მანძილს ქვეყნის ერთი ბოლოდან მეორემდე და მთელი ძალ
ბის უეცარი დარტყმით ანადგურებდა მტერს.

„დაეთ აღმაშენებელი მამაცი მეომარი და გულადი მ
დართმოაკარი იყო. მას მოეულოდნელი და სწრაფი სამხედრ
მოქმედება უყვარდა"[1]—წერდა აკადემიკოსი ივ. ჯავახიშვილ
მაგრამ ასე მოულოდნელად ლაშქრის დიდ მანძილზე გადასვ
ლის მთავარ საწინდარს შეადგენდა ქვეყნის სტრატეგიულ
გზების მაღალი ტექნიკური დონე: თუ გზები გაუვალი და ხ
დები უვარგისი იქნებოდნენ, მხედრობის მოძრაობაც შენელ
დებოდა, ხოლო დარტყმის სისწრაფე და მოულოდნელ
განხორციელებელი დარჩებოდა.

დაეთ აღმაშენებლის შემდეგ განუხრელად მიმდინარეობ
საქართველოს საგზაო გაფართოება-სრულყოფა. ეს შედეგ
იყო და საწინდარიც იმ მძლავრი ეკონომიური და კულტურულ
აღმავლობისა, რაც XI—XIII საუკუნეების რუსთაველ
ეპოქის საქართველოში შეინიშნება და რითაც იგი მთელი მ
შინდელი აღმოსავლეთის ცივილიზაციის მთავარ მ.მოძრავ
ბელ წამყვან და მაგალითის მიმცემ ძალად გამოდის. მაშინდ
ლი საქართველო ხომ აღმოსავლეთის რენესანსის მედროშ
წარმოადგენდა. ეს კი ბევრისმეტყველი ფაქტია საგზაო-საინ
ჟინრო ხელოვნების განვითარების მდგომარეობის შესაფ
სებლადაც.

თამარ მეფის (1184—1213 წ.წ) სახით აღმაშენებლის
საქმეს ღირსეული მემკვიდრე და გამგრძელებელი აღმოჩნდ
საგზაო მშენებლობაში თამარის მრავალმხრივ ნაყოფიერ მო
ვაწეობაზე მეტყველებენ როგორც წერილობითი წყაროები
ისე მატერიალური ძეგლები, განსაკუთრებით ხალხში ღრმა
ფესვგადგმული ტრადიცია, რომელიც ყოველ კარგ და შესა
ნიშნავ არქიტექტურულ თუ საგზაო-საინჟინრო ნაგებობას თ
მარის უკვდავ სახელს მიაწერს.

შუა საუკუნეების საქართველოში არსებული საშენებლ
ტექნიკის შესახებ მრავალი საინტერესო ცნობაა დაცული ი
ხანის ნაწარმოებებში, რომელთაგან ყველაზე უფრო გამოჩ

[1] ივ. ჯავახიშვილი. ძველი ქართული სისტორიო მწერლობა
თბილისი, 1916, გვ. 159—163.

ჩენა გიორგი მერჩულეს (IX ს.), სეფიონ ბარბველის (IX ს.),
ანტონიოზ ტბელის (XIII ს.) და სხვათა თხზულებანი. საგზაო
მეურნეობაზე დიდძალ ცნობებს შეიცავენ იმ დროის მხატვრულ
ი ნაწარმოებებიც, მათ შორის შოთას უკვდავი ქმნილება
„ვეფხისტყაოსანი"

დიდად საყურადღებოა უცხოელ, განსაკუთრებით თვით
მხილველ, ავტორთა თხზულებანიც. IX—X ს. ს. არაბი ავტო
რები, რომლებსაც საკუთარი თვალით უნახავთ სამხრეთ კავ
კასის ზოგიერთი მოქმედი საავტო და სტრატეგიული გზა,
დაწერილებით აღწერენ მაგისტრალური გზების მარშრუტებს.
ეს გზები მიემართებოდნენ ჭ. თბილისიდან სამხრეთითა და
აღმოსავლეთით ქალაქებისაკენ—ბარდის, შემახის, განჯის,
დარუბანდის (არდებილის), დარუბანდის, დვინისაკენ და ა. შ.

გარკვევით შეიძლება ითქვას, რომ XI—XIII საუკუნეებში
საქართველოში საგზაო მშენებლობის ხელოვნებამ მიაღწია
განვითარების უმაღლეს წერტილს, უმაღლეს წერტილს არა
მხოლოდ საქართველოს შემდგომი ისტორიის თვალსაზრისით,
არამედ მთელ მაშინდელ მსოფლიო დონესთან შეფარდებითაც.
ამ ხანის დასავლეთ ევროპის ქვეყნებში გზების უვარგისობის
გამო მთავარი ყურადღება გადატანილი იყო საზღვაო-სამდინა
რო გზებზე.

თამარ მეფის ძის, ლაშა გიორგის გარდაცვალების შემდეგ,
XIII საუკუნის შუა ხანიდან საქართველოს შემოესივნენ მო
ნგოლთა ველური ურდოები, რომლებიც ყლეტდნენ მშვიდო
ბიან მოსახლეობას, ანგრევ-ანადგურებდნენ აყვავებულ ქალა
ქებსა და სოფლებს. მონგოლების საუკუნოვანი ბატონობა ლანგ
თემურის ურდოების თარეშმა შეცვალა XV საუკუნეში, ხოლო
შემდეგ XVIII საუკუნემდე, საქართველოს მიწა-წყალს აოხრე
ბდნენ მეზობელი ძლიერი მუსულმანური სახელმწიფოები.
მთელი ამ ინალბედობისა და მასზე გადახლართული შინაფე
ოდალური აშლილობის შედეგად მეფის ცენტრალიზებული
ხელისუფლება შეიმუსრა და ქვეყანაც მთელ რიგ წვრილ,
ერთიერთმებრძოლ „საქართველოებად" დაქუცმაცდა, რამაც
საქართველოს ეკონომიური და კულტურული ცხოვრების
მაგისტრალზე განსაკუთრებით მძიმე უარყოფითი გავლენა იქო-

რის და სამერხეულის უბნებში თვითდაბეგვრის წესით 9000 ოჯ
დან თვითეულმა 9 მანეთი გადაიხადა და შეგროვებულ 81.000 მ
ითით დაიქირავა ტუპახელი ინჟინერ-ტექნიკოსი ... ამ
გამოთანხმებული კაპიტალიზმის პირობებში ეს წესი თვით აფხაზი
ხიბის საფუძველდებოდ შებრუნდა. სამუშაოები ხელ იგდეს ...
ლობრივმა მოჯარეებმა, რომლებმაც, საკუთარი ჯიბის გასქელ
მიზნით, სამუშაოები არაბარისხიანად, ანჯარებულად შეასრულეს
ამით ფულის გამდებ მოსახლეობას ზარალი მიაყენეს.

ალბინოვი ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტს, რომელიც საკ
ნის უარყოფით გავლენას ახდენდა გზათა მშენებლობის საქმეზე
ქართველოში. ამ მხრივ საყურადღებო მოსაზრებანი აქვს გამოთქმუ
ასიის გეოლოგიის კარგ მცოდნე მეცნიერს, აკადემიკოსს გ. ...
1870 წლის 10 მაისს კავკასიის მეფისნაცვლის სამმართველოს
ბოლოს აკადემიკოს გ. ...ს თხოვნით, გამოთქვა თავისი აზრი ...
ოკოლეებთა შესახებ, რომლებიც გამოვლინდა თბილისი-თელავის
მშენებლობისას, გომბორის ულელტეხილზე.

ალეი რა გომბორის გზის მშენებლობა, ...
ნა ყველა ის დაბრკოლება, რომლებსაც ადგილი ჰქონდა საერთ
კავკასიის და განსაკუთრებით საქართველოს გზათა მშენებლობებ
...ის აზრით, მთავარ მიზეზს წარმოადგენდა ტრასირების ...
თხზებულობა გზის გაყვანის ადგილმდებარეობის გეოგნოსტიურ ...
ბულებასთან და ჯიშების მინერალურ შემადგენლობასთან. კავკ
გზათა ძველებლობისას საკმარისი არ არის ყურადღების გამახვილ
ძოლად ნიადაგის გეოგნოსტიკის შემადგენლობაზე; ეს ცალმხრ
ძიდგომა ხშირად ზედმეტ ფულად ხარჯებს მოითხოვს და გზათა ...
ხებლობის განვითარებას აფერხებს.

კავკასიის მთების საერთო ხასიათი, მათი ჯიშობრივი შემადგენ
ბის მიხედვით, — აღნიშნავდა ...ი, — შემდეგია: ისინი უმთავრეს
შედგებიან ფიქლებისაგან და ქვიშაქვებისაგან, რომლებიც შეიცავ
ადგილს და კირქვა მინარევებს. ეს სუსტი და ადვილად შლადი ქა
ბი, ისინი მოკლებულია ქარისა და წყლის დამანგრეველ ძალებისა
ბი სერიოზული წინააღმდეგობის გაწევის უნარს. ასეთი არამდგრა
ჯიშები უფრო გავრცელებულია კავკასიონის შუა ნაწილში და, გან
კუთრებით მის სამხრეთ ფერდობებზე, მის გრძივ და განივ ხეობებ
რიგორც მაგალითად, მდ. ლიახვის ხეობაში.

[1] ...ადგილებში ...ს ... 30 წელზე მეტი მოსდიოდა ...

და ამის შემდეგ აკადემიკოსი გ. ...ი ასახელებს მთელ რიგ ადგ
ლებს, დაბალი ღირსების გზათა ტრასებს:

1. ...;
2. ...;
3. ...;
4. ...ის ...

...ლებიც მნიშვნელოვნად აფერხებდნენ საქართველოს გზათა მშენებლ
ბას. დავასახელებთ ზოგიერთ მათგანს:

1. ...ში არ იყო სრულყოფილი კონსტრუქციების; ...
...ოგორც ტრანსპორტის მოძრაობის, ...
...ბულ...; მისასვლელები ...
...თებაც ...; საფენად ...

2. საგზაო სამუშაოები სრულდებოდა ...
...ელსაწყოს გამოყენებლად — ...
...ლს კი ...ებდნენ ...

3. ...
...თა ...ები, ...ები ...
...ლები.

4. ...

5. სამუშაოთა წარმოებაში ...
...ინსტიტუტს, მიელი მისი ნაკლოვანი მხარეებითურთ.

6. თვით საგზაო ორგანიზაციებში ...
...ბოლოტმოქმედებანი — ...

7. ...
...ება ...ოდ ...
...ებ...
...ესურსების ...

8. სამშენებლო ...ს ...
...ლველად, ...
...ელი ...

[1] Записки Кавказского отделения Русского Технического Общества. Том II (1870). Доклад Ф. В. Фон Кошкуля — «Извлечение из записки академика Абиха, об отношениях которые существуют на Кавказе между физическим строением почвы и затруднениями в устройстве дорог».

ნ. ქვეზერელი-კოკაძე

გზა[illegible]ა მშენებლობა საქართველოში

ნაწილი I

(უძველესი დროიდან მე-18 საუკუნის დამლევამდე)

გამომცემლობა „განათლება"
თბილისი — 1974

9. გზების მშენებლობა ხდებოდა ადგილობრივი, ბუნებრივი, ...
მატერი, გეოლოგიური პირობების გათვალისწინებლად.

10. გზების ექსპლოატაცია მიშვებული იყო თვითდინებაზე, ...
უფრთხილდებოდნენ მათ — დაყავდათ შეუფერებლად ვიწროები...
ლიანი ტრანსპორტი, ათრევდნენ ხის მორებს და სხვ.

11. ძალზე დაბალ დონეზე იდგა ხიდების მშენებლობა: საფრ...
ნებს ათავსებდნენ სუსტ ნიადაგზე, ხიმინჯებს ასხამდნენ არასთან...
სალრმეზე, სანაპირო ბურჯებს აკეთებდნენ გარეცხვისაგან დამ...
ლის მოეწყობლად, საშენებლო მასალა დაბალი ღირსებისა ...
და სხვა.

12. გზები რჩებოდა გამწვანების გარეშე.

პირველი მსოფლიო ომის დროს და მომდევნო წლებში საქართ...
ლის ისედაც ფაქტიურად მოეწყობელი გზები მთლად უნუკ...
მდგომარეობაში აღმოჩნდა. მდგომარეობის გამოსწორება შესაძ...
ბელი გახდა მხოლოდ საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდ...
ძირფესვიანად შეიცვალა არა მარტო გზათა მშენებლობის ტექნ...
არამედ გზათა მშენებლობის თვით ეკონომიკა, ამასთან სტრატეგიულ...
საშეფრო მნიშვნელობის გზებიც მთლიანად მშრომელი ხალხის ...
თავდადებისა და საბელმწიფო სახალხო მეურნეობის საჭიროებ...
საშსახურში ჩადგა.

ასეთი იყო გზათა მშენებლობის საერთო, ზოგადი სურათი XI...
საუკუნის საქართველოში.

შემდეგ ცალ-ცალკე შეეჩერდებით ყველა მოქმედი გზის მშენ...
ლობის განვითარების საკითხებზე, გადმოვცემთ თვითეული მათგან...
შეძლებისამებრ სრულ დახასიათებას.

გზა თბილისი-„ბატეხილი ხიდი"

ეს გზა ძველი, ისტორიული ტრანსკავკასიური მაგისტრალის მცი-
რე ნაწილს წარმოადგენს.

ტრანსკავკასიური მაგისტრალი მიემართებოდა შავი ზღვის აღმო-
საღლეთი სანაპიროდან ყასპის ზღვამდე. რიონი-ყვირილა-მტკვრის
ხეობებისა და თბილისის გაყოლით იგი ჰკვეთდა საქართველოს, შემდეგ
კი მდ. აქსტაფის ხეობასთან იყოფოდა ორ ტოტად — ერთი ისევ
მტკვრის გასწვრივ ყასპის ზღვისაკენ მიიწევდა, ხოლო მეორე აქსტა-
ფის ხეობის ჩათვლით და სევანის ულელტეხილის გადაკვეთით არარა-
ტის ველზე ეშვებოდა.

მარშრუტის ამ უკანასკნელ მონაკვეთს დასაბამი მისცეს ჯერ კი-
დევ ურარტუს მეფეებმა, როცა (ძვ. წ. IX-VIII სს.) დაპყრობითს
ლაშქრობებს აწყობდნენ და ციხე-სიმაგრეებს აგებდნენ სამხრეთ
ამიერკავკასიაში.

საქართველოდან თურქეთის და ირანის საზღვრებისაკენ ძველად
რამდენიმე გზა მიემართებოდა, მათგან ზოგი დღესაც არსებობს საცალ-
ფეხო და სასაპალნე ბილიკების სახით. ყველა გზას ჰქონდა არსებითი
ნაკლი — რთული ტოპოგრაფიული გარემო და არაბელსაყრელი
გრუნტი.

რუსეთთან საქართველოს შეერთების შემდეგ კავკასიის თვით-
მპყრობელური ადმინისტრაცია განსაკუთრებული უურადღებით ეპყ-
რობოდა აღნიშნულ გზებს, რადგან მათ უდიდეს სტრატეგიულ მნიშვ-
ნელობას ანიჭებდა. მაგალითად, საქართველოს მმართველი 1816—
1827 წლებში გენერალი ა. პ. ერმოლოვი წერდა: „გავიარე დილიჯნის
ხეობამდე, რათა შემეტრჩია მცირე სიმაგრის მოსაწყობად ადგილი;
რადგან ეს გზა მოკლეა და საუკეთესო ირანიდან მიმავალი ქარავნები-
სათვის"[1].

და მართლაც, იმ დროიდან დაიწყეს ამ მარშრუტის გაუმჯობესება

[1] Записки Алексея Петровича Ермолова. Часть II. Москва, 1869.

ᲛᲔᲠᲙᲕᲐᲫᲔ

ᲒᲖᲐᲗᲐ ᲛᲨᲔᲜᲔᲑᲚᲝᲑᲐ ᲡᲐᲥᲐᲠᲗᲕᲔᲚᲝᲨᲘ

ᲒᲐᲜᲐᲗᲚᲔᲑᲐ

წიგნში განხილულია საქართველოში საავტომობილო გზების განვითარების ისტორია მისი პირველყოფილი ფორმიდან საგზაო ტექნიკის დამოუკიდებელ სრულყოფილ დარგად ჩამოყალიბებამდე. განსაკუთრებული ყურადღება აქვს დათმობილი გზების განვითარების სპეციფიკას, რასაც ამჟამადაც გარკვეული მნიშვნელობა ენიჭება თანამედროვე საგზაო მშენებლობის ამა თუ იმ საკითხის შეფასებაში. ასეთებია, მაგალითად, მთაგორიანი რელიეფისა და კლიმატური ფაქტორების გავლენა გზების მშენებლობასა და ექსპლოატაციაზე, ადგილობრივი მასალების გამოყენების საკითხები. მრავლადაა მოცემული ისტორიული ძეგლები, რომლებთანაც დაკავშირებულია გზების მშენებლობის საკითხები.

წიგნი სარგებლობას მოუტანს საავტომობილო გზების სპეციალობის სტუდენტებს და სამშენებლო ტექნიკისა და არქიტექტურის ისტორიის დარგში მომუშავე სპეციალისტებს.

К $\frac{3187-063}{М-602(08)-74}$ 234—74

ლება. ეს უფრო ზრდის ჩვენი განზრახვის საზოგადოებრივ
მნიშვნელობას და, ბუნებრივია, ზრდის ჩვენს პასუხისმგებ
ლობასაც, რაც შეიძლება ვრცლად მიმოვიხილოთ საქართველ
ლოს საზოგადოებრივი ცხოვრების სასიცოცხლო არტერია
ბი — სამიმოსვლო გზები, რომლებიც უძველესი დროიდან არ
სებობდნენ, და დამაჯერებლად ნათელვყოთ ის დიდმნიშვნელ
ლოვანი როლი, რასაც ისინი ქართველი ერის მრავალსაუკუნ
ვან ეკონომიურ, პოლიტიკურ და კულტურულ ცხოვრებაშ
ასრულებდნენ.

ჩვენი ქვეყნის სოციალისტური ტექნიკისა და მეცნიერების
ძლავრი განვითარება გვავალებს სისტემატურ მუშაობას ვეწვ
ოდეთ ძველი ტექნიკის ისტორიის შესასწავლად, რათა უკეთ
გავერკვეთ ერის თანამედროვე კულტურისა და ტექნიკის გან
ვითარების გზებსა და კანონზომიერებებში და ამ საფუძველზ
უკეთ წარვმართოთ შემდგომი მუშაობა.

წინამდებარე ნაშრომში განხილულია საქართველოს სამ
მოსვლო გზები უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის დამლ
ვამდე.

კმაყოფილი ვიქნებით, თუ ეს ნაშრომი აღძრავს ჯეროვან
დაინტერესებას, გაუღვიძებს სხვებს სურვილს შეავსონ იგ
ახალი, დღემდე უცნობი მასალებით, რათა მივიღოთ ქართულ
მატერიალური კულტურის ისტორიის ამ ერთ-ერთი მნიშვნ
ლოვანი დარგის უფრო ხრული, მთლიანი სურათი.

წინასიტყვაობა

საგზაო უწყებაში ხანგრძლივი მოღვაწეობისას ჩვენს ყურადღებას იპყრობდა მრავალრიცხოვან საგზაო ნაგებობათა—გზის საფენების, ქვის ხიდების, ქარვასლებისა და სხვათა ნაშთები, რომლებითაც მოფენილია საქართველოს მთელი ტერიტორია. ისინი თვალწინ გვიშლიდნენ მძლავრი საგზაო და სახიდე მშენებლობის ხელოვნებას, ამ დარგში ქართველი ერის მრავალსაუკუნოვანი შემოქმედებითი მოღვაწეობის მჩქეფარე სამეურნეო და ომახიანი საბრძოლო ცხოვრების ფოლიანტებს. მათი ღრმად წაკითხვისა და მშობლიური ხალხისათვის გაცნობის მისწრაფება იმთავითვე დამეუფლა.

