

საქართველოს რეგიონული ისტორიული გზების გეოგრაფიული თავისებურებანი

ლუკა დავითაშვილი

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის

სახელმწიფო უნივერსიტეტი

გეოგრაფიის დოქტორანტი

lukadavitashvili@gmail.com

აბსტრაქტი

თემის აქტუალობა უკავშირდება ისტორიული გზების აღდგენას, რომელთა მეშვეობით შესაძლებელია ახალი ლოგისტიკური ქსელის შექმნა ქვეყნისა და კავკასიის რეგიონის მასშტაბით. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ალტერნატიული მარშრუტების შესაქმნელად, რათა გაიზარდოს შუა დერეფნის გამტარუნარიანობა. საკითხის სიღრმისეული შესწავლა ევროპისა და აზიის ერთმანეთთან უკეთ დაკავშირების და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების წინაპირობა გახდება.

ამრიგად, სტატიაში განხილულია რეგიონული ისტორიული გზების მნიშვნელობა, მათი ჩამოყალიბების ისტორიულ-გეოგრაფიული ფაქტორები და საუბარია მათი განვითარების პერსპექტივებზე.

საკვანძო სიტყვები: ისტორიული გზები, გეოპოლიტიკა, სატრანზიტო დერეფანი, საქართველო

GEOGRAPHICAL FEATURES OF REGIONAL HISTORICAL ROADS OF GEORGIA

Luka Davitashvili

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University

Ph. D. student of Geography

lukadavitashvili@gmail.com

Abstract

The relevance of the topic is related to the restoration of historical roads, through which it is possible to create a new logistics network throughout the country and the Caucasus region. This is especially important for creating alternative routes to increase the capacity of the middle corridor. An in-depth study of the issue will become a prerequisite for a better connection between Europe and Asia and the economic development of the country.

Thus, the article discusses the importance of regional historical roads, historical-geographical factors of their formation and talks about their development prospects.

Key words: *historic roads, geopolitics, middle corridor, Georgia*

შესავალი

საქართველოში არსებული რეგიონული მნიშვნელობის ისტორიული გზების შესწავლა აქტუალური სამეცნიერო და პრაქტიკული მნიშვნელობის ამოცანაა. მათი აღდგენით შესაძლებელია ახალი ლოგისტიკური ჯაჭვის ჩამოყალიბება და რეგიონების განვითარება. უკრაინა-რუსეთის ომის ფონზე, ასევე, შესაძლებ-

ბელია ახალი რეგიონული მარშრუტების შექმნა. საკითხის სიღრმისეული შესწავლა ევროპისა და აზიის ერთმანეთთან უკეთ დაკავშირების და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების წინაპირობა გახდება. ამისთვის კი აუცილებელია კასპიისა და შავი ზღვის დამაკავშირებელი რკინიგზის განვითარება და ტვირთბრუნვის გაზრდა. ისტორიული გზების გეოპოლიტი-

კურ ქრილში განხილვა; მათი აღდგენის პერსპექტივების შესწავლა, რაც ქვეყნის ამა თუ იმ რეგიონის განვითარების და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელების წინაპირობა შეიძლება გახდეს.

ამას გარდა, ამ გზების განვითარება ხელს შეუწყობს საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის უკეთ გამოყენებას, რათა ეს მარშრუტები არსებული გზების ალტერნატივა გახდეს.

კვლევის მეთოდები

სტატიაზე მუშაობისას გამოყენებულ იქნა როგორც ქართული, ისე ინგლისურენოვანი სამეცნიერო ლიტერატურა, მიღებული ინფორმაციის სისტემატიზაცია და კლასიფიკაცია.

ასევე, მნიშვნელოვანი იყო რეგიონებში საველე კვლევა და ადგილობრივი მოსახლეობის გამოკითხვა, რამაც საშუალება მომცა აღმედგინა ძველი მარშრუტები.

შედეგები

1. რეგიონული მნიშვნელობის გზები საქართველოში

საქართველოში არსებული რეგიონული ისტორიული გზების შესახებ საკმაოდ მრავალფეროვანი ლიტერატურა არსებობს. საქართველოში მათი განვითარების შესახებ საკმაოდ ცნობებს გვაძლევს ნ. ბერძენიშვილის ნაშრომი „ისტორიული გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში“ (1966 წ.). მას გამოყენებული აქვს ვახუშტი ბაგრატიონისა და ივანე ჯავახიშვილის ნაშრომები, ასევე დავით აღმაშენებლის მემკვიდრის ცნობები და „მოქცევაი ქართლისაი“ (მეცხრე საუკუნე). ასევე, მნიშვნელოვანი წყაროა კვეზერელი-კოპაძის საქართველოს „ძველი ხიდები“ (1972 წ.). ძველი ხიდების მიხედვით შესაძლებელია ისტორიული გზების მარშრუტების აღდგენა.

