის მოთხოვნები. გემები აღჭურვილი იყო მაღალი სტანდარტის მქონე რადიოთი და გამაფრთხილებელი ხმოვანი სასიგნალო სისტემით. არსებული კონვენციით გათვალისწინებული იყო ყველა სახის საშიშროება, მათ შორის ხანძარი, გემების შეჯახება და ა.შ. შავიზღვისპირეთის სავაჭრო ფლოტის კომერციულ განყოფილებას საათებსა და წუთებში გათვლილი და დამტკიცებული ჰქონდა ბათუმის პორტში შემოსული და გასული გემების გრაფიკი. 1967-1974 წლების განმავლობაში იმყოფებოდნენ საზღვარგარეთის 75 ქვეყნის პორტში. საქართველოს საზღვაო სანაოსნო იქმნებოდა შიშველ ადგილზე, მას არ გააჩნდა ფლოტი, არ იყო აუცილებელი მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, სატრანსპორტო მეურნეობა, კადრები.

1969 წელს ბათუმის საზღვაო პორტში საზღვარგარეთის დროშით შემოვიდა 386 გემი (ბულგარეთი, იტალია, საბერძნეთი, ინდოეთი, პოლონეთი, ფინეთი, ნორვეგია, იუგოსლავია, კვიპროსი, დანია, ესპანეთი, რუმინეთი, მექსიკა და ა.შ.) შემოდიოდა ნავთობპროდუქტები, ხილ-ბოსტნეული, ლითონი. 1973 წელს საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს გააჩნდა 395 ტონაჟის 40 ტანკერი. 1977 წელს სავალუტო მოგებამ შეადგინა 155 ათასი მანეთი. 1973 წლის 8 იანვარს ბათუმის პორტი შავი ზღვის პორტებს შორის აღიარეს საუკეთესოდ.

საკვანძო სიტყვები: ბათუმის ნავსადგური, შორეული ნაოსნობა, კაბოტაჟი, სავაჭრო ტვირთბრუნვა, სავალუტო მოგება.

* * *

უძველესი დროიდანვე საქართველოში არსებობდა ნაოსნობის საუკეთესო ტრადიციები. ამ საკითხს არაერთი ნაშრომი მიუძღვნეს მეცნიერ-მკვლევარებმა ა. ბერაძემ, რ. უზუნაძემ, გ. ჭანტურია, რ. ბერიძემ, ქ. ნაკაშიძემ და სხვებმა. ახალშექმნილი სანაოსნოს ხელმძღვანელების წინაშე

დადგა ნაოსნობის უძველესი ტრადიციების აღორძინება-განვითარების და საზღვაო ფლოტის მუშაკების აღზრდა-განვითარების საკითხი.

რუსეთის მიერ შავი ზღვის ქართული სანაპიროს დაპყრობის შემდეგ, საფუძველი ეყრება შორეული ნაოსნობის განვითარებას, იქმნება რუსული საზღვაო-სავაჭრო ფლოტი, დაიწყო ევროპის და აზიის დამაკავშირებელი საზღვაო გზების აღდგენა გაფართოება. შავ ზღვასთან დამაკავშირებელი მდინარე რიონი ქვეყნის შიგნით სანაოსნოს ფუნქციას ასრულებდა (გოდერძი ვაჭრიძე 2013:59).

1921 წლიდან ბათუმის პორტი გასამხედროებული იყო. ტვირთის გასინჯვას აწარმოებდა კომისია, რომელშიც შედიოდნენ ბათუმის კომენდანტი, პორტის კაპიტანი, პორტის რაზმის უფროსი. იალქნიანი და მოტორიზებული გემების შემოწმების საფუძველზე დგებოდა აქტი. 1921 წლის 10 აგვისტოს ბათუმის პორტში მოტორიზებული გემის „კიბალჩიჩი“ (კაპიტანი გრიშკო) მიერ შემოტანილი იქნა 400 ფუთი ბენზინი (ასს, ფ. რ-296, ან. 1 ს. 9, ფურც. 2).