ადრეული ხანიდან დღევანდლამდე საქართველოს სამიმოსვლო გზებისა და მათი ელემენტების მთლიანად გამოვლენება და გაშუქება, ცხადია, მეტად რთული და ფრიად პასუხსაგები ამოცანაა. მით უფრო, რომ ამ მხრივ ეს ნაშრომი პირველი ცდაა.

ნაშრომში განხილულმა თემამ შეიძლება მკითხველში ერთგვარი გაკვირვება გამოიწვიოს: რომელ ქართულ, ისიც უძველეს სამიმოსვლო გზებზე გველაპარაკებით, როდესაც რაღაც ნახევარი საუკუნის წინათაც კი მტვრიანი, ოღრო-ჩოღრო გზების მეტი არაფერი გვებადა და ისიც თითქმის გაუვალი იყო?! რაც შეეხება ხიდებს, არც ამ მხრივ გვქონია სანუგეშო მდგომარეობა, თუ არ ჩავთვლით 2—3 კაპიტალურ სახიდე ნაგებობას; მდინარეებზე გადასასვლელად ვიყენებდით მოძველებულ საშუალებებს — ფონებს, ბორნებს და აქა-იქ პრიმიტიულ ხიდბოგირებს. ასეთი წარმოდგენის გაქარწყლება მხოლოდ მდიდარი საგზაო და სახიდე კულტურის უხვი მატერიალური ძეგლებისა და ცხოველმყოფელი ტრადიციების წარმოჩენით შეიძ-

შესავალი

ცნება — საქართველოს ძველი გზები — ისე ეღერს, თითქოს საქმე გვქონდეს საინჟინრო-სამშენებლო ხელოვნების ისტორიის მხოლოდ ერთ-ერთ ვიწრო დარგთან, რომელიც არ იმსახურებდეს დიდ საზოგადოებრივ ყურადღებას. მაგრამ ცნობილია, რომ ყოველთვის, ყველგან და ყოველ სახელმწიფოში სახალხო მეურნეობის საერთო სისტემაში ყველა სახის სამიმოსვლო გზები დიდმნიშვნელოვან როლს ასრულებდნენ და ასრულებენ, სახელმწიფოს ერთ-ერთ მთავარ საზრუნავს წარმოადგენდნენ და წარმოადგენენ, რადგან მათზე ბევრად არის დამოკიდებული ქვეყნის საზოგადოებრივი ცხოვრების პოლიტიკური და კულტურულ-ეკონომიურ მხარეთა ნორმალური კავშირურთიერთობა და ამ საფუძველზე მთელი საზოგადოებრივი ცხოვრების მეტ-ნაკლებად შეუფერხებელი აღმავლობა.

ზოგჯერ გზათა ქსელს სისხლძარღვოვან სისტემას ადარებენ, რადგან ისიც კვებავს, ასაზრდოებს სახელმწიფო ორგანიზმს; მისი ცხოველუნარიანობა, განვითარება მთლიანად ამ ძარღვების ნორმალურ მუშაობაზეა დამოკიდებული. უფრო ძეტიც: გარკვეული აზრით შეიძლება ითქვას, რომ ადამიანის ცივილიზაცია სამიმოსვლო გზების აღმოჩენასა და განვითარებაზეა დამოკიდებული, რომ სწორედ გზები იყო შრომის პროცესში მაიმუნის გაადამიანების მასაზრდოებელი ჭიპი; ამიტომ მართალი არიან, როცა დამწერლობისა და საბეჭდი დაზგის გამოგონებასთან ერთად სამიმოსვლო გზებს თვლიან იმ ერთ-ერთ არსებით ფაქტორად, რომელმაც უზრუნველყო ადამიანის, მისი კულტურის განვითარება თანამედროვე დონემდე.

ამიტომ შეიძლება a priori ვამტკიცოთ, ე. ი. იმთავითვე და-
ვუშვათ, რომ კეთილმოწყობილი გზები წარმოადგენენ ერთ-
კულტურული დონის ერთ-ერთ არსებით მაჩვენებელს, რომ
ყოველი ერის ცხოვრებაში სამიმოსვლო გზები და კულტურ-
ყოველთვის ერთიერთგანუყოფელი ელემენტებია.

კაცობრიობის განვითარების თანამედროვე ეპოქაში გზებ-
ისე შეიჭრნენ ადამიანის გონებასა და ცხოვრებაში, ისე შეუ-
ჩვიეთ მათს ორგანულ ერთიანობას ჩვენს გარემო პირობებ-
რომ მათ ვთვლით ჩვენი ყოველდღიური ცხოვრების ბუნებრივ
ელემენტებად და ჯეროვნად არ ძალგვიძს მთლიანად შევიგრ-
ნოთ მათი სპეციფიკური ადგილი და როლი მთელი საზოგა-
დოებრივი ცხოვრებისა და მეურნეობის საერთო სტრუქტუ-
რაში.

საუკუნეები ერთმანეთს ცვლიან; ისტორიას ბარდებ-
დრომოჭმული სოციალ-ეკონომიური წყობილებანი; წარმო-
იშობიან და ვითარდებიან უფრო მაღალი დონის საზოგადო-
ებრივ-ეკონომიური ფორმაციები, კაცობრიობა განუხრელად
მიიწევს კომუნიზმისაკენ და მისი ამ შეუნელებელი აღმასვლ-
ერთ-ერთი განუყოფელი საფუძველია გზები და მათთან დაკავ-
შირებული საინჟინრო-ტექნიკური ნაგებობანი. ამიტომ ამბ-
ლუტური ჭეშმარიტების ძალას იძენს ცნობილი თქმულება
via — vita (გზა სიცოცხლეა).

საქართველოში გზათა მშენებლობის ისტორიის შესწავ-
სას საჭიროა გულდასმით ვითვალისწინებდეთ არაპირდაპირ
მინიშნებებსაც. შეიძლება წერილობითს წყაროებში არ იყოს
ამ საკითხთან დაკავშირებული პირდაპირი კონკრეტული მონ-
ცემები, ისტორიულ მოვლენათა ღრმა ანალიზისას კი ამკარ-
გახდება, რომ გზები და მისი მთავარი ელემენტები — ხიდები
უთუოდ მონაწილეობდნენ ამ მოვლენათა მსვლელობაში. ამის
საყოველთაოდ ცნობილი ნიმუშებია მცხეთის, გორის, ასპინ-
ძის, ახალდაბის ხიდებისა და „გატეხილი ხიდის“ სახელებთან
დაკავშირებული ისტორიული ფაქტები, რომელთა აღწერისას
წყაროები ხან საგანგებოდ ეხებიან ამ სინჟინრო ნაგებობებს,
ხან კი მათს უბრალოდ დასახელებასაც საჭიროდ არ თვლიან.

როცა საქართველოს ძველ გზებზე ვმსჯელობთ, არ შე-

იძლება თუნდაც გაკვრით არ შევეხოთ ძველ საავტო სატრან-
ზიტო გზებს, რომლებიც სამხრეთ კავკასიის ტერიტორიას
სხვადასხვა მიმართულებით ჭკვეთდნენ. ბუნებრივია, საქარ-
თველოს სახმელეთო გზების განვითარება და კეთილდღეობა
ჯერჯერობით დამოკიდებული იქნებოდა სხვადასხვა საშინაო და საგ-
გარეო პოლიტიკურ მოვლენებზე. საერთაშორისო, სატრანზი-
ტო გადაზიდვებზე საქართველოს, საერთოდ კი სამხრეთ კავ-
კასიის, ტერიტორიაზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენდნენ
ოჯრეთვე რთული მსოფლიო კონფლიქტები და ამით განპირო-
ბებული ეკონომიური ძვრები, უდიდესი გეოგრაფიული აღმო-
ჩენები (უმთავრესად საზღვაო გზებისა ინდოეთისაკენ).

ცნობილია, რომ ვაჭრობა ყოველთვის ეძებდა ახალ, თა-
ვისთვის ხელსაყრელ სარფიან გზებს. ამიტომაც არის, რომ ის-
ტორიაში მრავალგზის შეუცვლიათ მიმართულება სატრანზიტო
ჰაგისტრალებს, მიუტოვებიათ ძველი ადგილსამყოფელი და
გადაბიმულან ახალ, უფრო მარჯვედ განლაგებულ ქვეყნებზე
გავლით. ძნელბედობით აღსავსე ისტორიას ასეთი მძიმე ხვედ-
რი არაერთგზის ერგებია საქართველოსთვისაც. საქართვე-
ლოს სავაჭრო გზებიც გადაქცეულან უაღ უდაბურ ძეძ-ბარ-
დებით დაფარულ ადგილებად.

მყუდრო შინაცხოვრებისას, უცხო ქვეყნებთან კარგი დამო-
კიდებულებისას, უმთავრესად მაშინ, როდესაც საქართველო
გაერთიანებულ მძლავრ სამეფოს წარმოადგენდა, ჩვენში არსე-
ობდა მკაფიოდ განსაზღვრული მიმართულების სატრანზიტო
გზები. მათ შესახებ ცნობებს საკმაოდ უხვად გვაწვდიან წერი-
ლობითი წყაროები.

საქართველოს გეოგრაფიული მდებარეობა მსოფლიოს
უდიდეს მატერიკებს — ევროპასა და აზიას შორის, მისი რთუ-
ლი რელიეფი და ნიადაგის თავისებურებანი, კლიმატური და
მეტეოროლოგიური პირობები — ყველა ამ ფაქტორთა ერთობ-
ლიობა იმთავითვე განსაზღვრავდა მსოფლიოს ამ სტრატე-
გიულ მიკრორაიონში კაცობრიობის უძველესი გზების წარმო-
შობასა და განვითარებას. ამას, გეოფიზიკურ ფაქტორებთან
ერთად, ადასტურებს ერთი მხრივ ჩვენამდე მოღწეული საგზაო
ნაგებობათა ნაშთები და მეორე მხრივ წერილობითი მონაცე-

ზეა საქართველოს გზების შესახებ. ეს მონაცემები მრავალ-
ჯერ სტუდიაზე ლიტერატურაში უძველესი დროიდან დღემდე.

მატერიალური ნაშთებისა და წერილობითი წყაროების
ანალიზ-სინთეზური კვლევის შედეგად შესაძლებელი ხდება
ბოლოი სწორი და სრული წარმოდგენა საქართველოს
ძველი გზებისა და საგზაო ნაგებობების განვითარების შესა-
ხებ.

საქართველოში საგზაო საქმის ჩასახვისა და განვითარების მოკლე მიმოხილვა

შორეულ წარსულშივე საგზაოსახიდე მშენებლობის განვითარებას საქართველოში ხელს უწყობდნენ როგორც საშინაო, ისე საგარეო ხასიათის ფაქტორები — ერთი მხრივ შინაური მოქმედი ძალები, რომლებიც წარმოიშვნენ თვით საქართველოს წიაღში, ერის კანონზომიერი შემოქმედებითი ინიციატივის პროცესში, ადგილობრივი პირობების ვითარებაში და მეორე მხრივ გარე სამყაროსთან კულტურული კავშირურთიერთობა, კერძოდ, წინა აღმოსავლეთის დაწინაურებული ძველი ცივილიზაციების დიდი გამოცდილება. ამ ორივე ტრადიციის შერწყმით საქართველოს ბუნებრივ და გეოგრაფიულ თავისებურებებთან შეშენებიდა ნაყოფიერი ნიადაგი, სრულიად ორიგინალური, ეროვნულ-ეროვნული გზათა და ხიდთა მშენებლობის ტექნოლოგიური წარმოშობისა და მთელი ძალით განვითარებისათვის.

რა თქმა უნდა, საუკუნეები დასჭირდებოდა საჭირო გამოცდილებისა და ჩვევების შეძენას, საგზაო ნაგებობათა ორიგინალური, თავისებური ფორმებისა და კონსტრუქციების შექმნას. საბედნიეროდ, ყველა მათგანი ისტორიის კეთილება ერ გახდა. წინა აზიის ძლიერ სახელმწიფოებთან სულ ეფრო ა ეფრო მზარდი სამხარი შეხლა-შემოხლის ვითარებაში ევრი მათგანი უგზოუკელად დაიკარგა. ამას მოწმობს თუნდაც ერ ასურელი, ხოლო შემდეგ უარტელი ლერსმული ამწერლობის ძეგლები, რომლებშიც ლაპარაკია ათეულობით ბრძოლი „ქალაქებისა“ და „სოფლების“ განადგურებაზე, ბგრამ არიფერია ნათქვამი მათი ფორმისა და კონსტრუქციელი თავისებურებების შესახებ, მით ეფრო დუმან გზებისა ა საგზაო ნაგებობების შესახებ. ქართული მატერიალური

კულტურის ამ ძეგლთა თაობაზე ჯერჯერობით დუმს ან
ლო�აც. მათ შესახებ მიახლოებითი წარმოდგენის შემეშ
შესაძლებელია წინა აზიის მაშინდელი დაწინაურებული
ხელმწიფეების მაგალითით.

წინა აღმოსავლეთის დაწინაურებული, ძლიერი სახელ
ფოები მარტო მაღალი კულტურისა და დიდ მატერიალურ
საძღვლობათა ნამდვილი კერები როდი იყვნენ, ისინი თ
ანთ კეთილმოწყობილი სამიმოსელო გზებისა და საგზაო
გებობების მშენებლობით დიდი ცოდნისა და გამოცდილ
ცენტრებს წარმოადგენდნენ. მათი სავაჭრო, საქარავნო გ
სიგრძე-სიგანეზე ჭკვეთდნენ წინა და შუა აზიის ტერიტორ
ხოლო ზოგან ქართველთა ტერიტორიის ფარგლებშიც აღწ
დნენ.

საყოველთაოდ ცნობილია, რომ ძველ ბაბილონში საგ
მშენებლობის ტექნიკამ მიაღწია იმ დროისათვის მეტად მაღ
განვითარების დონეს. ბაბილონელებს ქალაქების ჭიჭები
გზები მოკირწყლული ჰქონდათ რიყის ქვებით, რათა ტ
სპორტის ბორბლები არ ჩაფლულიყო ქვიშნარ გრუნტში.

ისტორიულ მეცნიერებათა მამამთავრის, ბერძენი ისტო
კოსის ჰეროდოტეს (ძვ. წ. V საუკუნე) ცნობით, ეგვიპტ
უდიდესი პირამიდის, ხეოპსის პირამიდის (ძვ. წ. მესამე ა
სეული წელი), მშენებლობის დაწყებამდე 10 წლის განმავ
ბაში (თვით პირამიდის მშენებლობა 20 წელიწადს გრძელ
ბოდა) მოსახლეობა წვალობდა ამ გრანდიოზულ ნაგებობ
თან მისასვლელი გზის გასაყვანად, რათა შეძლებოდ
ქვის მაღაროდან პირამიდის მშენებლობის ადგილზე ქვის
სლის გადაზიდვა. ამ გზას ჰქონია ერთ კილომეტრამდე სიგრ
20 მეტრამდე სიგანე და შთამაგონებელი სიმაღლე (ყველ
მაღალ ადგილას — 17 მეტრამდე). გზა თავიდან ბოლომდე ფ
ლაგებული ყოფილა გაპრიალებული ქვით, რათა შეძლებოდ
ქვის მსხვილი ლოდების გადატანა საგორავების გამოყენებით

ეს ფაქტები მიგვითითებენ იმ ღრმა ფესვებზე, რომლებ
გაუდგამს საგზაო მშენებლობის ხელოვნებას ძველ ერებში.

---

[1] Геродот. История в 9-ти книгах. Книга II, глава 124. Москв
1888, сз. 183.

იმავე ძველ ხანაში საქართველოს სამხრეთ საზღვრებთან, მცირე აზიის ცენტრალურ ნაწილში, დაწინაურდა და მთელ წინა აზიას ეგვემონობდა ხეთების სამეფო, რომლის სამხედრო-პოლიტიკურ და სამეურნეო-კულტურულ მიღწევებში მნიშვნელოვანი წვლილი შეუტანია ქართველ ტომებსაც. ხეთების კულტურა საუკუნეთა მანძილზე მძლავრ გავლენას ახდენდა წინა აღმოსავლეთის მრავალ ქვეყანაზე. ჩვენამდე მოღწეული ცნობები ადასტურებენ, რომ ხეთაში განვითარების მაღალ დონისათვის მიეღწევია სამშენებლო ხელოვნებასაც, კერძოდ, საგზაო მშენებლობას.

საბჭოთა მეცნიერი, არქეოლოგი ბოროზდინი წერს, რომ „ხეთები, რომელთა ხელშიც იყო წინა აზიის საქარავნო გზები, ფართოდ ავრცელებდნენ თავიანთ ექსპანსიას ეგეოსის ზღვა-ს. და ამიერკავკასიის შორის".[1]

წინა აზიის კულტურის ცნობილი ფრანგი მკვლევარი ჟ. კონტენო ხეთების სავაჭრო ექსპანსიის თავისებურებათა შესახებ აღნიშნავდა, რომ „ის, რასაც მიაღწიეს ფინიკიელებმა საზღვაო გზების წყალობით, მათ (ე. ი. ხეთებმა, ნ. კ. კ.) საქარავნო გზებით განახორციელეს. იმ დროს, როდესაც ეს გზები მცირე აზიაზე გაელით აზიასა და ევროპას ეკავშირებდნენ, ხეთების გავლენაც ყვაოდა მახლობელ მეზობლებში. იმ როლს, რომელსაც ხეთები, როგორც კულტურის გავლენის გამგრძელებელნი, ასრულებდნენ, ადასტურებს ძველი სამიმოსელო გზების მიმართულებანი".[2]

ხეთის ისტორიის საკითხების ავტორიტეტული სპეციალისტების დასკვნები ნებას გვაძლევს ხეთები ვალიაროთ ძველ სამყაროს უდიდეს ერთა შორის სავაჭრო ურთიერთობის ნამდვილ ორგანიზატორებად. ისინი რამდენიმე საუკუნის მანძილზე თავისი ძლიერი ქარავნებით კვეთდნენ აღმოსავლე-

---

[1] Бороздин. Археология и социология. Сборник «Новый Восток». Книга XII. Москва, сз. 205.

[2] Ж. Контено. Хетты. Сборник — Хетты и хетская культура. Госиздат Москва—Ленинград, 1924, сз. 72.

თის თვალუწვდენელ სივრცეებს მეტად განვითარებული საჭ-
რავნო გზებით"[1].

ჰეროდოტეს თქმით, აქემენიდთა სპარსეთში (ძვ. წ. VI—IV ს.ს) არსებობდა დიდმნიშვნელოვანი სატრანზიტო მაგისტრალი „სამეფო გზა". ამ შესანიშნავი გზის სიგრძე 2500 კმ იყო. იგი კვეთდა უზარმაზარ ტერიტორიას ლიდიის ყოფილი დედაქალაქიდან სარდიდან, ეგეოსის ზღვის სანაპირომდე, ანე თურქეთის ახლანდელ ქალაქ იზმირამდე, შემდეგ მიემართებოდა მცირე აზიაზე და შედიოდა სპარსეთის ძველ დედაქალაქ სუზაში სპარსეთის ყურესთან.

