

„ა(ა)იპ“ - საქართველოს საპატრიარქოს წმიდა ტბელ აბუსერისძის სახელობის  
სასწავლო უნივერსიტეტი  
ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა და განათლების ფაკულტეტი  
მარადი აბუსელიძე  
გზები და საგზაო ნაგებობები სამხრეთ-დასავლეთ (აჭარა)  
საქართველოში



მაგისტრის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად  
წარმოდგენილი ნაშრომი

სპეციალობა: არქეოლოგია

თემის ხელმძღვანელი: ნ.სურმანიძე  
ასოც. პროფესორი

ბიჭაური

2019

## ანოტაცია

სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს, კერძოდ აჭარის ხეობები უძველესი დროიდან დაკავშირებული იყო კავკასიურ, ანატოლიურ, მესოპოტამიურ და კრეტა-მიკენურ ცივილიზაციებთან. ეს კონტაქტები ხორციელდებოდა სხვადასხვა გზების საშუალებით. გარე სამყაროსთან ურთიერთობები შუა საუკუნეებშიც მნიშვნელოვნად იზრდება. ჩვენს რეგიონში დღემდეა შემონახული ამ პროცესების ამსახველი ქვის თაღოვანი ხიდები, მათი შესწავლა ნათელ წარმოდგენას გვიქმნის იმ სავაჭრო-სატრანზიტო თუ სამხედრო გზების მნიშვნელობაზე, რომლებიც წერილობითი, არქეოლოგიური თუ ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით უძველესი ეპოქებიდან ჩამოყალიბდა.

## **annotation**

The valleys of Southwest Georgia (Adjara) have been associated with Caucasian, Anatolian, Mesopotamian and Creta-Mikhen civilizations from ancient times. These contacts were based on different ways. Relationships with the outside world are also increasing in the Middle Ages. Stone arch bridges reflecting these processes that are still preserved in our region, and their study provides a clear picture of the importance of trade-transit or military roads that have been created from the era of epochs, written, archaeological and ethnographic data.

## სარჩევი

შესავალი -----	5
თავი I. გზებისა და საგზაო ნაგებობების კვლევის ისტორია -----	7
\$ 1 წყაროები და ისტორიოგრაფია -----	7
თავი II. შიდა სამიმოსვლო და გარე სამყაროსთან დამაკავშირებელი გზები	
\$ 1. გზები და გადასასვლელები -----	13
\$ 2. საგზაო ნაგებობები (ხიდები) -----	23
დასკვნა -----	48
გამოყენებული ლიტერატურა -----	49

## შესავალი

**თემის აქტუალობა.** წერილობითი წყაროებისა და არქეოლოგიური მონაცემების მიხედვით ცნობილია, რომ უძველესი ეპოქებიდან მყარდება სავაჭრო-ეკონომიკური და კულტურული ურთიერთობები სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოში მცხოვრებ ადგილობრივ მოსახლეობასა და მეზობელ რეგიონებს შორის, მხედველობაშია არა მარტო საქართველოს სხვა ხეობები, არამედ ჩრდილო კავკასიისა და ანატოლიის ქვეყნებიც. ბუნებრივია, ასეთი ურთიერთობები შესაძლებელი იყო როგორც სახმელეთო, ასევე სამდინარო და საზღვაო მაგისტრალებით. აჭარის ტერიტორიაზე დაცული ნამოსახლარების სპეციფიკა, არაერთი თავდაცვითი სისტემების განლაგება და დანიშნულება, თალოვანი ხიდების სიმრავლე ზემოთ აღნიშნულის უტყუარი მონაწილეა. აქედან გამომდინარე გზებისა და საგზაო ნაგებობების კვლევას განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება იმ საკომუნიკაციო არხების დასადგენად, რომელთა საშუალებით ჩვენი რეგიონი ჩართული აღმოჩნდა მსოფლიო ისტორიულ პროცესებში ბრინჯაოს ხანიდან შუა საუკუნეების ჩათვლით,

**თემის მიზანი.** სამაგისტრო ნაშრომის მიზანია აჭარის ტერიტორიაზე დაცული ქვის თალოვანი ხიდების განხილვის საფუძველზე წარმოაჩინოს ის სამიმოსვლო გზები, რომლებიც ჩვენს კუთხეს აკავშირებდა მეზობელ რეგიონებთან.

**სიახლე და მნიშვნელობა.** სამაგისტრო ნაშრომში არქეოლოგიურ მონაცემებზე დაყრდნობით საუბარია აჭარის ტერიტორიაზე უძველესი დროიდან გამავალი გზების შესახებ. ერთიანობაშია განხილული შუა საუკუნეების საგზაო ნაგებობები და, გამოყოფილია მათი ტიპები. განსაზღვრულია მათი მნიშვნელობა სოციალურ-ეკონომიკური, კულტურული თუ სამხედრო თვალსაზრისით .

**ნაშრომის სტრუქტურა და მოცულობა.** სამაგისტრო ნაშრომი შედგება შესავლის, ორი თავისა და ძირითადი დასკვნებისაგან.

**შესავალში** დასაბუთებულია თემის აქტუალობა, განსაზღვრულია მიზანი,

მოცემულია სიახლე და მნიშვნელობა.

**თავი I. გზებისა და საგზაო ნაგებობების კვლევის ისტორია.** ამ თავში მიმოხილულია სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს, აჭარის გზებისა და საგზაო ნაგებობების შესახებ არსებული წერილობითი წყაროები და ისტორიოგრაფია.

**თავი II. შიდა სამომოსვლო და გარე სამყაროსთან დამაკავშირებელი გზები.** შედგება ორი პარაგრაფისაგან: § 1. გზები და გადასასვლელები, სადაც საუბარია შიდა სამომოსვლო გზებზე, გადასასვლელებზე, მათ მნიშვნელობაზე და განვითარების საფუძვლებზე; § 2. საგზაო ნაგებობები (ხიდები). აღწერილია აჭარის ტერიტორიაზე შემორჩენილი ხიდები თუ ხიდის ბურჯები, საუბარია მათ ტიპებსა და დაცულობაზე.

**დასკვნით** ნაწილში მოკლედაა შეჯერებული ცალკეულ პარაგრაფებში განხილული საკითხები და მოცემულია ჩვენეული ინტერპრეტაციები.

ნაშრომს თან ერთვის გამოყენებული ლიტერატურა. ტექსტში ჩართულია ფოტო მასალა.

## თავი I. გზებისა და საგზაო ნაგებობების კვლევის ისტორია

### § 1 წყაროები და ისტორიოგრაფია

სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს, კერძოდ, აჭარის წარსულის შესწავლაში განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება გზებისა და საგზაო ნაგებობების კვლევას. აქ არსებული გზებითა და გადასასვლელიებით, როგორც ჩანს უძველესი დროიდან სარგებლობდნენ ვაჭრები, მხედრები, ხელოსნები, ბერები და სხვა. წერილობითი წყაროები, მოგზაურთა ჩანაწერები, არქეოლოგიური მონაცემები აღნიშნული საკითხის გარკვევაში არაერთ საინტერესო ცნობებს გვაწვდიან. ქართულ ისტორიოგრაფიაშიც აჭარის სამიმოსვლო გზების შესახებ საინტერესო მოსაზრებებს ვხვდებით.

პირველი ქართული წერილობითი წყარო, სადაც დაცულია ჩვენთვის საინტერესო საკითხი არის „ქართლის ცხოვრება“. აქ საუბარია, რომ ანდრია მოციქული დიდაჭარის გავლით „წარმოემართა, გარდმოვლო მთა რომელსაც ეწოდების რკინის ჯუარი და თქმულ არს, ვითარცა ჯუარი თვით ნეტარისა ანდრიას მიერ აღმართულ არს, ხოლო ვითარცა შტავლო ხევი ოძრხისა და მოვიდა სამზღვართა სამცხისათა, დაივანა სოფელსა, რომელსაც ეწოდების ზადენ გორა - აქედან ის წარმოემართა და მოაწია აწყვერსა, რომელსაც პირველად ეწოდებოდა სოსინგეთი.“ (ქცა, 1955; გოგიტიძე, 1990:42).

აჭარის ზემომთიან ზოლში არსებული გზების შესახებ საინტერესო ცნობები გვხვდება აბუსერისძე ტბელის თხზულებაშიც, სადაც მითითებულია, რომ სხალთის ხეობიდან შავშეთის ქედზე გადავლით, მდ. ყვირილას ხეობით იმერხევში შეიძლებოდა უმოკლესი გზით გადასვლა (აბუსერისძე, 1998).

ტაბულა „პეტანგერიანაზე“ კი ასახულია გზა, რომელიც დასავლეთ საქართველოს ზეკარზე ანუ რკინის ჯვარზე გადავლით მიდის ჯავახეთსა და შემდგომ სომხეთის დედაქალაქ არტაშატთან აკავშირებდა (ლომოური, 1958: 99-119).

აჭარაში სამიმოსვლო გზებზე საინტერესო ცნობები აქვს დაცული ვახუშტი ბატონიშვილსაც. იგი ამბობდა „მზღვრის აღმოსავლით მთა აჭარასა და ზარზმას შორისი

და გარდავალს მას ზედა გზა სამცხეს; სამხრით აჭარასა და ლიგანისხევს შორის; დასავლით მდინარე ჭოროხი, ჩრდილით მთა გურიასა და აჭარას შორის, სადა გარდავლენან გზანი გურიას“ (ვახუშტი, 1997:135).

გზებისა და საგზაო ნაგებობების შესახებ არაერთი მოგზაური თუ მკვლევარი დაინტერესებულა.

დ. ბაქრაძე 1878 წელს თავის ნაშრომი - „არქეოლოგიური მოგზაურობანი გურიასა და აჭარაში“, განიხილავს, როგორც ქვემო ისე ზემო აჭარისწყლის ხეობის მატერიალურ კულტურის ძეგლებს, მათ მდგომარეობას, ყურადღებას ამახვილებს გზებსა და საგზაო ნაგებობებზე. აჭარა-გურიის დამაკავშირებელ ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან გზად მიიჩნევს ჭვანის წყლის ხეობაში ინჟინრეთის წყალსა და ჭვანა-ხაბელაშვილებზე გამავალ გზას (ბაქრაძე, 1987:67, ყაზბეგი, 1995: 46, 78).

განსაკუთრებით ხაზს უსვამს სხალთის ხეობიდან ჩირუხის უღელტეხილით, არსიანის ქედის გასწვრივ შავშეთის არტაანისა და ართვინისაკენ მიმავალ გზებს (ბაქრაძე, 1987:42-65). იგი აღნიშნავს, რომ „...ორ საათზე სხალთაში მოვედი, სადაც ძველი თალიანი ხილით გადავვდიო, რომელიც სხალთისწყლის ორვე ნაპირს აკავშირებს. უნდა აღვნიშნო, რომ ასეთი ხიდები აჭარაში ყველგან გვხვდება, სახელდობრ: სალორეთთან, ქედაში, ცხმორისში, დანდალოში, ჭვანაში და ფურტიოში და გარდა ამისა როგორც შემდეგში ვნახეთ ჩურუქ- სუს მთიან ნაწილშიც. ასეთი ხიდები აღნიშნულია ახლანდელი თურქული აზიის სხვადასხვა ადგილას. აჭარის საუკეთესო ხიდებია: დანდალოსა და განსაკუთრებით სხალთისა. მათი სიგძე 40 და სიგანე 4 არშინია. ყველა მათგანის კონსტრუქცია ფრიალ ორიგინალურია: ეს სხვა არაფერია, თუ არა ლამაზი წვრილი თაღები, გაბედულად გადატყორცნილი ერთი ნაპირიდან მეორეზე უმოაჯიროდ და უბურჯოდ, მხოლოდ ერთ მათგანს აქვს შუაში ბურჯი, სახელდობრ, ქედის ხიდს. ისინი შედუღაბებულია კირით და ძირი და გვერდები შემოსილია დიდი ნამტვრევი, ოდნავ გათლილი ქვებით. ისინი კარგადაა შემონახული, საუკუნეების მანძილზე დგანან, როგორც ჩანს სრულიად შეუკეთებლად. ხიდებს წარწერა არა აქვს. თურქეთის მთავრობამ შარშანწინ აავო



(იგულისხმება 1872 წელი-თ.კ). ასეთივე კონსტრუქციის უბურჯო ხიდი, თუ არ ვცდები, დოლოგანშია, მაგრამ იგი მალე გაიბზარა. ჩემს შეკითხვაზე - ვისი აშენებულია - მეთქი, ყველგან მპასუხობენ თამარ მეფისაო” (ბაქრაძე, 1987:53; კომახიძე, 1999).