ისტორიული გზების შესახებ უცხოური ლიტერატურიდან აღსანიშნავია ჰერბერტ რაინჰოლდ იაკობსონის წიგნი: „A history of roads from ancient times to the motor age“ (1940) და გულდენშტედტის „მოგზაურობა საქართველოში“ (1962). საინტერესოა, ასევე, ემილ ავდალიანის წიგნები: „საქართველო და აბრეშუმის სა-

ვაჭრო გზები VI-XIII სუკუნეები“ და „საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები XIII-XV საუკუნეები“.

მნიშვნელოვანია პროფესორ ზვიად კვიციანის ნაშრომი „საქართველო-ჩრდილო კავკასიის საკომუნიკაციო საშუალებები“ და ივანე ჯავახიშვილის მიერ შედგენილი 1922 წლის რუკა, რომელიც არა მარტო ადმინისტრაციულ დაყოფას, არამედ საქართველოს რეგიონების დამაკავშირებელ ისტორიულ გზებსაც ასახავს.

საქართველო მდებარეობს კავკასიის ცენტრში. შესაბამისად, მას ჯერ კიდევ უძველესი დროიდან ეკავა მნიშვნელოვანი ადგილი სავაჭრო ურთიერთობებში. იგი კავკასიის რეგიონში სტრატეგიული მნიშვნელობის სახელმწიფო იყო, რადგან მასზე გადიოდა ყველა მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზა. სწორედ ამიტომ მოსახლეობაც იქ სახლდებოდა, სადაც უძველესი საქარავნო გზები გადიოდა. ამ მიგრაციის თვალსაჩინო მაგალითია ჰერეთ-კამბეჩოვანი. ეს მხარე ქართლის სახელმწიფოს წარმოქმნის გარიჟრაჟზე ქართველებთან ერთად ჰერული - (ალვანური) ტომებით იყო დასახლებული, მაგრამ უკვე უძველესი დროიდანვე შეიმჩნევა ქართველთა და, კერძოდ, ქართველ მთიელთა (არაგვისა და ივრის ხეობიდან) თანდათანობითი ჩამოსახლება ამ ტერიტორიაზე. ეს კარგად ჩანს როგორც ძველქართული წყაროების ცნობების შესწავლით, ისე ბერძნულ-ლათინური მწერლობის ჩვენებათა ანალიზით და, აგრეთვე, ძველი ტოპონიმის მონაცემებითაც. ეს მიგრაცია განპირობებული იყო იმით, რომ ივრისა და ალაზნის ქვემო წელის ველები შესანიშნავ საზამთრო საძოვრებს წარმოადგენდა, რაც აუცილებელი იყო მესაქონლეობის განსავითარებლად. მეორე მხრივ, როგორც ალაზნის ველის გაღმა მხარის ტერიტორიაზე, ისე მტკვარ-ალაზანს შორის მდებარე ივრის ზეგანზე უძველესი დროიდანვე არაერთი მნიშვნელოვანი სავაჭრო-სატრანზიტო მაგისტრალი გადიოდა, რომლებზეც არა მხოლოდ რომაელი ლეგიონერები, არამედ „ვაჭარნი პრომნი და ბერძენნი“ და სხვანიც დადიოდნენ, რასაც ნუმისმატიკური მასალა და ანტიკური ხანის საგზაო რუკებიც მოწმობენ (ლორთქიფანიძე, მუსხელიშვილი, მეტრეველი, 2012).

ეს სავაჭრო მაგისტრალები, აგრეთვე, ერთ-ერთი ძირითადი ფაქტორი უნდა ყოფილიყო აქეთკენ მოსახლეობის მიგრაციისა. IV საუკუნისთვის ეს პროცესები იმდენად წინ წასული ჩანს და ჰერეთ-კამბეჩოვანის მიწებს იმდენად ინტენსიურად ითვისებდნენ, რომ ჩნდება კახეთის პოლიტიკური ცენტრის ჩრდილოეთიდან უფრო სამხრეთ-აღმოსავლეთისკენ გადმონაცვლების საჭიროება. თუკი უძველეს პერიოდში კახეთის ცენტრი ივრის ხეობის ზემო წელზე მდებარეობდა, IV საუკუნის პირველ ნახევარში იგი ივრის შუაწელზე ინაცვლებს. ამ პროცესის დასაწყისს უნდა მიუთითებდეს უჯარმის აღშენება, ხოლო მის დასარულს – მირიანის საქმიანობა, რომელმაც „მისცა ძესა მისსა რევს საუფლინულოდ კახეთი და კუხეთი და დასუა იგი უჯარმას“ (ლორთქიფანიძე, მუსხელიშვილი, მეტრეველი, 2012).