„სამეფო გზა" შემხვედრ დიდ მდინარეებს ჰკვეთდა სპეციალური გადასასვლელებით. მასზე, ერთმანეთისაგან თანაბარ მანძილზე, მოწყობილი ყოფილა „საგზაო სახლები" ქარავნებისა და მგზავრთა დასასვენებლად (ჰეროდოტეს თქმით, გზაზე 111 „მგეური სახლი მოქმედებდა) და მრავალი სხვა სახის ნაგებობა[2]. მაგისტრალს ჰქონია მთელი რიგი სხვადასხვა მიმართულების განშტოებანი, რომელნიც ერთმანეთთან აკავშირებდნენ იმ დროის მთავარ პოლიტიკურ და სავაჭრო ცენტრებს.

სომეხი მეცნიერი, აკადემიკოსი ი. ა. მანანდიანი კონკრეტულად ასახელებს ძვ. წ. VI—I საუკუნეებში საქართველოსაკენ მიმავალ გზებთან „სამეფო გზის" საკვანძო შემაკავშირებელ ადგილებს. ეს საკვანძო ადგილები ყოფილა მიდიის ქალაქები—ეკბატანა, ზაგრა და ანტრაპატენა[3].

სამხრეთიდან კავკასიის საზღვრებისაკენ მომავალ სავაჭრო გზებზე მეორე საბჭოთა მეცნიერი, აკადემიკოსი ი. ი. მეშჩანინოვი წერს: „მტკვარ-არაქსის შუამდინარეთის სამხრეთ ნაწილში, სახელდობრ არაქსის აუზის შუა წელში, წერილობითი

[1] საყურადღებოა ქართული სიტყვა „ხეტიალი", რაც ნიშნავს აქეთ-იქეთ სიარულს. ამ სიტყვისაგან წარმოიშვა „მოხეტიალე". ამ ქართული სიტყვის ფუძე გამოხატავს ხეთების მოღაშეობის დამახასიათებელ ნიშნებს—მეფეთ გადასვლას ერთი ადგილიდან მეორეზე. ეფრო პირდაპრ—ხეტიალს (დავით ჩუბინაშვილი — ქართულ-რუსულ-ფრანგული ლექსიკონი, პეტერბურგი, 1840, გვ. 676).

[2] ჰეროდოტე. დასახელებული ნაშრომი. გვ. 25—27, 52—54.

[3] Я. А. Манандян, проф. О торговле и городах Армении. Эривань, 1930, гв. 23.

წყაროების თანახმად, პირველი ათასწლეულის დასაწყისში ურარტუს სამხედრო ექსპანსიამ მოუსწრო გარკვეული სამხედრო-სავაჭრო სამიმოსვლო გზების მქონე მეზიდროდ დასახლებულ ქვეყანას[1].

ზემოაღნიშნული ფაქტიური მასალა ნათელყოფს, რომ უძველეს ხანაშივე საქართველოს სამხრეთ ოლქებს უშუალოდ ესაზღვრებოდნენ წინა აზიის უდიდესი სახელმწიფოები, სადაც საკმაოდ მაღალ დონეზე იდგა კეთილმოწყობილი სამიმოსვლო გზების სამშენებლო ხელოვნება, რომ ეს გზები უშუალოდ უერთდებოდნენ საქართველოს ძველ მაგისტრალურ გზებს. ჯერ კიდევ ძვ. წ. V—IV საუკუნის ათასწლეულებიდან, როცა საფუძველი ჩაეყარა წინა აზიის (და საერთოდ მსოფლიო) ცივილიზაციას, ანტიკურ ეპოქამდე შუმერების, ბაბილონელების, ასურელების, ხეთების, ურარტეელების და სხვათა ქარავნები სერავდნენ დედამიწის ამ კუთხეში პირველ სამაგისტრალო გზებს და, როგორც არქეოლოგიური მასალიდან ჩანს, ამიერკავკასიის, კერძოდ, ქართველებით დასახლებული ტერიტორიების ხშირი „სტუმრებიც" უნდა ყოფილიყვნენ; ცხადია, უპირატესად ამავე გზებით ხდებოდა ქართველთა და წინა აზიის ხალხთა ურთიერთდალაშქვრაც, რაც დეტალურადაა გაშუქებული აკადემიკოს გ. მელიქიშვილის არაერთ კაპიტალურ ნაშრომში. ამის შემდეგ საქართველო საკმაოდ მჭიდრო კონტაქტშია ბერძნულ-რომაულ ცივილიზაციასთან, ამ სამყაროს სამშენებლო ხელოვნებასთან, საგზაო-საინჟინრო დარგის სიახლეებთან.

ანტიკურმა რომმა მსოფლიო კულტურის ისტორიას მისცა საგზაო მშენებლობის შესანიშნავი ოსტატები. ჩვენ აქ არ შეეხებით იმის გამორკვევას, თუ რა მიზნებით (დაპყრობითი პოლიტიკა), ან რა შრომითი რესურსებით (მონური შრომა) აშენებდნენ რომაელები თავიანთ სამაგალითო გზებს. აღვნიშნავთ მხოლოდ იმ ჭეშმარიტ ფაქტს, რომ ანტიკურ ხანაში რომაელები სახელოვნო გზების მშენებლობის უბადლო ოსტატე-

[1] Н. И. Мещанинов. Цикловические сооружения Закавказья. Известия Государственной Академии Материальной Культуры. Том XIII, выпуск 4. Ленинград. 1932 г.

ბი იყვნენ. ამიტომ შემთხვევითი როდია, რომ ქართული ტრ-
დიცია ქართლის დედაქალაქის — მცხეთის შემოზღუდვას დ-
აკავშირებს ქვითკირის ხიდის აშენებას რომაელთა სახ-
ელებს.

ახ. წ. VI საუკუნიდან საქართველო ირან-ბიზანტიის ხან-
გრძლივი, შეუპოვარი ბრძოლების ასპარეზად გადაქცა. ფ-
საფურადღებოა, რომ ეს დაუპატიჟებელი სტუმრები ზრუნავენ
არა მარტო საფორტიფიკაციო ნაგებობების შექმნისათვის,
არამედ გზების მშენებლობისთვისაც. კერძოდ, VI საუკუნის
ცნობილ ბიზანტიელ ისტორიკოსს პროკოპი კესარიელს
თავის თხზულებაში მოჰყავს საინტერესო ფაქტი იმის შესა-
ხებ, რომ ირანელებმა სამხედრო მიზნებისათვის საქართველო-
ში შექმნეს შესანიშნავი საგზაო საფენი. „მართლაც გაუკვირდ-
ება კაცს ომების დროს გამოჩენილ ამტანობა და მო-
ხერხებულობა სპარსელებისა, — წერს პროკოპი კესარიელი,
— რომლებსაც იბერიიდან კოლხიდაში მიმავალი გზა, რომ-
ელიც უველგან დაქანებული ნაპრალებითა და ჩაბეჭილები
ნელსავალი ადგილებით იყო დასერილი და ისე დაფარული
ეტრანი ტყეებით, რომ მსუბუქად დატვირთულ კაცსაც კი გა-
ეჭირდებოდა წინათ აქ გავლა, ისე გავსწორებინათ, რომ ირა-
თე მთელმა მათმა ცხენოსანმა ჯარმა გაიარა აქ დაუბრკო-
ლებლად, არამედ სპილოებიც გაატარეს, რამდენიც სურდათ,
და ისე ილაშქრეს იქ»[1].

ეს საგულისხმო ფაქტია. იგი აშკარად გვაუწყებს, რომ
უცხო ქვეყნებში შეჭრილი ოკუპანტები, მაგალითად, საქა-
თველოს მიწა-წყალზე შემოჭრილი ირანელი დამპყრობლები,
ერთი მხრივ, სამხედროიან მოსახლეობას, მიწასთან
ასწორებდნენ ქალაქებსა და სოფლებს, ანადგურებდნენ ქვეყ-
ნის შესანიშნავ მატერიალურ ძეგლებს და სხვა ფასეულობებს,
მეორე მხრივ, აშენებდნენ, რა თქმა უნდა, თავიანთი საჭირო-
ებისათვის, სტრატეგიული თუ ტაქტიკური მნიშვნელობის
სამხედროსავლო გზებს.

შემდგომ ისტორიულ ხანაში საქართველოს ტერიტორიაზე

[1] გ ვ ი ო რ გ ი ა. ბიზანტიელ მწერლების ცნობები საქართველოს
შესახებ. ტომი II, თბილისი, 1934, გვ. 152.

რომეორის მიყოლებით აბორგდნენ და მძვინვარებდნენ
ესულმანთა, არაბების, სპარსელების, მონგოლების, თურქი
ელჯუკების, თურქი ოსმანების და სხვათა მძლავრი დამპყრო-
ლური ტალღები. ისინიც, ბუნებრივია, სიავესთან ერთად
ირსსახოვარ კვალსაც ტოვებდნენ ქართველი ერის სოცი-
ალურ-პოლიტიკურ და კულტურულ ცხოვრებაში. მართალია,
ს ხალხები ქართულ სამყაროსთან პირველი შეხებისას განვი-
ორების ბევრად უფრო დაბალ საფეხურზე იდგნენ, ადრე სა-
ელმწიფოებრივ, ე. წ. არქაულ ფორმაციაში იმყოფებოდნენ[1],
საგრამ განსაზღვრელი იყო ის ფაქტი, რომ მათი ცივილიზა-
ცია, რომელიც წინა აღმოსავლეთის დიდებული კულტურის
ანგრევებს ეშყარებოდა, სწრაფი ტემპით ვითარდებოდა. ძვე-
ლი კულტურის სხვა მემკვიდრეობასთან ერთად მათ ხელში
განსაკუთრებულ სრულყოფას მიაღწია სწორედ გზების მშენე-
ლობამ, მათი კეთილდღეობისა და ამ გზებზე საფოსტო კავ-
შირის ორგანიზაციის საქმემ.

ახლო აღმოსავლეთის მუსულმანმა ერებმა საუკუნეთა მან-
ძილზე შექმნეს ორიგინალური არქიტექტურული ფორმები,
მშენებლობის ხერხები. როგორც წყაროებიდან ჩანს, თვით-
ეხილველნი ალტაცებაში მოჰყავდათ მათს გრანდიოზულ მო-
ნუმენტურ ნაგებობებს: სასახლეებს, ტაძრებს, ობსერვატო-
რიებს, საირიგაციო არხებს, ჭარავსლებს და სხვ. ამასთანავე,
კეთილმოწყობის მაღალი დონით გამოირჩეოდა მათი საქარავ-
ნო გზები, რომლებიც იმ დროს მსოფლიო სახმელეთო მაგის-
ტრალების გზაჯვარედინებს წარმოადგენდნენ.

გზების გადამკვეთ მდინარეებზე მოწყობილი ყოფილა მო-
ხერხებული გადასასვლელები, ხოლო სათანადო ადგილებში
— ხელმარჯვე დასასვენებელი სახლები (ქარავსლები), გზისპი-
რა წყალსადენები. გზების უდაბურ მონაკვეთებზე არსებულა
ბაქები, იქ, სადაც საჭიროება მოითხოვდა, აკეთებდნენ გზის
მაჩვენებელ ნიშნებს. გზების გასწვრივ სპეციალურად განლა-
გებული ყოფილა მაღალი კოშკები, რომლებიც უდაბნოების

[1] В. А. Белявский. Вавилон легендарный и Вавилон исто-
рический. Москва. 1971, гг. 5—6.

შეკერვის როლს ასრულებდნენ[1], და სხვა საგზაო ნაგებ
ნი, რომლებიც ადგილებდნენ და ხელს უწყობდნენ საგზ
ქარავნების მიმოსვლას აღმოსავლეთის უსაზღვრო გზებზ

საფოსტო კავშირის ორგანიზაცია, რაც შექმნილია ამ
ყოლია სახანოებში მანგუ-ხანის, ჩინგიზ-ხანისა და სხვ
მბრძანებლობის ქამს, დაწერილებით აქვს აღწერილი X
საუკუნის გამოჩენილ ვენეციელ მოგზაურს მარკო-პოლ
საფოსტო კავშირის ორგანიზაცია მონგოლებს, აქემენი
სპარსეთის (ძვ. წ. VI—IV ს.ს) კულტურულ მემკვიდრეობ
დაურღვნიათ, მოუკრებელი ჭკონიათ საოცარი დეტალურ
ბით, რითაც უზრუნველყოფდნენ ამ რთული ორგანიზაციის
ხამებელ ენაკლი მუშაობას. მონგოლთა საფოსტო სამსახუ
მთელი მისი სიდგურებით, ხელოვნური დასახლებული პ
ტებით, მრავალრიცხოვანი სარბენი ცხენებითა და მოსამსა
რეების დიდი შტატით, რომლებსაც ირანულად „იამჩი" (
ფოსტე) ერქვათ. — უზადოდ მოქმედებდა ჩინგის-ხანისა
მისი მემკვიდრეების მიერ დაპყრობილ უზარმაზარ სივრცე
— ჩინეთიდან კარპატების მთებამდე და ხმელთაშუა ზღვამ
აღსანიშნავია, რომ აქემენიდთა მაგალითისამებრ რ
ელებმაც შემოიღეს მსგავსი საფოსტო დაწესებულება
„cursus publicus".

ირანის ცნობილი სისტემატიზმტრელი შაჰ-აბას I თავის ქ
ყანაში ერთ-ერთ უდიდეს მშენებელ-მონარქად ითვლება. მ
მბრძანებლობის ქამს ირანი ყვაოდა; უდიდესი მშენებლ
განხორციელდა. რუსი ირანისტი აკადემიკოსი ვ. ვ. ბარტოლ
წერდა, რომ „შაჰ-აბას დიდის დროს გაკეთებულ იქნა გზატკეცი
ლი ასტრაბადიდან სირსა და ჰბელში (გილიანი და მაზანდარ
ნი), რომლებმაც ეს ოლქები წლის ყველა ხანისათვის მისა
გომი გახადა..[2].

---

[1] სელჩუკიანთა დროის ნასოფალი კოშკების — შეკერვების ნანგრ
ბი 1897—1901 წლებში ეწერებოდ სასტრის ეფანში ლეგი ბრ
ნეთის კონსულ სპარსეთში ბოლის სეფის, იხ. Новое путешествие
Персии майора Сейкса. Известия Кавказского отделения русского г
графического общества. Том XV, вып. 2. Тифлис, 1902, зд. 129.

[2] В. В. Бартольд. Историко-географический обзор Ира
СПБ, 1903, зд. 160.

ნაოქვამიდან ნათელია ყველა ის მთავარი ფაქტორი, რომ
ლებიც მრავალი საუკუნის მანძილზე ხელს უწყობდნენ საქარ
თველოს ფარგლებში საგზაო მშენებლობის ხელოვნების
სრულყოფასა და განვითარებას. ეს იყო, როგორც უკვე აღ
ნიშნეთ, ერთი მხრივ ადგილობრივი მოსახლეობის თვითმყო
ფი შინაგანი ინიციატივა და შემოქმედებითი ძალა, ხოლო მე
ორე მხრივ უცხოეთიდან საქართველოში საგზაო მშენებლო
ბის მაღალი ფორმებისა და ნიმუშების გადმონერგვა. მაგრამ
ეს გადმონერგვა ხდებოდა არა მექანიკურად, არამედ შემოქმე
დებითად, როგორც დიდი ილია იტყოდა, უცხოეთის მოწეული
ების ქართულ ეროვნულ ქერაში გატარებისა და გადამუშავე
ბის გზით, ადგილობრივი მოთხოვნების სპეციფიკისა და ბუ
ნებრივი პირობების შესაბამისად. ამიტომ გასაგებია, რომ
ჩვენში, ეროვნული სახელმწიფოებრივი ორგანიზაციის ქმნა
დობისდაკვალად, საგზაო მშენებლობის ხელოვნების განვითა
ოებამ გარკვეული ეტაპები განვლო.

განსაკუთრებით საინტერესოა ყველაზე ადრეული, ანტი
კური ავტორების ცნობები კავკასიის, კერძოდ, საქართველოსა
და ქართველი ტომების შესახებ; ეწინარეს ყოველისა ის ადგი
ლები, სადაც ქართველი ტომები მოხსენებული ყოფილ ძველ
საგზაო მარშრუტებთან დაკავშირებით. გარდა ამისა, ყურა
დღებას იპყრობს ყველაზე ადრეული მატერიალური საგნები,
რომლებიც აღმოჩენილია საქართველოში არქეოლოგიური გა
თხრების შედეგად. ირკვევა, რომ აქ მოსახლეობა უკვე ადრე
ული ბრინჯაოს ხანაში, ძვ. წ. III ათასწლეულში ბორბლიან
ტრანსპორტს იყენებდა და სუზინერ მესაქონლეობას ეწე
ოდა[1], რაც ფართოდ განვითარებული საგზაო მეურნეობის
არსებობაზე მიგვითითებს.

მაშასადამე, საქართველო, მისი მოსახლეობა იმთავითვე
ჩაბმული ყოფილა ძველი საკაროს ცივილიზებულ ხალხებთან
კულტურულ-ეკონომიურ ურთიერთობაში. ეფრო მეტიც
არქეოლოგიური მონაცემები და ნარატიული წყაროები გადა
გვიშლიან იმ გაფანტული მრავალსაუკუნოვანი ბრძოლების
სურათს, რომლებსაც აწარმოებდნენ სახელმწიფოებრივ-ერთი-

---

[1] საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, ტ. I,

ნია 1453 წელს ქ. კონსტანტინოპოლის დაცემის შედეგ-
ოსმანთა იმპერიის ფარგლებში შავი ზღვის მთელი აუ-
გადასელამ საქართველო სავსებით მოსწყვიტა აღორძინებ-
გზაზე შემდგარ დასავლეთ ევროპას, და მუსულმანური ფან-
ტიზმის ოკეანეში გვერდშელეწილი ხომალდივით ებრძო-
ჩამძირავ ძალებს არსებობის შენარჩუნებისათვის წინა აზი-
ქრისტიანული კულტურის ერთადერთი გადარჩენილი ოაზის-
მუსულმანურმა ფანატიკურმა სტიქიამ გზა გადუჭრა აღმოს-
ვლურ რენესანსს, ჩიხში მოამწყვდია და მის უმთავრეს აკვან-
ში—საქართველოში ბარბაროსული სამხედრო მეთოდები
აღგვა პირისაგან მიწისა იგი.

ამრიგად ყოველივე ზემოაღნიშნულის შედეგად, არსებ-
თად შეფერხდა ქართული სახელმწიფოებრივი ცხოვრება
შემდგომი ნორმალური წინსვლა და განვითარება. იმყოფებოდ-
რა მუდმივ დაძაბულ ბრძოლაში როგორც გარეშე მტრებთან
ისე შინაურ უწესრიგობასთან, იმ დროს ქართველ ხალხს, რასა-
კვირველია, არ შეეძლო ფიქრი შემოქმედებით მოღვაწეობაზ
მთელი მისი ენერგია მიმართული იყო იქითკენ, რომ ფიზიკურ
არსებობა მაინც შეენარჩუნებინა. ამიტომ თავდაცვის მიზნით
ხშირად თვითონაც ხდებოდა იძულებული, რომ დაენგრია ფ
მოესპო წინაპართა ჯაფითა და მონაგარით საუკუნეების მან-
ძილზე შექმნილი დიდებული გზები და საგზაო ნაგებობანი
თავის დროზე ასეთი ბედი სწვეოდათ მცხეთის, გორის, ასპინ-
ძისა და სხვა ხიდებს. ამასვე მოწმობს ქართველთა თავდადე-
ბული მრავალწლიანი თავდაცვითი ბრძოლები მონგოლთ
„დამსჯელი" რაზმების წინააღმდეგ მეფე დავით VIII ხელმძღ-
ვანელობით, ლანგ თემურის ურდოების წინააღმდეგ — მეფ
გიორგი V ბრწყინვალის მეთაურობით, ყიზილბაშთა და თურქ-
ოსმანთა წინააღმდეგ ქართლის მეფეების სიმონ I, ლუარსაბ
I, სიმონ II წინამძღოლობით და სხვა მრავალი.

