

თავაზი გერაქი

•
ფლვანსნოცა
ქველ
საქართველი



„ნაპა რევი“
თბილისი
1981

სყ (c 41)
63.3(2Γ)
9 (47.922)

ქართველთა ზღვაოსნობაზე დღემდე ძალზე ცოტა რამ არის ცნობილი. ისტორიკოს თამაზ ბერაძის ამ წიგნში მოთხრობილია ძველი ქართული ზღვაოსნობისა და საქართველოს უცხო ქვეყნებთან ურთიერთობის ამბები. ავტორი ძალიან საინტერესოდ ყვება მენავეებზე, სხვადასხვა სახის ნავეებზე, საქართველოს ნავსადგურებზე და იმ საზღვაო ბრძოლებზე, რაც ქართველებს გადახდენიათ უძველესი დროიდან თითქმის მეცხრამეტე საუკუნემდე.

პირველი გამოცემა

© „ნაკადული“, 1981

70803—96
B ————— 121—81
M—603 (08)—81

„მაშინ არ შეიძლებოდა ამ ზღვაზე ცურვა და იწოდებოდა ის არასტუმართმოყვარედ მისი მლელვარებისა და ირგვლივ მცხოვრები ტომების ველურობის გამო... ხოლო შემდეგ მას სტუმართმოყვარე ეწოდა, რადგან იონიელებმა სანაპიროზე ქალაქები ააგეს“.

სტრაბონის გეოგრაფია, VII, 3, 9.

საქართველო უძველესი დროიდან შავი ზღვის აუზის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ქვეყანა იყო.

შავი ზღვა ერთ-ერთი უდიდესია მსოფლიოში. მისი საერთო ფართობი 411540 კვ. კმ უდრის. სიგრძე დასავლეთიდან აღმოსავლეთისაკენ 1150 კმ-ია, მაქსიმალური სიგანე ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ 580 კმ. ყველაზე ვიწრო იგი ყირიმის ნახევარკუნძულსა და ანატოლიის შევრილს შორისაა. მანძილი 265 კმ არ აღემატება. შავ ზღვაში სულ სამი პატარა კუნძულია, რომელთაგან უდიდესის ფართობი 2,5 კვ. კმ-ია.

შავი ზღვა ოკეანესთან უშუალოდ არ არის დაკავშირებული. იგი შიდა ზღვაა და ბოსფორის სრუტით მარმარილოს ზღვას უერთდება. ეს უკანასკნელი დარდანელის სრუტით ხმელთაშუა ზღვის აუზთანაა დაკავშირებული. ბოსფორის სრუტის სიგრძე 28,5 კმ-ია, საშუალო სიგანე კი — 3,7 კმ აღწევს. ზოგ ადგილას ბოსფორის სრუტე 750 მეტრამდე ვიწროვდება. ამის გამო სრუტეზე კონტროლი ძალზე ადვილია და ქვეყანას, რომლის ზღვაშიც ბოსფორის სრუტეა, შეუძლია თავის ნებას დაუმორჩილოს შავ და ხმელთაშუა ზღვებს შორის საზღვაო მიმოსვლა. ამ ფაქტორმა დიდი რო-

ლი შეასრულა შავიზღვისპირეთის, მათ შორის, საქართველოს ზღვა-
ოსნობის ისტორიაში.

ქერჩის სრუტით ანუ კიმერიელთა ბოსფორით, როგორც მას
ძველი ბერძნები და რომაელები უწოდებდნენ, შავი ზღვა უკავშირ-
დება აზოვის ზღვას. სრუტის სიგრძე 41 კმ-ია, ხოლო სიგანე — 4
კმ-დან 15 კილომეტრამდე.

აზოვის ზღვა შავი ზღვის ვრცელ ყურეს წარმოადგენს. მისი
სიგრძე მხოლოდ 380 კმ-ია, მაქსიმალური სიგანე კი 200 კმ-მდე აღ-
წევს. აზოვის ზღვის საშუალო სიღრმე 8 მეტრია, მაქსიმალური სი-
ღრმე — 14 მეტრს არ აღემატება. ასეთი პატარა ფართობის გამო
ძველი ბერძნები და რომაელები აზოვის ზღვას ტბად მიიჩნევდნენ
და მას „მაოტას ლიმანს“; ან კიდევ „პალიუს მეოტის“ უწოდებდ-
ნენ, რაც მეოტის ტბას ნიშნავს. გვიან ხანამდე ქართველებიც აზო-
ვის ზღვას ტბად მიიჩნევდნენ, „რომელსაც პრქვან მეოტი“.