ბათუმის პორტთან არსებობდა ამიერკავკასიის ზღვათა სპეციალური სამმართველო, რომელიც აწარმოებდა გემების რეგისტრაციას და დოკუმენტების შემოწმებას. ბათუმის პორტში დაწესებული იყო მკაცრი სამხედრო წესები. 1921 წლის 8 სექტემბერს ოჩამჩირეს საზღვაო პორტში გაჩერებული გემი „ჭოროხი“ აწარმოებდა არმიისთვის განკუთვნილი თამბაქოს გადაზიდვას და ამ დროს გემის კაპიტანმა მიიღო სასწრაფო ბრძანება წასულიყო სოხუმის პორტში. გემის კაპიტანი ვალდებული იყო შეესრულებინა ბრძანება, წინააღმდეგ შემთხვევაში მას ემუქრებოდა თავისუფლების აღკვეთა და დაჯარიმება. პორტში დაწესებული კანონების შეუსრულებლობის შემთხვევაში ხდებოდა ტვირთის მფლობელის დაჯარიმება. 1921 წელს ათი მილიონი მანეთით (ბონები) დაჯარიმდა კანტორა „ლოიდ ტრესტი“. ბათუმის პორტის უსაფრთხოებას იცავდა გასამხედროებული პოლიციის რაზმი. შავ ზღვაზე გემების მშვიდობიან მიმოსვლას და მეზღვაურის სიცოცხლის უსაფრთხოებას უზრუნველყოფდა საერთაშორისო მნიშვნელობის კონვენციები. ყველა სახის საზღვაო ტრანსპორტისთვის დაწესებული იყო ტექნიკური ხასიათის მოთხოვნები. გემები აღჭურვილი იყო მაღალი სტანდარტის მქონე რადიოთი და გამაფრთხილებელი ხმოვანი სასიგნალო სისტემით. არსებული კონვენციით გათვალისწინებული იყო ყველა სახის საშიშროება, მათ შორის ხანძარი, გემების შეჯახება და ა.შ. 1974 წელს დაფიქსირდა თბომავალ „მიხა ცხაკაიას“ (კაპიტანი ზენეიშვილი) შეჯახება კანადის მშრალტვირთიან გემთან. მთავარ მიზეზად დასახელდა გემების ტექნიკური დათვალიერების ფორმალური ხასიათი. 1974 წელს თმომავალი „ზუგდიდი“ ფორმალურად შეამოწმეს და ჟურნალში შენიშვნები არ შეიტანეს. ხშირად ხდებოდა ავარიული შემთხვევების დამალვა. მეზღვაურები რადიოლოკაციურ ტრენაჟორზე სწავლებას გადიოდნენ. საქართველოს საზღვაო სა-ნაოსნოს გემები წლის განმავლობაში მრავალ რეისს ასრულებდნენ.

შავიზღვისპირეთის სავაჭრო ფლოტის კომერციულ განყოფილებას საათებსა და წუთებში გათვლილი და დამტკიცებული ჰქონდა ბათუმის პორტში შემოსული და გასული გემების გრაფიკი. დადგენილი იყო სხვადასხვა პორტში შესვლის და გამოსვლის დრო. ბათუმიდან გასული გემები გაივლიდნენ ფოთის, გაგრის, სოხუმის, სოჭის, იალტის, ტუაფსეს, ანაპის, ნოვოროსისკის პორტებს. ზაფხულის რეისებისთვის დაწესებული იყო განსხვავებული დროის განრიგი. სატვირთო და სამგზავრო გემები მოძრაობდნენ ბათუმიდან ანატოლიის (თურქეთის აზიური მხარე) მიმართულებით. ზღვაზე მოსამსახურე პერსონალისთვის წელიწადში ერთხელ წარმოებდა უფასო სამგზავრო მიმოსვლა. შავი ზღვის სანაპიროზე განთავსებული იყო სამი პოლკი, კავკასიის დივიზია, ერთი როტა და ორი ესკადრონი (ასს, ფ. რ-296, ან. 1 ს. 23, ფურც. 60).

საქართველოს საზღვაო სანაოსნო ოფიციალურად შეიქმნა სსრ კავშირის საზღვაო ფლოტის სამინისტროს 1967 წლის 20 იანვრის N13 ბრძანების საფუძველზე, რომლის ჩამოყალიბებას წინ უძღვოდა დიდი მოსამზადებელი პერიოდი. მისი შექმნა ბევრმა მიზეზმა განაპირობა. აღნიშნულ პერიოდში შავი ზღვის საზღვაო ფლოტი ნოვოროსისკის რეგიონის სამგზავრო და სავაჭრო გემების მიმოსვლის ცენტრს წარმოადგენდა და გადასაზიდი სამუშაოებით ძლიერ გადატვირთული იყო. მისი განტვირთვის მიზნით აუცილებელი გახდა სანაოსნოს შექმნა. ამასთან ერთად, საზღვაო ფლოტის სამინისტრომ მხედველობაში მიიღო ის გარემოება, რომ ამ პერიოდში საქართველოს ტერიტორიაზე არსებულ პორტებში განსაკუთრებით გაიზარდა საექსპორტო-საიმპორტო საქონლის რაოდენობა, საქართველოს პორტების გავლით ტვირთი იგზავნებოდა მსოფლიოს ყველა მიმა-