ანალოგიურ ვითარებას—მტრისაგან თავდაცვის მიზნით
გზების დაშლასა და ხიდების დანგრევას—ადგილი ჰქონია XIX
საუკუნეშიც ე.ი. რუსეთთან საქართველოს შეერთების შემ-
დეგ. ამის მკვლევრმეტყველი მაგალითია სამხედრო ხელისუ-
ფალთა ბრძანებით კახეთიდან დაღესტანში მიმავალი გზის

დანგრევა 1851 წელს, როდესაც დაღესტნელი აბრაგები თავ-
დასხმით ემუქრებოდნენ კახეთის მშვიდობიან მოსახლეობას[1].

მაგრამ გზებსა და ხიდებს ანგრევდნენ და ანადგურებდნენ
არა მარტო თავდამსხმელები და თავდამცველები, ე. ი. არა
მარტო ადამიანები, არამედ სტიქიური ბუნებრივი ფაქტორე-
ბიც: ქარისმიერი და წყლისმიერი ეროზია, ზვავი და სხვა. ამ
მხრივ ყველაზე უფრო ზარალდებოდნენ მთის გზები და საგ-
ზაო ნაგებობანი, რომლებსაც მთის სწრაფი მდინარეები და
ნიაღვრები ზოგჯერ მთლიანად ჩამორეცხავდნენ, ან, უფრო
მეტიც, ძირს გაურეცხავდნენ და პირწმინდად ჩამოშლიდნენ,
მოაზვავებდნენ ხოლმე.

მაგრამ ყოველივე ეს იმას არ ნიშნავს, რომ XIII—XIX
საუკუნეების მანძილზე საქართველოში საერთოდ ყველა გზა
და ხიდი განიცდიდა ნგრევასა და განადგურებას. საშინელი
ძნელბედობის საერთო ისტორიულ ფონზე გამოერეოდა ხოლმე
შედარებით მშვიდობიანი, შემოქმედებითი წლები (მაგალი-
თად, გიორგი V ბრწყინვალის, ალექსანდრე I, როსტომის,
ვახტანგ VI, ერეკლე II მეფობის პერიოდებში), როდესაც
ქართველებს დაძაბული, შეუპოვარი შრომის ფასად კვლავ
წესრიგში მოყავდათ თავიანთი სახელმწიფო საგზაო მეურნე-
ობა და ამით გამაცოცხლებელი სტიმული შეჰქონდათ ქვეყნის
ეკონომიური და კულტურული ცხოვრების მომშვებულ მაჯის-
ცემაში. ინტელექტუალური აღმაფრენის საერთო დაქვეითების
მიუხედავად, აღნიშნულ პერიოდებში ქართველი ხალხი მაინც
ავლენდა თავის დაუცხრომელ შემოქმედებითს ენერგიას. მან
ქვეყანას მისცა მრავალი ბრწყინვალე მოღვაწე, თუნდაც
თბილისის მეტეხის ტაძრის შემოქმედის, ეამთაალმწერლის,
ზემოთ ფრჩხილებში აღნიშნული მეფეებისა და სხვათა სახით,
რომ არაფერი ვთქვათ გენიალური სულხან-საბა ორბელიანისა
და მის დიდებულ მოწაფეთა პლეადაზე.

თქმა არ უნდა, ისტორიული ძნელბედობა, რაც გარეშე
მტრებმა მოგვახვიეს თავს, გაცილებით იოლი დასაძლევი და
სამეურნეო-აღმშენებლობითი საქმიანობა უფრო ნაყოფიერი

[1] А. Бектабеков. Воспоминания о бывшей службе сапер на Кавказе и Азиатской Турции. Тифлис, 1874, зз. 53-54.

[illegible] რომ საქართველოს [illegible] სახელმწიფოებრივი [illegible] განვითარებული და [illegible] სახელმწიფოებრივი [illegible] და ხელს უწყობდა [illegible] თუ რა [illegible] XVII საუკუნის მიწურულში [illegible] საქართველო [illegible] ირანის შაჰის [illegible]

არა მარტო სავაჭრო თუ სატრანზიტო გზების [illegible] მნიშვნელოვანი ურთიერთობა. [illegible] გზებზე მიმავალი „[illegible]" [illegible] თანხლებით [illegible] მოსახლეობა, როცა [illegible] წყალი [illegible] ხიდებიდა, ქვემოთ რომლებიც ურმის ქარავანს [illegible] შეიარაღებული რაზმის თანხლებით მიდიოდა [illegible] მარილისათვის ან ბაჟისა თუ [illegible] ნავთისა და ნედლი თევზისათვის.

XVI—XVII საუკუნეებში, როგორც ცნობილია, აღმოსავლეთ საქართველო იმყოფებოდა ირანის გავლენის სფეროში, ხოლო დასავლეთ საქართველო—ოსმალეთის გავლენის სფეროში. ამიტომ ამ ხანში ხელისუფალნი განსაკუთრებულ ზრუნვას იჩენდნენ იმ გზების მიმართ, რომლებიც საქართველოს ამ ქვეყნებთან აკავშირებდნენ. ხშირად ამ დროს აშენდა მრავალი კაპიტალური ხიდი ირანისაკენ და თურქეთისაკენ მიმავალ გზებზე.

რუსეთის ძლიერი იმპერიის სახელმწიფო საზღვრების კავკასიონის ჩრდილო კალთებთან მიახლოებისას საქართველოს სამეფო-სამთავროთა მმართველნი რომლებიც ერთმორწმუნე რუს ხალხთან ქართველი ხალხის კანონზომიერ მისწრაფებას გამოხატავდნენ, საჭიროდ თვლიან ყურადღების ცენტრი სამხრეთის გზებიდან გადაიტანონ ჩრდილოეთის გზებზე—რუსეთისაკენ მიმავალ მარშრუტებზე დარიალის ხეობის გავლით.

ის ნათელსაყოფად საკმარისია იქნება თუნდაც მოკლედ აღვნიშნოთ ზოგიერთი ღონისძიება, რომლებიც XVII—XVIII საუკუნეებში განახორციელეს ცალკეულმა ქართველმა პოლიტიკურმა მოღვაწეებმა საქართველოს საგზაო მეურნეობის მოწესრიგებისათვის.

მეფე როსტომი (1634—1658 წ.წ.), რომელიც ირანში დაიბადა და იქვე აღიზარდა, საქართველოში ირანის სამშენებლო ხელოვნების ხერხებსა და ნიმუშებს ნერგავდა. როსტომისა და მისი მეუღლის—დედოფალ მარიამის (დადიანის ასულის) სამშენებლო მოღვაწეობა ყურადღებას იპყრობს თავისი მრავალფეროვნებით და გრანდიოზულობით. როსტომის მეფობის დროს აშენებიათ შესანიშნავი „გატეხილი ხიდი", რომელიც დღესაც მოქმედებს, და ქვის სხვა საგზაო ხიდები.

დიდად განათლებულმა მეფე ვახტანგ VI (1703—1714 და 1719—1724 წ.წ.) დიდი შრომა მოანდომა საქართველოს საგზაო მეურნეობის სრულყოფას. იგი ცდილობდა საგზაო მშენებლობა წარმართულიყო გეგმიანად, კანონიერ კალაპოტში, რისთვისაც ისახა მისი ხელმძღვანელობით შემუშავებულ საკანონმდებლო აქტში—„დასტურლამალში". „დასტურლამალის" თანახმად, გზებისა და ხიდების მოვლა-პატრონობა, მათი შეკეთება და ახალთა მშენებლობა ევალებოდა მოსახლეობას—თითოეულ სოფელსა თუ თემს თავისი საზღვრების ფარგლებში.

კახეთის მეფე თეიმურაზ I (XVII ს. პირველი ნახევარი) რუსეთზე აღებული ორიენტაციის გავლენით, ზრუნავდა ჩრდილოეთ კავკასიისაკენ გზების გაჭრისათვის. მან 1638 წელს გზის სრულიად ახალი ტრასა გაიყვანა კავკასიონის მთიანეთის აღმოსავლეთ კალთებზე—დარიალის ხეობიდან კახეთამდე (ალავერდამდე).

მეფე ერეკლე II (1744—1798 წ.წ.), რომელმაც მთელი თავისი ცხოვრება და მოღვაწეობა ქართლ-კახეთის სამეფოთა ერთიან სახელმწიფოებრივ ორგანიზმად გაერთიანებას, გარეშე და შინაური მტრების ალაგმვას, ქვეყნის მშვიდობიანი სამეურნეო და კულტურული აღორძინების საქმეს შეალია, განსაკუთრებული გულისყურით ეკიდებოდა საგზაო მშენებ-

ლობასაც. მან მთელი რიგი ღონისძიებანი განახორციელა
იმისათვის, რომ მოეწესრიგებინა საქართველოს საგზაო კავ
რი ჩრდილოეთ კავკასიასთან— გაჭრა გზები დარიალის ხეო
ში, აგო ხიდები თერგზე და სხვ.

მაგრამ დარიალის ჩრდილოეთით მობინადრე ოსთა მეო
მოესვენარი თემები ხელს უშლიდნენ გზაზე მოძრაობ
გამვლელ-გამომვლელებს დიდძალ გადასახადებს ართმევდნ
უფრო მეტიც—ზოგს ძარცვავდნენ და ხოცავდნენ კიდეც
მეფე ერეკლე თავს არიდებდა მათ წინააღმდეგ ძალის გ
ყენებას, შედგომ იმის ცდაში იყო, რომ მათთან საერთო ენა
მოენახა ამ მნიშვნელოვან მაგისტრალზე ნორმალური, უშიშ
მოძრაობის უზრუნველსაყოფად. ამის თაობაზე არსებ
მეტად საინტერესო დოკუმენტი. იგი გამოაქვეყნა ჩრდილ
ოსეთის სამეცნიერო-საკვლევმა ინსტიტუტმა. ამ დოკუმენტ
დან ჩანს, რომ 1768 წელს მეფე ერეკლეს ინიციატივით გა
რთული მოლაპარაკება საქართველოს და ჩრდილოეთ კავ
სიის ტომების წარმომადგენელთა საგზაო კონფერენ
მოწვევის თაობაზე. კონფერენციის უნდა შეემუშავებინა ღ
ნისძიებანი საქართველოსა და ჩრდილოეთ კავკასიას შორ
მოხერხებული, უშიშარი მოძრაობის უზრუნველსაყოფად ფ
ლეთზე გაელით, ნაკლებად დარიალისა.[1] მასალებიდან არ ჩან
თუ რით დამთავრდა კონფერენციის მუშაობა. მიუხედავ
ამისა საგულისხმოა თვით ამგვარი ცდა. ეს ფაქტი მოწმობ
რომ ამ ხანად საგზაო კავშირს ჩრდილოეთ კავკასიისაკენ ქა
თველი მმართველები ძალიან დიდ მნიშვნელობას ანიჭებდნ
ამ საკითხის აქტუალობას მოწმობს ის მრავალსმეტყველი
რემოებაც, რომ დარიალის ხეობაზე გამავალი გზა ერეკლე
გამეფებამდე ეთქმოდა ყოფილა და ხელახლა მხოლოდ მ
დროს აშოქმედებულა იგი.

ერეკლე II დიდ მზრუნველობას იჩენდა თვით ქართლ
ხეობაში მოქმედი გზების დაცვისა და მგზავრთა უშიშრობ
უზრუნველსაყოფად. ამ მიზნით მოქმედ მაგისტრალზე, იქ, ს

[1] Г. Кокиев. Материалы по истории Осетии (XVIII в.) Известия Сев. Осетинского научно-исслед. инст. Орджоникидзе, 1934, стр. 208.

დაც ფეოდალობა მოითხოვდა, იგი აშენებდა ციხეებს და კოშკებს, რომლებშიც სამხედრო დაცვას იყენებდა.

გაწეული მეცადინეობის მიუხედავად, საგზაო მეურნეობის არსებითი ლორძინება ვერ მოხერხდა. მართალია, გზების ძველი მარშრუტები, მათი თავდაპირველი მამართულებანი და მნიშვნელობა შენარჩუნებულ იქნა, მაგრამ მაშინაც კი, როცა საქართველო რუსეთის იმპერიის ფარგლებში მოექცა, კვლავ არასახარბიელო, შეიძლება ითქვას: საგალალო იყო.

გარკვეული მიზეზების გამო რუსეთის ცარიზმმა ვერ გამოიჩინა დაინტერესება და უნარი იმისა, რომ ეროვნულ ღონეგიონა და მოეწესრიგებინა საქართველოს საგზაო მეურნეობა. ეპოქაში, როგორც ვ. ი. ლენინი აღნიშნავდა, ნახევარ საუკუნეზე მეტ ხანს მოუნდა მხარის პოლიტიკურ შემომტკიცებასა და ათვისებას. ამ საქმისათვის არსებითი მნიშვნელობა ჰქონდა კარგად გაშენებულ გზებსა და საგზაო ნაგებობებს. არსებობდა შესაბამისი საგზაო და სახიდე მშენებლობის ტექნიკაც, მაგრამ თვითმპყრობელი მეფის მთავრობას არ სურდა თავისი ქვეშევრდომებიდან გაეღო საჭირო ფულადი სახსრები. ეს კი მისი „წმიდა-წმიდა" კოლონიური პოლიტიკის „შებღალვა" იქნებოდა. ყველა შემთხვევაში ასე ფიქრობდნენ მეფის დიდმოხელენი. ამიტომ საგზაო მშენებლობის მთელი სიმძიმე მათ ადგილობრივ მოსახლეობის გაძალტაცებულ მხრებს დააკისრეს.

გზები უმთავრესად შენდებოდა და ეწყობოდა სამხედრო მოქმედების მიმართულებით, ომს კი მეფის მთავრობა თითქმის მთელი XIX საუკუნის განმავლობაში განუწყვეტლივ წარმოებდა თურქეთთან, სპარსეთთან და დაღესტნის მთიელებთან. არ არსებობდა გზათა მშენებლობის საერთო გეგმა. გზების მშენებლობას იწყებდნენ შემთხვევითად შემთხვევამდე, მაშინ როცა საომარი ვითარება ამის საჭიროებას წარმოშობდა. ამიტომ მთელი XIX საუკუნის მანძილზე კავკასიის საგზაო ორგანიზაციები წამდაუწუმ ცვლიდნენ საშენებლო ობიექტებს, ესესტემად გადიოდნენ ერთი გზის მშენებლობიდან მეორეზე, საბოლოოდ კი ვერც ერთი მოგანის მშენებლობას ვერ ასრულებდნენ მოლოდინად.

ადგილობრივი მოსახლეობის, ადგილობრივი წარმოების

ობს. გზის ამ ნაწილს საკალი ზოლი ანუ საკალი ნაწილი ეწ-
დება.

ცნობილია, რომ რომაელთა უმშვენიერესი აპიუსის გზა
Via Appia -მ 22 საუკუნის ქარტეხილს გაუძლო (აშენებუ-
ლია ძვ. წ. 312). ეს ფაქტი მოწმობს, თუ რაოდენ მაღ-
დონეზე ყოფილა ანტიკურ რომში საგზაო მშენებლობის ს-
ლოვნება. მაგრამ ისიც ცნობილია, რომ ეს და მისი მაგ-
სხვა გზები მონათა აუნაზღაურებელი შრომის ნაყოფია. რ-
მაელები ფართოდ იყენებდნენ მონათა მეტ შრომას თავ-
ნთი სტრატეგიული გზების მშენებლობაზე. ამ შესანიშ-
გზების ნაწილი შედგებოდა ოთხ შრეად დაწყობილ-
სხვადასხვა ზომის ქვებისაგან. ქვებს შრეებში და თვით-
შრეებსაც ერთმანეთთან აკავშირებდნენ კირის დეღაბით. გ-
ბის საერთო სისქე 1,0—1,2 მეტრს აღწევს.

რომის იმპერიის დაცემის შემდეგ (V ს. დასასრული) ევ-
როპაში, აზიასა და აფრიკაში საერთო სიგრძით 70,0
კილომეტრამდე გადაჭიმული რომაული გზები სრულ-
ემოვალეურად, ეპატრონოდ დარჩნენ და თანდათანობ-
ნგრევას განიცდიდნენ.

ანტიკური რომაული გზები, რომლებსაც დამონებ-
ტვეთა მეტი შრომით კმნიდნენ, არსებითად ფრიად ძ-
და საჭიროა გზის ორმოებისა და ღრანტეების ამოვსება, რ-
და რიგად საინტერესო ნაგებობებს წარმოადგენენ. და ეს
ია, მსგავსი გზების მშენებლობის განხორციელება თითქ-
შეუძლებელი იქნებოდა შეა საუკუნეების ფეოდალური
რობის ნატურალური მეურნეობის დახშულ პირობებში.

საქართველოს ძველი გზები, რომლებიც მდინარეთა ხ-
ებს მოუყვებოდა და ფერდებზე გადადიოდა, სრულ-
ყოფილ საგზაო ნაგებობებს წარმოადგენდა. მათ არ შეე-
ლით ფერდობის ბეტონი და გამანადგურებელ სტიქიურ მ-
ლენებისგან გამოლეკვა. ქართველებს არ შესწევდათ ძალა, რ-
რომაელთა მსგავსად მასობრივად გამოეყენებინათ მონ-
შრომა თავიანთი გზების მშენებლობისათვის.

მაინც რა წარმოადგენდნენ საქართველოს გზები თ-
ანი მიწის ფენის კონსტრუქციით და საკალი ნაწილებ-

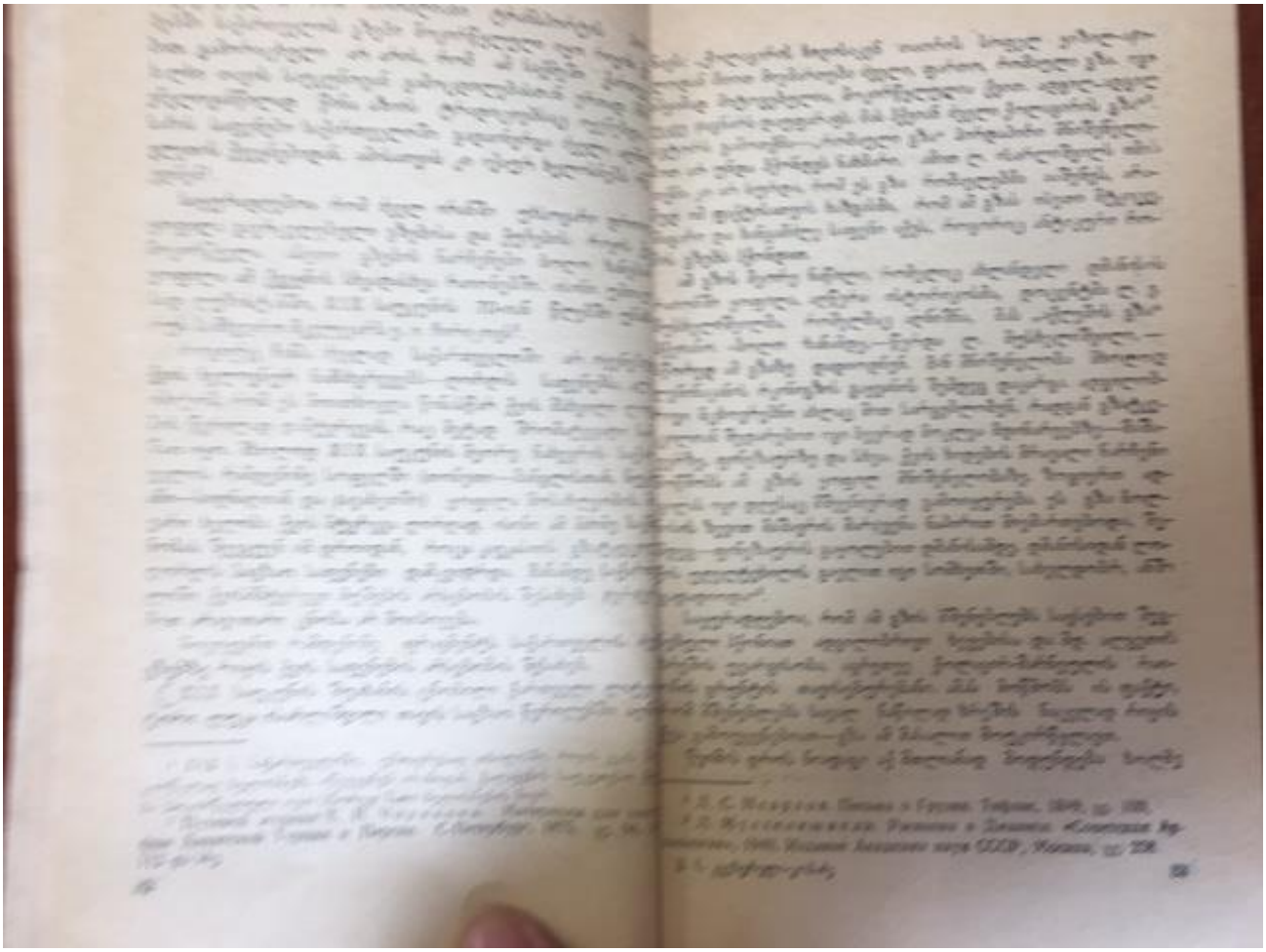
ამაზე ერთგვარ წარმოდგენას გვაძლევს წერილობითი წყარო-
ები.