XIII—XVI სს.-ში აზოვის ზღვის სანაპიროებზე იტალიელები
იყვნენ გაბატონებული. ყველა ევროპელს აღმოსავლეთის ხალხები,
ჩვეულებრივ, ფრანკებს უწოდებდნენ, ამიტომ ამ ხანის აღმოსავ-
ლურ გეოგრაფიულ თუ ისტორიულ ნაშრომებში აზოვის ზღვა
„ფრანკთა ზღვად“ არის ცნობილი. XIII—XV სს-ის იტალიურ რუ-
კებზე კი ამ ზღვას „ზაბახას ზღვა“ ჰქვია.

აზოვის ზღვაზე, მდინარე დონის შესართავში, უძველესი დრო-
იდან არსებობდა ქალაქი, რომელიც დიდ როლს თამაშობდა მსოფ-
ლიო ვაჭრობაში. ძველი ბერძნები და რომაელები მას ტანაისს უწო-
დებდნენ, შუაფეოდალურ ხანაში კი ევროპელებმა ტანა უწოდეს.
XIII—XIV საუკუნეებში ყირიმში დამკვიდრებულმა თათრებმა ამ
ქალაქს „აზავი“ დაარქვეს, რაც მათ ენაზე „დაბალს“, „დაბალ ად-
გილს“ ნიშნავს. აქედან მოდის აზოვის ზღვის სახელწოდებაც, რო-
მელიც დღეს საყოველთაოდ არის გავრცელებული.

საქართველოს ყირიმთან ზღვით ყოველთვის მკვიდრო კავშირი
ჰქონდა. ამიტომ ქართველებმა ძველი „მეოტის ტბის“ ახალი სახელ-
წოდება ყირიმელი თათრებისაგან გადაიღეს. აზოვის ზღვას მათაც
„აზავი“ უწოდეს და ეს სახელწოდება ჩვენს ენაში XIX საუკუნემ-
დე შემორჩა.

უკვლელად არც შავი ზღვის სახელწოდება დარჩენილა. საუ-
კუნეთა განმავლობაში ამ ზღვის მრავალი სახელია ცნობილი, რომ-

ლებსაც ზოგიერთი ხალხი ან რამდენიმე ხალხი ხმარობდა, ზოგი სახელი კი ფართოდ იყო გავრცელებული.

შავი ზღვის უძველესი სახელი, რომელმაც ჩვენამდე მოაღწია, არის „ზემო ზღვა“. ასე უწოდებდნენ მას ასირელები, რასაც მოწმობს ამ სახელმწიფოს მეფეთა თუქულთა წინურთა I-ის და ტიგლათ-ფილესერ I-ის რამდენიმე დღემდე მოღწეული წარწერა, რომლებიც ძველი წელთაღრიცხვის XIII—XII საუკუნეებით თარიღდება.

სხვადასხვა ხალხებს შორის, რომლებითაც უძველეს ხანაში დასახლებული იყო შავი ზღვის სანაპირო, იყვნენ ირანული მოდგმის ტომები, რომლებიც, როგორც ირკვევა, შავ ზღვას „ახშიანას“ — ღრმას, შავს უწოდებდნენ. ძველმა ბერძნებმა ამ ზღვის სახელი მათგან გადაიღეს, მხოლოდ მათთვის გაუგებარი „ახშიანი“ ბერძნულ სიტყვა „აექსინუსად“ გაიანზრეს, რაც „არასტუმართმოყვარეს“ ნიშნავს. ასე დაერქვა შავ ზღვას „აექსინუს პონტოს“ — არასტუმართმოყვარე ზღვა („პონტოს“ — ძველ ბერძნულში ზღვას ნიშნავს). ძველი ბერძნებისათვის შავი ზღვის ამგვარი სახელწოდება გასაგები იყო, რადგან თავდაპირველად ისინი ცუდად იცნობდნენ ამ ზღვას და მასზე ნაოსნობა დიდ სიძნელეებთან იყო დაკავშირებული.

ძვ. წ. VII—VI სს. ბერძნები კარგად გაეცნენ შავი ზღვის ნაპირებს, აითვისეს მასზე ნაოსნობა. ასეთ პირობებში ზღვის ძველი სახელწოდება გაუგებრად თუ დამამცილებლად ეჩერდა მათთვის. ამიტომ მათ შავ ზღვას სახელი შეუცვალეს და „ეექსინუს პონტოს“ — სტუმართმოყვარე ზღვა უწოდეს.

ძველი ბერძნების მოსაზრება სახელწოდება „ეექსინუს პონტოს“ წარმოშობის შესახებ ჩამოყალიბებული აქვს ძველ ბერძენ გეოგრაფ სტრაბონს, რომელიც ეპიგრაფად წარუქმძღვარეთ წიგნის ამ ნაწილს.