ვახტანგ გორგასალმა V საუკუნეში დაამარცხა ოსები და გაამაგრა დარიალის კარი. ჯუანშერი გადმგვცემს: „წარემართა სახელსა ზედა ღმრთისასა, განვლო კარი დარიალანისა და დაიბანაკეს ორთავე სპათა ამიერ და იმიერ“. ვახტანგ გორგასალს დიდი პოლიტიკური გეგმები ჰქონდა დასახული, რომლის რეალიზაციასაც ჩრდილოეთიდან ქართლის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის შემდეგ უმაღლესე შეუდგა. კერძოდ, ჩრდილო-კავკასიელ გადამთიელთა დამორჩილებისა და მათთან დაზავების შემდეგ, მეფემან განუტევნა ნიჯადნი სპარსთანი და მეფენი კავკასიანთანი ნიჭითა დიდითა წარმოგზავნა დაი მისი მირანდუხტ და ტყუე იგი ყოველი გზასა დარიალისას და თვით ქართლისათა წარმოვიდა გზასა აფხაზეთისა, ე. ი. ჩრდილოეთ კავკასიიდან ვახტანგს დასავლეთ საქართველოში გაულაშქრია, როგორც ჩანს ქლუხორის ურელტეხილის გავლით.

შესაბამისად, საფიქრებელია, რომ ეს ზეკარი აკავშირებდა იმიერკავკასიას ამიერკავკასიასთან და ეს შესაძლოა ისტორიული გზა ყოფილიყო (ლორთქიფანიძე, მუსხელიშვილი, მეტრეველი, 2012).

საქართველო ჯერ კიდევ VI საუკუნიდან რეგიონულ ვაჭრობაში მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა. აქ აღსანიშნავია, რომ ბიზანტიას სავაჭრო გზის გაჭრა სურდა ინდოეთამდე. იმ-

პერატორ იუსტინიანეს მცდელობები საზღვაო გზა აემუშავებინა წარუმატებელი აღმოჩნდა. შესაბამისად, კონსტანტინოპოლის დიპლომატიის დღის წესრიგში აბრეშუმისა და სხვა ძვირფასი პროდუქციის მოსაზიდად ცენტრალურ აზიამდე და ჩინეთამდე მიმავალი სავაჭრო გზების მოძიების საკითი საკმაოდ მწვავედ დადგა. VI საუკუნე, ასევე, განსაკუთრებული დაძაბულობით იყო დახასიათებული ორი იმპერიის მეორე პერიფერიაზე – სამხრეთ კავკასიაში, კერძოდ კი დასავლეთ საქართველოში, სადაც ნახევარ საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში საომარი მოქმედებები თითქმის არ შეწყვეტილა. წმინდა სამხედრო კუთხით რეგიონი მნიშვნელოვანი იყო კავკასიონის გადასასვლელების გაკონტროლებისთვის, ისევე როგორც თანამედროვე აფხაზეთის სანაპიროდან რუსეთის ტერიტორიაზე გასასვლელი დერეფნის დამორჩილებისთვის. ლაზიკის გეოგრაფიული მდებარეობა, ასევე, საჭიროების შემთხვევაში, მცირე აზიის შავი ზღვის სანაპიროზე არსებულ ბიზანტიურ პორტებამდე სამხედრო გემების გაგზავნის საშუალებას იძლეოდა. მეტიც, ლაზიკიდან ზღვით პოტენციურად კონსტანტინოპოლამდე მიღწევა შესაძლებელი იყო.

ლაზიკის გაკონტროლებით, ასევე, მარტივდებოდა უშუალოდ მცირე აზიაში, ბიზანტიის საზღვრებში შეჭრა. გეოგრაფიული ბარიერების კუთხით, ლაზიკა შედარებით მეტად იყო დაკავშირებული მცირე აზიასთან, ვიდრე ჩრდილოეთით და აღმოსავლეთით არსებულ ტერიტორიებთან. მთიანი ლანდშაფტი და ზღვა ლაზიკის ერთგვარ გეოგრაფიულ იზოლაციას განაპირობებდა, ლაზიკასთან ერთად, სვანეთის საკითხიც ხშირად განიხილებოდა ორი იმპერიის VI საუკუნის მეორე ნახევრის დიპლომატიურ ურთიერთობებში. სვანეთი კავკასიონის გადასასვლელების გამო იყო მნიშვნელოვანი. ის, დღევანდელთან შედარებით, ბევრად უფრო დიდ ტერიტორიას მოიცავდა და ოქროს მარაგებით იყო მდიდარი.

საქართველოს შავი ზღვისპირეთი ოდითგანვე იყო ჩართული სხვადასხვა მცირე და, სავარაუდოდ, საშუალო ზომის სავაჭრო ქსელში. მაგალითად, ა. წ. IV საუკუნის მეორე ნახევრის

მსოფლიო რუკა ცნობილი, როგორც *Tabula Peutingeriana*, მიუთითებს ბევრ გზაზე, რომელიც არსებობდა იმ პერიოდში და მომდინარეობდა ირანიდან და არმენიიდან თანამედროვე თბილისის ტერიტორიისკენ, ხოლო დასავლეთით კი დიოსკურია-ფაზისამდე (ავდალიანი, 2019).