როგორც ვხედავთ, დ.ბაქრაძე კმაყოფილდება არა მარტო ხიდების მშრალი ჩამონათვალით, არამედ გვაძლევს მათ აღწერას, ცდილობს გაარკვიოს აგების დროც. როგორც მის მიერ მოტანილი ცნობებიდან ირკვევა, თალოვანი ხიდების აგებას ადგილობრივი მოსახლეობა თამარ მეფის სახელს მიაწერს. მსგავსი ცნობები სხვა ავტორებთანაც გვხვდება. საყურადღებოა, რომ დღესაც თალოვან ხიდებს ადგილობრივი მოსახლეობა ხშირად თამარის ხიდის სახელით მოიხსენიებს.

მკვლევარი ნ.ბერძენიშვილი აღნიშნულთან დაკავშირებით სამართლიანად შენიშნავდა, რომ არ შეიძლება ხიდების მშენებლობა მხოლოდ თამარს მივაწეროთ. ისინი სხვადასხვა პერიოდში უნდა აგებულიყო (ბერძენიშვილი, 1966:90). ხ. ახვლედიანი ცდილობს ახსნას თამარ მეფის სახელის ფიგურირება ხიდების მშენებლობასთან დაკავშირებით და აღნიშნავს, რომ ხალხის ასეთი დამოკიდებულება ქალი მეფის მიმართ გასაკვირი არ უნდა იყოს, ვინაიდან სწორედ მის დროს გაიშალა საქართველოში ფართო საგზაო სამშენებლო საქმიანობა (ახვლედიანი, 1944:90).

ვ.ლისოვსკი, რომელსაც აჭარაში თხუტმეტამდე ხიდი აქვს აღრიცხული, თვლის რომ ისინი თამარამდე უნდა ყოფილიყო აგებული (Лисовский, 1887:14).

საგზაო ნაგებობების შესახებ საინტერესო ცნობებს გვანვდის ქართველი ეთნოგრაფი თ. სახოკია. იგი მიიჩნევს, რომ ქვის თალოვანი ხიდები აჭარაში მაშინ უნდა აეგოთ, როდესაც ვენეციელებმა და გენუელებმა აქ თავიანთი კოლონიები გაიჩინეს. მოგზაური აჭარაში რამდენიმე შემოსასვლელ გზებს ასახელებს. მისი გადმოცემით ერთი - ბათუმ-ახალციხის შარაგზაა, მეორე - ახალციხიდან ყანლის მთაზე გადმოვლით. გურიიდან შემოსასვლელ სამ გზას ასახელებს: ბუჯისწყლის ხეობით თაგანურზე, აჭარისწყლისა და ბახვისწყლის ხეობით ბაღიშზე. შავშეთიდანაც სამი გზა აქვს მითითებული, მთების - კორდას, ხევისა და ყვირილას გადმოვლით (სახოკია, 1985:142). აქვე საუბრობს შიდა

სამიმოსვლო გზებზეც, რომლითაც თავად მოგზაურს უსარგებლია (სახოკია, 1985:141-146). ამავე ნაშრომში აღწერილი აქვს ფურტიოს, დანდალოს, ხულოს, უჩხოსა და სხვა თალიანი ხიდებიც (სახოკია, 1985:254-255).

თედო სახოკია ხიდებს შემდეგნაირად აღწერს: „აჭარისწყლის პირას, მდინარის ორივე ნაპირს ქვის კამარიანი ხიდი აერთებს. თავი და ბოლო ამ ხიდისა დაყრდნობილია კლდიან ნიადაგზე. ასე რომ, თვითონ ეს ბუნებრივი საფუძველი ადლ-ნახევრის სიმაღლეზეა წყალს ამოშორებული. ამით უნდა აიხსნას, რომ აქამდე სრულიად უზიანოდ დგას ეს ძველთა დროის ნაშთი. შუაწელი ამ ხიდისა ორი მტკაველი სისქის თუა. მაგრამ ქვა და კირი ისე შედუღებულია ერთმანეთს, რომ ერთ განუყოფელ მთელს წარმოადგენს. ადამიანს ძალზე ანცვიფრებს ის სითამამე, რა სითამამითაც ძველი დროის ოსტატს ეს ქვის რვალი ერთი ნაპირიდან მეორეზე გადაუტყორცნია. მისი მაშენებელი საფლავიდან რომ წამოდგეს, ბევრ ახლანდელ ინჟინერს აწურვინებს ოფლს... ასეთი ხიდი მარტო ფურტიოში არ არის. ამის მსგავსი ერთი და იმავე გეგმის (და ალბათ ერთი და იმავე დროისაც) ხიდი აჭარაში დღეს რვაა დარჩენილი, და ჩვენ პირადად შემთხვევა გვექონდა რვავე გვენახა. ამათგან ხუთი ზემო აჭარაშია. სახელდობრ: ყადიოლლებში, შანთაძეებში, შირინოლლებში, უჩხოსა და ფურტიოს, ხოლო დანარჩენი - ქვემო აჭარაში დარჩენილია: ერთი სოფელ დანდალოში, მეორე მახუნცეთში და მესამე ცხმორისში. მაგრამ წყალდიდობისას ზოგან სულ დაუნგრევია (შანთაძეებში, მახუნცეთში და ცხმორისში), სხვაგან კი ცოტათი დაუზიანებია -ყადიოლლებში“ (სახოკია, 1985:254-255).

ყურადღებას იქცევს გ.ყაზბეგის ცნობები გზების თავისებურებებთან დაკავშირებით: „არსიანის ქედის და ზემო აჭარის ხეობების ხასიათმა განაპირობა სამიმოსვლო საშუალებების, ასევე გზების თავისებურებაც: მაშინ, როდესაც ალპური მდელოების ზოლში უგზოდაც დაუბრკოლებლად შეიძლება მიმოსვლა ყოველი მიმართულებით, ხეობებში მხოლოდ მდინარეთა დინების მიმართულებით თუ იმოდრავებ. გზები განსაკუთრებით მოსახერხებელია მხოლოდ ქვეითად მოსიარულისა და საპალნე პირუტყვისათვის, ზოგან კი არც ერთისა და არც მეორისათვის არ გამოდგება“ (ყაზბეგი, 1995:58).

დ.მუსხელიშვილი მიიჩნევს, რომ XIX ს მოგზაურთა მიერ აღწერილი გზების გაუმართაობა, ხიფათიანობა ან კიდევ ზოგიერთ ხეობაში საერთოდ უგზობა გვიან შუა საუკუნეებს უნდა დაუკავშიროთ, მხედველობაშია ოსმალთა ბატონობის ხანა, როდესაც მძიმე პოლიტიკური და ეკონომიკური მდგომარეობის გამო მოიშალა რეგიონებსა და სოფლებს შორის საკომუნიკაციო საშუალებები. განვითარებულ შუა საუკუნეებში კი სიტუაცია განსხვავებული იყო; აღნიშნული მოსაზრების გასამყარებლად არქეოლოგიურ მონაცემებთან ერთად იმონებს დ.ბაქრაძისა და ვ.ლისოვსკის ცნობებს ქვის თალოვანი ხიდებისა და გზების ძნელადსავალი ადგილების კეთილმონყობასთან დაკავშირებულ ტრადიციების შესახებ (მუსხელიშვილი, 2007:72).

საინტერესოა ასევე დ.მუსხელიშვილის მოსაზრება აჭარის ხეობებში გზების განვითარების საფუძვლებთან დაკავშირებითაც. მკვლევარი მიმოიხილავს რა, აჭარის ხეობებსა თუ მეზობელ რეგიონებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებს ასკვნის, რომ მსგავსი ტიპის ურთიერთობები სათანადო გზების არსებობასაც გულისხმობდა. აქვე მთავარ არტერიად ასახელებს ბათუმ-ახალციხის გზას, აღნიშნავს, რომ ეს გზა კვეთდა აჭარას შუაზე და გოდერძის გადასასვლელით ჩვენს კუთხეს სამცხესთან აკავშირებდა (მუსხელიშვილი, 2007:72).

1979 წელს გამოიცა შ ვარშანიძის წიგნი - „გზები და საგზაო ნაგებობები ძველ აჭარაში“ - ნაშრომში განხილულია აჭარის შიდასამიმოსვლო და გარე ქვეყნებთან დამაკავშირებელი გზები, აჭარისა და სამხრეთ საქართველოს სხვა მხარეებში დაცული ქვის თალოვანი ხიდები, მათი მნიშვნელობა ანტიკური და ფეოდალური საქართველოს სოციალურ-ეკონომიკურ და პოლიტიკურ ცხოვრებაში. მოცემულია ხიდების მშენებლობის დროისა და ხიდების მშენებელთა დადგენის ცდა. სავაჭრო-სამიმოსვლო, ცენტრალური და ლოკალური გზების მნიშვნელობაზე საუბრობს ავტორი თავის კიდევ ერთ საინტერესო ნაშრომში - აჭარა ანტიკური ხანიდან საქართველოს ერთიანი მონარქის შექმნამდე (ვარშანიძე, 1990).

აჭარის წყლის ხეობის შუა საუკუნების არქეოლოგიური ძეგლების კვლევას საინტერესო ნაშრომი მიუძღვნა არქეოლოგმა შ.მამულაძემ რომელმაც თავის ნაშრომში განსაკუთრებული ყურადღება გაამახვილა შიდა და გარე სამყაროსთან დამაკავშირებელ გზებსა და გადასასვლელებზე, მათ მნიშვნელობაზე (მამულაძე 1993). ავტორი აღნიშნულ საკითხებზე სხვა მონოგრაფიებშიც საუბრობს (კახიძე, მამულაძე, 2016).

ხიდებისა და გზების მნიშვნელობაზე საუბრობს თ. კომახიძე რომელსაც დეტალურად აღუწერია ჭვანის, კლდიკარის, ზვარას, ბასრიშვილების ხიდები. აქვე მოტანილი აქვს ზოგიერთი გადმოცემა ხიდების მშენებლობასთან დაკავშირებით (კომახიძე 1999).

საინტერესოა 1955 წელს გამოცემული კრებული „ქართული მატერიალური ძეგლები აჭარაში“, ძეგლების კვლევაში განსაკუთრებული როლი შეასრულა პროფ ი. სიხარულიძემ. არსებული მონაცემების მიხედვით მკვლევარმა სხვა ძეგლებთან ერთად მოგვცა საგზაო ნეგებობების შესახებ საყურადღებო მოსაზრებები. დათარიღება და სხვა (სიხარულიძე, 1962).

## თავი II. სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს (აჭარა) შიდა სამომოსვლო და გარე სამყაროსთან დამაკავშირებელი გზები და საგზაო ნაგებობები

### § 1. გზები და გადასასვლელები

სამხრეთ დასავლეთ საქართველოს, კერძოდ აჭარის ფართობია 3000 კმ. ჩრდილოეთიდან ესაზღვრება ოზურგეთისა და ჩოხატაურის რაიონები, სამხრეთ საზღვარს წარმოადგენს ჭანეთისა და შავშეთის ქედები, აღმოსავლეთით არსიანის ქედი, დასავლეთიდან საზღვრავს შავი ზღვა. აჭარის რელიეფის მრავალფეროვნებამ განაპირობა მდინარებისა და ხევების სიხშირე. შესაბამისად მდინარეთა გასწვრივ, ხეობებში, უძველესი დროიდანვე განვითარდა სამომოსვლო გზები. ყველაზე დიდი მდინარე ჭოროხია (სიგრძე 500 კმ), რომლის მხოლოდ მცირე (21 კმ) ნაწილი მოდის საქართველოზე. უძველესი დროიდან მასზე გადიოდა სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ერთ-ერთი მთავარი მაგისტრალი, რომლითაც აქაურ მოსახლეობას სავაჭრო-ეკონომიკური, კულტურული თუ პოლიტიკური ურთიერთობა ქონდა სამხრეთით არსებულ ქვეყნებთან. აღმოსავლეთიდან დასავლეთის ხაზზე აჭარას ყოფს მდინარე აჭარისწყალი (სიგრძე 90 კმ), რომელიც არსიანის მთების დასავლეთ კალთებზე იღებს სათავეს და უერთდება მდ.ჭოროხს. თავის მხრივ აჭარისწყლის ხეობა რამდენიმე წვრილ ხევებადაა დაყოფილი (მერისის, მარეთის, სხალთის, ღორჯომის, ჭვანისწყლისა და სხვა).