საუკუნეთა მანძილზე პონტო ზოგადი სახელიდან საკუთარ სახელად იქცა. ძვ. წელთაღრიცხვის IV საუკუნეში იგი ეწოდებოდა სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ჩამოყალიბებულ სამეფოს, ხოლო მისი დაცემის შემდეგ იმ ტერიტორიას, რომელსაც თავის დროზე ეს სამეფო მოიცავდა. ასეთ ვითარებაში „ეექსინუს პონტო“ თანდათანობით „პონტოს ზღვად“ — „პონტიკონ თალასსით“ შეიცვალა („თალასსა — ძველ ბერძნულში ასევე ზღვას ნიშნავს). ეს სახელწოდება თანდათანობით დამკვიდრდა ბერძნულ საშუაროში

და მრავალი საუკუნის მანძილზე შავი ზღვის ძირითად ბერძნულ სახელად იქცა. თუმცა ხმარებიდან „ეკქსინუს პონტოც“ არ გამო-სულა.

ახალი წელთაღრიცხვის IX საუკუნიდან შავი ზღვა მრავალჯერ არის მოხსენიებული არაბულ თუ სპარსულ გეოგრაფიულ ნაშრო-მებში. აღმოსავლეთის გეოგრაფები მას ჩვეულებრივ „ბუნტუს ზღვას“ უწოდებენ, მაგრამ მათ ნაწარმოებებში გვხვდება სხვა სა-ხელწოდებებიც, რომლებიც, ჩვეულებრივ, ამ ზღვის პირას განლა-გებული ქალაქებისა თუ ქვეყნების ან სანაპიროზე მოსახლე ხალხე-ბის სახელიდან მოდის.

IX საუკუნიდან მოკიდებული არაბ გეოგრაფებთან „ბუნტუსის“ გვერდით შავი ზღვის აღმნიშვნელად იხმარება „ხაზართა ზღვა“ (ხა-ზარებს ამ დროს ყირიმი და ჩრდილო შავიზღვისპირეთის დიდი ნა-წილი ეკავათ), „რუმის ზღვა“ (რუმს აღმოსავლეთის ხალხები ბი-ზანტიის იმპერიას უწოდებდნენ), „ყირიმის ზღვა“, „ქერჩის ზღვა“, „ტრაპიზონის ზღვა“, „რუსების ზღვა“ და სხვა. რუსებს არაბები ამ ხანაში ნორმანული წარმოშობის ვარიაგებს უწოდებდნენ და მათ-თვის „რუსების ზღვას“ ვარიაგების ზღვის მნიშვნელობა გააჩნდა.

1892 წელს აღმოსავლეთმცოდნე ალექსანდრე ტუმანსკიმ ბუხა-რაში შეიძინა ერთი ხელნაწერი, რომელშიც სხვადასხვა ნაშრომებ-თან ერთად აღმოჩნდა XI საუკ. სპარსულ ენაზე უცნობი ავტორის მიერ შესრულებული გეოგრაფიული ნაშრომი „ჰუდალ ალ ალე-მი“ — „ქვეყნიერების საზღვარი“, სადაც შავი ზღვა „დარიე გურ-ზან“ — „ქართველთა ზღვის“ სახელითაა მოხსენიებული. აღსანიშ-ნავია, რომ ეს არ არის პირველი შემთხვევა, როცა შავი ზღვის სა-ხელი ქართველებთან არის დაკავშირებული. ჯერ კიდევ ჩვენი წელთ-აღრიცხვის დასაწყისში გამოჩენილი ბერძენი გეოგრაფი სტრაბონი თავის „გეოგრაფიაში“ ერთ ადგილას, კოლხიდას მიხედვით, შავ ზღვას თუ მის ერთ მონაკვეთს დასავლეთ საქართველოს გასწვრივ „კოლხიდის ზღვას“ — „კოლხიკე თალასას“ უწოდებს. სტრაბონის მსგავსად, XI საუკუნის ერთი სპარსი გეოგრაფი დასავლეთ საქარ-თველოს IV—XI სს-ში გავრცელებული ერთ-ერთი სახელის, ლაზი-კის მიხედვით, შავ ზღვას „დარიე ლაზიკ“ — „ლაზიკის ზღვის“ სა-ხელით მოიხსენიებს.