ბიზანტიელი მწერალი პროკოფი კესარიელი, როგორც
უკვე აღვნიშნეთ, იუწყება, რომ ბიზანტიელებთან ომის დროს
პარსელებს აღმოსავლეთ საქართველოდან დასავლეთ სა-
ართველოში მყოფი გზა გადაუკეთეთ. ამ გზის საკალი ნაწი-
ი იმდენად საფუძვლიანად ყოფილა აგებული, რომ ცხე-
ოსან ნაწილებთან ერთად მასზე გადატარებიათ მძიმე სპი-
ების რაზმიც. ეს ცნობა გვაფიქრებინებს, რომ ამ გზას
ნდა ჰქონოდა რიყის ქვაფენილი, ისეთი სახის საგზაო სა-
ენი, რომელსაც საუკუნეების მანძილზე იყენებდნენ ირანე-
ები და წინა აღმოსავლეთის სხვა ხალხები თავიანთი გზებია
შენებლობაზე. საქართველოში უხსოვარი დროიდანვე ეკ-
თია მდინარეებსა და ხევებში, ზოგან მიწის ზედაპირზედაც
დგილობრივი ქვის ჯიშების ნაირნაირი ზომისა და ფორმის
ენებრივი ნატეხები თუ ნამსხვრევები. ძნელად წარმო-
დგენია, რომ ეს ხელსაყრელი, გამძლე და მყარი ქვის
ასალა ძველად ქართველებს არ გამოეყენებინოთ მიმოსვლის
საადვილებლად, სამიმოსვლო გზების საფენებად.

საკვირველია, რომ საქართველოში ყველაზე სარფიან უძვე-
ეს საფენებს წარმოადგენდა ხრეშის საგზაო საფენები. იქ,
საც საჭიროა გზის ორმოებისა და ღრანტეების ამოვსება, რა-
ი გზები სამიმოსვლოდ ვარგისი გახდეს როგორც მშრალ-
ი ნესტიან (წვიმიან, თოვლიან, ნისლიან) ამინდში, ახლაც
ხრეშს ფართოდ იყენებენ როგორც საგზაო მასალას, და იყე-
ებენ არა მარტო საქართველოში, არამედ სამხრეთ კავშირის
ოველ რიგ ოლქებში, ევროპისა და ამერიკის გზებზე. ყველ-
ან, სადაც კი იგი (კარგი ხარისხის ხრეში) მოიპოვება.

მაგრამ ხრეშოვანი საგზაო საფენი სრულყოფილი არ არის.
ესტია, დიდხანს ვერ ძლებს. ამიტომ იგი მოითხოვს შეგროვ-
ერიოდებისა და მოვლას. გზის დროდადრო დამტვერით ენ-
ოეკარის ხრეში, რადგან იგი სწრაფად ფიფქდება და ქრება
ის ზედაპირიდან. ამით ითვლება ის გარემოება, რომ ზეკა-
ე ვერ მოიფენა ძველი გზების ხრეშის საფენებმა.

სესტი, რომელიც ტრანტების საფენად იყენებენ რიყის ქვებს,



სილუეთით [illegible] ერთი მეორეს. ქვისა და ქვის შორის [illegible] შში ჩაყრილი ხრეში და ქვები ისე მჭიდროდაა ერთმანეთ [illegible] ჩაჭედილი, რომ მათი ადგილიდან დაძვრა ყოვლად შეუძ [illegible] ლია. ამ მარტივი საშუალებით მიღწეულია ისეთი სიმტ [illegible] რომ ქუჩა დღესაც ისევ ისე დგას, როგორც XII ს-ში [illegible] [illegible]. ქვების სიღრმის გამო ქუჩის ზედაპირი [illegible] [illegible].

ქუჩის სიგანე კარის ახლოს 4, 7 მეტრს აღწევს. ზევით [illegible] იგი თანდათანობით ვიწროვდება. ქუჩა დავიწროვებულ [illegible] 2.5 მეტრამდე"[1].

ციხე-ქალაქი დმანისი ძველად წარმოადგენდა თვალსაჩ [illegible] ნო სატრანზიტო სადგურს თბილისიდან სომხეთში მიმა [illegible] საერთო გზაზე, რომელიც მაშავერის ხეობას მიჰყვებოდა.

დმანისის ქვაფენილში თვალსაჩინოა შემდეგი დეტალ [illegible] მოსაკირწყლად გამოყენებულია მსხვილი ზომის ნაგლ [illegible] ქვა; ასეთი მასალა ქვაფენილის გლუვი ზედაპირის შექმნის [illegible] სასურველობას იძლევა და დმანისის ქუჩასაც სწორედ ას [illegible] გლუვზედაპირიანი ქვაფენილი აქვნდა. ჩანს, ქვაფენილის [illegible] ნაგლეჯ ქვას იყენებდნენ არა [illegible], არამედ იმიტომ, [illegible] ადგილზე კარგი ხარისხის ბუნებრივი რიყის ქვა არ მოიპ [illegible] მა. [illegible] საუკეთესოდაა ქვის ერთეულების [illegible] შების ტექნიკა: ცალკეულ ქვებს თლიდნენ ისე, რომ მ [illegible] წიბოები ზევიდან ქვევით ვიწროვდებოდნენ, რაც ხელს უწყ [illegible] ერთი ძელაკის მეორესთან მჭიდროდ მიბჯენა-შეკავშირე [illegible] ძელაკებისათვის პირამიდული ფორმის მიცემა ქვის ისტ [illegible] სავან მეტ [illegible] მოითხოვდა.

თანამედროვე ქალაქებში ძელაკების ქვაფენილ [illegible] მოსაწყობად [illegible] ფორმის აძლევენ გრანიტის ერთე [illegible] ძელაკებს. ძელაკები ერთიმეორესთან მჭიდროდ რომ ჩაჯდ [illegible] და მტკიცედ შეკავშირდნენ, მათი გვერდის წიბოებს 1,0— [illegible] მმ-ით ჩამოთლიან. ეს ქვის ძელაკების ძირითადი დეტალ [illegible] და მისი დაცვა სავალდებულოა. „ნაგლეჯი ქვები, ნათქვამია საგზაო საქმის სახელმძღვანელოში,—უნდა დავავიწროოთ ძირისაკენ (პირამიდული ფორმა), რაც გააძლიერებს მათ ერთიმეორესთან მჭიდროდ მიბჯენას"[1]. „ძელაკების ქვების ქვემო და ზემო ზედაპირები—ნათქვამია დმანისის ქვაფენილისათვის გამოყენებული ქვის ნაგლეჯის ტიპის ძელაკების შესახებ, ჩვეულებრივ, პარალელურია. გვერდის წიბოები კეთდება პარალელურიც და ჩამოჭრითაც ზევიდან ქვევით, ისე როგორც სოლის დამზადებისას"[2].

მრავლისმეტყველია დმანისის საქალაქო მეურნეობის [illegible] ეს მონაცემები. დმანისის ქუჩის ქვაფენილის აგებულების ანა[illegible] ლიზი მოწმობს, რომ ძელაკების ქვაფენილების მოწყობის თა[illegible] ნამედროვე ტექნიკური წესები და ხერხები ჯერ კიდევ XII [illegible] საუკუნის საქართველოში ყოფილა უკვე კარგად ცნობილი; [illegible] ჯერ კიდევ მაშინ იყენებდნენ ქართველები წარმატებით [illegible] ამ წესებსა და ხერხებს თავიანთ ქალაქებში ქუჩების მო[illegible] საწყობად: ამზადებდნენ პირამიდული ფორმის ძელაკებს, [illegible] ძელაკებს შორის ნაკერებს ავსებდნენ არა მიწით, რაც მიუღებე[illegible] ლი უნდა ყოფილიყო, არამედ წვრილი ხრეშით, რითაც აღწევდ[illegible] ნენ თვით საფენის სიმტკიცეს. მაგრამ დმანისში გზათა მშენებ[illegible] ლობის ხელოვნების აყვავება ამით დამთავრებულა. ეს იყო [illegible] რომ დმანისში გზის სამშენებლო ტექნიკის განვითარების უმაღლე[illegible] სი მწვერვალი, იგი თარიღდება XI—XII საუკუნეებით. ჯერ [illegible] მონგოლების, ხოლო შემდეგ კოჭლი თემურის ურდოთა განუ[illegible] წყვეტელი აოხრებული საუკუნოვანი შემოსევების შედეგად დმანისიც და მისი საქალაქო მეურნეობაც მნიშვნელოვან და[illegible] [illegible] განიცდიან.

1966 წელს ვანში მოწყობილმა არქეოლოგიურმა გათხრებ[illegible] ცხადყო, რომ ამ ქალაქში ქუჩების მოკირწყვლა რიყის ქვე[illegible] ით ხდებოდა. აი რას ვკითხულობთ ვანის 1947—1969 წ.წ. არქეოლოგიური გათხრების კრებულში „ვანი—1"—„ალიზო-

---

[1] ლ. მუსხელიშვილი. დმანისი (ქალაქის ისტორია და ნაქალაქარის აღწერა). შოთა რუსთაველის [illegible] [illegible] [illegible] 1938, გვ. 339—340.

[1] А. И. Анохин и др. Дорожное дело. Ленинград, 1933, გვ. 504.

[2] П. Н. Шестаков. Курс автомобильных дорог. Москва, 1932, გვ. 208.

[illegible]

[illegible] 1962 [illegible] 75 [illegible] 2,65 [illegible] 1,5 [illegible]

[illegible] 1880 [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

1936—1937 წლებში, [illegible] 1 [illegible]

[illegible] 40 [illegible]

---

[1] Б. А. Куфтин. Материалы по археологии Колхиды, Том II, Тбилиси, 1950, გვ. 260.

[2] Газета «Советская Абхазия», 28 июля, 1962 г., № 148.

[3] [illegible] 1880 წ. 24 [illegible], № 224.

[1] Г. Церетели. Квирильское ущелье. Материалы по археологии Кавказа. Москва, 1898, Книга VII, გვ. 82.

მისაგან, ორგანულად[1] შეერწყმიან ბუნებას ლანდშაფტ-
ურად შესაბამისი გამხდარან.

ხელოვნური გზების ნაგებობანი უნდა იყოს აგებული
ბუნებაში, აქარაში, მისი მოსაზღვრე ოლქების საქართ-
რაიონებში.

აყალციხის ნიკო მარის შავშეთისა და ლაზეთში მო-
რიბის ლიტერში მოგზაურობა აქვს სოფელ ანაკლიიდან
ანაზაში მიმავალი ძველი გზის ერთი ნაწილის ფრიად საინ-
რესო აღწერილი (სურ. 2). საკრთოდ აქარის ძველ გზებს
ხებ კი აყალციხისი ნიკო მარი წერს: „არსებული გზა
ლოდიანი ნარჩენებია ქართველთა ძველი ნაგებობისა, რომ
ზიც ასობით წლისაა, ხოლო ზოგიერთ მთელ ათას წელიწ
ელსაც.[1]

აქამდე ჩვენ საეჭვო გვქონდა საქართველოს ისეთ
საბამისელი გზებზე, რომლებიც დაფენილი (მოკირწყლ
ყოფილა რიყის ან ნაგლეჯი ქვების (ძელაკვების)ქვაფენილ
ბერან, ნაწილ, რომ საქართველოში ძველად ხრეშის და რ
საგზაო საფენებს გარდა არსებობდა სხვა, უფრო მტკიცე
ზოგიერი გზის საფენები, რომლებიც ბევრად უფრო მეტ
გამძლეობით გამოირჩეოდნენ. ქვემოთ მოვიყვანთ ისეთ ფ
დოკუმენტებულ რამდენიმე საინტერესო ფაქტს, რომლებიც
წმობენ ძველად საქართველოში მაღალხარისხოვანი გზ
მშენებლობისათვის აუცილებლად საჭირო ტექნიკური ც
ნის არსებობას.

ჩიტიხევის (ახალციხის რაიონი) ძველი მატერიალ
ძეგლების ცნობილ მკვლევარს, პეტიკოვ ივანე როსტომაშვილ
აღწერილი აქვს ერთი მეტად ორიგინალური საგზაო ტრ
ეს ტრასა მას ქ. ახალციხის მახლობლად, ძველ ციხე „ქორ
ლის“ ნანგრევებთან აღმოუჩენია.

„ქორიოლის მთა, — წერს ივ. როსტომაშვილი, — ი
ნად ცოცხია და მაჯილწვეტიანი, რომ მასზე ასვლა ცხენ
ყოველად შეუძლებელია; გზის ნახევარს რომ გაიელ, ცხენ

[1] Н. Марр. Дневник поездки в Шавшию и Кларджию. Тексты и разыскания по армяно-грузинской филологии. Книга VII, СПб., 1911, стр. 93.

ი მთის ფერდობზე უნდა დატოვოთ და თვითონ ფეხით ასვ-
ეთ. საოცარია, რომ ზეგით თვით მთაზე, დღემდე მთლიანად
ყალციხელ ხელოვნურად შექმნილი გზა, რომლის სიგანე 4 ა

ნ. 2. სოფ. ანაკლიიდან სოფ. ანაზაში (შავშეთი) მიმავალი ძველი გზის ნაწილი (ნ. მარის წიგნიდან).

ნი (2,8 მ) და რომელიც სწორად, მთლიანად დაფენილი
ალების ქვით. იგი ადის მთელს მწვერვალამდე და ისე გვო-

ნით, რომ ამ გზაზე თვით ციხემდე ეტლით (ურმით) ...
ოდნენ»[1].

რომაული გზის ეს იშვიათი ნიმუში საქართველოს ...
რთულ პირობებში ეაღრესად საინტერესო ფაქტია, ...
ყარად მეტყველებს იმაზე, რომ ძველად საქართველოში ...
მშენებლობის ხელოვნებას განვითარების მაღალი დონ...
ვის მიეღწეოა. ამ შესანიშნავი ნაგებობის ნარჩენს, რომ...
ვხედავთ, XX საუკუნემდე გაუძლია (იგ. როსტომაშვილს ...
აღწერა XIX საუკუნის დასასრულს). შემდეგში ამ დიდ...
ვნელოვანი ისტორიული ძეგლის კვალი ალბათ უკვე ...
გზა, როგორც იგ. როსტომაშვილი აღნიშნავს, თანდათან...
ინგრეოდა ქვეეიდან მწვერვალისაკენ.

საქართველოში, ჩანს, ზოგიერთი ძველი ციხეც ...
ეზრუნველყოფილი სპეციალური მისასვლელი გზებით. ...
ლითად, გორის ციხესთან მიდიოდა მოკირწყლული გზა ...
კირწყლად გამოყენებიათ მსხვილი რიყის ქვა, ალაგ...
დაეტანებიათ თლილი ქვის საფეხურები.

სამშვილდეს (თეთრიწყაროს რაიონი) ციხესთან მდ...
ჭიეჭავის მარჯვენა ნაპირზე ამჟამადაც ემჩნევა ძველი ...
ტრასა, რომელიც კლდეშია გამოკვეთილი ნორმალური ...
ბებით.

საქართველოს ძველი გზების შესახებ მეტად საინტერ...
ცნობებს გვაწვდის საქართველოს ხელოვნებისმცოდნე ...
ნიერი, დოქტორი ნიკო ჩუბინაშვილი. იგი წერს—„ეფლ...
ხის გარე ტერიტორიაზე შემორჩენილია ძველი გზების ...
გმენტები, განკუთვნილი საბორბლე ტრანსპორტისათვის...
მხრივ განსაკუთრებულ ინტერესს წარმოადგენს გზა, ...
ლიც მდებარეობს ციხე-ქალაქის ჩრდილოეთით, დაახლ...
ბით 600 მეტრ მანძილზე (სურ. 3). აქ გზის უბანი კლ...
გამოკვეთილ „კლდე-ჯარს“ წარმოადგენს, ესე იგი კლდის ...
შკარს; მისი სიგრძე დაახლოებით 120 მეტრია; ზოგიერთ...

[1] И. П. Ростомов. Ахалкалакский уезд в археологическом ...
ношении. Сборник материалов по описанию местностей и ...
Кавказа. Выпуск 25. Тифлис, 1898, зз. 25.

...გილის გასასვლელის სიმაღლე აღწევს 10 მ. საკალი ნაწილის ...
მთელ სიგრძეზე შენარჩუნებულია საბორბლე ტრანსპორტის ...
ნაკვალევი. დასავლეთ ნაწილში კლდე-ჯარი გადაინაცვლება ...
ეველებრივ გზად, რომელიც ხვეით შედის თანამედროვე ...
სოფელ ეფლისციხეში.

სურ. 3. კლდე-ჯარი. სიგრძე 120 მ. ეფლისციხის ფარგლებში.

...ადგილობრივი მნიშვნელობის გზა, მდებარე ქალაქის აღ-
...ოსავლეთ გარე ტერიტორიაზე, როგორც განშტოება კლდე-
...ჯარისა, შეიმჩნევა მხოლოდ თავის სამხრეთ ნაწილში, იგი
...ერთვება მეორე გზას, რომლის სიგრძე დაახლოებით

ნებიან, რომ ამ გზას მისი სახელი—„თებელ-კოიკ-ოილ“ (
თებელ-კოიკის გზა) ჰქვიანო“[1].

თებელ-კოიკის გზა მტკიცედ ნაგები, მაგრამ ძნელ
ლი ყოფილა. „ეკვე 1/4 საათია რაც მივდივარ,— წერს ვ
ლი,—და მხოლოდ 50 ნაბიჯზე ავედი. სამაგიეროდ მა
ბელი გზაა: აღმართის თითქმის ვერა გრძნობ, რა ფერ
ია ეს გზა? ეთეოდ ძალიან ძველია, ეტყობა ოდესაც
გამოკვეთილი მთლიანი ქვის ლოდები, რათა ეს ტერასე
გაკეთებულიყო“[2].

ეკვეული, აღნიშნული ძველი გზა აქ მცხოვრები
ლიბრიელ მისახლეობის ნახელავია (სურ. 5).