მდინარეები მტკვარი და რიონი აღმოსავლეთ საქართველოდან შავი ზღვისპირეთში სავაჭრო ნაწარმის გადატანაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა, სტრაბონი ფაზისს მნიშვნელოვან სავაჭრო ცენტრად მოიხსენიებდა (ლორთქიფანიძე, მუსხელიშვილი, მეტრეველი, 2012).

საინტერესო ინფორმაცია, რომელიც მოგვეპოვება სტრაბონთან და შემდეგ პლინიუს უფროსთან უფრო იმ გზებს აღწერს, რომლებიც პოტენციურად შეიძლება ამუშავებულიყო და არა უკვე არსებულ სავაჭრო მარშრუტებს. გეოგრაფიული დისტანცია კასპიის აღმოსავლეთ სანაპიროდან მდინარე მტკვრამდე პირდაპირი ხაზით 350კმ-ია. ტრანსკასპიური ვაჭრობა ნიშნავს იმას, რომ კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროებზე საკმაოდ დიდი სავაჭრო ცენტრები უნდა არსებებულიყო და ყველა საშუალება დიდი კომერციული ფლოტის შესაქმნელად (ავდალიანი, 2019).

საყურადღებოა, თამარის მეფობის დროინდელი ცნობა: „მოუწოდეს სპათა... და შეკრბეს ჯავახეთს. და მოვიდა თამარ ვარძიას და გაგზავნა ვარძიით ლაშქარნი... და წარუძღვა ბასიანის კერძოთა და მიიწინა მახლობლად კარისა და დადგეს დღისა ერთისა სავალსა“ (ემილავდალიანი, 2019).

საყურადღებოა აქ ისაა, რომ ჯავახეთიდან ქართველთა ლაშქარი ბასიან-ყარსის გზით და არა არტაან-ოლთისზე გავლით მიდის. თავად ჯავახეთ-არტაანის გზაზე ცნობები გხვდება ნიგნში „მოქცევაი ქართლისაი“ (მეცხრე საუკუნე) სადაც ავტორთა წარმოდგენით ამ გზით მიდიან მირიან მეფესთან კონსტანტინე კეისრის ელჩები: იოანე ეპისკოპოსი და მისთანა მოციქული. „და ვითარ მოიწინეს ადგილსა, რომელსა ჰქვიან ერუშეთი და დაუტევნა მუნ ხურონი საქმედ ეკლესიისა და წამოვიდა და მოვიდა მანგლის დაიწყო ეკლესიასა“ (ლ.

ცხოვრება მეფეთა, 99). თუ აქ მოხსენიებული „ერუშეთი“ შემდეგ დროის ერუშეთია და არა თვით არტაანი ან კიდეც აწინდელი ნაქალაქევი, როგორც ამას ვახუშტი ჰგონებს, ორივე შემთხვევაში ჩანს არტაან-ჯავახეთის გზის უძველესი მიმართულება: არტაანი-ნაქალაქევი (ერუშეთი)-ერუსეთი-ნიალის ველი-თმოგვიხიდი მდინარე მტკვარზე - წუნდა. ასევე, საინტერესო ცნობას გვანვდის ვახუშტი ბაგრატიონი რაჭა-ცხინვალის გზის შესახებ, რომელიც ვახტანგ მეექვსესთან ერთად გაიარა: „აქიდან და კუდაროდამ გარდავალს გზა ქალაქ რცხინვალის ხეობასა ზედა, დვანის ხეობასა ზედა, ქართლში“. მეჩვიდმეტე საუკუნის შემდეგ ცნობები ამა თუ იმ მარშრუტის შესახებ საკმაოდ მწირია (ლეონტი მროველი, მე-11 საუკუნე).

ამრიგად, საქართველოზე გადიოდა რეგიონული მნიშვნელობის გზები, რომელზეც კონტროლის მოსაპოვებლად მრავალი იმპერია იბრძოდა. აღსანიშნავია, რომ სვანეთი კავკასიონის გადასასვლელების გამო იყო მნიშვნელოვანი. ის, დღევანდელთან შედარებით, ბევრად უფრო დიდ ტერიტორიას მოიცავდა და ოქროს მარაგებით იყო მდიდარი. რუკაზე ნათლად ჩანს ვახტანგ გორგასლის მიერ შექმნილი რეგიონული მარშრუტი, რომელიც ჩრდილოეთ კავკასიას სამხრეთთან აკავშირებდა. აღსანიშნავია, რომ ამ გზამ გადამწყვეტი როლი ითამაშა კახეთის გაძლიერებაში.