ცნობილია, რომ საქართველოს ტერიტორიაზე მცხოვრები, ჯერ კიდევ ნეოლითელი და ენეოლითელი საზოგადოება ჩართული იყო წინააზიური კულტურების განვითარების ერთიან სისტემაში. ანატოლიისა და მესოპოტამიის უძველეს ცივილიზაციებთან კონტაქტებისათვის ხელისშემწყობ გეოგრაფიულ ფაქტორს წარმოადგენდა ის გარემოება, რომ მდინარეები ევფრატი, ტიგროსი, არაქსი და ჭოროხი ერთი მთის მასივში იღებს სათავეს. საქართველოს სხვა რეგიონების მსგავსად, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი, მისი ცალკეული რაიონები და მათ შორის სამხრეთ დასავლეთ

საქართველო (აჭარა) უძველესი დროიდან ჩანს დაკავშირებული მსოფლიო ცივილიზაციის სხვადასხვა ცენტრებთან. ამის ნათელი დადასტურებაა სოფ. კოკოტაურში 2016 წელს აღმოჩენილი ბრინჯაოს კომბინირებული იარაღი, რომელის ერთი მხარე წარმოადგენს შუბისპირს, ხოლო მეორე ხიშტს. უნდა აღინიშნოს, რომ ამ ტიპის იარაღი ჩვენთან პირველად აღმოჩნდა. იგი ანალოგებს პოულობს როგორც ჩრდილო კავკასიის ასევე მცირე აზიისა და ხმელთაშუა ზღვისპირეთში აღმოჩენილ მასალებთან. თვლიან, რომ ბრინჯაოს კომბინირებული იარაღი აჭარისწყლის ხეობაში სწორედ გარე სამყაროსთან სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების გზითაა მოხვედრილი. მონაპოვარი ძვ.წ. III ათასწლეულის დასასრულით თარიღდება. ამავე პერიოდს განეკუთვნება 2014-2017 წლებში ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტის სოფ. მახვილაურში ჩატარებული არქეოლოგიური გათხრების დროს აღმოჩენილი ხათური, წითელწერნაქიანი კერამიკა. მკვლევართა მოსაზრებით დიდი ზომის პითოსისებური ჭურჭლები გამოიყენებოდა სატრანზიტოდ (კახიძე, სურმანიძე, ნაგერვაძე, 2016).

აჭარის როგორც მთის, ისე ბარის ცალკეულ სოფლებში (კვაშტის, კოლოტაური, აგარა, ჩაისუბანი, ბათუმის გორა-სამოსახლო და სხვა) დაცულ, ანტიკური ხანის ნამოსახლართა შესწავლამ აჩვენა, რომ სამოსახლოები განლაგებულია სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ადგილებში, ხერთვისებში, სადანაც კარგად ჩანს საკმაოდ ვრცელი ტერიტორია, რაც მიუთითებს იმაზე, რომ აღნიშნულ პერიოდში ამ მონაკვეთებში იქნებოდა გამართული საკომუნიკაციო გზები. თავად დასახლებები ღებულობდნენ საკუთარ თავზე მათი დაცვის პასუხისმგებლობას. ამ მოსაზრებას ამყარებს ისიც, რომ ანტიკური ხანის ნამოსახლართა ტერიტორიაზე შუა საუკუნეებში დაუწყიათ ციხე-სიმაგრეების მშენებლობა, რომელთა დანიშნულება, სწორედ აქ გამავალი გზების კონტროლი იყო. აქვე აღვნიშნავთ, რომ ძველებზე ადგილობრივ ნაკეთობებთან ერთად გვხვდება იმპორტული ნაწარმი (ძვ.წ. V, II სს). კვლევების მიხედვით სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირა სამოსახლოები (ფიჭვნარი) გამოდიოდა შუამავლის როლში და ვაჭრობის გზით ხდებოდა აჭარის შიდა რაიონებში საბერძნეთის იონური და მატერიკული ცენტრის

ათენის ნაწარმის გავრცელება. ასევე ითქმის მომდევნო საუკუნეებშიც. გონიო-აფსაროსის დაწინაურებამ გამოიწვია რომაულ-ბიზანტიურ ცივილიზაციებთან ურთიერთობა და სხვა.

ძვ.წ. I საუკუნის 60-იან წლებში, დასავლეთ საქართველოში რომაელთა ბატონობის დროს, მათი მმართველები იბერიის მეფეს თხოვდნენ ჩაეკეტა ჩრდილოეთ კავკასიასთან დამაკავშირებელი გზები, რითაც მომთაბარე ტომებისაგან დაიცავდნენ რომაელთა სამფლობელოებს. ამ გზებზე საქონელ მიმოქცევის განვითარებამ ანტიკური ხანიდან გამოიწვია საგზაო ნაგებობების მასობრივი მშენებლობა. ანტიკური ხანის ისტორიკოსთა (ჰეროდოტეს, სტარბონის და სხვა) ცნობები ადასტურებენ, რომ ამ გზების საშუალებით ბერძნებს, რომაელებსა და სხვა ხალხებს გაცხოველებული სავაჭრო ურთიერთობა ჰქონიათ ჩრდილოეთის ქვეყნებთან (ვარშანიძე, 1979:13-14).

„ქართლის ცხოვრების“ მიხედვით, როგორც ზემოთ აღინიშნა, ანდრია პირველწოდებული სწორედ ზღვისპირა მაგისტრალითა და აჭარისწყლის ხეობაში არსებული გზებით აღწევს სოფ. დიდაჭარას და მისი გავლით „წარმოემართა, გარდმოვლო მთა, რომელთაც ეწოდების რკინის ჯუარი და თქმული არის ვითარცა ჯუარი იგი თვით ნეტარისა ანდრიას მიერ აღმართულ არს, ხოლო ვითარცა შთავლო ხევი ოძრხისა და მოვიდა სამზღვართა სამცხისათა, დაივანა საფელსა, რომელსაც ეწოდების ზადენ გორა. აქედან ის წარმოემართა და მოაღწია აწყვერსა, რომელსაც პირველად ეწოდების სოსინგეთი“ (გოგიტიძე, 1990:42).

არქეოლოგიური მონაცემებით პეტრა-ციხისძირის დაწინაურებამ გამოიწვია გოდერძის უღელტეხილის როლის ზრდა. ადრე ფეოდალური ხანიდან გოდერძის გადასასვლელებით მყარდებოდა კონტაქტი ახალციხე, ფოცხოვს, ქვაბლიანსა და შავიზღვისპირეთს შორის. უმოკლესი უნდა ყოფილიყო ღორჯომისწყლის ხეობა. აქედან ერთი შტო მიემართებოდა ხინო-კინტრიშის გავლით პეტრასაკენ, მეორე კი- აჭარისწყლის ხეობით ბათუმ- ტრაპიზონისაკენ (მამულაძე, 1993:171).

არაერთი დამაკავშირებელი გზა დადასტურებული ამიერკავკასიის, მესოპოტამის, სირიისა და მცირე აზიის ქვეყნებს შორის. საყურადღებოა მაგისტრალი, რომელიც ანისის,

ყარსის და არტანის გავლით არაბთა სახალიფატოდან ტრაპიზონტში მიემართებოდა. ამ გზის მნიშვნელოვანი რგოლი იყო ყარსი, რომელიც არტანუჯის გავლით უკავშირდებოდა აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთს, ხოლო არდაგანის საშუალებით დასავლეთ საქართველოს (მამულაძე,1993:171).

აჭარის გზები, განვითარებულ ფეოდალურ ხანაში, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთსა და სომხეთსაც აკავშირებდა ერთმანეთთან. აქედან გზები არტანუჯისა და ყარსის გავლით მიემართებოდა ანისსა და დვინისაკენ. ცნობილია რომ, არტანუჯი ამ ეპოქაში იყო დიდი სავაჭრო ცენტრი, რომელიც ტრაპიზონს დასავლეთ საქართველოსთან, იბერიასთან და სომხეთთან აკავშირებდა. ტრაპიზონ-არტანუჯის დამაკავშირებელი მონაკვეთი აჭარისწყლის ხეობაზე გაივლიდა. შესაბამისად, ტრაპიზონში არაერთი საერთაშორისო-სატრანზიტო გზა იყრიდა თავს.

აჭარის ხეობები, ერთი მხრივ, ახალციხის, ახალქალაქის, ბაკურიან-ბორჯომის გზებით, მტკვრის სანაპიროს გაყოლებით უშუალო კონტაქტში იყო თბილისთან; მეორე მხრივ აბასთუმანთან ზეკარის უღელტეხილით მდ. რიონის გაყოლებით დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირეთთან (ბერძენიშვილი, 1966:84-86). ტაბულა „პევეტინგერიანაზე“ ასახულია გზა, რომელიც დასავლეთ საქართველოს ზეკარზე ანუ რკინის ჯვარზე გადავლით მესხეთ-ჯავახეთთან და შემდგომ სომხეთის დედაქალაქ არტაშატთან აკავშირებდა (მამულაძე, 1993:172). აკადემიკოსი ივანე ჯავახიშვილის მიუთითებით საქართველოს ჩრდილო ნაწილში ლიხთიმერეთსა და აფხაზეთში გადასვლა თითქმის მხოლოდ სამცხის გზით შეიძლებოდა.

არქეოლოგიური თუ წერილობითი მონაცემებით აჭარა სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ერთიანი ეკონომიკური რეგიონის განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენდა, რომელიც სხვადასხვა გზების საშუალებით აკავშირებდა აჭარის შავი ზღვისპირა ზოლს და სამცხე-საათაბაგოს; ჭოროხის აუზით ისეთ უძველეს ისტორიულ პროვინციას, როგორიცაა: სამცხე, ჯავახეთი, ერუშეთი, არტაანი (პალაკაციოთი), კოლა, ტაო, თორთომ-ისპირი, პარხალი, კლარჯეთი, შავშეთი და სხვა. აკადემიკოს ნ. ბერძენიშვილის აღწერით,



ცალკეული ხეობები ერთმანეთს მთავარი სააუზო მაგისტრალით, აუზი აუზს ბილიკით, გზითა და შარით უკავშირდებოდა (ბერძენიშვილი, 1966:84-91). აქვე საუბრობს აჭარაში მიმავალ გზის მნიშვნელობის შესახებ და აღნიშნავს, რომ ამის შესანიშნავი მონაშობაა ერისთავთ-ერისთავის საჯდომი ხიხანის ციხე, რომელიც სხალთის სათავეებშია და სხალთის ტაძარი (მონასტერი) (ბერძენიშვილი, 1966:90-91). იგი ყურადღებას ამახვილებს ტბელ აბუსერიძის თხზულებაში დაცულ ცნობებზე, რომელთა მიხედვითაც ქედის მუნიციპალიტეტის ცალკეული სოფლებიდან, მათ შორის ცხმორისიდან ადგილობრივი მოსახლეობა „მოსარეწელად“ მიდიოდნენ „ქვეყანა სომხეთისასა, მახლობლად თბილისსა“ ან კიდევ „ნაპირს წარმართასა“ (იგულისხმება სპარსული პროვინციები). ამავე ძეგლში ნათქვამია, რომ ბოლოკ ბასილი ოპიზაში უმოკლესი გზით, შავშეთის ქედის გადალახვით ჯერ იმერხევში მოსულა, შემდეგ მდინარე ყვირილას გაყოლებით ოპიზის მონასტერში (მდინარე ყვირილას ქვემო წელზე მდებარეობს).