მეორე ასეთი საფეხურიანი გზა აღწერილი აქვს რუ
ცოლელი დროის კავკასიის სამხედრო მოლაწეს — პეტ
ხე ვ. ი. ლისოვსკის. ეს გზა მდებარეობდა „თებელ-
ოილის“ მეზობლად, მის სამხრეთით. „იჩჩანის ბილიკი,—
ვ. ი. ლისოვსკი—მიემართება სოფელ ბორჩხიდან ჭოროხ
ჩანის პირამდე. ნაპირით, სასაზღვრე ქედამდე, სიგ
ზეთ, ორ ფიცარეულზე—ცხორისტისა (2377 ფ.) და
ნისტის ფიცარეულებზე ჰყვეთენ სასაზღვრო ქედს, და
ფეხ ეშვება ხოპის ხეობაში (ამჟამად თურქეთში). ეს
ხერხებად ნაგები ბილიკი თითქმის მთელ სიგრძეზე
წყლულია ქვის ფილებით და რიყის ქვით. ბილიკის სიგრ
ძეს ბორჩხიდან ფიცარეულამდე 20 ვერსამდეა“[3].

საყურადღებო ცნობას საქართველოში სიგზაო მშენებ
ბაზე გვაწვდის ალბერტ გასელი სოფლების მეორე ნაგ
ამოწმენილი ქართული ისტორიული და არქეოლოგი
ტრი ბაგრატე, ოკი წერს: „აღმართ-დაღმართი მეტად ხ
ფი იყ. სადაც მეტის-მეტად საშიში იყო, გზა საფეხურ
სმით მიემართებოდა. ეს საფეხურები გაკეთებული ან

[1] В. П. Врозин. Археологические памятники русского
тана. Газета «Кавказ», от 14 марта 1914 г. № 61.
საფეხურიანი ამ გზის სახელწოდება „თებელ-კოიკოილ“
თებელ-ტეფილ ოსურის ეპიზოდია.

[2] Газета «Кавказ», 20 марта, 1913 г. № 66.

[3] В. Я. Лисовский. Черноский край. Выпуск I. Тиф
1887, стр. 12.

ოენტერი ლრანტეებისაგან, ან მსხვილი ქვის ფილების ყრი-
ებისაგან, რათა ეამინდობისას ცხენმა ფეხის მოკიდება შე-
ოს. ასეთი მოკირწყლული გზებია ყველგან, ჩერეკ-სუსა

ნ. 5. საფეხურიანი გზის ტრასა ჭარაში (ბათუმის მხარეთმცოდნეობის მუზეუმიდან).

770 კილომეტრზე იყო გაჭიმული. სამგზავროდ ვარგოდა მხოლოდ 5 კვირის განმავლობაში.

ლორღით დაფენილი პირველი გზატკეცილი რუსეთში აშენდა 1797 წელს. ამ გზით ერთმანეთს დაუკავშირდნენ პეტერბურგი — ცარსკოე სელო — გატჩინა.

1783 წელს რუსეთ-საქართველოს შორის დადებული ხელშეკრულების („გიორგიევსკის ტრაქტატი") საფუძველზე 1784 წელს შეუდგნენ ქ. მოზდოკის საქართველოსთან დამაკავშირებელი გზის ნაწილობრივ შეკეთებას; მხოლოდ 1803—1805 წლებში დაიწყო საქართველოს სამხედრო გზის საფუძვლიანი მშენებლობა. ზემოხსენებული მოსკოვ-პეტერბურგის გრუნტის მაგისტრალის ნაცვლად გზატკეცილის გაყვანას ხელი მოკიდეს გაცილებით გვიან — 1817 წელს; მის მშენებლობას მოუნდნენ 17 წელზე მეტ ხანს; დაამთავრეს 1834 წელს.

XIX საუკუნის მეორე ნახევარში გზატკეცილების მშენებლობა რუსეთში მკვეთრად შეფერხდა. ეს მოხდა უფულობის გამო, უფრო ზუსტად ეს გამოიწვია იმან, რომ ფულადი სახსრები უმთავრესად ხმარდებოდა სამხედრო-ეკონომიური თვალსაზრისით რუსეთისათვის უფრო მნიშვნელოვან საქმეს — რკინიგზების მშენებლობას; თუმცა უფულობა აქაც იგრძნობოდა: რკინიგზების მშენებლობა მიმდინარეობდა საჭიროზე ბევრად მცირე მასშტაბით. ასეთ ვითარებაში ხელისუფალნი იძულებული იყვნენ ყურადღების ცენტრში დაეყენებინათ და დაეფასებინათ მხოლოდ სტრატეგიული მნიშვნელობის გზატკეცილების მშენებლობა, ისიც რუსეთის დასავლეთ საზღვრებისაკენ და ნაწილობრივ კავკასიაში, სადაც მთელი საუკუნის მანძილზე თითქმის არ შეწყვეტილა საომარი მოქმედება რუსეთ-თურქეთს, რუსეთ-სპარსეთს შორის დაღესტნის მთიელების წინააღმდეგ.

რუსეთში ახალი სახის საგზაო საფენების — გუდრონის საფენების გამოყენება-დამკვიდრებას დასაბამი მიეცა XX საუკუნის დასაწყისში. ამ შავსაფენიანი გზების მშენებლობის პირველი ცდები განხორციელდა საქართველოში — ქ. თბილისში.

1908 წელს ქ. პარიზში შედგა პირველი საერთაშორისო

(ციხეული) და აქვარში. მიმაჩნია, რომ ზოგიერთი [illegible]
ძველ ტყეა.[1] შემდეგ ე. ბაქრაძე აღნიშნავს, რომ [illegible]
ში თეძოსა ხელში დაქვეითდნენ და სრულ გაბედვას [illegible]
ბიუდნენ, ოღონდ აღგილობრივი მოსახლეობა ამ გზაზე [illegible]
ხაც სარგებლობენ.

ეკვანის ცნობილი სამეფო მიმომხილველი [illegible]
ეორეული ეაზეგეც რამდენიმე სტრიქონს ეძღვნის ამ [illegible]
ენილ გზებს. თანაც მათ „ბიბლიურ გზად“ [illegible]
ბოდ. ხიდიდან გზაზე არ არის დიდი ალმართ-დაღმ[illegible]
ნის ე. ეაზეგი. მაგრამ ყველგან თქვა, რომელიც [illegible]
ნების გამო ცოცხალი იხილება. ტალახისგან [illegible]
ეველი მოსახლეობის გზის მოკირწყვლა—ზევიდან [illegible]
ნარის ფილებისა და რიყის ქვის მოფენა. [illegible]
ბილ გზაზე სარეული ვაგზდება დაფარულებელი ქვის [illegible]
ოე გზის ასეფეთი, უოფილ ტალახში აღმოჩენილი [illegible]
ლებან ამ გზაზე ეკვანი მოეფინა, ეკლაც მარილმორწმენ[illegible]
ნ მაბის ხელის გადასარჩენად შეშები შეკერია და ამ [illegible]
ლიანი ყბის ნაწილს „შეზებდა“[2].

ნაბეკრალიდან ჩანს, რომ გარდა ეკლის ნაღალეში [illegible]
ილი საფეხურისა, არსებობდა ხელოვნურად მოწყ[illegible]
ლებები. რაკი შესაძლებელი ეოფილიეო მიძრაობა [illegible]
ოძნარი ერეტის ადგილებში. ასეთ ადგილებში გამოყენ[illegible]
საფეხურებიანი გზები ნაწილობრივ გამოყენებელი ეოფ[illegible]
ნარსაფლნე მიძრაობისათვის, ემთავრესად კი—ქვეითად [illegible]
ბეკეოთეოს. ამ გზების აღწერილობიდან, ზემოთ რომ [illegible]
მოეყანილი, აშკარად ჩანს, რომ მათს მშენებლობას [illegible]
ბიეი მოსახლეობა ეიდგენ ენერგიას და სახსრებს [illegible]
ეს კი თავის მხრივ, იმის მიწმობს, რომ ქართველ ეაეს [illegible]
ნაშრომად ესმოდა საბმოსელოდ ეარგისი გზების ეიდ[illegible]

[1] Дм. Бакрадзе. Археологические путешествия по Гур[illegible] Ахалцих. СПБ. 1878, ეს. 41.

[2] ეოსტა—ეაბანელი მოგეეეანა, მიტანილი, 1843 წელს [illegible] ბოლო ბიჯი და თეძოების სიმაგრე.

[3] Г. Н. Казбек. Три месяца в Турецкой Грузии. Тф[illegible] 1875, ეს. 140.

[illegible]ელობა და მათი შექმნისათვის საჭირო ეოდნაც ჭკონდა.
[illegible] საქართველოში ეოფილა საგზაო მშენებლობის ისეთი ენა-
[illegible]ლი ძველეც. საგზაო-საშენებლო ტექნიკის ისეთი
[illegible]ნაეი ნიმუშებიც, რაო�იც არის საგურამო ნაგებობა.
[illegible] XIX საუკუნის 70-იანი წლების ბოლოს ქართველ ლეგენ-
[illegible]ის ილია ალიხანოვის აღწერილი აქვს ერთ-ერთი მეტად
[illegible]ინტერესო მიწისქვეშა საბმოსელი ნაგებობა—ვეარამის სა-
[illegible]ს გზა. იგი ეოფილა ეტარატ ამასთანავე მახლობელ-
[illegible]ელ ეოსის, ოცხეს ფარგლებში.

[illegible]ელ ნაგებობა გადახურულია თაღით, მიემართება მდ. ოცხეს
[illegible]ეს ნაგებობა გადახურულია თაღით, მიემართება მდ. ოცხეს
[illegible]ბარამდე (ახლ. მდ. ამასიანი). ბევრ ადგილას თაღი ნან-
[illegible]ელია. ჩვენ ნაგებობის შიგნით და მაშინ ცხადად
[illegible]ოვნდა, რომ ეს იყო ფარული გზა გაეანილი ეოფილან
[illegible]ნარამდე.

ნაგებობის შეა ნაწილს სიმაღლე აქვს ერთ საჟენზე (2ჟ)
[illegible]ი, სიგანე 1½ საჟ. (3, 2 ჟ). მშვენიერი თაღი ქვის
[illegible]ეტრები ეშვებიან მდინარემდე. ენდა გვახსოვდეს, რომ
[illegible]ეტრელ გზა გაეანილია სიგრძით 3 ვერსზე მეტი. ეოცაბი
[illegible]ეტრელ გზა გაეანილია სიგრძით 3 ვერსზე მეტი. ეოცაბი
[illegible]ს ფერდობზე და იმდენად ჩტეოცა თაღებით და კიბით,
[illegible]ეორე მე ზემოთ აღვნიშნეთ[1].

[illegible]ეოფილ გვირაბი საგზაო ნაგებობაა და არა გზის ეაეი.
[illegible]ეოფილ საგზაო ნაგებობა ეოფილა ამ შემთხვევაში ჩვენ საქმე გვაქვს მიწის ქვეშ მოთა-
[illegible]ეოფილ ამ შემთხვევაში ჩვენ საქმე გვაქვს მიწის ქვეშ მოთა-
[illegible]ეოფილ საფეხურიან გზასთან, რომელს სიგრძე 3 კილო-
[illegible]ეტრს აჭარბებდა, გზასთან, რომელსაც აშენებდა ოცდა-
[illegible]ეოფილ ეს საფეხ-
[illegible]ეოფილ საფეხურები. ეოველივე ეს საფეხ-
[illegible]ეოფილ საფეხურები. ეოველივე ეს საფეხ-
[illegible]ეოფილ ეეეეოეეეე

საგზაო კონგრესი. მას დაესწრო 2251 დელეგატი 29 სახ
მწიფოდან. კონგრესის მუშაობაში რუსეთიდან 9 დელეგ
მონაწილეობდა. მათ შორის კავკასიიდან იყო ერთი ინჟინერ
პოდპოლკოვნიკი ი. მ. ივანოვი. ამ კონგრესის მონაწილეებ
— მომხსენებლებმა და კამათში გამოსულებმა უურადღება
თავრესად იმაზე გაამახვილეს, რომ მექანიკური ტრანსპორ
ტის განვითარება მოითხოვდა ახალი სახის საგზაო საფენ
შავი, ბლანტი მასალისაგან (გუდრონებისაგან).

კონგრესიდან თბილისში დაბრუნების შემდეგ, 1909 წ
9 მაისს, ინჟინერმა ი. მ. ივანოვმა კავკასიის ტექნიკური სახ
გადოების სხდომაზე წაიკითხა მოხსენება „გზატკეცილებ
მშენებლობის ახალი წესები საავტომობილო ტრანსპორტ
განვითარებასთან დაკავშირებით". მომხსენებელმა წინადად
ბით მიმართა თბილისის ქალაქის მმართველობას — ქალაქ
ერთ-ერთ ქუჩაზე გუდრონის გზატკეცილის მოწყობა ვცად
თო.

ი. მ. ივანოვის წინადადებას დადებითად გამოეხმაურნ
ქალაქის ერთ-ერთ ქუჩაზე გამოყვეს საცდელი უბანი. ეს იყ
ახლანდელ კამოს ქუჩაზე, მარჯანიშვილის თეატრთან. 190
წლის აგვისტოში კამოს ქუჩის 150-მეტრიან მონაკვეთზე და-
წყო რუსეთის იმპერიაში პირველი გუდრონის გზის მოწყობა
იმავე წლის 7 ოქტომბერს კომისიამ დადებითად შეაფასა და
მიიღო ინჟინერ-პოდპოლკოვნიკ ი. მ. ივანოვის მიერ გუდრონის
საფენით მოწყობილი გზატკეცილი. ამ გამოცდილების საფუ-
ძველზე გუდრონის საფენიანი გზების მშენებლობა დაიწყო
რუსეთის სხვა ადგილებშიც — იალტაში, მოსკოვის ოლქში
და ა. შ.

არსებობს ცნობები იმის შესახებ, რომ რუსეთის იმპერია-
ში ცემენტბეტონის პირველი საგზაო საფენის დაგებაც საქარ-
თველოს დედაქალაქ თბილისში, ახლანდელი კიროვის ქუჩაზე
განხორციელდა.

* * *

ამრიგად, საქართველოს, რუსეთისა და
ევროპის
ქვეყნების გზათა მშენებლობის ის
ელი

ველ სამუშაოთა მაღალი დონეც. საუღელტეხილო გზებ[illegible]
ბუნებრივ პირობებში (ზამთარი—ქარბუქი, ნამქერი, ზ[illegible]
მგზავრთა სიცოცხლის შენარჩუნების მოწესრიგების [illegible]
რთული პრობლემ[illegible]ს მარტივი გადაწყვეტა, რაც უმთავრ[illegible]
მონასტრის მორჩილთა (ბერების) ვაჟკაცურ შემართებ[illegible]
რიანობას, ხელმარჯვეობას, მტკიცე ნებისყოფას, ფიზიკურ [illegible]
ძლეობას და, რაც მთავარია, მორალურ სიწმინდეს ემყარ[illegible]
და.

სხვავის მონასტრის ეს შესანიშნავი მაგალითი გვაფიქ[illegible]
ბინებს, რომ საუღელტეხილო გზებთან ახლო მყოფი სხვა მო[illegible]
ნასტრებიც ასრულებდნენ ასეთ მაშველ ფუნქციებს. საქართვ[illegible]
ლოში საუღელტეხილო გზებთან ყოფილა:

ულუმბიის მონასტერი — გიორგის ხევის ხეობაში, ლ[illegible]
მთაზე;

ზარზმის მონასტერი — გოდერძის უღელტეხილთან (ახალ-
ციხე-ბათუმის გზაზე);

ბრუჯის მონასტერი — საჩხერე-ონის (შორაპან-რაჭის) გზა-
ზე;

გელათის მონასტერი — ქუთაის-ოკრიბის გზაზე;

ნიკორწმინდის მონასტერი—ოკრიბა-რაჭას შორის და სხ[illegible]

როგორც ჩანს, თანამედროვე საქართველოს სამხედრო გზა-
ზეც ყოფილა ასეთ მაშველ სამუშაოთა და თავშესაფართა ორ-
განიზაცია.

ფსევდონიმ „მიცვალებულს“ ამოფარებული ანონიმური ავ-
ტორი, რომელსაც 1829 წელს უმოგზაურია საქართველოს სა-
მხედრო გზით, წერს, რომ კაიშაურის აღმართზე ასვლისას ქვე-
შეთში უნახავს „მთის ძირში ნახევრად დანგრეული შენობა,
რომელიც ალბათ მონასტერი იქნებოდა, გადაქცეული მგზავრ-
თა თავშესაფარ სახლად; თბილისიდან წამოსულ მგზავრებს აქ
კაიშაურამდე 4-ვერსიანი ციცაბო აღმართის ავლა უხდებათ“[1].

სწორედ კაიშაურიდან იწყება მეტად ძნელი, განსაკუთრე-
ბით ზამთარში, საუღელტეხილო უბანი — ჯვრის გადასასვლე-
ლი, სოფ. კობამდე. ქვეშეთიდან კაიშაურამდე 4 კილომ[illegible]

[1] Впечатления и воспоминания покойника. Журнал [illegible]
ка для чтения», том 86, СПБ, 1848, გვ. 33.

ველას სჭირდებოდა ერთი დღე. შემდეგ მგზავრს უნდა დაეძ-
ლია ორი უაღრესად რთული აღმართი—გუდისა და ჯვრის მთე-
ბზე. ხოლო აქედან — დიდი დაღმართი, სოფ. კობამდე. ზეავ-
ჩოვნილი უბნის გავლით.

საკარაულოა, რომ ქვეშეთში არსებული მონასტერი და
მისი მოსპობის შემდეგ მგზავრთა თავშესაფარი ეშსახურე-
ბოდა სწორედ ამ სახიფათო გზის დასაწყის უბანს.

მეორე ასეთი ფუნდუკის ნაშთი ყოფილა საგზაო მარშრუტ-
ზე ხეკიდან მთიულეთში, სოფ. ყაზბეგსა და ფასანაურს შორის
მდებარე მონაკვეთზე. ამის შესახებ ნაშრომის „ხევის ტოპო-
ნიმიკა" ავტორი, ვალერიან ოთონიშვილი წერს: „კიბე ანუ
კიბენი ეწოდება სნოს ხეობიდან გუდამაყრის ხეობაში გადასას-
ვლელ შელმართს.

კიბისთავსა და კიბის ჭალაზე მიედინება მთის პატარა მდი-
ნარე კიბის წყალი. კიბის წყლის აყოლებით კარკუჩიდან გზა
ეედის კიბის აღმართს, გადაივლის ქვენამთას, ბურსაჭირით ეშ-
ვება გუდამაყრის ხეობაში და სოფ. ფასანაურთან უკავშირდე-
ბა საქართველოს სამხედრო გზას.

კიბის ჭალის აღმართი დღეს მხოლოდ ფეხით და ცხენით
სავალი ბილიკია. აქვე კობის წყალშია ჩაწოლილი და ქვიშითაა
დაფარული კედელი, რომელიც ყოფილი ფუნდუკის ნანგრევს
წარმოადგენს"[1].

საქართველოს ძველი მონასტერ-სავანეები, როგორც ცნო-
ბილია, საერთოდ იყო არა მარტო კულტურის მშენებლობის
ერთილმოწყობილი კერები, არამედ ისეთი ორგანიზაციებიც,
სადაც ყველა მგზავრს შეეძლო, უმთავრესად უამინდობის
დროს, თავი შეეფარებინა და უსასყიდლოდ დაპურებულიყო.
არსებობს ცნობა, რომ, მაგალითად, დავით გარეჯის მონასტრი-
დან მახლობელ უდაბნოში უწყლო გზაზე გამოდიოდნენ ბერე-
ბი წყლის სავსე ლიტრებით და მგზავრებს აწვდიდნენ წყურ-
ვილის მოსაკლავად[2].