აღსანიშნავია, რომ საქართველოს გზათა მთავარი მაგისტრალები ჯერ კიდევ მეცხრე-მეათე საუკუნეებში ჩამოყალიბდა. ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქვეყნებს შორის ხიდებად კავკასიის კარნი იქცნენ. შესაბამისად, საქართველოს როლი ამ ფონზე გაიზარდა და მასზე კონტროლის მოპოვებას არაერთი იმპერია ცდილობდა. აღსანიშნავია, რომ მეთორმეტე საუკუნეში ქართულ ქალაქებს შორის ბევრი ქარავანი მოძრაობდა. სწორედ ამაზე მეტყველებს დავით აღმაშენებლის მემკვიდრე, რომელიც ამბობს: „რაოდენნი ხიდნი მდინარეთა სასტიკთა ზედა, რაოდენნი გზანი საწყინოდ სავალნი ქუაფენილ ყუნა“. ძველი გზების მიმართულებათა დასადგენად უალრესი მნიშვნელობა აქვს შემონახულ მატერიალურ ძეგ-

ლებს, მათ ნაშთებს: ქალაქები, ციხეები, დიდი ტაძრები, ქარვასლები, ხიდები. მეთორმეტე საუკუნის საქართველო საკმაოდ ვრცელ ტერიტორიას მოიცავდა. კავკასიონის კარები თუ ზეკარები, შარვანისა, რანისა და სომხეთის გზები რუსთაველის დროინდელი საქართველოს შიდა გზები იყო. ფეოდალური საქართველოს გზები, ეკონომიკური თვალსაზრისით, არა რომელიმე ქალაქიდან გამოდიოდა, არამედ სასოფლო-სამეურნეო რაიონიდან.

ძველი გზების ისტორიაზე საინტერესო ცნობების მომცემია ძველი ხიდები. მათი საშუალებით შესაძლებელია ძველი მარშრუტების აღდგენა. ძველ საგზაო მაგისტრალზე, რომელიც მიემართებოდა ქუთაისიდან აღმოსავლეთ საქართველოში ჩხარი-სკანდით, არის დღევანდლამდე კარგად დაცული ორმალიანი ქვის ძველი ხიდი. საინტერესოა მასზე დატანილი წარწერა, რომელიც ასომთავრულითაა შესრულებული: „ქ. ბრძანებითა ღვთისათა აღვაგე ხიდი ესე მე გენათელმა ლორთქიფანიძე გედეონ, სულისა ჩემისა საოხად“. ეს ხიდი 1667 წლით თარიღდება (ლორთქიფანიძე, მუსხელიშვილი, მეტრეველი, 2012).

თავისი გარეგანი სახით ყურადღებას იქცევს ძველი ქვის ხიდი მდინარე ჩოლაბურზე სოფელ ჭალატყესთან. არსებობდა ძველი გზა შორაპანი-სკანდა-ჩხარი-ქუთაისი, რომელზეც ეს ხიდი მდებარეობს.

საინტერესოა მტკარზე არსებული დამაკავშირებელი გზები - სოფელ ახალდაბაში, ტაშისკართან შემორჩენილი ქვის ხიდის ფრაგმენტი. ქალაქ გორთან, სოფელ ხიდისთავის პირდაპირ შემორჩენილია ხიდის ბურჯები. ვენეციელი ბერი მოსე ბუიშვიანი თავისი მოგზაურობის აღწერის დროს იძლევა ცნობებს, რომ ქალაქ გორთან სამმალიანი ქვის ხიდი არსებობდა. ქართულ ისტორიულ წყაროებშიც გვხვდება ცნობები ამის შესახებ. 1609 წელს ყირიმის მფლობელი თათარხანი 30000 მეომრით ბაღდადის ომიდან ყირიმში ბრუნდებოდა. მან საქართველოზე გამავალი მარშრუტი აირჩია და გზა აებნა. მღვდელმა თევდორემ მტკვრის ხეობის ნაცვლად მეომრები სხვა მართულეებით წაიყვანა, რის გამოც ის აკუნეს. დიდხნიანი ხეტიალის შემდეგ მტრის რაზმმა

მიაღწია მტკვრის ხიდს გორთან. ქალაქის მაცხოვრებლებმა მათ გზა გადაუკეტეს. თათარხანის რაზმმა უკან დაიხია (ლორთქიფანიძე, მუსხელიშვილი, მეტრეველი, 2012).