ზემოთ აღნიშნული, კარგად მონაშობს იმ ფაქტს, რომ აჭარის ხეობები უძველესი დროიდან წარმოადგენდა იმ უმნიშვნელოვანეს რგოლს, სადაც გადიოდა ტრანსკავკასიური მაგისტრალის ერთ-ერთი მონაკვეთი, სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირა ზოლიდან აჭარის შიდა რაიონებში, გზის მაგისტრალის უმოკლესი განშტოება სოფელ აჭარისწყლიდან, მდინარეების აჭარისწყალისა და ჭოროხის შესართავიდან იწყებოდა. აჭარისწყლის მარცხენა სანაპიროს გასწვრივ, სოფელ მერისისა და უჩხითის გადასასვლელელებით, აჭარისწყალი უკავშირდებოდა მაჭახლის ხეობას. მსგავსი სურათია წარმოდგენილი სოფელ კოლოტაურისა (ხობნას) და მერისის ხეობებს შორისაც. თავის მხრივ, მერისის ხეობიდან ერთი გზა შავშეთის მიმართულებით მიდიოდა, ხოლო მეორეს მხრივ, მარეთის ხეობაში (მდინარე აჭარისწყლის მარცხენა შენაკადი).

მარეთის ხეობა აჭარისწყლის ხეობათა საგზაო მაგისტრალის ერთ-ერთი მთავარი მონაკვეთია. ხეობაში შემავალი გზა იწყება დაბა შუახევიდან. გაივლის შემდეგ პუნქტებს: ოქროპილაური, გუნდაურის ბოლო, გორგივლი, ნაჭივრი, გამონათლევნი, ჯუმუშაური,

ოლოდაური, გორგოშაური, მახალაკიძეები, ყურთისონი, ერდვათი, იაკობაური, ცეციტაური, ყალაბონი (დარჩიძების ციხის), გოგოლაური, ნისრი (კავლალელი), მიემართება ჩირუხის მთისაკენ, სადაც თავს იყრის სხვა ხეობებიდან მომავალი გზები (მამულაძე, 1993:173).

მარეთის ხეობის დასაწყისში გზის ერთი განშტოება უჩამბის ხეობას მიუყვება, აქ არსებული გზები ივეთისა და თაფართის უღელტეხილებით უჩამბის ხეობის სოფლების გავლით უკავშირდებოდა იმერხევის სოფლებს, აგრეთვე, შავშეთის ქედის გავლით შავშეთს, რაც არტანუჯთან დამაკავშირებელ უმოკლეს გზას წარმოადგენდა აჭარისწყლის შუანელის მოსახლეობისათვის. მარეთისა და უჩამბის ხეობებში, დასაწყისში და დასასრულს აუცილებელი ციხეები (ოქროფილაურის, უჩამბის, ცინარეთის და დარჩიძების ციხე) (მამულაძე, 1993:173).

აჭარის მთავარ საგზაო მაგისტრალთა სისტემაში განსაკუთრებული როლი აკისრია ჭვანისწყლის ხეობაში არსებულ გზას. რომელსაც აკონტროლებდა ხეობის დასაწყისთან, აჭარისწყლისა და ჭვანის წყლის ხერთვისში, ხიჭაურის გაღმით აგებული კავიანის ციხე, ხოლო თვით ჭვანის ხეობაში, ჭვანისა და ოთოლთასწყლის შესართავთან ჭვანის (ტაკიძების, ოთოლთას) ციხე. მთელი ხეობის სათვალთვალ პუნქტს წარმოადგენდა სოფ. ცივაძების თავზე ქვის პატარა ზომის კოშკი.

ჭვანისწყლის ხეობის საშუალებით შესაძლებელი იყო, როგორც ხინო-კინტრიშის ხეობის გავლით ქობულეთის ზღვისპირა ზოლთან დაკავშირება, ასევე აჭარა-გურიის ალპურ საძოვრებსა და მდინარე ნატანებისა და მისი შენაკადების სათავეებით - ოზურგეთის რაიონთან. ეს გზები ახლაც ფუნქციონირებს. ჭვანის ხეობაზე გამავალი გზების უმთავრესი პუნქტებია: ხიჭაური, ტაკიძეები, ჭვანა, ცხემლისი, ხაბელაშვილები. აქედან გზის ერთ-ერთი შტო ნაწილდება გომის მთა ოზურგეთის მიმართულებით (ღრუდე, ქედისვაკე, დიდალმართის ძირი, ჯვარიმინდორი, მწვანისას სერი, თაგინური, ხარიათალი, ნათოცხვარი, გომი, შემოქმედი და ოზურგეთი). ჭვანის ხეობის სოფელ წყლისაყრიდან მიდის კიდევ ერთი შტო: ნალვარევი, კიკიბო, კატრიანი, გრძელგორი, ბახმაროს მიმართულებით. ჭვანის წყლის მარჯვენა შენაკად ოთოლთისწყლის (აქვეა აგებული ტაკიძების ციხე) ხეობით

შეიძლებოდა აჭარა-გურის მთის გადაკვეთა და სოფელ ხინოში გადასვლა. მეორე გადასასვლელი იყო თვით ჭვანისწყლის ხეობის სათავე მთა პერანგიდან. ხინოს ხეობაც მდიდარია თაღოვანი ხიდებითა და საეკლესიო ნაგებობებით. ყველა ეს უმოკლესი გადასასვლელი მნიშვნელოვან როლს თამაშობდნენ აჭარისწყლის ხეობის მეზობელ რაიონებთან ურთიერთობაში (მამულაძე, 1993:175-176).

აჭარისწყლის მომდევნო მარჯვენა სანაპიროები თანამედროვე ქობულეთთან და ხელვაჩაურის რაიონებთან მცირე ხეობებით და გადასასვლელით უნდა ყოფილიყო დაკავშირებული, ესენია: ახოს, ზესოფელის, სალორეთის, დოლოგნის და ასე შემდეგ. აქაც მრავლადაა წარმოდგენილი საფორტიპიკაციო თუ საგზაო ნაგებობანი (მამულაძე 1993).

XI საუკუნის 80-იან წლებში ყველის ციხესთან მრავალრიცხოვან თურქთა ჯარებთან მოულოდნელად ბრძოლაში ქართველთა მეფე გიორგი დამარცხებულა და აჭარის ხეობის გავლით აფხაზეთს გადასულა. სავაჭრო-საქარავენო ჯგუფების მიმოსვლისათვის მოუძებნიათ უფრო მოკლე გადასასვლელი. ერთ-ერთი ასეთი გადასასვლელი ხინო-ზერაბოსელ-წონიარისით ქობულეთიდან ქედას ჩამოდიოდა, აქედან კი გზა გახსნილი იყო როგორც მერისის, ისე გოდერძის უღელტეხილისა და ქვემო აჭარისაკენ (ვარშანიძე, 1979).

აჭარის გზებს შორის განსაკუთრებული დატვირთვა ქონდა დიდაჭარისა და სახალთისწყლის ხეობის მაგისტრალებს. სტრატეგიული მდებარეობის თვალსაზრისით დიდაჭარა-ლორჯომის ქვაბული მდებარეობს აჭარიდან სამცხეში გადამავალი გზების გზაჯვარედინზე, იგივე მონაკვეთი „აჭარის მთისა და ბარის საყარზე“ (მუსხელიშვილი, 2007:98). ამ მონაკვეთის დაწინაურება გვიანბრინჯაოს ხანიდან გამოიწვია ლითინის (ბრინჯაოს) წარმოებამ. უფრო მეტიც ზემო აჭარის ცენტრი სწორედ სოფ. დიდაჭარაში იყო. აქედან გამომდინარე გასაკვირი არ არის, აქ საგზაო მაგისტრალის არსებობა, რომლითაც პირველ საუკუნეში ანდრია პირველწოდებულს უსარგებლია. IX-X საუკუნეებიდან მდგომარეობა იცვლება. აბუსერისძეთა ფეოდალური გვარის დაწინაურებას და ზემო აჭარის ცენტრის ხიხანში გადანაცვლებას მოჰყვა სახალთისწყლის

ხეობაში არსებული გზის დაწინაურება. ცნობილია, რომ აბუსერი იყო „ერისთავი არტანუჯისა და ხიხათა და ციხისჯუარისა და აწყვერისა ციხისა ჰატრონი“, მასვე უნდა სჭეროდა შავშეთიც. ერისთავის გაზრდილ სამფლობელოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობა ქონდა მეზობლებთან. გზა ზამლეთის მიდამოებიდან, მარჯვნივ, სხალთის წყლის ხეობით მიემართება ხიხანისაკენ. მართალია ეს გზა უფრო შორი იყო, ვიდრე დიდაჭარა-ლორჯომის ქვაბულზე გამავალი გზები, მაგრამ მაინც ითვლებოდა „საუკეთესო საქარავნო გზად“, რომლითაც მჭიდროდ იყო დაკავშირებული სამცხესთან, (ახალციხე), ასევე არტან-შავშეთ-კლარჯეთთან. აქვე შევნიშნავთ, რომ გოდერძის უღელტეხილით გადამავალ გზასთან შედარებით გაცილებით ხელსაყრელი. აღნიშნული ტრასის მთავარი მონაკვეთებია: ზამლეთი, ფურტიოს თაღოვანი ხიდი, ელმავრები, ფურტიო, ნათელა კაპანი, ყინჩავრის შუა საუკუნეების ხიდი (ამჟამად მხოლოდ ნანგრევებიღაა დარჩენილი), ძმაგულის ბოლო, ჭერის ბოლო, სხალთა, საწერნაქე, წაბლანის ბოლო, საბაჟო (ასე ეწოდება ადგილს ჩანჩურისხევში), კვატია, ზორტიხევის ღელე, დედაბრის საფრინავი, ხიზნარი ღელე, ფუშრუკაული, გაჭრილი კლდე, ნადაბური, ხიხაძირი, სამარილე, ლეგიჭალა, ლემსაურა, შიგანა, მერე, ხიხანი.

სხვა ხეობების მსგავსად, აქაც გზები არაერთი მიმართულებით იშლება. საყურადღებოა ხიხაძირი-კალოთა-ჩირუხის გზა, საიდანაც მგზავრებს ხიხანის გვერდის ავლით შეუძლიათ ჩირუხისაკენ მიმავალი გზა 15-20 კმ-ით შეიმოკლონ. ჩირუხი კი წარმოადგენდა როგორც გზების შესაკრებ მონაკვეთს, ასევე გზაგასაყარსაც, აქედან ყველა მიმართულებით შეიძლებოდა წასვლა. ხიხაძირ-კალოთა-ხიხანისაკენ მიმავალ გზების გასაყარზე აგებულია ვარდციხისა და ციხისყელის თავდაცვითი ნეგებობები, რაც მის მნიშვნელობას კიდევ უფრო ზრდის. ბაკოს გავლით ჩირუხში გამოდიოდა სამხრეთისაკენ მიმავალი ყველა გზა.

სოფელ ზამლეთიდან გზის მეორე მონაკვეთი მიემართება ხულოსაკენ, საიდანაც ერთი გზა გოდერძის უღელტეხილით ადიგენი-ახალციხისაკენ გადიოდა შემდეგ სოფლებზე: ხულო, ჰაქსაძეების ხიდი, დიოკნისი, რიყეთი, ბოძაური, დანისპარაული,

გოდერძის უღელტეხილი, ადიგენი და ახალციხე. მეორე ხულო-ლორჯუმის გზით, ქვაბლიანის ხეობის გავლით ისტორიულ სამცხე-ჯავახეთში გადადიოდა. იგი გოდერძის უღელტეხილთან შედარებით მოკლე და ხელსაყრელი იყო. გადასასვლელიც დაბალი და მოსახერხებელი ქონდა. ეს გზაზე განლაგებული იყო შემდეგი პუნქტები: ხულო-დიდაჭარა-ირემაძეები, ირემაძეების, საციხური, იასალი, აგარისთავი, რუსთავი, ნაკათისერი, წვერიგანი, ყვერულა, წუნუბაკატრის სერი (ესა უღელტეხილი ზღვის დონიდან 1934 მ.), ლუთურანყარო, დიდჭოლა, ნაილევი, წითელტბა, გვალმინდორი, ავაზანი, მუხურიელა, ტბიები, ღველი, სანუნუბე, მოხე, ადიგენი (მამულაძე, 1993:174-175).