---

[1] ვალერიან ოთონიშვილი. ხევის ტოპონიმიკა. „მეცნიერება", თბილისი, 1971, გვ. 165.

[2] ეს ცნობა მომაწოდა საქართველოს კათოლიკოს-პატრიარქმა, განსვენებულმა ილია II-ის ცინცაძემ.

[illegible] [illegible] და [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]—[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], „[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] —[illegible] ო [illegible]—[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] და [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] და [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] და [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] და [illegible] [illegible] [illegible] ([illegible] [illegible] [illegible]) [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].¹

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] მე-18 ს. შუახანში [illegible] და [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] „[illegible] 18 ს. [illegible] [illegible]", [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] ს. ქალ. [illegible], 1934 წ.

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] VI [illegible] [illegible] [illegible] 1742 წ. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] ([illegible]) [illegible] [illegible].

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible].

[illegible] [illegible], 1743 წ. [illegible], [illegible]

---

¹ [illegible] [illegible], [illegible], [illegible] 1950, 114.

ინტერესები შეუდგნენ სავანის ორგანიზაციას „ოსეთის კომი-
სიის“ საბელწოდებით.

ეს „კომისია“ შეიქმნა მდ. ოერგის მარცხენა ნაპირზე, მდ.
ყოვ-დონის შესართავთან, ძველ ყოფილ ჭალაქ თათარტუპის
ადგილზე. ამ ადგილას თავს იყრიდნენ ჩრდილოეთ კავკასიის
ძირითადი სამიმოსვლო გზები: ყუბანიდან, უადარდოდან, და-
ღესტნიდან, დასავლეთ საქართველოდან (იმერეთიდან) და აღ-
მოსავლეთ საქართველოდან (დარიალის ხეობით).

„ოსეთის კომისია“ შედგებოდა ერთი პატარა ეკლესიისა და
ასორე შენობისაგან სასულიერო პირთა და დამცველ კაზაკთა
ასორე რაზმის საცხოვრებლად. სასულიერო პირთ შედგენ-
ნენ წინამძღოლი და სამი ბერი, ამ უკანასკნელთა შორის იყო
ქრისტეფორე გურამიშვილი, ძმა პოეტ დავით გურამიშვილისა.

ქრისტეს რჯულის მიღებისას ოს მოსახლეს ეძლეოდა 8 არ-
შინი საპერანგე ხამი ტილო, ფულად 50 კაპ. და რამე წვრილ-
მანი საჩუქარი. ამ მიზნით მოსკოვში შეძენილ იქნა 9000 არშ.
ტილო, არშ. 4,5 კაპ. ღირებულების და 52 მან. საჩუქრები.

„კომისიის“ შესანახად რუსეთის მთავრობა იძლეოდა წლიუ-
რად 1300 მან. და 600 ფუთ ხორბალს. რადგან აღნიშნული
თანხა საკმარისი არ იყო სავანის შტატის შესანახად და მონა-
ლეულთა დასასაჩუქრებლად, სავანეს დამატებით მისცეს კა-
სპის ზღვის სანაპიროზე თევზსაჭერი ადგილები და ქ. ყიზლა-
რთან სახნავ-სათესი ნაკვეთი.

თავდაპირველად სავანეს წინამძღოლად იყო ბერი პახუმ
მახათელაშვილი. მისი სიკვდილის შემდეგ, 1764 წლიდან,—მე-
ტად ენერგიული ბერი გრიგოლ რომანიშვილი.

როგორც ჩანდა, ოსები ქრისტიანობას ღებულობდნენ არა
შინაგანი სულიერი მიდრეკილებით, არამედ მატერიალური სა-
რგებლობისათვის. გამოილეოდა თუ არა საპერანგე ტილოების
მარაგი, მაშინვე შეწყდებოდა ოსთა ქრისტიანობაზე გადასვლა.
სავანეს ქართველი მოღვაწეები ადრევე მიხვდნენ, რომ მთლი-
ანად უშედეგო და უნაყოფო იყო მათი მოღვაწეობა. ამიტომ
მათ ამ საქმიანობაზე გული აუცრუვდათ და გადასწყვიტეს
თავიანთი ძალღონე სხვა მიმართულებით წარემართათ. მათ
უფრო ნაყოფიერ და მიმზიდველ საქმეს მოჰკიდეს ხე-

ლი—მთიელთა შორის განმანათლებელ საქმიანობას და
ლო კავკასიაში აღმოჩენილ ქართველ ტყვეთა გამოსყიდ
სამშობლოში გადაგზავნას.

ამ მიზნის განსახორციელებლად მათ ქ. მოზდოკში
ოს ბავშვთა სკოლა და შექმნეს ტყვეთა დასახმარებლად
რანგე ტილოს მარაგი.

ყველა ამ საქმიანობისათვის საჭირო იყო დიდი
უწინარეს ყოვლისა კი—ფული. ტყვეთა დასახსნელად
დნენ ფულად 60 მან. თავიანთი შეზღუდული
მხოლოდ ტყვეთა გადასაყვანად საქართველოში, კაცზე
დნენ 8 პერანგს, ე. ი. 64—79 არშინ ტილოს.

ქართველ მისიონერთა სავანე, მდებარე ჩრდილოეთ
სიის მთავარი საგზაო მაგისტრალების გზაჯვარედინზე,
ძლობას უწევდა ყველა მგზავრს და გზაზე მიმავალს. 1767
სავანეს წინამძღვარი გრიგოლ რომანიშვილი წერდა
ეკატერინე II — „ვინც კი რუსეთში მიდის, ჩვენ სავანეს
ასცდება, ყველა პოულობს კერას, ყველა აქ ისვენებს.
მწიფო სარგებლობის აზრი მაიძულებს გაეუწიო მათ
ძლობა — ვასვა-ვაჭამო, მივცე გამყოლი, რათა
მშვიდობით ჩავიდნენ“ (გ. კოკოევის დასახელებული
გვერდი 85).

ამ სიტყვებიდან ჩანს, რა კეთილშობილი და
ლური ღირსებით დაჯილდოებული ყოფილა ეს
თველი მოღვაწე ჩრდილოეთ კავკასიის
ბლო ადგილას. მათი მოღვაწეობის მთავარ
უანგარო დახმარების აღმოჩენა როგორც
თანამემამულეებისათვის, ისე მოძმე
განათლების გავრცელებაში.

სავანეს არსებობის ერთ-ერთ წყაროს
თვის ბოძებული კასპიის ზღვის სათევზაჭერო
მიწის ნაკვეთებზე გაშლილი მეურნეობების
დამზადება და მათი რეალიზაცია ბაზრებში.
ირჩენდნენ. მაგრამ საჭირო იყო კიდევ
სრები ტყვეთა გამოსასყიდად და სამშობლოში

როგორც ჩანს, ამ მიზნით სავანეს ხელმძღვანელ

[illegible] და ურთიერთობა ჰქონდათ საქართველოს სამეფო-[illegible] და სამთავროების მმართველებთან, რომლებიც [illegible] საქართველოს მიმართ პოლიტიკური და ეკონომიკური [illegible] უწევდნენ მატერიალურ დახმარებას, უმთავრესად [illegible] სახსრებით.

[illegible] [illegible] საქართველოდან [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] (თუშეთი). მაგრამ ნაწილი ამ [illegible] [illegible].

1767 წ. გიორგი რომანიშვილი [illegible] [illegible] [illegible] საქართველოში. [illegible] მან [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] მთელი და ფულით [illegible]. 1768 წ. რომანიშვილი [illegible] [illegible] მეფე სოლომონმა [illegible] [illegible] და [illegible] მთელი, მისი ფული და [illegible]. შემდეგ გიორგი [illegible] [illegible] [illegible] მან [illegible] ფულადი დახმარება აღმოუჩინა. ამიტომ მან შეაგროვა 100 [illegible] (თუშებით). მაგრამ მისი [illegible]. 1768 წ. 8 თებერვალს, როდესაც თურქეთის მოსაზღვრე [illegible] [illegible] [illegible] იყო, [illegible] თურქეთის [illegible] [illegible]. გიორგი რომანიშვილი [illegible] [illegible], ხოლო [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]. მის მიერ [illegible] შეგროვილი ფული კი გაუტაცნიათ¹.

[illegible] 1768 წ. დაიწყო რუსეთ-თურქეთის ომი. თურქეთის [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] მოქმედებისათვის. [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]. 1768 წ. სექტემბრის [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] 100 [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible], [illegible] 5 [illegible] [illegible], [illegible] [illegible] და [illegible] [illegible] მთელი [illegible]. [illegible] [illegible] [illegible] მთელი და [illegible].

---

[1] მკვლევარი გურამ მეტრეველი [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] 400 000 [illegible] და [illegible] 30 წლის [illegible] მეტრეველი, [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] საქართველოში. [illegible] [illegible] 1973 [illegible]

ბუნებრივია, რომ თურქეთი ფრიად დაინტერესებული „ოსეთის კომისიის“ ლიკვიდაციით და ამ ასპექტში ეს ... ფასდეს როგორც გრიგოლ რომანიშვილის მოკვლა, ისე ... ვებელი პროვოკაციები ქართველთა სავანეს წინააღმდეგ ... ბოლო მოელო ქართველ მისიონერთა 23 წლის ამგვარ ... შობილურ მოღვაწეობას ამ მეტად მღელვარე, შფოთიან ... გილზე.

1771 წ. 8 აპრილს „ოსეთის კომისია“ გადატანილ იქნა ... ზდოკში ქართველ სასულიერო პირთა რუსებით შეკ... აქ უკვე მოღვაწეობდა 25 კაცი, მთავრობისაგან მეტი ფულ... ეძლეოდათ—3165 მან. მაგრამ, მიუხედავად მეტი შტატისა ... ხარჯებისა, ოსთა მონათვლისა და ქრისტიანობაში მოყვ... საკითხი ვერ მოწესრიგდა.

როგორც ვხედავთ, „ოსეთის კომისიის“ მცირერიცხოვ... ქართველი მოღვაწეები წარმოადგენდნენ დიდსულოვან, დიდ... ნებისყოფის ადამიანებს, რომელნიც არ ზოგავდნენ მთელ ... იანთ ენერგიას, ჭონებას და სიცოცხლესაც კი დიდი ეროვნულ... პატრიოტული საქმისათვის. ისინი ჩუმად, მოკრძალებით ... რულებდნენ თავიანთ კეთილშობილურ მოვალეობას საშო... ბლოს წინაშე.

ამასთან ერთად, ქართული ტრადიციული სტუმართმო... ყვარეობა, რომელიც არსებობდა საქართველოს გზებზე „სა... მადლოების“ სახით, მათ გადაიტანეს მეზობელ ჩრდილოკავკ... სიის ერებშიაც.

უნდა აღინიშნოს, რომ მსგავსი ორგანიზაცია შექმნა მეფე ... ერეკლე II საქართველოს სამხედრო გზის უღელტეხილის უმაღლეს ადგილზე, მის ჩრდილოეთ ფერდობზე, ჯვრიდან 2,5 კმ დაშორებით, იქ, სადაც ერთმანეთს ერთვიან თეთრი წყალი და მდ. ბიდარა. 1787 წელს მეფემ თრუსოს ხეობიდან გადმოასახლა ოსი ბათია ბიდარაშვილი თავისი ოჯახით და დაასახლა პატარა ქოხში 2230 მეტრზე ზღვის დონიდან. ამ ოჯახს ევალებოდა დახმარების აღმოჩენა ყველა მგზავრ... თვის, რომელიც განიცდიდა გაჭირვებას უღელტეხ... ქარბუქისა და უამინდობის დროს.

ბიდარაშვილის ქოხზე მიმაგრებული იყო ზარი, ...

მიაღწევთ. ამ შემთხვევისათვის მთავარი მიმართულების ბა-
ლიის იქით-აქეთ მხარეზე ყოველ ორ-სამ მხრის (3—5 მეტ-
რი) მანძილზე მიწაში ჩარჭობილია მოდიდო ქვები და მათი
შეშეკრბით ადამიანი ადვილად პოულობს გზას. მაგრამ ამ
ქვებს მხოლოდ მანამდე შეუძლია მგზავრს სამსახური გაუწი-
ოს, სანამ თოვლს არ დასდებს. ადრეული ზამთრის დროს, რა-
კი თოვლით დაიფარება იქაურობა, ხშირად მოხდება, რომ
მთელი საკონელი ელუპება პატრონს გზის დაკარგვის გამო.
ამ შემთხვევისათვის აქა-იქ ველზე დიდი ლოდებია კაცის
მგავსად აყუდებული, რომელსაც „ქვა-კაცას" (ფრანგულ
menhir) ეძახიან და რომელსაც მთაზე თოვლის დროს
იგივე დანიშნულება აქვს, რაც მეზღვაურთათვის ზღვაზე
კანდელს (შუქურას)"[1].

საქართველოს მთის უღელტეხილები თავინთი უდაბური,
უკაცრიელი სივრცეებით, მკაცრი კლიმატით რომ ხასიათდე-
ბიან, როგორც უკვე ვთქვით, დიდ დაბრკოლებებს უქმნიან
მგზავრებს: ხანგრძლივი ზამთარი, დიდი თოვლკვენა, განუ-
წყვეტელი, ძლიერი, გრიგალისებური ქარები წარმოშობენ
თოვლის დიდ ნამქერებს. ეს ნამქერები საესებით ფარავენ,
ზოგჯერ კი პირწმინდად სპობენ გზების მთელ კვალს. გარდა
ამისა, უღელტეხილებზე გადმომდგარ მთათა მწვერვა-
ლებზე იქმნება თოვლის უზარმაზარი ზვავები, რომლებიც
გამაურუებელი ხმაურით ეშვებიან გზებზე და, თუ მოიხელთეს,
უმოწყალოდ მარხავენ საკოდავ მგზავრებს.

ეს ადგილები არც ზაფხულობით არიან სტუმართმოყვარე.
მგზავრებისათვის არც ზაფხულობით არის იოლი დასაძლევი
და გადასასვლელი ეს უღელტეხილები. ზაფხულში მათი მუ-
დმივი თანამგზავრი სქელი, შეუწყვეტელი, უკუნეთი ნისლი
თითქმის მთლიანად სპობს ყოველგვარ ხილვადობას რამდე-
ნიმე ნაბიჯზეც კი. სველ თოვლს ხშირად ენაცვლება ხანგრ-
ძლივი წვრილი წვიმა და ძლიერი ნიაღვრები, რომლებიც ელვი-
სებური სისწრაფით მოჰქრის მთელ არემარეზე და მძლავრ

[1] ი. სახოკია. მოგზაურობანი... გვ. 210—211.

ასეთ გაჭირვებულ მგზავრს ანიშნებდა ქოხის ადგილმდებარეობას, სადაც დაზარალებული იპოვიდა თავშესაფარს. ქოხი გამოყოფილი იყო ცალკე ოთახი მგზავრთათვის. მეფე ერეკლეს ბრძანებით ბიდარაშვილის ოჯახს ეძლეოდა წლიურად ხელფასი, 25 მან. და სამყოფი სურსათი ხორბლისა და ბრინჯის სახით. ბიდარაშვილს ნება ჰქონდა მგზავრისაგან აეღო ფასი აბაზამდე.

შემდეგში რუსეთის მმართველობამ დაადასტურა: ჯამაგირი 25 მან. და სურსათი: ხორბალი 50 კოდი და ქერი 50 კოდი წელიწადში[1], აგრეთვე ნებადართული იყო გასამრჯელოს მიღება მგზავრებისაგან[2].

ბიდარაშვილის ოჯახი (სურ. 9) ასრულებდა ამ მძიმე მოვალეობას საქართველოს სამხედრო გზის მეტად რთულ უბანზე, თითქმის 1,5 საუკუნის განმავლობაში 1787-1941 წწ. და ამ ამულო ომის დროს მთელი ოჯახი გადმოსახლდა დაბლობში.

ამრიგად, ყოველივე ზემონათქვამიდან აშკარაა, რომ საქართველოში ძველთაგანვე მგზავრთა და სავაჭრო ქარავნების ეუფერხებელი მოძრაობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფა მოსახლეობისა და მმართველი წრეების საგანგებო ზრუნვის საგანს წარმოადგენდა.

გარდა ფუნდუკ-ქარვასლებისა და სხვა სადგომ-დასასვენებელი ნაგებობებისა, საქართველოს გზების გარკვეულ ადგილებში არსებობდა საბაჟოები—სპეციალური ნაგებობანი საგზაო-სახიდე გადასახადების ასაკრეფად. ეს ნაგებობანი წარმოადგენდნენ კოშკებს, რომლებშიც საბაჟოს მოხელეებთან ერთად განლაგებული ყოფილან სამხედრო რაზმები. არსებული ცნობებით ირკვევა, რომ ასეთი საბაჟოები ყოფილა მცხეთაში, ბოლნისში, იგოეთში და სხვ.

სოფ. იგოეთის შესასვლელთან (თბილისის მხრიდან), მცირე გორაზე, რომლის მხარმარცხნივ ახლა იგოეთჰესია, ძველად

---

[1] ქართული საზომი კოდი უდრიდა, დაახლოებით, 34 კგ.(XVIII ს. მეორე ნახევარი). გ. ჯაფარიძე. ნარკვევი ქართული მეტროლოგიის ისტორიიდან, თბილისი, 1973, გვ. 99.

[2] Акты собранные Кавказск. Археогр. Комиссией. Том I. Тифлис, 1866, стр. 326.

[illegible] ადგილობრივი მოსახლეობა მოგვიანებულს ადგილობ-
[illegible] ბულ შენობაზე, რომელსაც მოსა-
[illegible] ბერე მაღალ „საყოს“ ეძახის. ამავე ნაგებობას ზეშირად
[illegible] „საყოს“ ეძახის. ეს გარემოება ბიძგებს აზრს
[illegible] საყდარსაც ეწოდებენ. ეს გარემოება ბიძგებს აზრს
[illegible] ბულ, რომ საყდარსა და საბაოს შორის ისტორიუ-
[illegible] ლად ერთი კავშირი უნდა არსებობდეს. ასეთი კავშირი შეინ-
[illegible] ნიშნავდ ერთ-ერთ: ან საყდარი (საეკლესიო, მონას-
[illegible] ტერული) ეკუთვნოდა საბაოს ფუნქციასაც ასრულებდა,
[illegible] ან ზემოთ განხილული მონასტერი-„ფუნდუკებისა“, ან
[illegible] ბაოს საყდრის კუთვნილებას შეადგენდა. ეს უკანასკნელი
[illegible] ბა ეფრო სარწმუნოდ გამოიყურება, თუ გავითვა-
[illegible] ლისწინებთ, რომ ამ „საყდარ-საბაოდან“ მხარმარჯვნივ ორი
[illegible] ლომეტრის დაშორებით სამთავისის ეკლესია.

[illegible] ალიეის დომენტის ერთ-ერთ საბეთში, რომელიც 1708
[illegible] ლს შეადგენია, ჩამოთვლილია საეკლესიო საბაოები. მათ
[illegible] ორის დასახელებულია: ცხინვალის, ალის, სურამის, ახალდა-
[illegible] ის და სხვა საბაოებიო[2].

[illegible] საეჭვოდ ეგონებოდა, რომ მთელ რიგ შემთხვევებში საბაოებს
[illegible] ა ჭრნიათ მეტმეტი ადგილსამყოფელი. მათ ადრიდან
[illegible] ფუძნდნენ იმ პუნქტებში, რომლებიც გზებს კეტავდნენ და
[illegible] ბასადმე, მეტი შემოსავლის მოლებას უზრუნველყოფდნენ.

