



საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

„ელმავალმშენებელი“



პირველი ქართული
სამგზავრო ელმავალი
4E1

„ელმავალმშენებელი“ (სააქციო საზოგადოება), ელექტროტექნიკური მრეწველობის ერთ-ერთი უდიდესი საწარმო თბილისში. შეიქმნა 1949 ორთქლმავალვაგონშემკეთებელ ქ-ნაში არსებული ელმავლების შემკეთებელი საამქროს ბაზაზე, როგორც ლოკომოტივშემკეთებელი ქ-ნა; 1957-იდან გადაკეთდა ელექტრომავალმშენებელ ქ-ნად (მეორე ქ-ნა საბჭ. კავშირში ნოვოჩერკასკის ელექტრომავალმშენებელი ქ-ნის შემდეგ), ხოლო 1975 ჩამოყალიბდა, როგორც თბილ. საწარმოო გაერთიანება „ელექტრომავალმშენებელი“ (მასში შევიდა:

თბილ. ელექტრომავალმშენებელი ქ-ნა - სათავო საწარმო, თბილისის ქ-ნა „ელექტროძრავა“, ახალციხის ქ-ნა „ელექტროძრავა“ და სპეც. საპროექტო-საკონსტრუქტორო ბიურო; 1986-იდან შეუერთდა ბათუმის ქ-ნა „კავკაზტრანსფორმატორი“, თავისი ფილიალით „გელათი“ და ბათუმის ელექტრომექანიკური ქ-ნა), 1989 კი დაერქვა თბილისის სამეცნიერო-საწარმოო გაერთიანება „ე.“, რ-იც 1994, სააქციო საზოგადოებად გარდაქმნის შემდეგ, დაიშალა და მასში შემავალი საწარმოები დამოუკიდებელ შპს-ებად ჩამოყალიბდა (სპეც. ს ა პ რ ო ე ქ ტ ო - ს ა კ ო ნ სტრუქტორო ბიურო, შემდგომში შპს „ელექტროტრანსპორტპროექტი“, დარჩა სააქციო საზ-ბა „ე-ის“ დაქვემდებარებაში, 2002-იდან კი გაუქმდა და მასვე შეუერთდა). ქ-ნას არაერთხელ ჩაუტარდა გაფართოებისა და სარეკონსტრუქციო სამუშაოები (1957-60, 1970-75, 1983-იდან - პერიოდულად). თბილისის ელმავალმშენებელი ქ-ნა სპეციალიზებული იყო მუდმივი დენის მაგისტრალური ელმავლების გამოშვებაზე. 1957 წ. 30 დეკ. ქ-ნამ გამოუშვა ნ8-201 (Н8- 201), შემდგომში ვლ8-201 (ВЛ8- 201) ტიპის რვაღერძიანი, ორსექციიანი პირველი მაგისტრალური

ელმავალი. შემდგომ წლებში კი აითვისეს ახ. ტიპის მაგისტრალური (ვლ10, ვლ11, ვლ15, ე13; სხვადასხვა მოდიფიკაციით) და სამრენვ. (კოქსმქრობი) ელმავლების (ეკ13 და ეკ14) წარმოება. გარდა ამისა, გამოუშვეს ახ. სახის პროდუქცია - ელექტროთაკარა ემ186 და ემ188 (სასაწყობო მეურნეობაში დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოების მექანიზაციისათვის). თბილისური ელმავლები კონკურენტუნარიანი იყო და თავისი ტექ. პარამეტრებით არ ჩამოუვარდებოდა იმ დროისათვის არსებულ მსოფლიო ნიმუშებს. თბილ. ელმავალმშენებელი ქ-ნა საბჭ. კავშირში წარმოებული მაგისტრალური ელმავლების მესამედს უშვებდა. სამრენველო (კოქსმქრობი) ელმავლები მზადდებოდა მხოლოდ საქართველოში და იგზავნებოდა არა მარტო მოკავშირე რესპუბლიკებში, არამედ მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში. 1993-98, ეკონ. კავშირების განყვეტისა და საჭირო ნედლეულის, მასალებისა და მაკომპლექტებელი დეტალების დეფიციტის გამო, ქ-ნაში ელმავლების წარმოება დროებით შეწყდა. 1995 „ე.“ გამოეყო საქართველოს მრენველობის სამინისტროს და შპს „საქართველოს რკინიგზის“ დაქვემდებარებაში გადავიდა, რ-საც დროებით სამართავად გადაეცა სახელმწ. საკუთრებაში არსებული ამ სააქციო საზ-ბის აქციების 51%. 1999-იდან ქ-ნაში დაიწყო ახ. სამგზავრო ელმავლის დამზადება. 2000 წ. „ე-მა“ გამოუშვა პირველი ოთხღერძიანი სამგზავრო ელმავალი 4E1 (სიჩქარე 120 კმ/სთ). 2005 წ. თებერვლიდან „ე-ის“ აქციების საკონტროლო პაკეტი შეიძინა უცხოურმა კომპანიამ „დემა კომპიუტერს ლიმიტედმა“ („Dema Computers Ltd“). ამავე წლიდან ქ-ნამ დაიწყო ახ. მოდიფიკაციის ვლ 11მ/5 და ვლ 11მ/6 ტიპის ელმავლების, აგრეთვე სამრენველო (კოქსმქრობი) ელმავლის - ეკ15-ის გამოშვება. ამასთან ერთად, ეწევა მაგისტრალური ელმავლების შეკეთებამოდერნიზაციას, ამზადებს მათ სათადარიგო ნაწილებს, მუშაობს თანამედროვე მონინავე ტექნოლოგიების დანერგვით სამგზავრო და სატვირთო ელმავლების შექმნაზე. თავისი არსებობის მანძილზე (1957-2010) „ე-მა“ სულ დაახლ. 4500-ზე მეტი სხვადასხვა ტიპის ელმავალი გამოუშვა. პირველი ოთხღერძიანი სამგზავრო ელმავლის შექმნისა და ექსპლუატაციაში გაშვებისათვის შპს „საქართველოს რკინიგზის“ და „ე-ის“ სპეციალისტთა ჯგუფს 2002 წ. მიენიჭა საქართვე. სახელმწ. პრემია მეცნ. და ტექნიკის დარგში.

ჟ. ბოლაშვილი