ხულოზე გამავალი მესამე გზა ხულო-უჩხო-ნეგოიანის გზაა. ნეგოიანში თავს იყრიდა სხვადასხვა კუთხეებიდან მომავალი გზები. ამ მონაკვეთის მთავარი პუნქტებია: ხულო-ოქროაშვილები, უჩხოს ქვის თალოვანი ხიდი, უჩხო, კურცხლები, დედოფლის მინდორი, ნეფის წყარო, ნეგოიანი. სამივე გზის მაკონტროლებელ საფორტიფიკაციო ცენტრს წარმოადგენდა ბეგოშვილების ციხე. გზის მეორე და მესამე მონაკვეთზე აუცილებლად ქვის თალოვანი ხიდები სოფ. ირემაძეში და უჩხოში. სწორედ ამ მონაკვეთზე გადიოდა ბახმარო-ზორტიყელი-სურების გავლით ჩოხატაურისაკენ მიმავალი გზა (მამულაძე, 1993:175).

წერილობითი წყაროებისა და არქეოლოგიური მონაცემების მიხედვით დასტურდება, რომ აჭარის დაბლობში არსებული ჩაქვისწყლისა და კინტრიშის ხეობებიც ტრანსკავკასიური მაგისტრალის შემადგენელი ნაწილი, რომელიც ზღვისპირა ზოლისა და მთის გადასასვლელით ჩართული იყო, როგორც მეზობელ ხეობებთან ასევე გარე სამყაროსთან (ბერძნულ, რომაულ, ბიზანტიურ). კონტაქტები კიდევ უფრო საგრძნობი ჩანს განვითარებულ შუა საუკუნეებში. ხეობების მდებარეობა ტავიდანვე განსაზღვრავდა მათ სტრატეგიულობას, ამიტომაც საგანგებო ყურადღება სხვა ხეობების მსგავსად ექცეოდა გზების გამართვას, მათ მოვლა-პატრონობასა და დაცვას.

როგორც ვხედავთ აჭარის შიდა სამიმოსვლო და გარე ქვეყნებთან დამაკავშირებელი გზები ძველი საქართველოს საგზაო ქსელის ორგანული ნაწილია,

მათგან ყველაზე მნიშვნელოვანი ზღვის სანაპიროზე არსებული სავაჭრო-საქარაავნო ტრასა იყო. ქარავენები ამ გზით სარფიდან გონიოს გამოვლით ბათუმს შემოდიოდა და ჩაქვი-ქობულეთით ჯერ აფხაზეთში, შემდეგ ყირიმისაკენ იღებდა კურსს. ამ გზას დიდი როლი შეუსრულებია ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნებს შორის ვაჭრობის განვითარებაში. ასეთი მნიშვნელობიდან გამომდინარე გზა და მასზე მდებარე პუნქტები, ნავსადგურები და მიმდინარე წყლები დაუტანიათ IV საუკუნის რომში შედგენილ რუკაზეც, რომელიც, როგორც ფიქრობენ ახ. წ I-II საუკუნის ცნობებსაც შეიცავს. აჭარის ტერიტორიიდან მცირე აზისაკენ გადიოდა ისეთი გზები, როგორიც იყო ბათუმ-არტაანის, ბათუმ-ართვინის და ბათუმ-ლაზისტანის, მათგან პირველი მდინარე ჭოროხის მარცხენა ნაპირით, მირვეთისა და სიმონეთის გავლით ართვინისაკენ მიდიოდა.

ასეთი იყო ძირითადად აჭარის სამიმოსვლო გზები, რომლებიც დიდ როლს ასრულებდნენ საქართველოს ცალკეულ მხარებთან აჭარის დაკავშირებაში. ამ ცენტრალური და მათთან დამაკავშირებელ მცირე გზებზე, რომლებითაც დასერილია აჭარის მდინარეთა აუზებზე ძველთაგანვე უშენებიათ ქვისთალოვანი ხიდები, რომელთა უმრავლესობა ახლაცაა დაცულია.

## **§ 2. საგზაო ნაგებობები (ხიდები)**

ხიდების მშენებლობისათვის მნიშვნელობა ენიჭება ქვეყნის რელიეფს. არქეოლოგიურმა მონაცემებმა აჩვენა, რომ საგზაო მშენებლობისათვის საგანგებოდაა შერჩეული ვიწრო და ადვილად მისადგომი ადგილები. პატარა მდინარეებზე გადასასვლელად ხშირად იყო გამოიყენებული ხის მორი. დროთა განმავლობაში ისინი ჩაანაცვლა შედარებით რთული კონსტრუქციის მქონე ხის კოჭოვანმა ხიდებმა. ხიდმშენებლობასთან ერთად ისინი ქვის ხიდებით იცვლება.

ქვის ხიდების ძირითად ნაწილებს წარმოადგენს მალის ნაშენები, სანაპირო და შუა ბურჯები; მალის ნაშენი თავის მხრივ მთავარი თალისა და თალზედა ნაშენისაგან შედგება. ძველი ქვის თალოვანი ხიდების უმთავრესი ნაწილი-თალი ძირითადად ამოყვანილია დაუმუშავებელი ქვის ფილებით, ყოველგვარი არქიტექტურული სამკაულის გარეშე. შემაკავშირებელ მასალად გამოიყენებოდა კირის ხსნარი. ხიდების მშენებელ ოსტატებს სწრაფი დინების გამო შუა მდინარეში ბურჯის მონყობისათვის დიდი სიძნელები ექმნებოდათ. ამიტომ ისინი ცდილობდნენ გადასასვლელები ერთი მალით აეგოთ. საინტერესოა კამარების მოხაზულობა, ისინი ხან ნახევარწრიულია, ხან კოლოფოვანი (პარაბოლური), ხან ისრული ან კიდევ ბრტყელი.

ამგვარი ხიდებისათვის უმეტესწილად დამახასიათებელია გათლილი ქვის ნაცვლად იაფი ყორე ქვისა და ღულაბის გამოყენება. ტექნიკური თვალსაზრისით ქვის ხიდების უარყოფით თვისებას წარმოადგენს ის, რომ ქვის წყობა კარგად მუშაობს მხოლოდ კუმშვაზე, ამიტომ ქვის ხიდები მხოლოდ თალოვანი შეიძლება იყოს. რაც შეეხება ამგვარი ხიდების ზომასა და სიგანეს, ტრანსპორტის ხასიათზე იყო დამოკიდებული. ზოგჯერ მათი სიგანე ერთი ქართული ურმის გავლის ზოლს უტოლდებოდა. იქ სადაც ურმის მოძრაობა შეუძლებელი იყო, აშენებდნენ შედარებით ვიწრო ხიდებს, ქვეითებისა და საპალნიანი საქონლისათვის.

დიდი ხიდების მშენებლობის დამკვეთები ძირითადად მეფეები და ადგილობრივი ფეოდალები იყვნენ. ხშირ შემთხვევაში ხიდებს სატრანსპორტოსთან ერთად მშენებელთა შემოსავლის წყაროს დანიშნულებაც ჰქონდათ. დანესებული იყო სპეციალური „სახილო გადასახადი“. საქართველოში ყველა დიდი ხიდი იმ ფეოდალთა გამგებლობაში იყო, რომელთა სამფლობელოს ტერიტორიაზეც იყო ისინი აგებული. ხიდების მფლობელები გამგლელებს და განსაკუთრებით ვაჭრებს თავიანთ სასარგებლოდ ახდევინებდნენ გადასახადებს.

აჭარაში ქვის თალოვანი ხიდების რაოდენობა ბოლო დრომდე ზუსტად ცნობილი არ იყო. სხვადასხვა ავტორი ხიდების განსხვავებულ რიცხვს ასახელებს (სახოკია, 1985;

Лисовский, 1887:14; ახვლედიანი, 1944:148; ვარშანიძე, 1979; სიხარულიძე, 1962; 1958; მამულაძე, 2000). ჩვენს ხელთ არსებული მონაცემების მიხედვით დღეისათვის აჭარაში სულ 35-მდე ხილია ფიქსირებული. მათი დიდი ნაწილი დანგრეულია, თხუთმეტამდე ხილი კი შედარებით კარგადაა დაცული. მათგან განსაკუთრებით უნდა გამოიყოს მდ. ჭოროხის მარცხენა მხარეს სოფ. მახოს, მირვეთის, ჭოროხის მარჯვენა შენაკად მაჭახლისწყალზე ცხემლარას, ქოქოლეთის (ჩამახისურის), ჩხერის, მდ. კინტრიშისწყალზე ბესლეთისა და ცხემვანას, საკუთრივ აჭარისწყლის ხეობაში მახუნცეთის, აგარის, წონიარისის, დანდალოს, ჭვანის, ფურტიოს, უჩხოს, ბელლეთის და სხვა თალოვანი ხიდები. ისინი ძირითადად ძველ სავაჭრო-საქარაავნო გზებზეა განლაგებული და ურთიერთთან აკავშირებდა როგორც შიდა, ისე გარე სამყაროსთან დამაკავშირებელ ძველ გზებს (მამულაძე, 1993:170-176).

თუ დავუკვირდებით ქვის თალოვანი ხიდების ტოპოგრაფიას, დავინახავთ რომ მათი დიდი ნაწილი სწორედ აჭარის, ისტორიული ტაო-კლარჯეთისა და ჭანეთ-ლაზეთის ტერიტორიაზეა კონცენტრირებული. აქ არსებული ხიდების მშენებლობის ხელოვნებაცა და არქიტექტონიკაც თითქმის ერთნაირია.

ისინი ძირითადად სამ ჯგუფად კლასიფიცირდება:

1. გეომეტრიულ საფუძველზე (წრებზე) დაფუძნებული ერთ ცენტრიანი ხიდები
2. ორმაგ, ჰორიზონტალურ ბაქანზე ამოყვანილი ოთხცენტრიანი ხიდები
3. წრებზე დაფუძნებული ქვის თალოვანი მრავალმალიანი ხიდები.

პირველი ჯგუფის ხიდების ძირითადი კონსტრუქციული ელემენტი თალის წყობაა. აქ ყოველი ქვის ტრაპეციულობა განსაზღვრულია მშენებლობისას სამშენებლო ჰორიზონტალური ბაქანის ცენტრიდან განსაზღვრული კუთხით. ამდენად ყოველ ფართე ტრაპეციულ ქვათლილს მოსდევს ვიწრო ქვა. იქმნება ერთგვარი „ფსევდოისოლომი“, რაც ქმნის ყოველი ქვის სიმტკიცისა და მდგრადობის გარანტს. გასათვალისწინებელია ისიც, რომ ვიწრო ტრაპეციული ქვები ყოველი ლოკალური მონაკვეთისთვის წარმოადგენენ „აგრაფებს“. ამ ტიპის მრავალრიცხოვან ნაგებობებს შორის გამოიყოფა მაჭახლის წყლის მარცხენა შენაკად ჩხერის წყალზე არსებული „ჩხერის ხილი“. ეს შედარებით მცირე ზომის



ხიდი იმით გამოირჩევა, რომ თაღის ქუსლები უშუალოდ კლდეშია შესმული. იგი ქვის ბურჯებს არ შეიცავს. ამასთანავე მისი თაღი აბსოლუტური ნახევარწრეა. წყობა „კლასიკურია“, ანუ ყოველ „დიდ“ ტრაპეციულ ქვათლილს ენაცვლება ასევე ტრაპეციული „ვინრო“ ქვათლილები. მსგავსი ხიდები შავშეთ-იმიერხევსა და კლარჯეთში ბევრია (ბერთა, თეთრიწყალი, არტანუჯის წყალზე არსებული ორი ხიდი და ა.შ.). განსაკუთრებით მრავლადაა ისტორიული აღმოსავლეთ ჭანეთის ტერიტორიაზე (ვრცლად იხ. მამულაძე, ყიფიანი, მშვილდაძე, 2012:63-90; 2014:82-90).

ოთხცენტრიანი ხიდების საუკეთესო ნიმუში გახლავთ დანდალოს ხიდი, რომელიც მრავალი ნიშნითაა საყურადღებო. ასევე უზადოა თაღის წყობა და მისი ზედა სარტყელიც. აქ ხიდის სახე და კონსტრუქცია ორ განსხვავებულ რადიუსს ეფუძნება, რომლის დროსაც ორ ჰორიზონტალურ სამშენებლო ბაქანს თხოულობს, რაც დასტურდება კიდეც. მსგავსი კონსტრუქციის ხიდები მცირეა შავშეთ-კლარჯეთში, შედარებით მეტია ზღვისპირა ჭანეთ-ლაზეთში (მამულაძე, ყიფიანი, მშვილდაძე, 2012:63-90; 2014:82-90; კახიძე, მამულაძე 2016:107).