წერილობითი წყაროები და მატერიალური კულტურის ძეგლები, აგრეთვე ხალხური თქმულება-გადმოცემები მოწმობენ, რომ სვანეთს ძველთაგანვე მუდმივი კავშირ-ურთიერთობა ჰქონდა ჩრდილო კავკასიის მოსახლეობასთან: ბალყარელებთან, ყარაჩაელებთან, ყარაბაღელებთან, ოსებთან, ჩერქეზებთან და სხვა (სვანეთის საისტორიო ძეგლები, ნაკ. II, გვ. 37, 46; თ. მიქელაძე, 1967, გვ. 107; Л. И. Лавров, 1956, გვ. 214; И. М. Мизиев, 1970, გვ. 522).

ჩრდილო კავკასიის ტომები ჯერ კიდევ სტრაბონის დროს მჭიდროდ იყვნენ დაკავშირებულნი საქართველოსთან, დიოსკურია იყო ამ ტომთა შეხვედრის ადგილი (თ. ყაუხჩიშვილი, გვ. 75). საქართველო, როგორც უძველესი დროიდან მაღალი კულტურისა და ეკონომიკის ქვეყანა, ძლიერ ზეგავლენას ახდენდა მეზობელ ხალხებზე, რაც ხშირად სვანეთის საშუალებით ხდებოდა. ივ. ჯავახიშვილი დიდ მნიშვნელობას ანიჭებდა სავაჭრო გზების შესწავლას, რომელიც კულტურული კონტაქტების თვალსაზრისით გადამჭრელ როლს თამაშობდა (ივ. ჯავახიშვილი, ქართველი ერის ისტორია, 1922) საზოგადოებაზე.

ჩრდილო კავკასიისა და სვანეთის სოციალ-ეკონომიკური, კულტურულ-ისტორიული განვითარებისა და ურთიერთობის ერთ-ერთ პირობას საგზაო კომუნიკაციების არსებობა წარმოადგენდა. სვანეთის სამიმოსვლო საშუალებათა ცხოველუნარიანობა დამოკიდებული იყო არა მარტო საკუთრივ სვანეთის ცხოვრებაზე, არამედ მთელი ქვეყნის ეკონომიკურ, პოლიტიკურ და კულტურულ მდგომარეობაზე, აგრეთვე, მის მეზობლად თუ საგარეო ურთიერთობაში მიმდინარე ღრმა ცვლილებებზე.

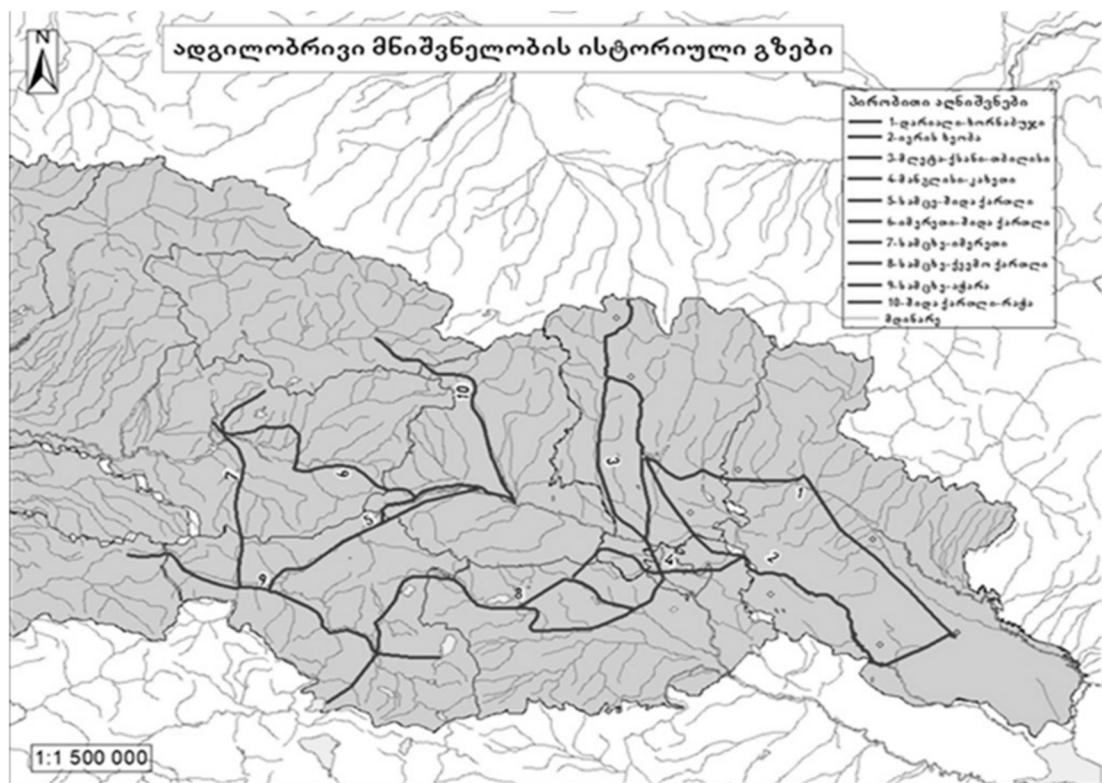
სვანეთსა და მის გზებს სავაჭრო-ეკონომიკურ და კულტურულ ურთიერთობებთან ერთად საგარეო-პოლიტიკური, სტრატეგიული მნიშვნელობაც გააჩნდა როგორც მთლიანად საქართველოსთვის, ისე შორეული ქვეყნებისთვისაც. ასეთი მომენტები აღწუსებულია ძველ

წერილობით წყაროებში და მატერიალური კულტურის ძეგლებში.