რთულებით. საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს შექმნის ერთ-ერთ მთავარ მიზანს წარმოადგენდა მგზავრებისა და ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვის პრობლემური საკითხების ოპერატიულად მოგვარება-გადაწყვეტის აუცილებლობა. საქართველოს საზღვაო სანაოსნო უშუალოდ ექვემდებარებოდა სსრკ საზღვაო ფლოტს, ხოლო მის მთავარ რეზიდენციას ქალაქი ბათუმი წარმოადგენდა.

საქართველოს მთავრობის 1967 წლის 17 თებერვლის დადგენილებით სანაოსნოს გადაეცა ბათუმში, ი. გოგებაშვილის ქუჩა N40-თან არსებული შენობა და 1,4 ჰექტარი მიწის ფართი, რომელიც ადრე თევზის მეურნეობას („წითელი მეთევზე“) ეკუთვნოდა.

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს ხელმძღვანელი მუშაკები და ინჟინერ-ტექნიკური პერსონალი შრომის ანაზღაურების მიხედვით მესამე კატეგორიას მიაკუთვნეს. ბათუმის, ფოთისა და სოხუმის პორტებს ერთი სატელეფონო არხი და დამატებითი 100 სატელეფონო ნომერი გამოუყვეს, სანაოსნოსთვის განკუთვნილი შენობა-ნაგებობათა სარესტავრაციოდ მთავრობამ 50 ათასი მანეთი გამოყო, სანაოსნო ახალი ტექნიკური დანადგარებით აღიჭურვა. საქართველოს მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარის მადგილის გ. ჩაგოვადის ინიციატივით, პროფტექნიკური განათლების ორგანიზების მიზნით 1967-68 სასწავლო წლიდან ბათუმში, ფოთსა და სოხუმში საზღვაო პროფესიების შემსწავლელი სასწავლებლები იხსნება (ასს, ფ. რ-128, ს. 3, ფურც. 1,2) ხოლო ფოთში კი სასწავლო-საკურსო კომბინატი (ასს, ფ. რ-128, ს. 1, ფურც. 47).

სსრკ საზღვაო ფლოტის 1967 წლის 24 ივნისის ბრძანება №123 საფუძველზე საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს გადაეცა გემები: „აქსაი“ (ტვირთზიდვა 3800 ტ) „ალაგირი“, „აქტაშ“, „ანაპა“, „ალექსეევკა“, „აქტაუ“, „კიროვი“, „კლაიპედა“, „იზიასლავი“, „მაიკოპი“. გემების გადაცემა ნოვოროსიისკისა და საქართველოს საზღვაო სანაოსნოებს შორის დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე მოხდა. 1967-1968 წელს საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს დაქვემდებარებაში იყო სხვა გემებიც: „ფოთი“, „თბილისი“, „26 კომისარი“. მცირე კაბოტაჟი ძირითადად მიემართებოდა ბათუმი-ოდესის და ბათუმი-ყდანოვის მიმართულებით, ხოლო დიდი ნაოსნობის ფლოტი კი პატაგონ-შელფი-ოდესის, სევასტოპოლ-ფეოდოსია-მონტევიდეოს, პატაგონი-შელფი-ბათუმის, კალინინგრადი-პატაგონ-შელფის რეგიონების მიმართულებით, ამავე პერიოდში საზღვარგარეთ რეისები ფიქსირდებოდა ბათუმი-ისლანდიის, ტუაფსე-კანაკრიის, ფეოდოსია-ანტვერპენის, ბუენოს-აირესი-ილიჩევსკის, კონსტანცა-ჰამბურგ-რიტერდამის მიმართულებით. 1967-1968 წელს სულ გატანილი იქნა 75645 ტონა ტვირთი, რომელმაც საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს მისცა სუფთა მოგება ვალუტაში 159503 მანეთი (ასს, ფ. რ-128, ს. 33, ფურც. 136).

1973 წელს ტანკერმა „დროგობიჩი“ (კაპიტანი ი.მ. შანიძე) შეასრულა 33 რეისი, აქედან 5 საზღვარგარეთ და წლის გეგმა შეასრულა 100%. სუფთა სავალუტო მოგებამ შეადგინა 121 800 მანეთი (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 553, ფურც. 143).