ორთაღოვანი ხიდების ნიმუში აჭარაში არ გვხვდება. სამაგიეროდ დაზიანებული სახით რამოდენიმე ნიმუში დასტურდება ტაო-კლარჯეთსა და ჭანეთ-ლაზეთის ტერიტორიაზე ( მამულაძე, გ. ყიფიანი, მ. მშვილდაძე, 2012 გვ. 63-90; 2014:82-90).

ქვის თაღოვანი ხიდების მშენებლობა მემკვიდრეობით რომაულ სამყაროს განეკუთვნება და ფაქტიურად, ყოველგვარი ცვლილებების გარეშე აგრძელებენ არსებობას მე-20 საუკუნემდე.

რომაელებმა ქვის თაღოვანი ხიდების სამშენებლო ტექნოლოგია ორი ათასი წლის წინ გააცნო სამყაროს (კახიძე, მამულაძე, 2016:107). ქვის თაღოვანი კონსტრუქცია გამოიყენებოდა გრძელი ხიდებისა და მაღალი აქვედუკების მშენებლობის დროსაც. გარდა ამისა, მათ შეიმუშავეს და განავითარეს ისეთი სამშენებლო ტექნიკა, როგორცაა რამოდენიმე სართულად თაღოვანი კონსტრუქციის დაშენება. ეს მიუთითებდა იმაზე, რომ რომაელები ფლობდნენ მაღალი ხიდებისა და აქვედუკების აგების ტექნიკას რამოდენიმე

ელემენტის ფორმირების საფუძველზე. ფაქტია, ამ ზომის კონსტრუქციები მაღალი საინჟინრო გამოცდილების გარეშე შეუძლებელი იქნებოდა (კახიძე, მამულაძე, 2016:107).

მთავარი პრინციპი ხიდის აგებისას არის მტკიცე კონსტრუქციის შექმნა, რომელიც გაუძლებს დიდი რაოდენობის სიმძიმის ატანას (როგორც ფეხით მოსიარულეთა, ასევე ტვირთისა და ტრანსპორტის წონის გაძლების მიზნით). პატარა მდინარეებზე გადასასვლელი ხიდები ძირითადად იგებოდა ხის მასალით ან ბრტყელი ქვებისაგან. ბრტყელი ქვით ნაგები ხიდი ყოველთვის ეყრდნობოდა ორ ურთიერთსაპირისპირო საყრდენს, იგივე ბურჯებს. ძირითადი პრობლემა, რაც ბურჯებიანი ხიდის აგებისას იქმნებოდა გახლდათ მალის ცენტრალური დატვირთვის საკითხი, რომელსაც უნდა გაეძლო დიდი სიმძიმისა და დანოლისათვის. სწორედ ამიტომ დაიწყო ტრაპეციული, დიდი და მცირე ზომის ქვებით თალების ამოყვანა, რომლებიც ერთმანეთთან კირხსნარით მჭიდროდ იყვნენ შეკავშირებულნი. ამგვარ კონსტრუქციას სრულიად თავისუფლად და უსაფრთხოდ შეეძლო გაეძლო საკმაოდ დიდი დატვირთვისათვისაც კი. რომაული ხიდის საფუძველზე განახლდა შუა საუკუნეებსა და თანამედროვე ცხოვრებაშიც რამოდენიმე ხიდი. ქვის თალოვანი ხიდების მშენებლობა მხოლოდ ქვით არ ხორციელდებოდა. ეს მასალა საკმაოდ ძვირი იყო რომაულ პერიოდშიც. რომაელებს საკმაოდ კარგად ჰქონდათ გააზრებული სიმტკიცის თვალსაზრისით რომელი მასალა უფრო ვარგისი იქნებოდა. სწორედ ამიტომ მიმართავდნენ მშენებლობისას კომბინაციურ მეთოდს, სადაც ძირითადად დომინირებდა ქვა. საგულდაგულოდ თლილი ქვები გამოიყენებოდა კონსტრუქციის გარე კედლების ფორმირებისას. ხრეში, სილა და ხორკლიანი (ზოგჯერ დამუშავებული) ქვა კი სივრცეების ამოსავსებად. თალის ამოყვანის დროს იქმნებოდა ბურჯებს შორის სპეციალური ხის პლათფორმა. თალის საბოლოო ფორმირება ხდებოდა ცენტრალურ ნაწილში ჩამკეტი ქვის ჩასმით. ხიდის დასრულების შემდეგ ხის კონსტრუქცია მთლიანად იხსნებოდა. მსგავსი ტექნოლოგიითაა ნაგები ისეთი მნიშვნელობის ძეგლი, როგორცაა რომის კოლიზეუმი (კახიძე, მამულაძე, 2016:107).

ხიდების მშენებლობა აჭარაში IX-X სს-დან უნდა დაწყებულიყო, როდესაც იგი „ქართველთა სამეფოს“ ერთ-ერთი საერისთავოა (მუსხელიშვილი, 2007:92) და უშუალოდ მონაწილეობს იმ ისტორიულ პროცესებში, რაც დამახასიათებელი იყო სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ამ რეგიონებთან და, კერძოდ, არტანუჯთან. არტანუჯი განსაკუთრებით დაწინაურდა ტაო-კლარჯეთის სამთავროს შექმნის დროს. მის შესახებ კონსტანტინე პორფიროგენეტი (912-959წწ) წერდა: „არტანუჯის ციხე ძალიან მტკიცეა და აქვს დიდი „რაბატიც“ და დაბა-ქალაქიც; და იქ მოდის საქონელი ტრაპეზუნტისა, იბერიისა, აფხაზეთისა და არმენიის და სირიის ყველა ქვეყნიდან; და ამ საქონლებიდან მას უამრავი ბაჟი შემოდის. არტანუჯის ციხის მიწა-წყალი, ე.ი. არმენი, დიდია და ნაყოფიერი და წარმოადგენს იბერიის, აფხაზეთისა და მესხთა ქვეყნის გასაღებს“ (გეორგიკა IV, 1952:278-279). ამ გასაღებს ხიხანის, ციხისჯუარის და აწყურის ციხეების ტერიტორიებთან ერთად საკმაოდ დიდი ხნის მანძილზე აჭარის ერისთავთ-ერისთავები იოანე აბუსერისძე და გრიგოლ აბუსერისძე ფლობდნენ (ქართლის ცხოვრება, 1956:293, 300, 302). ბუნებრივია, აჭარა, როგორც ტაო-კლარჯეთის შემადგენელი ნაწილი ჩართულია ამ პროცესში და აქ ხდებოდა საკუთარი ნაწარმის რეალიზაცია თუ იმპორტი. აჭარაში არსებული ხიდების დიდი უმრავლესობაც სწორედ იმ გზებზეა განლაგებული, რომელიც ისტორიული სამცხე-ჯავახეთისა და განსაკუთრებით კი შავშეთის, იმიერხევისა თუ არტანუჯისაკენ მიემართებოდა. ასეთივე სიტუაციაა ლაზეთის ტერიტორიაზეც. აქ არსებული ხიდების უმრავლესობაც სწორედ იმ გზებზეა განლაგებული, რომლებიც ზღვისპირა ზოლს ფორტუნას, ხოფას თუ სხვა ხეობებით აკავშირებდა არტანუჯთან, ტაოსთან, ისპირთან, ერზრუმთან თუ სხვა რეგიონებთან. უფრო მეტიც, IX-X სს-ში თბილისი-ბიზანტიის გზამაც კი შეიცვალა მარშრუტი და გაძლიერდა ის ტრასა, რომელიც გაივლიდა არტანუჯზე და შავიზღვისპირეთს აკავშირებდა თბილისთან (ჭილაშვილი, 1970:83-84). მოკლედ რომ ვთქვათ, ამ პერიოდში, არამართო აჭარაში, არამედ საქართველოში გამავალი გზების უმრავლესობაც სამხრეთით, ტაო-კლარჯეთისაკენ და განსაკუთრებით კი, არტანუჯისაკენ იყურება. ვაჭრობის განვითარება კი მოითხოვდა, როგორც შიდა, ისე გარე სამყაროსთან

დამაკავშირებელი გზების მოწესრიგებას. ეს კარგად ესმოდათ „ქართველთა სამეფოს“ მესვეურთ და, როგორც ჩანს, დიდ ხარჯებსაც იღებდნენ გზების შესაკეთებლად, ახლის გასაყვანად, ხიდებისა და ფუნდუკ-ქარვასლების ასაშენებლად. თუ გადავხედავთ წერილობით წყაროებს, არქიტექტურულ მონაცემებსა და ეპიგრაფიკულ წარწერებს, დავინახავთ, რომ აქ ინტენსიური მშენებლობის ხანა IX ს-დან იწყება, აშოტ კურაპალატისა და მისი მემკვიდრეების დროს; როგორც აჭარაში, ისე ტაო-კლარჯეთსა და სხვა მომიჯნავე რეგიონებში არსებული ხიდების უმრავლესობაც სწორედ ამ პერიოდში -IX-X სს-ში უნდა აშენებულიყო. თუმცა ხიდების აგება მოგვიანო პერიოდშიც არ შეჩერებულა (კახიძე, მამულაძე 2016:106-108).

აქვე გთავაზობთ ხიდების მოკლე აღწერებს:

## მახოს ხიდი



მდინარეების მახოს წყლისა და ჭოროხის შესართავთან ახლოს(ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი) კარგადაა შემონახული ქვის თაღოვანი ხიდი. იგი დაფუძვნებულია მდინარის ორივე ნაპირზე არსებულ კლდოვან ქანზე. აგებულია კარგად დამუშავებული ქვებით. თაღს ნახევარწრისებრი მოყვანილობა აქვს. ქვები ერთმანეთზე ვერტიკალურადაა მჭიდროდ დალაგებული. ხიდის ორივე პირს მიუყვება 35-40 სმ სიმაღლის მოაჯირები, მათი სიფართოე 15-20 სმ შეადგენს. როგორც ფიქრობენ მოაჯირები მოგვიანო პერიოდში უნდა ყოფილიყო დაძვრნილი. ხიდის სავალი ნაწილი ქვის ფილებითაა მოგებული (კახიძე, მამულაძე 2016:109, ტაბ. 187).

## მირვეთის ხიდი



სოფელ მირვეთის (ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი) სამხრეთ-დასავლეთით, ადგილ ძიგურესთან, მდებარეობს ხიდი, რომელსაც მდინარის სახელის მიხედვით მირვეთის ხიდს უწოდებენ. ხიდი აგებულია მდინერეების მირვეთისა და ჭოროხის წყლის შესართავთან. ხიდის სიფართო ბოლოებში 3,8 მ-ია, ხოლო შუანაწილში 2 მ. ხიდის სიმაღლე 5 მ აღწევს.

ხიდი სხვა ხიდების მსგავსად ნახევარწრიული თალი გააჩნია, მისი ბურჯები მდინარის ორივე მხარეს კლდოვან ქანზეა დაშენებული (კახიძე, მამულაძე, 2016:109, ტაბ. 188 )

## ცხემლარას ხიდი



მაჭახელას ხეობაში (ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი) სოფლის გზიდან დაახლოებით 10 მეტრის მოშორებით მდებარეობს თალოვანი ხიდი. ნახევარწრიული. თალოვანი. მისი ერთი ბოლო (მარჯვენა) დაშენებულია კლდოვან ქანზე. მარცხენა საგანგებოდ აგებულ ბურჯს ეყრდნობა. ხიდი მდინარის კალაპოტის შესაბამისად გაშლილია. მშენებლობისათვის გამოყენებულია ფლეთილი ქვები და კირის დულაბი. საპირე ქვები, როგორც წესი ვერტიკალურადაა მიწყობილი ერთმანეთზე. ბურჯებს შორის სიგრძე 19,6 მ., სავალი ზედაპირისა კი 22 მ., სიგანე 1,6-2,1 მ. წყლის კალაპოტიდან სიმაღლე 5 მ.