დღეისათვის არსებული არქეოლოგიური ძეგლების, კარტოგრაფიული მასალის: წერილობითი და ზეპირი გადმოცემების შეჯერების შედეგად ჩანს, რომ საუღელტეხილო გზები თითქმის თანხვედრა ძველ მიმართულებებს (ჩართოლანი, 2010).

სვანეთის საკომუნიკაციო გზებს მნიშვნელოვანი ადგილი ეჭირა ცენტრალური კავკასიონის უძველესი მაგისტრალების საკვანძო სისტემაში. ისინი მოცემულ რეგიონში ერთმანეთს უერთდება და გზასაყარს ქმნის. ეს გზები ისტორიული კოლხეთიდან და შიდა ქართლიდან ჩრდილოთ კავკასიისაკენ მიემართებოდა. სვანეთის ტერიტორიაზე გადიოდა მნიშვნელოვანი გზა, რომელიც სვანეთის ნაწილს ჩუბხევსა და მისმიანეთს (ახლანდელი აფხაზეთ-სვანეთი – კოდორის ხეობა) შავ ზღვასთან და ჩრდილო-

ეთ კავკასიასთან აკავშირებდა. აღნიშნული გზა მდ. კოდორის ხეობიდან მდ. ყუბანის და მისი შენაკადების აუზებში გადიოდა კლუხორის უღელტეხილით. იგი დღეისათვის კარგად ცნობილი სოხუმის სამხედრო გზაა. კლუხორის გადასასვლელი (2781 მ. ზღ.დ.) კოდორის ხეობიდან თებერდის ხეობაში ერთ-ერთი ყველაზე ცნობილი ადვილად მისადგომი და უმოკლესი გზაა დასავლეთ საქართველოდან ჩრდილოეთ კავკასიაში. ამ გადასასვლელის ძველი სახელწოდება ისტორიულ წყაროებში ჯერ არ ჩანს. ბერნადაცის ცნობით, 1367 წელს გამოცემულ ვენეციურ რუკაზე ნაჩვენებია უსახელო გზა ამ გადასასვლელით. კლუხორ-თებერდის ეს გზა საკმაოდ ცნობილია. ამ უღელტეხილით ძველთაგანვე სარგებლობდნენ ბერძნები და რომაელები, ბიზანტიელები და თურქები, გენუელები და ვენეციელები და, რა თქმა უნდა, დასავლეთ საქართველოს მოსახლეობა.



ნახ. 1. რეგიონული მნიშვნელობის ისტორიული გზები

დასკვნა

საქართველოზე გადიოდა რეგიონული მნიშვნელობის გზები, რომელზეც კონტრო-

ლის მოსაპოვებლად მრავალი იმპერია იბრძოდა. აღსანიშნავია, რომ სვანეთი კავკასიონის გადასასვლელების გამო იყო მნიშვნელოვანი. ის, დღევანდელთან შედარებით, ბევრად უფ-

რო დიდ ტერიტორიას მოიცავდა და ოქროს მარაგებით იყო მდიდარი. რუკაზე ნათლად ჩანს ვახტანგ გორგასლის მიერ შექმნილი რეგიონული მარშრუტი, რომელიც ჩრდილოეთ კავკასიას სამხრეთთან აკავშირებდა. დღესაც, ამ მარშრუტის აღდგენის შემთხვევაში, შესაძლებელია თბილისის გვერდის ავლით სხვადასხვა ტვირთის გადაზიდვა სამხრეთიდან ჩრდილოეთისკენ და კახეთიდან დასავლეთისკენ მიმავალი ახალი მარშრუტების შექმნა.