1967 წელს ფოთის პორტმა 2860 ტონა ტვირთი გადაამუშავა. მათ შორის: 1. პურეული 261 (მარცვალი 240); 2. შაქარი – 60 (შაქრის ნედლეული 50); 3. ბამბა – 65 4. ლითონები – 280 5. მადანი -1406; 6. ქვანახშირი – 610 7. სამშენებლო მასალა – 125 8. ქიმიური ტვირთი – 15 9. გენერალური ტვირთები – 36.

1966 წლიდან 1970 წლამდე ფოთის პორტში ერთიორად გაიზარდა საექსპორტო-საიმპორტო საქონლის რაოდენობა.

ბათუმის საზღვაო პორტის უფროსის ბორის ანთიმოსის ძე ლომთაძის ანგარიშში (პორტის მიერ 1966-1970 განეული მუშაობის შესახებ) ნათლად ჩანს როგორც საექსპორტო-საიმპორტო საქონლის ზრდის მაჩვენებლები, ასევე ტვირთბრუნვის მოცულობის ზრდა. ანალოგიური მდგომარეობა ჩანს სოხუმის პორტის უფროსის რ. ეშბას მიერ წარმოდგენილ მოხსენებაში.

1967 წლის 29 აპრილს, საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს მმართველის ა. კაჭარავას მიერ გამოცემული N78 ბრძანების საფუძველზე განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა პორტის ფლოტის ეფექტურ გამოყენებას, პორტში მეცნიერულ-ტექნიკური პროგრესის უახლოესი მიღწევების დანერგვას, მოქმედი მონეობილობების მოდერნიზაციას, პორტის ფლოტში მომუშავე კადრების კვალიფიკაციის ამაღლებას და ა.შ. (ასს, ფ. რ-128, ს. 4, ფურც. 61,62).

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროსის ანატოლი კაჭარავას 1967 წლის 31 მარტის N34 ბრძანებით სანაოსნოს ხელმძღვანელებს შორის უფლება-მოვალეობები შემდეგი სახით გადა-

ნაწილდა: სანაოსნოს უფროსი უშუალოდ ხელმძღვანელობდა სანაოსნოსთან არსებულ საბჭოს, ასევე სამხედრო-სამოხილზაციო, იურიდიულ, საფინანსო განყოფილებებს, მთავარ საზღვაო სააგენტოს „ინფლოტი“, სათავო კანტორას „საზღვაო-სავაჭრო ტრანსპორტი“. მისი მოადგილე საზღვაო პორტების მშენებლობის დარგში იყო ბ.ა. ლომთაძე რომლის უშუალო დაქვემდებარებაში იყო პორტის დაცვისთვის განკუთვნილი, სამხედრო დანიშნულების რაზმი „BOXP“, იგი ასევე აკონტროლებდა ჰიდრომონყობილობებს, კაპიტალურ რემონტს, საწარმოო ნაგებობების გამართულ მუშაობას, საზღვაო სააგენტოს „ტრანსფლოტი“, პორტში არსებული სამრეწველო და კულტურულ-საყოფაცხოვრებო დანიშნულების ნაგებობების მშენებლობას.

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს მოადგილე ფლოტის ტვირთბრუნვისა და გადაზიდვების დარგში ა. ნაგნიბედი კურირებდა კომერციულ განყოფილებას, სამხედრო-თავდაცვის შტაბს, სატრანსპორტო ფლოტის გეგმიურ და ორგანიზაციულ მუშაობას.

სანაოსნოს მთავარი ინჟინერი განაგებდა მეურნეობას, კავშირგაბმულობას, ელექტრო-რადიო ნავიგაციას, რადიოცენტრს, მატერიალურ-ტექნიკურ უზრუნველყოფის სამსახურს, საპროექტო-საკონსტრუქტორო ბიუროს, თბოტექნიკას, გემთმშენებლობას და რემონტს, სანაოსნოს ტექნიკურ საბჭოს, ქიმიურ ლაბორატორიას, კონტროლს უწევდა მშრალი ტვირთების, ნავთობჩამოსასხმელი, ქვანახშირის, მადანის, სამგზავრო-სატრანსპორტო ფლოტის ტექნიკურ ექსპლუატაციას.

სანაოსნოს უფროსის მოადგილე ნაოსნობის დარგში ვ. ჩხაიძე ხელმძღვანელობდა ნაოსნობის სამსახურს, საბაზო ელექტრორადიოსანავიგაციო კამერას, პორტის კაპიტნებს და ლოცმანებს, კონტროლს უწევდა ყველა სახის სანაოსნო გემების უსაფრთხოებას.