2012 წელს მოხდა ხიდის რეკონსტრუქცია (კახიძე, მამულაძე, 2016:109, ტაბ. 189)

## ჩხერის ხიდი



სოფელ ზედა ჩხუტუნეთში, მდინარე ჩხერისწყალზე (ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი) გორგაძეთისაკენ მიმავალ გზაზე მდებარეობს ე.წ. ჩხერის ხიდი (სახელწოდება მდინარის სახიდან მომდინარეობს). სხვა ხიდების მსგავსად ისიც ეყრდნობა კლდოვან ნაპირებს. წყლის დონიდან საკმაოდ მაღლაა აზიდული და შესაბამისად კარგადაა დაცული წყალდიდობებისაგან. ქვის ფილებით დაფარული სავალი ნაწილის სიგრძე 8,5 მ., სიფართოე 2 მ. მდინარის კალაპოტიდან 14 მ (კახიძე, მამულაძე, 2016:109, ტაბ. 190/1).



## ქოქოლეთის ხიდი



სოფელ ქოქოლეთში (ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი), მაჭახლის წყლისა და ქოქოლეთის წყალზე აგებულია მორიგი ქვის თაღოვანი ხიდი. აქაც მისი ბურჯები კლდოვან მასივზეა დაშენებული. თალი გაშლილი და ნახევარწრიული მოყვანილობისაა. საპირე ნაწილი შედგენილია ერთ რიგად განლაგებული, გვერდიგვერდ, ვერტიკალურად დაწყობილი, კარგად დამუშავებული ქვებით. სავალი ნაწილის სიგრძე 13 მ., სიფართოე 1,8 მ (კახიძე, მამულაძე, 2016:110, ტაბ. 190/2).

## მახუნცეთის ხიდი



მახუნცეთის ხიდი აგებულია მდინარე აჭარისწყალზე. მისი ბურჯები წარმოადგენს კლდოვან მასივს. ბურჯები ზოგიერთ მონაკვეთში ქვებითა და კირხსნარიტაა ამოშენებული. თავად ხიდი ქვების ვერტიკალური წყობითაა აგებული, გამოყენებულია კირხსნარის დუღაბი. საპირე რკალის ქვები დამუშავებულია, ხოლო მათ შორისი ნაწილი აგებულია ფლეთილი, უსწორმასწორო ქვებით. ბურჯებს შორის სიგრძე 19, 5 მ., სავალი ნაწილისა 28,7 მ., სიფართე 2,5 – 3 მ. თალის სიმაღლე წყლის დონიდან 5-6 მ.

ხიდი როგორც ჩანს სხვადასხვა დროს შეუკეთებიათ, რაც კარგად ირკვევა ზედაპირზე ზოგან ერთი, ზოგანაც კი ორი დამატებითი და რაც ქვის წყობის მიხედვით. ეს წყობა მკვეთრად განსხვავდება ხიდის წყობისაგან (კახიძე, მამულაძე, 2016:110, ტაბ. 191).

## სალორეთის (მიწის) ხიდი.



ჭარისწყლის მარჯვენა შენაკად ჭანჭახატზე, მდებარეობს თალოვანი ხიდი, რომელიც სალორეთის მიწის ხიდის სახელითაა ცნობილი. ცენტრალური გზიდან 3 კმ-ითაა დაშორებული. ნახევარწრიული. ბურჯები ეყრდნობა მდინარის ორივე ნაპირზე არსებულ კლდოვან ქანს. მშენებლობაში გამოყენებულია ყორე და ფლეთილი ქვები. დულაბი ტრადიციულად კირხსნარისაა. სანაპირე ქვები აქაც ვერტიკალურადაა მიწყობილი და მთელ სიგრძეზე განლაგებული. ხიდის სიგრძე ბურჯებს შორის 7 მ-ია, სავალი ზედაპირის სიგრძე-13 მ-ია. სიგანე შუა წელზე 1,9-2 მ-ია. სიმაღლე წყლის დონიდან თალამდე- 9,9-10 მ-ია(კახიძე, მამულაძე, 2016:110, ტაბ. 192).

## წონიარისის ხიდი



ხიდი მდებარეობს სოფ. წონიარისში (ქედის მუნიციპალიტეტი), ზერაბოსელ წონიარისის გზაზე, მდინარის ყველაზე ვიწრო მონაკვეთში. 2007 წელს წყალდიდობების დროს ხიდის დიდი ნაწილი ჩამოინგრა. გადარჩა ბურჯები. მასზე შემორჩენილია ფოსოები სწორკუთხა ბუდეებით. ბურჯების ზედა არეები შევსებულია მოზრდილი ქვებით. შიგა სივრცე შედარებით პატარა ზომის ქვებითა და კირ-ხსნარით. ხიდი ნახევარწრიული მოხაზულობისა ყოფილა.

საპირე ქვები ერთ რიგად ყოფილა განლაგებული. სიგრძე ბურჯებს შორის 12,3 მ.ამუამად ხიდი სრულადაა აღდგენილი (კახიძე, მამულაძე, 2016:110, ტაბ. 193).



## დანდალოს ხიდი



აჭარისწყლის ხეობაში, ზემო და ქვემო აჭარის გასაყარზე (ქედის მუნიციპალიტეტი) მდებარეობს საკმაოდ დახვეწილი პროპორციების მქონე კიდევ ერთი ხიდი, რომელსაც დანდალოს ხიდი ეწოდება. ხიდი სხვების მსგავსად ვულკანური კლდის ქვებითაა აგებული. ქვები გათლილ-დამუშავებულია. ნაგებია კირხსნარის დუღაბით. სავალი ნაწილი ფართოა და მონყობილია უსწორმასწორო ქვებით. ხიდის ბურჯები კლდეზეა დაშენებული. შემორჩენილი აქვს ქარგილისა და ხარაჩოების ბუდეების ფოსოების ორ-ირი რიგი. მარცხეა ბურჯზე სამი ბუდე ამოუშენებიათ. როგორც წესი საპირე ნაწილი გათლილი ქვებით ერთმანეთთან ვერტიკალურადაა მიწყობი. ხიდის სიგრძე 35,9 სმ, სიგანე 2,7 – 3,6 მ, სიმაღლე წყლის დონიდან 7,6 მ.

ჩანს, რომ სხვადასხვა დროს ხიდის გაგამგრება-შეკეთების მიზნით ზედაპირზე შეინიშნება დამატებული ქვების წყობები (კახიძე, მამულაძე, 2016:111, ტაბ. 193).

## ფურტიოს ხიდი



მდინარე აჭარისწყალზე, სხალთისწყლის შესართავთან, სოფ. ფურტიოში აგებულია თალოვანი ხიდი, რომელსაც ადგილობრივები თამარის რიდს უწოდებს. მისი ბურჯები კლდოვან ქანზეა დადგმული. ხარაჩოებისათვის დატანილი აქვს ოთხკუთხა ფოსოები. საპირე ქვები კარგად დამუშავებულია, სვალ ნაწილზე დაფენილია ქვის ფილები. ხიდის სიგრძე 19,7 მ, სიგანე 2,2 მ, თალის სისქე 60 სმ, სიმაღლე წყლის დონიდან 6 მ (კახიძე, მამულაძე, 2016:111, ტაბ. 193).

## უჩხოს ხიდი



ქვის თაღოვანი ხიდი აგებულია ხულოს მუნიციპალიტეტის სოფელ უჩხოში. ხულოდან 7 კმ დაშორებით. ხიდი ეყრდნობა მდინარის ნაპირზე არსებულ კლდოვან მასივს, სადაც ამოყვანილია მისი ბურჯები. სავალი ნაწილი მოწყობილია ქვის ფილებით. თაღის მოხაზულობა ნახევარწრიული ფორმისაა. საპირეების ვერტიკალურადაა ერთმანეთზე მიწყობილი. სიგრძე 7,5 მ, სიგანე 2,8, სისქე 40 სმ, წყლის დონიდან სიმაღლე 4 მ.

გასული საუკუნის მიწურულს ხიდი ქვა-ბეტონით გაუმაგრებიათ, ამიტომ მას პირვანდელი სახე დაკარგული აქვს (კახიძე, მამულაძე, 2016:111-112, ტაბ. 193).

## ცხემვანას ხიდი.



აგებულია კინტრიშის წყალზე. თალი ნახევარწრიულია. რკალის მარცხენა ბოლო სანაპიროს კლდოვან ქანს ეფუძვნება. მარჯვენა კი-სახელდახელოდ ამოშენებულ 2,5 მ სიმაღლის ბურჯს. ხიდის ორივე მხარის საპირე რკალის წყობაში გამოყენებულია კარგად დამუშავებული მოგრძო ფორმის ქვების ერთი რიგი. ისინი ერთმანეთზე ვერტიკალურადაა მიწყობილი. ორივე მხარეს ხიდის კიდეები ამოყვანილია კარგად დამუშავებული საშუალო ზომის ქვებით. თალის ორივე მხარის ქუსლებში შექმნილია წყვილ-წყვილი ქარგილის ბუდეები.

ხიდის სავალი ნაწილის სიგრძე 20 მ-ია, სიგანე-2,5 მ. სიმაღლე წყლის ზედაპირიდან თავბანდამდე-9 მ. ბურჯებს შორის მანძილი-13,5 მ.

2012 წელს ხიდს ჩაუტარდა გამაგრებითი სამუშაოები (კახიძე, მამულაძე, 2016:112, ტაბ. 193).



## ვარჯანაულის ხიდი



ხიდი მდებარეობს მდ. კინტრიშის ხეობაში, ქობულეთიდან 20-ოდე კმ მოშორებით. იგი საკმაოდ დიდი, ფართო და მაღალია. აქვს მკვეთრად გამოხატული ნახევარწრიული მოხაზულობა. ნაგებია თლილი ქვის კვადრებითა და ყორე-ქვით კირის დულაბზე.

ხიდის ორივე მხარის შვერილი საპირე რკალისათვის გამოყენებულია თლილი ქვა, კირით ხსნარზე. საპირე ქვები ერთმანეთზე ვერტიკალურადაა მიწყობილი. თალი და ხიდის ნაპირები „მოპირკეთებულია“ სუფთად თლილი ქვის კვადრებით. ხიდი ეყრდნობა ბურჯებს, რომლებიც ორივე ნაპირზე კლდეშია ჩაჭრილი.

მეტად საყურადღებოა ისიც, რომ თალის ქვედა პირისათვის განკუთვნილი ქვები რკალის წყობაში გამოყენებული ქვების სიმეტრიულადაა ჩალაგებული, ისე, რომ მთლიანი თალი ერთ მონოლითად გამოიყურება. ამავე დროს ეს ქვებიც კარგადაა

დამუშავებული და საპირე ქვებთან ერთად ძალიან სასიამოვნო ელფერს აძლევს მთლიან ნაგებობას. გამოირჩევა მსუბუქი კონსტრუქციებით და დახვეწილი პროპორციები. ორგანულად იწერება გარემოში და წარუშლელ შთაბეჭდილებას ტოვებს მნახველზე.



ხიდის ჰორიზონტალური სიგრძე ბურჯიდან ბურჯამდე 14,6 მ-ია, სავალი ზედაპირის სიგრძე-28,1 მ, ხიდის სიგანე შუაწელზე-2,6 მ, ნაპირზე ბურჯებთან-3,5 მ. სიმაღლე წყლის დონიდან თალამდე-7,9 მ, ხოლო თალის ზედაპირამდე-8,6 მ-ია. ქარგლის ბუდეების ზომებია: 0,36 X0,42 მ და 0,38X0,32 მ.

2008 წელს ხიდს ჩაუტარდა საკონსერვაციო სამუშაოები (კახიძე, მამულაძე, 2016:112, ტაბ. 193).

## საბელაშვილების ხის კოჭებიანი ხიდი



ხიდი მდებარეობს სოფელ საბელაშვილებში (მუახვეის მუნიციპალიტეტი). მუხისა და ურთხველისაგან. ადგილობრივთა თქმით ხიდი 300 წლის წინ აუშენებია სოფლის მკვიდრს ვინმე ბერიძეს (ალიოღლის). ხიდი ერთ-ერთი დამაკავშირებელი რგოლი

უნდა ყოფილიყო საბელაშვილებსა, ბრილსა და ბარათაულს შორის სიგრძე 25 მეტრია. ხიდის ბურჯები მსგავსია ქვის თაღოვანი ხიდების ბურჯებისა. ნაგებია კარგად დამუშავებული ქვებით, კირხსნარზე. ბურჯებში ჩატანებულ მალეები გამაგრებულია დულაბით კირის ხსნარზე.