II. ᲒᲖᲘᲡᲞᲘᲠᲘ ᲬᲧᲐᲚᲡᲐᲓᲔᲜᲔᲑᲘ ᲓᲐ ᲬᲧᲐᲠᲝᲔᲑᲘ

[illegible] საქართველოს ძველი გზებისათვის დამახასიათებელი
[illegible] ეო სხვადასხვა სახის გზისპირა წყალსადენებისა და წყალმო-
[illegible] ამარაგებელი წყაროების სიუხვე. მაშინ წყაროები მგზავრე-
[illegible] ისათვის ისეთივე საჭირო საგზაო ნაგებობებს წარმოადგენ-
[illegible] ნენ, როგორსაც ხიდები, ჭარავლები და სხვ. წყაროების
[illegible] შენებლობა არ იყო დაკავშირებული ტექნიკურ სიძნელებ-
[illegible] თან და დიდ მატერიალურ ხარჯებთან. დიდი ტყის მასივები,
[illegible] თის მწვერვალებთან მდებარე მუდმივი თოვლი და მყინვარე-
[illegible] ბი ხელს უწყობდნენ გრუნტის წყლების დიდძალი მარაგის

1 საქართველოს სიძველენი, ტომი III, დანტების ეკ. 13.
2 ისტორიული საბუთები საქართველოს ეკლესიებზე. თბილისი, 1940,
[illegible] 166.

ამას მოწმობს ამ ადგილ[illegible]
ვად ეცნობენ.
ოვების სახელზე მათ მიერ აგებული ბომონები"[1].
ეფრო გვიან, XX საუკუნის I მეოთხედის ბოლოს, ძლიერ
ინტერესო სურათს გვიხატავს ზ. შანშიევი სვანეთის საგზაო
ბებში. მან სვანეთში იმოგზაურა 1926 წელს ცნობილ
ოველ ალპინისტ გ. ნიკოლაძესთან და რამდენიმე ამერიკელ
ალპინისტთან ერთად. იგი წერს: „შევხედე და გავშეშდი ჩახ-
ული გახსნილი ჰორიზონტით. თავისი სილამაზით არაფერი
ვავსი არ მინახავს არც ერთ მთის ექსკურსიაზე.
ბოლოტტურად ნათელ ამინდში თვალწინ გადაგვეშალა
ოვლიანი მწვერვალების საოცარი სურათი: კავკასიონის
ბრელო თოვლის ჯაჭვი და მათ ზევით შხერის, ბეჟუხის,
ტალოს და თეთნულდის მწვერვალები, რომლებსაც ამკო-
ნ გრანდიოზული მყინვარები (გლეტჩერები). მთები შესანი-
ვი და დიდებული იყვნენ თავიანთი სილამაზის სალონ-
—მზის სხივებზე ელვარებდა მათი -ქათქათა თოვლის
ბისი.
ამერიკელების აღტაცება უსაზღვრო იყო. მათს ხმამაღალ
ძახილებს პერიოდულად ცვლიდა ნეტარი გარინდება.
ტაცებისაგან სუნთქვა ეკვროდათ და უძლურნი იყვნენ ჭარ-
შთაბეჭდილებანი გულში ჩაეტიათ, ერთმანეთს ეხვეოდნენ,
ლში იკრავდნენ, მაგრამ კრინტსაც ვერ ძრავდნენ, რადგან
ერ პოულობდნენ სიტყვებს აღტაცების გამოსახატავად. მათ
ბილით უყურებდნენ აქ, ჯვართან შემთხვევით მყოფი მწყემ-
ბი—სვანები, რომლებისთვისაც უცხო იყო გრძნობათა ასე-
ი ექსპანსიური გამოვლინება"[2].
საქართველოს მთების გარემო თავისი წარმტაცი ბუნების
ურათებით თუ ასეთ დაუოკებელ და მომაჯადოებელ სული-
ერ ემოციებს თანამედროვე კულტურულ ადამიანებში იწ-
ევდა, მაშინ რა გასაკვირველია, რომ შორეულ წარსულში
ი ბევრად უფრო ძლიერ შთაბეჭდილებას ახდენდა მთის
ველუბრყვილო შვილთა შედარებით განუვითარებელ ინტე-

[1] В. Пфаф. Путешествие по ущельям Северной Осетии. Сборник сведений о Кавказе. Том I. Тифлис, 1871, зз. 157.
[2] З. Шаншиев. По сванетии. Изд. «Заккнига», Тифлис, 1931, зз. 4.

ქაქუხილის აყრუებენ იქაურობას. ბუნების სტიქიის ეს
ბოერობა ღრმა გამოხმაურებას, მისტიკურ შიშს იწვევს
ადამიანის სულში.

იშვიათად ეძლევა მზეს მცხუნვარე სხივთა თავისუფლად
ფენის შესაძლებლობა. ზღაპრულია წვიმა-ჯანღის ტყვე-
ობისგან განთავისუფლებული მთის ბუნება. ცა კამკამა-გამ-
ორკვალე ხდება, ჰაერი—სუფთა, გამახალისებელი. მცხუნვარე
ით ძვალგამთბარი მგზავრის თვალწინ იშლება მთის ლანდ-
ტის მრისხანე მშვენიერება. ბუნების ამ მეტამორფოზით
ბილულ და განცვიფრებულ მგზავრს მალე ავიწყდება
ელტეხილის გზაზე ეს-ეს არის განცდილი სიძნელე, გა-
ვება, საშინელება.

სიძნელენი კი, რომლებიც უღელტეხილის გზაზე მიმავალ
ბავრს ხვდება, საკმაოზე მეტია. მათ შორის უმთავრესია:

1. ხანგრძლივ სავალი ციცაბო, ფლატეებიანი აღმართები.
ები მშრალ ამინდში მოფენილია წვრილი ქვით და ღორ-
ით, ზამთრობით კი — ყინულოვანი ქერქითა და თოვლიახი
ვარით, რის გამო ძნელად ფეხმოსაკიდებელია როგორც
ამიანის, ისე საქონლისათვის;

2. გზა-ბილიკები ძლიერ ვიწროა და ხახადაღებული უფს-
ულების ნაპირს მიუყვება: უმნიშვნელო უგულისყურობა,
ხის გაუმართავი დადგმა, და შეიძლება ადამიანი სიცოც-
ლეს გამოესალმოს;

3. სიმაღლის მატების კვალდაკვალ სულ უფრო იშვიათ-
ება ჰაერი, მცირდება ჟანგბადის ხვედრითი წილი მის
მადგენლობაში; ამის გამო ძნელდება სუნთქვა, ადამიანსაც
ა პირუტყვსაც ეწყებათ ქოშინი, უდუნდებათ სახსრები,
ბირთ ნაბიჯის გადადგმა;

4. სიმაღლის მატებასთან ერთად ეცემა ჰაერის ტემპერა-
ურაც, ხდება მკვეთრი გადასვლა სიცხიდან სიცივესა და
ინვაზე;

5. უღელტეხილზე ჰაერის გაიშვიათების შედეგად მოქმე-
ების მეტი თავისუფლება ეძლევათ მზის ულტრა სხივებს და
სინი წყლულის გაჩენამდე წვავენ სახეს, კისერს, ხელებს,

ზამთრობით კი, აირეკლებიან რა თოვლიდან, აწვეენ თ
დაუადებას და სიბერმავეს;

6. ზამთარში ქარბუქი და თოვლის ნამქერები წ
ემუქრებიან ყოველივე ცოცხალს, ვინც ასეთ ამინდში
ტეხილზე მოხვდება;

7. ასეთივე მძვინვარებით ესხმიან თავს
მოხვედრილ ყოველივე სულიერს თოვლისა და ქვა-
ზვავები;

8. ეპიზოდური, მოულოდნელი, შემთხვევითი
მოვლენები, რომლებიც მაღალმთიანეთში ანაზდად
თავს ადამიანს: ქექა-ქუხილი, ქარაშოტი, თქეში,
ნიაღვრები და სხვა. ამიტომ, გარდა ფიზიკური ძალისა
ტანობისა, მგზავრს უნდა ჰქონდეს დიდი მხნეობა,
ლება და სიმარჯვე, რათა ღროულად აიცილოს
სასიკეთილო საფრთხე, რომელსაც მას ეს სტიქიური
განუმზადებენ. მაგრამ ეს „თავიდან აცილება“ მხ
პასიური მოქმედებაა. ადამიანს როდი ჰქონდა ისეთი
და გამოცდილება, რომ ბუნების მრისხანე სტიქიურ
უშუალო ზემოქმედება მოეხდინა, იგი ვერავითარ
ვერ ახდენდა მათი ბობოქრობის ხასიათსა და
არეალზე; „თავიდან აცილება“ მხოლოდ იმას ნიშნავდა,
მათ პირისპირ არ შეჩროდა, შეფარებოდა მყუდრო,
ძალთა მოქმედებისაგან ბუნებრივადვე დაცულ ადგილს.

სტიქიურ ძალებზე ხელოვნურად ზემოქმედების შეუძ
ლობის, მათთან შერკინებაში თავისი უძლურების შეგნ
ადამიანს მათ მიმართ რიდის, მოკრძალებისა და შიშის გრ
ბას უნერგავდა. მას ყველგან ზებუნებრივ ძალთა შეგ
მოქმედება ელანდებოდა. და რა გასაკვირველია, რომ მთი
ულის პრიმიტიული მსოფლმხედველობა გაჟღენთილი იყო
სტიკური შიშით მთებისადმი, „მისი ბნელი, უკაცური ხეობ
ბით, მდინარეების გამაყრუებელი შმაგი ღრიალით, ქარის
კვნესით, ზვავთა გრუხუნით, რაც მას ავი სულების, ჭინკების,
დევების გაშმაგებულ გოდებად ესახება და ჰგონია ასე იმ
ტომ იქცევიან, რომ ადამიანი თავიანთ საყვარელ სამყაროში

[illegible] ხალხური [illegible] მთელი [illegible] ცხოვ-
[illegible] პ. უსლარი[1].

[illegible] უფლისწულის (უფლისწულის) [illegible]

[illegible] ქართველი ეთნოგრაფი, პროფესორი ვ. ვ. ბარდა-
ველიძე [illegible] ხევსურეთში წმინდა [illegible] ღვთაებები [illegible] და [illegible] ღვთაებების წინაშე [illegible] ღვთიშვილების [illegible] ხევსურეთის [illegible][2].

[illegible] სიმღერებზე [illegible] და [illegible] და თუ [illegible]

---

[1] П. Услар. Древнейшие сказания о Кавказе. Сборник сведений о горцах Кавказа. Книга X. Тифлис, 1881, გვ. 231.

[2] В. В. Бардавелидзе. Опыт социологического изучения евсурских верований. Тифлис, 1932, გვ. 37.

იშლება მშვენიერი, თვალწარმტაცი სურათი—მიძინებულ მთა-
სხანე ძალთა საბუდარი პირქუში ბუნებისა. იგი შთამბეჭდავი
მკაცრი კონტურებით და მკვეთრი ლანდშაფტური გადასვლე-
ბით, ტერასებად განლაგებული მთა-ბარის ნაირფერადი პანო-
რამით.

საქართველოს მთებისა და უღელტეხილების სიმშვენიერის
მომაჯადოებელი ძალა უგრძვნია მრავალ მეცნიერსა და ტუ-
რისტს, განსაკუთრებით კი პოეტური სულისა და განცდების
ადამიანებს. მთა-მწვერვალებითა და უღელტეხილების გა-
ლენით გამოწვეული ემოციური განცდები ისეთი ძალისაა,
რომ გარეთ გადმოფრქვევას ლამობენ და აღწევენ კიდეც
მეცნიერული აღწერის ფორმითა თუ პოეტურ-ბელეტრისტ-
ული შედევრების სახით ჩამოყალიბებას. პუშკინის „კავკა-
სია“, ლერმონტოვის „მწირი“, „ჩვენი დროის გმირი“, ი. ჭავ-
ჭავაძის—„მგზავრის წერილები“ და სხვა აღნიშნულის უთუო
დადასტურებაა. შეუძლებელია სიამოვნების განმცდელი
მღელვარების გარეშე წაიკითხო საქართველოს ბუნების ამ
მშვენიერებათა აღწერებიც, რომლებიც მეცნიერთა და ტურ-
ისტთა მადლიანი ხელითაა შექმნილი. ჩვენ თავს ნებას მივ-
ცემთ და სანიმუშოდ აქ რამდენიმე ასეთ აღწერას მოვიყვანთ.

კავკასიის მკვლევარი ცნობილი მეცნიერი დოქტორი ვ.
პფაფი გასული საუკუნის 70-იანი წლების დასაწყისში წერდა:
„ვდგევართ რა 10. 335 ფუტის (3. 150 მეტრი) სიმაღლეზე
ზღვის დონიდან ყოველ მხრიდან გაშლილ ადგილზე, მე და
ჩემი გამყოლი ოსი ჩამოვჯექით ქვაზე. ვტკბებოდით... ღრმა
სიჩუმით... ბურანში გაგვხვია არაჩვეულებრივმა, დიადმა პანო-
რამამ, რომელიც ჩვენს თვალწინ იყო გადაშლილი. ჩემში აღ-
ძრულ გრძნობათა აღწერას არ შევუდგები. ყოველად ღრმა და
ამაღელვებელი სულიერი ღელვის გადმოცემა სიტყვებით შეუ-
ძლებელია. შეიძლება შეადარო მხოლოდ სულიერ განწყობი-
ლებას, გულწრფელი და ალალი ლოცვის იშვიათ მომენტებს.
მთიელები თუმცა წარმართები არიან, მაგრამ ამ გრძნობ

ლეკტზე, რომ ისინი, ამიტომ, თავიანთ ემოციებს, რომლებშიც
მშვენიერებით აღტაცებას მრისხანე ძალების წინაშე შიშის
გრძნობა ერწყმოდა, ღვთაებისადმი აღვლენილ ლოცვებში
გამოხატავდნენ.

ყოველივე ნათქვამის შემდეგ გასაგებია, თუ რამ განაპირ-
ობა რელიგიურ-საკულტო ნაგებობათა აღმართვა საქართ-
ველოს საუღელტეხილო მთებზე: შიში ქმნიდა მთა-მწყერვალ-
თა ღვთაებებს, ხოლო ლოცვა, რომლითაც მათ მიმართავდ-
ნენ, და ამასთან დაკავშირებული წეს-ჩვეულების (რიტუალის)
შესრულების საჭიროება მოითხოვდა აღნიშნულ ღვთაებათა
სახელობის (და სამყოფელი) საკულტო ნაგებობის მოწყობას
მთების უღელტეხილებზე. ამის შედეგად საუსებით ბუნებ-
რივია სხვადასხვა საკულტო ნაგებობების სიმრავლე საქართ-
ველოსა და კავკასიის უღელტეხილზე.

ცხადია, გარდა უმაღლესი ღვთაებრივი ძალისა, რომელსაც
ადამიანი თავისი მგზავრობის მძიმე წუთებში მიმართავდა, მას
ესაჭიროებოდა რეალური, საგრძნობი, ხელშესახები დახმარე-
ბა. ქართველმა კაცმა ეს მშვენივრად იცოდა. „ღმერთო, მიშ-
ველე! — ხელი გაანძრიე და გიშველიო“ — უთქვამს ქართველ
ხალხს წყალწალებული კაცის მისამართით. ამიტომ იგი არ სჯ-
რდებოდა ღვთაებისადმი ლოცვა-ვედრებას და ბონებას პრაქ-
ტიკული საკითხების გადასაწყვეტად ამუშავებდა. ასე იქცე-
ოდნენ საქართველოს მთათა შვილნიც. მთიელის ბონება და
მზერა დაჟინებით ეძებდა უდაბურ, პირჩუშ, სალკლდოვან
უღელტეხილზე რაიმე ამოშვერილ საგნებს — ხეს, აყუდებულ
ქვათა გროვას, რომლებსაც მგზავრებისათვის ფასდაუდებელი
დახმარებისა და საშსახურის აღმოჩენა შეეძლოთ, როგორც
საგზაო საჩვენებელ ნიშნებს, როგორც მარადიული ჯანლის
სამყაროში აღმართულ ორიენტირს.

ზემოთ ჩვენ აღვწერეთ მთელი რიგი საგზაო-საჩვენებელი
ნიშნები, განლაგებულნი საქართველოსა და მისი მეზობელი
ქვეყნების ძველ გზებზე. ჩახს. მათ დაკისრებული ჰქონიათ ორი
ფუნქცია: ერთი მხრივ ისინი ასრულებდნენ საგზაო-საჩვენე-
ბელი ნიშნების როლს — უამინდობაში, განსაკუთრებით ზაფ-
თრობით მგზავრს უჩვენებდნენ გზის მიმართულებას, მეორე

ამას მოწმობს ამ ადგილ[illegible]
ვად ეცნობენ.
ოვების სახელზე მათ მიერ აგებული ბომონები"[1].
ეფრო გვიან, XX საუკუნის I მეოთხედის ბოლოს, ძლიერ
ინტერესო სურათს გვიხატავს ზ. შანშიევი სვანეთის საგზაო
ბებში. მან სვანეთში იმოგზაურა 1926 წელს ცნობილ
ოველ ალპინისტ გ. ნიკოლაძესთან და რამდენიმე ამერიკელ
ალპინისტთან ერთად. იგი წერს: „შევხედე და გავშეშდი ჩახ-
ული გახსნილი ჰორიზონტით. თავისი სილამაზით არაფერი
ვავსი არ მინახავს არც ერთ მთის ექსკურსიაზე.
ბოლოტტურად ნათელ ამინდში თვალწინ გადაგვეშალა
ოვლიანი მწვერვალების საოცარი სურათი: კავკასიონის
ბრელო თოვლის ჯაჭვი და მათ ზევით შხერის, ბეჟუხის,
ტალოს და თეთნულდის მწვერვალები, რომლებსაც ამკო-
ნ გრანდიოზული მყინვარები (გლეტჩერები). მთები შესანი-
ვი და დიდებული იყვნენ თავიანთი სილამაზის სალონ-
—მზის სხივებზე ელვარებდა მათი -ქათქათა თოვლის
ბისი.
ამერიკელების აღტაცება უსაზღვრო იყო. მათს ხმამაღალ
ძახილებს პერიოდულად ცვლიდა ნეტარი გარინდება.
ტაცებისაგან სუნთქვა ეკვროდათ და უძლურნი იყვნენ ჭარ-
შთაბეჭდილებანი გულში ჩაეტიათ, ერთმანეთს ეხვეოდნენ,
ლში იკრავდნენ, მაგრამ კრინტსაც ვერ ძრავდნენ, რადგან
ერ პოულობდნენ სიტყვებს აღტაცების გამოსახატავად. მათ
ბილით უყურებდნენ აქ, ჯვართან შემთხვევით მყოფი მწყემ-
ბი—სვანები, რომლებისთვისაც უცხო იყო გრძნობათა ასე-
ი ექსპანსიური გამოვლინება"[2].
საქართველოს მთების გარემო თავისი წარმტაცი ბუნების
ურათებით თუ ასეთ დაუოკებელ და მომაჯადოებელ სული-
ერ ემოციებს თანამედროვე კულტურულ ადამიანებში იწ-
ევდა, მაშინ რა გასაკვირველია, რომ შორეულ წარსულში
ი ბევრად უფრო ძლიერ შთაბეჭდილებას ახდენდა მთის
ველუბრყვილო შვილთა შედარებით განუვითარებელ ინტე-

[1] В. Пфаф. Путешествие по ущельям Северной Осетии. Сборник сведений о Кавказе. Том I. Тифлис, 1871, зз. 157.
[2] З. Шаншиев. По сванетии. Изд. «Заккнига», Тифлис, 1931, зз. 4.