ისტორიული და თანამედროვე გზების შედარება გვაძლევს საშუალებას დავინახოთ, რომ გეოგრაფიულ პირობებს მათი ჩამოყალიბებისთვის უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა. ჯერ კიდევ ვახტანგ გორგასლის მიერ ჩამოყალიბებული დარიალი ხორნაბუჯის გზაზე შემდგომ საქართველოს სამხედრო გზამ გაიარა და ეს მარშრუტი დღესაც არ კარგავს აქტუალობას. იგი მიუყვება არაგვის ხეობას და თბილისამდე აღწევს. საინტერესოა, რომ ივრის ხეობის გზამ გომბორზე გადაინაცვლა, ვინაიდან აქ სავაჭრო ქარავნებმა მოძრაობა ჯერ კიდევ შუა საუკუნეებში შეწყვიტეს. ჯავახეთიდან ქვემო ქართლში გზა ფარავნის ტბასა და ქციას ხეობაზე გადის. ეს მარშრუტი დღესაც მოქმედია, თუმცა ზამთარში ხშირად იკეტება თოვლის საფარის გამო. საინტერესოა, რომ შიდა ქართლიდან ლიახვის ხეობის გავლით ერწო-წონას ქვაბულისკენ და შემდეგ რაჭისკენ გადასასვლელი იყო, აბასთუმნიდან ზეკარის უღელტეხილის გავლით იმერეთისკენ მიმავალი გზა, რომელიც დღესაც მოქმედია, თუმცა საჭიროებს განახლებას. შიდა ქართლსა და ქვემო ქართლს თრიალეთის ქედზე გამავალი მაგისტრალი აკავშირებდა, რომელიც კავთურისა და თეძმის ხეობებს მიუყვებოდა, თუმცა ახლა იგი სრულიად მივიწყებულია. მანგლისიდან თბილისში გზა დიდგორის გავლით მიდიოდა. ახლა ეს მარშრუტი კვლავ არსებობს და მისი მეშვეობით თონეთიდან ბაგებში ჩასვლა ნახევარ საათშია შესაძლებელი.

კვლევის პერსპექტივები

ისტორიული გზების შესახებ არსებული მონაცემები გვაძლევს საშუალებას შეიქმნას ახალი მარშრუტები. მ გიულდენშტეტი, რომელმაც საქართველოში მეთვრამეტე საუკუნეში იმოგზაურა, აღწერს შიდა ქართლისა და კახეთის, იმერეთისა და სამეგრელოს, შიდა ქართლისა და იმერეთის დამაკავშირებელ, ასევე, რეგიონებიდან თბილისში მიმავალ გზებს. იგი აღწერს ამ რეგიონებში არსებულ სოციალურ-ეკონომიკურ და ეთნიკურ სიტუაციას. ამასთანავე საინტერესოა მისი ცნობები სოფლის მეურნეობის შესახებ. ამ მონაცემებზე დაყრდნობით შესაძლებელია ისტორიული გზების აღდგენა და ახალი ტურისტული მარშრუტების შემუშავება. მაგალითად, შესაძლებელია ქუთაისი-სკანდე-შორაპანი-სურამის მარშრუტის აღდგენა და ის შეიძლება გახდეს მშენებარე მაგისტრალის ალტერნატივა. ასევე, შესაძლებელია ხონის გავლით იმერეთისა და სამეგრელოს დაკავშირება და ახალი ტურისტული მარშრუტების შემუშავება. ძალიან საყურადღებოა მცოცავი ოკუპაციის მიახლოება საქართველოს მთავარ ავტომაგისტრალთან, რაც ქვეყნის მთავარი საგზაო არტერიისათვის უდიდეს რისკს წარმოადგენს; ამისათვის აუცილებელია, ალტერნატიული საგზაო მონაკვეთების არსებობა ქვემო ქართლის, სამცხე-ჯავახეთისა და აჭარის დამაკავშირებელი მაგისტრალის სახით, რომელიც ახალციხე-ბათუმის საგზაო მონაკვეთის მაგალითზე კარგად ჩანს, რომ ჯერ კიდევ არ შექმნილა, შესაბამისად, ქვეყანა კვლავინდებურად მხოლოდ თბილისი-სენაკი-ლესელიძის ავტომაგისტრალზეა დამოკიდებული (თ. სიდამონიძე, საქართველოს სახმელეთო ტრანსპორტის ფუნქციონირებისა და განვითარების გეოგრაფიული კანონზომიერებები, 2020).

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ე. ავდალიანი, საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები, (XIII-XIV სს.) თბილისი, 2019.
2. ემილ ავდალიანი, საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები, (VI- XIII სს.), თბილისი, 2019.
3. ნ. ბერძენიშვილი, გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში, თბილისი, 1966.
4. ი. ჯავახიშვილი, ქართველი ერის ისტორია, 1928.
5. ზ. კვიციანი, საქართველო-ჩრდილო კავკასიის საკომუნიკაციო საშუალებები, 2018.
6. ა. კვეზერელი-კობაძე, საქართველოს ძველი ხიდები, თბილისი, 1972; გვ. 1-60.
7. სვანეთის საისტორიო ძეგლები, ნაკ. II, გვ. 37, 46.
8. თ. მიქელაძე. 1967, გვ. 107.
9. Л. И. Лавров, 1956, გვ. 214; И. М. Мизиев, 1970, გვ. 522.
10. შ. ჩართოლანი, შრომები, 2010.
11. www.igstraveltogeorgia.asm.ge