სანაოსნოს უფროსის მოადგილე ეკონომიკურ საკითხებში ე.ა. ჩერნოვი ხელმძღვანელობდა საგეგმო-ეკონომიკურ, საფინანსო-სავალუტო განყოფილებებს, ნორმატიულ კვლევით სადგურს, კორდინაციას უწევდა სანაოსნოს საბჭოს მუშაობას, რეფერირებას უწევდა საბჭოს მიერ გამოცემულ სადირექტივო მასალებს.

სანაოსნოს უფროსის მოადგილე საყოფაცხოვრებო დარგში დ.გ. რთველაძე ხელმძღვანელობდა სამეურნეო-ადმინისტრაციულ განყოფილებას, პასუხისმგებელი იყო სანაოსნოს მიერ მიღებული ბრძანებების, დირექტივების შესრულებაზე, კურირებდა პორტთან არსებულ საბავშვო დაწესებულებებს, საკლუბო-სპორტულ მუშაობას, პორტის საყოფაცხოვრებო და სანიტარიულ პირობებს.

სანაოსნოს უფროსის მოადგილე კადრების დარგში ე.ს. ვერესოცკი ხელმძღვანელობდა საზღვარგარეთ მოცურავე მეზღვაურების საორგანიზაციო განყოფილებას, კონტროლს უწევდა სანაოსნოს გემებზე მომუშავე კადრების მუშაობას (ასს, ფ. რ-128, ს. 4, ფურც. 28,29,30).

საქართველოს საზღვაო სანაოსნო დიდი ყურადღებას აქცევდა საინჟინრო-ტექნიკური კადრების მომზადების საქმეს. ამ მიზნით სანაოსნოს მჭიდრო კონტაქტები ჰქონდა დამყარებული სხვადასხვა სანაოსნოებთან. კადრების სამმართველოს 1967 წლის 25 აპრილის მონაცემებით 35 სპეციალისტიდან 15-ს ჰქონდა უმაღლესი განათლება, არასრული უმაღლესი – 6, საშუალო სპეციალური – 11, ზოგადი საშუალო – 3. საზღვაო საქმის კარგი მცოდნენი იყვნენ შორეული ნაოსნობის კაპიტანი ა. კაჭარავა, მისი მოადგილე ბორის ლომთაძე, ასევე ვ. ჩხაიძე, ნ.გაიდაბური, ა. მაქსიმოვი, ე. ჩერნოვი და სხვები. ამათგან უმეტესი წლების განმავლობაში შორეული ნაოსნობის კაპიტნები და თანაშემწეები იყვნენ.

სამმართველოს კადრების განყოფილების უფროსი ე.გ. გეგენავა 20 წლის განმავლობაში იმყოფებოდა შორეულ ნაოსნობაში და ეკავა ჯერ ინჟინერ-მექანიკოსის, ხოლო შემდეგ შორეული ნაოსნობის კაპიტნის პირველი თანაშემწის თანამდებობა. გ. ვასაძეს, რომელიც კურირებდა საზღვარგარეთ ნაოსნობის ორგანიზების საქმეს, გააჩნდა შორეული ნაოსნობის კაპიტნის დიპლომი და 11 წლის განმავლობაში მუშაობდა საზღვაო ფლოტის სამინისტროს სისტემაში.

შრომითი გამოცდილების გაზიარების მიზნით სანაოსნოს სპეციალისტები იგზავნებოდნენ ნოვოროსისკის საზღვაო სანაოსნოში; სემინარები იმართებოდა ბალტიისპირეთის ქვეყნებში, ბათუმის საზღვაო სასწავლებელი (ე.წ. მორეხოტკა) სანაოსნოსთვის ამზადებდა სპეციალისტებს.

საექსპორტო-საიმპორტო საქონლის გადაზიდვების უსაფრთხოების მიზნით სანაოსნოს უფროსის 1967 წლის 19 თებერვლის ბრძანების საფუძველზე შეიქმნა საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს გასამხედროებული რაზმები ე.წ. BOXP (ასს, ფ. რ-128, ს. 4, ფურც. 7,8).

1967 წლის 11 მაისს საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს მმართველმა სსრკ მინისტრთა საბჭოს 1963 წლის 22 მარტის და საზღვაო ფლოტის სამინისტროს 1964 წლის 24 მარტის ბრძანების საფუძველზე საზღვაო ტრანსპორტის მუშაკთათვის სატარებლად დაანესა ტანსაცმლის ფორმა.