## აქუცის ხილი



აქუცის ხილი მდებარეობს ქედის მუნიციპალიტეტში. სოფელ აქუცაში, დღევანდელ ცენტრარულ მაგისტრალთან. შემორჩენილია ხიდის მარცხენა ბურჯის ნანგრევები, ზომებით: სიგანე 3მეტრი, სიმაღლე 2,5მეტრი, ნახევრად დამუშავებული მოზრდილი ქვის კვადრებით კირხსნარზე. ხოლო მარჯვენა ბურჯი არა შემორჩენილი, ის მდინარის სისწრაფის გამო დანგრეულია ან ცენტრარული გზაში გზის გამაგრების მიზნით ცემენტის კედელშია დაფარული. აღნიშნული ხიდის შესახებ წერილობითი წყაროები ან კიდევ არქეოლოგიური კვლევები არ არსებობს.

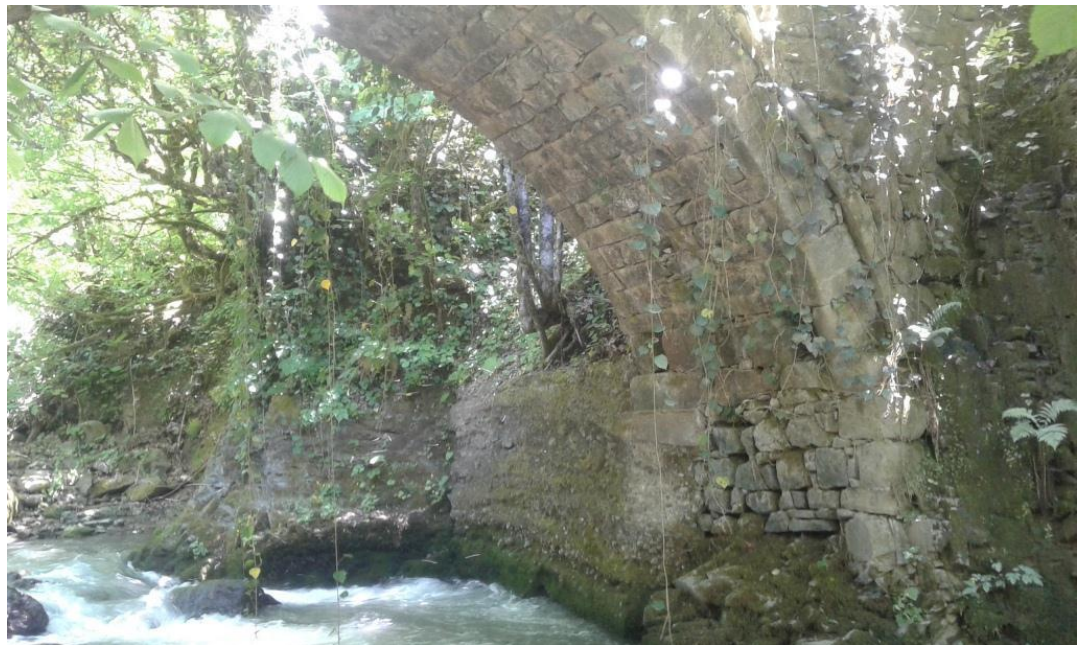


## ჭვანის თაღოვანი ხიდი



1972 წელს, ა.დავითაძის ხელმძღვანელობით, ხარითონ ახვლედიანის სახელობის სახელმწიფო მუზეუმმა ჭვანის წყლის ხეობაში მოაწყო კომპლექსური ექსპედიცია. სოფლებში (ტაკიძეები, ცივაძეები, ახალდაბა, წყაროთაი, ჭალაი, ბარათაული, ზემოხევი, ვანი, ბრილი, ინკირვეთი, წყლისაყარი, ხაბელაშვილები, ნაღვარევი) აღწერა არაერთი მატერიალური კულტურის ძეგლი. მათ შორის ხიდები. ექსპედიციის ანგარიშის მიხედვით ბარათაულის წყალზე, სოფელ ვარჯანაულში აგებულია ქვისთაღიანი ხიდი, რომელიც სოფელ ჭალის, წყაროთის, გომარდულის და ბარათაულის მცხოვრებლებს ჭვანის ცენტრთან აკავშირებს

(დავითაძე, 1975:170).



აქვე უნდა აღნიშნავს, რომ ქვების დამუშავებით, წყობით, არქიტექტურული სტილით ძალიან ჰგავს კინტრიშის ხეობაში შემორჩენილ ხიდებს. აღნიშნულ ფაქტს ავტორი იმით ხსნის, რომ შესაძლოა ამ ხიდების ამგები ოსტატები ერთი და იგივე პირები იყვნენ. ჭვანისა და კინტრიშის ხეობის მოსახლეობას ყოველთვის ჰქონდათ განსაკუთრებული ურთიერთობა.

ხიდის სიმაღლე 17,2 მეტრი, სიგანე 2,34 მეტრი, მარჯვენა ბურჯის სიმაღლე 2,57 მეტრი, სიგანე ბურჯის 2,66, მარცხენა ბურჯისა 1,39 მეტრი, თალის სიგანე 2,1 მეტრი. ხიდი საინტერესოა ქვითხურობის თვალსაზრისითაც. ხიდის თალი სწორ ნახევარ წრეს ქმნის, ქვების წყობა პროპორციულია. ერთმანეთს ენაცვლება განიერი და პარალელური რიგები. არსებული ლეგენდის მიხედვით, ხიდი აუცილებლად სოფელ ჭალიდან სოფელ ნიგაზულში გათხოვილი სურმანიძის ქალის თხოვნით, რომელსაც უარი უთქვამს მდიდრულ მზითვეზე და მისი საფასურით ხიდის აგება უსურვებია(დავითაძე, 1975:170).

## ჩაქვისწყლის ხეობის ხიდები



საარქივო მასალების მიხედვით ჩაქვისწყლის ხეობაში ქვის თალიანი ხიდები გამართული ყოფილა შემდეგ სოფლებში: გორგაძეები, ჩაისუბანი, ხალა და ჩაქვისთავი. აღრე აღწერილი ხიდებიდან ამ ეტაპზე შემორჩენილია რამდენიმე მათგანის ფრაგმენტები (4 სოფ. ჩაქვისთავში, 1 სოფ. გორგაძეებში). ხიდები მდ. ჩაქვისწყალზეა განლაგებული, რომლის საშუალებით შესაძლებელია განისაზღვროს გზა-ბილიკების ზუსტი მიმართულებები.



## დასკვნა

წერილობითი და არქეოლოგიური მონაცემების მიხედვით, ჩანს, რომ გზების როლი როგორც შიდა, ასევე გარე სამყაროსთან კავშირის თვალსაზრისით ყველა ეპოქისათვის ძალზე მნიშვნელოვანია. ამ მიმართებით სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს, აჭარის როლი განუსაზღვრელად დიდია, თითქმის ყველა გზა მიემართებოდა არტანუჯისაკენ, ეს გასაკვირი არცაა, რადგან ამ პერიოდში აღნიშნული მხარე საკმაოდ დანიშნულებული იყო და დიდ როლს ასრულებს ქვეყნის ეკონომიკურ თუ კულტურულ ცხოვრებაში.

განვითარებულ ფეოდალურ ხანაში ინტენსიურად მიმდინარეობდა ხიდების მშენებლობა. ხიდების მშენებლობისათვის ირჩევდნენ ვიწრო და ადვილად მისადგომ ადგილებს. თავდაპირველად მცირე ნაკადულებზე გადასასვლელად ხის მორი გამოიყენებოდა, შემდეგ კი მათ ნაცვლად უფრო რთული ხის კოჭოვანი ხიდების აგება დაიწყო. დროებითი ხიდები ხიდმშენებლობის განვითარებასთან ერთად ქვის ხიდებით იცვლება. ქვის ხიდების ძირითად ნაწილებს წარმოადგენს მალის ნაშენები, სანაპირო და შუა ბურჯები; მალის ნაშენი თავის მხრივ მთავარი თალისა და თალზედა ნაშენისაგან შედგება. ძველი ქვის თალოვანი ხიდების უმთავრესი ნაწილი-თალი, ძირითადად ამოყვანილია დაუმუშავებელი ქვის ფილებით, ყოველგვარი არქიტექტურული სამკაულის გარეშე. შემაკავშირებელ მასალად გამოიყენებოდა კირის ხსნარი. ხიდების მშენებელ ოსტატებს სწრაფი დინების გამო შუა მდინარეში ბურჯის მოწყობისათვის დიდი სიძნელები ექმნებოდათ. ამიტომ ისინი ცდილობდნენ გადასასვლელები ერთი მალით აეგოთ. საინტერესოა კამარების მოხაზულობა, ისინი ხან ნახევარწრიულია, ხან კოლოფოვანი (პარაბოლური), ხან ისრული ან კიდევ ბრტყელი.

## გამოყენებული ლიტერატურა

- ახვლედიანი ხ., ნარკვევები აჭარის ისტორიიდან. ბათუმი, 1944  
გეორგიკა IV, ნაკვეთი II, თბილისი
- ბაქრაძე დ., არქეოლოგიური მოგზაურობა გურიასა და აჭარაში, ბათუმი, 1987.
- ბერძენიშვილი, ნ., გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში. თბილისი, 1966
- გოგიტიძე ს., ანდრია მოციქულის მოღვაწეობა აჭარაში, ჟურნალი ჭოროხი, N 4, ბათუმი, 1990
- გეორგიკა, IV, ნაკვეთი II, თბილისი, 1952
- დავითაძე ალ., ჭვანის ხეობა, - სამხრეთ საქართველოს ისტორიისა და ეთნოგრაფიის საკითხები, თბ., 1975
- ვარშანიძე შ., გზები და საგზაო ნაგებობანი ძველ აჭარაში, ბათუმი, 1979
- ვარშანიძე შ., აჭარა ანტიკური ხანიდან ერთიანი მონარქის შექმნამდე, ბათუმი 1990
- კახიძე ა., სურმანიზე ნ., ნაგერვაძე მ., აჭარა ენეოლით-ბრინჯაოსა და ადრერკინის ხანაში, ბათუმი, 2016.
- კომახიძე თ., აჭარა წარსულის გადასახედიდან, ბათუმი. 1999
- ლომოური ნ., ძველი საქართველოს სავაჭრო გზების საკითხისათვის, საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის ისტორიის ინსტიტუტის შრომები, ტ. IV, ნაკვეთი I, თბილისი 1958
- მამულაძე შ., აჭარისწყლის ხეობის შუასაუკუნეების არქეოლოგიური ძეგლები, ბათუმი, 1993.
- მამულაძე შ., აჭარისწყლის ხეობის მატერიალური კულტურის ძეგლები, თბილისი 2000
- მამულაძე შ., გზები საგზაოდასაფორტიფიკაციონაგებობანი, სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ისტორიის ნარკვევები, აჭარა II, ბათუმი. 2009
- მუსხელიშვილი დ., აჭარის ისტორიული გეოგრაფიისათვის.- სდსინ I, თბილისი. 2007
- სახოკიათ., მოგზაურობანი, ბათუმი, 1985

- სიხარულიძე ი., სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ტოპონიმის კვლევა, წ. I, ბათუმი. 1958
- სიხარულიძე ი., აჭარის მატერიალური კულტურის ძეგლები, ბათუმი, 1962
- ქართლის ცხოვრება, ტ. I, თბილისი. 1955
- ყაზბეგი გ., სამი თვე თურქეთის საქართველოში, ბათუმი, 1995
- გ. ყიფიანი, მამულაძე, მ. მშვილდაძე, ტაო-კლარჯეთისა და ჭანეთ-ლაზეთის ქვის  
თაღოვანი ხიდები; II საერთაშორისო კონფერენციის - „ტაო-კლარჯეთი“ მოხსენებათა  
თეზისები, თბილისი. 2012
- ჭილაშვილი ლ., ქალაქები ფეოდალურ საქართველოში, II, თბილისი. 1970
- Лисовский Я., Чорохский край, вып. I, Тифлис, 1887