ამ პერიოდისთვის საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს გააჩნდა შემდეგი სახის სატრანსპორტო საშუალება: 1. სატრანსპორტო ფლოტი: სამგზავრო კატარღები „ზემჩუჟინა“ (2 ერთეული) „არკადია“ (3 ერთეული) 2. მშრალი ტვირთის ბარჟები და პლაშკოუტები. 3. ბუქსირები (3 ერთეული) და ა.შ. მისი სრული სურათი წარმოდგენილია საარქივო დოკუმენტებში.

1959-66 წლებში სოხუმის სამგზავრო ფლოტს ემსახურებოდა გემები: „სოხუმი“, „ძიგუა“, „ლაკობა“, „კიახბა“, „ემბა“, „ტყვარჩელი“, „აფხაზეთის კომკავშირი“, „გალი“, „ოჩამჩირე“, სატვირთო ფლოტს კი გემები: „კოდორი“, „გუმისმთა“, „კელასური“, „ბზიფი“. სოხუმის საზღვაო პორტის სამმართველოს ხელმძღვანელობდა მ. ცეკვავა (ასს, ფ. რ-128, ს. 30, ფურც. 7).

1975 წლის 16 მაისს საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს საბჭომ განიხილა საზღვარგარეთ საბჭოთა მეზღვაურის ქცევის წესების საკითხი. გემზე მთავარი ყურადღება ექცეოდა პოლიტ-აღმზრდელობით მუშაობას. გემის კაპიტნის შემდეგ საპასუხისმგებლო თანამდებობა ეკავა ე.წ. ზამპალიტს – პოლიტ-აღმზრდელობითი საქმის ხელმძღვანელს. განსაკუთრებული კონტროლი იყო დაწესებული კონტრაბანდა საქონლის გატანის და საბაჟო წესების დაცვის საქმეზე. საბჭოთა მეზღვაური ვალდებული იყო შეენარჩუნებინა მორალური სახე და დაეცვა ქცევის წესები. ხშირად ფიქსირდებოდა შემდეგი ხასიათის დარღვევები: სპირტიანი სასმელების გადამეტებული სმა და გემზე დაგვიანება, უცხოელ მოქალაქეებთან ვაჭრობა და საქონლის გადაცვლა. წესების დამრღვევ მეზღვაურებს ართმევდნენ ვიზებს და სამუშაოდ გადაჰყავდათ საცურაოდ კაბოტაჟში. სავაჭრო საგანს წარმოადგენდა ქალის პარფიუმერია, ეგზოტიკური ფრინველები, პორნოგრაფიული ხასიათის ჟურნალები, უცხოური თამბაქო და ა.შ. (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 622, ფურც. 200).

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს პროფესიული დაავადებების აღსაკვეთად დაწესებული ჰქონდა პროფილაქტიკური ხასიათის ღონისძიებები. შემდუღებლების პროფესიული დაავადება იყო კონიუქტივიტი. მათთვის დაწესებული იყო დამცავი სათვალეის ტარება და სამუშაო ობიექტის იზოლირება დამცავი ზღუდეებით (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 462, ფურც. 52).

XX საუკუნის 70-იან წლებში საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს საბჭოს წევრები იყვნენ ა. კაჭარავა, პ. ჯორბენაძე, ქოიავა, კიკვიძე, დავითაძე, ფხაკაძე, გაიდაბური, ბენიძე, ისაკაევი, სიდენკო (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 622, ფურც. 290).

1974 14 თებერვალს საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროსმა ანატოლი კაჭარავამ თავის საანგარიშო მოხსენებაში აღნიშნა, რომ 1972 წელთან შედარებით ტვირთის ტონაჟი გაიზარდა 20%-ით, ხოლო მოგებამ შეადგინა 37%, გემის ზევით 9000 მანეთი. სათბობის ეკონომიამ გადააჭარბა 51 000 მანეთს. სხდომაზე აღნიშნეს სარემონტო სამუშაოების შესრულების დროის შემცირება, ახალი ტექნიკის მიწოდების გაუმჯობესება და რაციონალიზატორული საქმიანობის განვითარება. ანატოლი კაჭარავამ ერთ-ერთ ძირითად ნაკლად აღიარა საზღვაო პორტებში გემების დგომის და მოცდენის დროის ხანგრძლივობა. 1973 წლის 19 სექტემბერს ბათუმის პორტში შემოსულმა ტანკერმა „ბორჯომი“ 21 000 ტონა მარცვლის გადმოტვირთვას ნორმირებული 15 დღე-ღამის ნაცვლად მოანდომა 37 დღე. მთავარ მიზეზად დასახელდა დისპეტჩერის კვალიფიკაციის დაბალი დონე. დიდი თანხები იხარჯებოდა გემების სარემონტო სამუშაოებზე. 1973 წელს ტანკერ „თბილისის“ განახლებაზე განსაზღვრული იყო 200 000 მანეთი, ხოლო დაიხარჯა 500 000 მანეთი. 1974 წელს შეკინის მეთოდით, შტატების შემცირების ხარჯზე სანაოსნომ მიიღო ეკონომიური ეფექტის სახით 6500 მანეთი (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 491, ფურც. 146). საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროს ანატოლი კაჭარავას 1974 წლის 8 თებერვლის ბრძანების საფუძველზე, საზღვარგარეთ მცურავი გემების კაპიტნებად დანიშნეს: თბომაველი „ასპინძა“ (კაპიტანი ასლან იუსუფის ძე, „აქტაუ“ (კაპიტანი ზენაიშვილი აბესალომ მელიტონის ძე, „აქსაი“ (კაპიტანი ბლაგიძე კონსტანტინე კონსტანტინეს ძე, აღსანიშნავია ქართველი კაპიტნები, სვანიძე გიორგი ნიკოლოზის ძე, მიქელაძე სოსო მემედის ძე, ჩხაიძე ვახტანგ დავითის ძე (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 553, ფურც. 6).

საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს უფროსის 1974 წლის 19 ივლისის ბრძანებით საპატიო მეზღვაურის წოდება მიანიჭეს მარლენ ორაგველიძეს, გიორგი არჯევანიძეს. საუკეთესო კაპიტნის

წოდება მიენიჭა თბომავალ „ბათუმის“ კაპიტან ვახტანგ დავიძის ძე ჩხაიძეს, თბომავალ „ასპინძის“ კაპიტანს ჯუმბერ ისიდორეს ძე ინწკირველს, საუკეთესო მექანიკოს წოდება მიენიჭა თბომავალ „ზუგდიდის“ მექანიკოსს გურამ შალვას ძე მაქაცარიას, საპატიო წოდება მიანიჭეს თბომავალ „გორის“ რაციის უფროსს დეისაძე ნიკოლოზ ივანეს ძეს, თბომავალ „50 წელი საბჭოთა საქართველოს“ ბოცმანს კუტალაძე ვაჟა გიორგის ძეს, „აქტაუს“ მეზღვაურს – მექებაბიშვილი გურამ სანდროს ძეს. საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს გემები 1967-1974 წლების განმავლობაში იმყოფებოდნენ საზღვარგარეთის 75 ქვეყნის პორტში. საქართველოს საზღვაო სანაოსნო იქმნებოდა შიშველ ადგილზე, მას არ გააჩნდა ფლოტი, არ იყო აუცილებელი მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, სატრანსპორტო მეურნეობა, კადრები. 1969 წელს ბათუმის საზღვაო პორტში საზღვარგარეთის დროშით შემოვიდა 386 გემი (ბულგარეთი, იტალია, საბერძნეთი, ინდოეთი, პოლონეთი, ფინეთი, ნორვეგია, იუგოსლავია, კვიპროსი, დანია, ესპანეთი, რუმინეთი, მექსიკა და ა.შ.) შემოდიოდა ნავთობპროდუქტები, ხილ-ბოსტნეული, ლითონი. 1973 წელს საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს გააჩნდა 395 ტონაჟის 40 ტანკერი. 1977 წელს სავალუტო მოგებამ შეადგინა 155 ათასი მანეთი, ხოლო 1970 წელს 175.000 ათასი მანეთი, გაიზარდა ხუთჯერ. 1972 წელს სანაოსნომ მიიღო სასარგებლო წიაღისეულის მზიდავი გემი „ნიკო ნიკოლაძე“. მშრალი ტვირთის გემებიდან აღსანიშნავია „მიხა ცხაკაია“ და „ფილიპე მახარაძე“. მათ გადაჭკონდათ 30000 ტონა ტვირთი, მათ შორის ხორბალი, ქვანახშირი და კოქსი. 1975 წელს სანაოსნოს შემადგენლობაში იყო რვაათასი ტონაჟის 52 გემი. 1972 წელს სანაოსნომ ბულგარეთიდან მიიღო ტანკერი „დროგობიჩი“, ფინეთიდან – „ასპინძა“ გემებს შორის აღსანიშნავია ტანკერი „ბათუმი“, „ჩკალოვი“, „მაშტაგი“, „იზიასლავი“. განვითარდა სავაჭრო ფლოტის ტექნიკური მოწყობის საქმე. გემები გადაჰყავდათ ავტომატიზირებულ სისტემაზე, საქართველოს საზღვაო სანაოსნოში მუშაობდა 3000 ადამიანი. ყოველწლიურად ბათუმის პორტში შემოდიოდა 350 სამგზავრო გემი. 1972 წელს საქართველოში შემოვიდა 18900 მგზავრი. საქართველოდან გაჭკონდათ მარგანეცი (ჭიათურა), კოქსი (რუსთავი), ქვანახშირი (ზესტაფონი), საქართველოში არსებული ნედლეულით მარაგდებოდა მეტალურგიული ქარხნები. 1973 წელს გემი „ანაკლია“ გაემგზავრა კუბაში და იქ 153 დღე დაჰყო. მან განახორციელა 34 რეისი და გადაიტანა 162410951 კგ. ტვირთი, აქედან 9000 ტონა ნავთობი და 7000 ტონა დიზელის სანავი. საქართველოს სახელმწიფოს შემოსავალმა საგარეო ვალუტით შეადგინა 200.000 მ, ხოლო საბჭოთა ფულით 300.000 მანეთი. გემი „ანაკლიას“ ეკიპაჟის შემადგენლობაში იყო 36 ადამიანი, აქედან 17 ქართველი, 13 რუსი, 2 სომეხი, უკრაინელი, ბელორუსი, ბერძენი. გემის ეკიპაჟის საშუალო ასაკმა შეადგინა 36 წელი, მათ შორის იყვნენ უმაღლესი საზღვაო სკოლის კურსდამთავრებულები, საშუალო ტექნიკური სასწავლებლების სპეციალისტები (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 478, ფურც. 1).

1972 წლის 31 ივლისს კუბაში 6 თვით გაემგზავრა საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს ტანკერი „ადიგენი“, რომლის ეკიპაჟი აერთიანებდა 37 წევრს. აღნიშნულმა გემმა განახორციელა რეისები როტერდამში, ანტვერპენში (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 490, ფურც. 21). 1973 წლის 8 იანვარს ბათუმის პორტი შავი ზღვის პორტებს შორის აღიარეს საუკეთესოდ (ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 122, ფურც. 212).

ზემოთ წარმოდგენილი მცირე საარქივო დოკუმენტური მასალაც კი ნათლად წარმოაჩენს შორეული ნაოსნობის მდიდარი ტრადიციების მქონე საქართველოს საზღვაო სანაოსნოს, რომელიც არამარტო საქართველოს, არამედ 260 მილიონი ადამიანით მოსახლე მრავალეროვან საბჭოთა სახელმწიფოს დიდ ფულად მოგებას აძლევდა. ლეგენდად იქცა შორეული ნაოსნობის ქართველი კაპიტნების ა. კაჭარავას, ალ. ზენაიშვილის, ვ. მაქაცარიას, ვ. ჭანტურიას და სხვათა საგმირო საქმეები. საუბედუროდ, დღეს აღარ არსებობს ქართველის ხელით დანგრეული საქართველოს საზღვაო სანაოსნო და დავიწყებას მიეცა ნაოსნობის ქართული ტრადიციები.

გამოყენებული წყაროები და ლიტერატურა:

- ასს, ფ. რ-296, ან. 1 ს. 9-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-296 ანანური 1, საქმე N9
- ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 553-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანანური 1, საქმე N553
- ასს, ფ. რ-296, ან. 1 ს. 23-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-296 ანანური 1, საქმე N23
- ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 622-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანანური 1, საქმე N622
- ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 462-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანანური 1, საქმე N462

ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 491-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანაწერი 1, საქმე N491
ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 478-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანაწერი 1, საქმე N478
ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 490-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანაწერი 1, საქმე N490
ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 122-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანაწერი 1, საქმე N122
ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 3-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანაწერი 1, საქმე N3
ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 33-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანაწერი 1, საქმე N33
ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 4-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანაწერი 1, საქმე N4
ასს, ფ. რ-128, ან. 1 ს. 30-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-128 ანაწერი 1, საქმე N30
გოდერძი ვაჭრიძე 2013; 59 – ბათუმი წარსული და თანამედროვეობა III შავი ზღვის ქართული
სანაპირო და რუსეთის ეკონომიკური პოლიტიკა.
თამაზ ბერაძე 2011;12 – კრ. ბიბლიოთეკა მომავალი თაობის განათლების კერა საქართველო შავ
ზღვაზე უძველესი დროიდან დღემდე.
რევაზ უზუნაძე 1977;1 – ნაოსნობა ბათუმის ოლქში.