XIII საუკუნის შუა წლებიდან თანდათანობით აღდგა პონტოს ზღვის ერთ-ერთი უძველესი სახელწოდება „შავი ზღვა“. ამ სახელის ხელახლა გავრცელება ერთგვარი ენობრივი შეცდომით იყო გამოწვეული, რაც ბიზანტიის იმპერიაში იტალიელთა დაწინაურებას უკავშირდება. XII საუკუნიდან ბიზანტიაში თანდათან გაბატონებული მდგომარეობა დაიკავეს იტალიის ქალაქ-სახელმწიფოებმა, რომელთა წარმომადგენლები დიდი რაოდენობით დასახლდნენ კონსტანტინოპოლსა და შავი ზღვის სანაპირო ქალაქებში. იტალიელები პონტოს ზღვას ამ ხანაში „მარე მაიუსს“ — დიდ ზღვას უწოდებდნენ. სიტყვა „მაიუს“ კი ფონეტიკურად ძალზე ახლოა ბერძნულ „მაუროსთან“, რაც ამ ენაზე შავს ნიშნავს. ამიტომ ბერძნებმა „მაიუს“ (დიდი) „მაუროსად“ გაიაზრეს და პონტოს ზღვასაც „მაუროს თალასსა“, ანუ შავი ზღვა უწოდეს. ეს სახელწოდება პირველად ბიზანტიის იმპერიასა და ვენეციის ქალაქ-რესპუბლიკის 1265 წლის ხელშეკრულების ტექსტშია დამოწმებული. ბერძნულიდან ეს სახელი ლათინურში შევიდა და ყველაზე ადრე იგი 1338 წლის ერთ დოკუმენტშია მოხსენიებული.

ახალმა სახელმა შავი ზღვის ძველი სახელწოდებანი ერთბაშად ვერ შეცვალა. XIII—XV სს.-ში ბერძნები და აღმოსავლეთის მრავალი ხალხი ამ ზღვას კვლავინდებურად პონტოს ზღვას უწოდებდა, ხოლო დასავლეთ ევროპელები — დიდ ზღვას. ბერძნულიდან „პონტოს მაუროს“ — შავი ზღვა — მცირე აზიაში მოსახლე თურქების ენაში გავრცელდა „კარა დენიზის“ ფორმით (კარა თურქულად შავს ნიშნავს, დენიზ კი — ზღვას).

XIV საუკუნის დასაწყისში მცირე აზიაში ჩამოყალიბდა თურქ-ოსმალთა სახელმწიფო, რომელმაც მოკლე ხანში მრავალი ქვეყანა დაიპყრო და მსოფლიოს ერთ-ერთ უძლიერეს სახელმწიფოდ იქცა. რაც უფრო ძლიერდებოდა ოსმალეთი, რაც უფრო მეტ ქვეყნებს იპყრობდა, მით უფრო ვრცელდებოდა ამ ზღვის თურქული სახელი „კარა დენიზ“, მაგრამ არა პირდაპირ, არამედ ამ სახელწოდების ამა თუ იმ ენაზე თარგმნით. XV ს. დასასრულსა და XVI ს. დასაწყისში თურქეთის სიძლიერემ მწვერვალს მიაღწია, ხოლო პონტოს ზღვა მის შიდა ზღვად გადაიქცა. ამ დროისათვის ძველ პონტოს ზღვას მრავალ ენაზე თურქული „კარა დენიზის“ შესატყვისი თარგმანი ეწოდებოდა.

ქართველები თავდაპირველად შავ ზღვას უბრალოდ „ზღუას“ უწოდებდნენ, ხოლო მისი ცალკეულ ნაწილებისათვის სხვადასხვა სახელწოდებანი გააჩნდათ, რომელთაგან ორი შემოგვიჩინა საისტორიო მწერლობამ. ერთი მათგანია „სპერის ზღვა“. ასე უწოდებდნენ ქართველები შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილს ამ ტერიტორიაზე მოსახლე ქართველური ტომის — სასპერების სახელის მიხედვით. შავი ზღვის აღმოსავლეთ ნაწილს, იმ მონაკვეთს, რომელიც ბათუმსა და დღევანდელ ახალ ათონს შორისაა მოქცეული, ჩვენი წინაპრები „ზღუს ყურეს“ ეძახდნენ. ზღვის ეს მონაკვეთი ნახევარი წრის ფორმის ნაპირებს შორისაა მოქცეული და, მართლაც, დიდი ყურის შთაბეჭდილებას ქმნის.

ქართულ ენაში, ბერძნულ სამყაროს გავლენით, საკმაოდ ადრე შევიდა პონტოს ზღვა. შავი ზღვის ეს სახელწოდება ქართული მწერლობის ძეგლებში პირველად VIII ს. ქართველი მწერლის იოვანე საბანისძის თხზულებაშია მოხსენიებული. „პონტოს ზღვა“ ქართულ გეოგრაფიულ ტერმინოლოგიაში მტკიცედ დამკვიდრდა და XVI—XVII სს.-მდე ერთადერთ ქართულ სახელად იქცა.

როგორც ვიცით, თვით გეოგრაფიული სახელის „შავი ზღვის“ გავრცელება გვიან შუა საუკუნეებში სხვადასხვა ხალხის ენებში ოსმალეთის იმპერიის გაძლიერებასთან იყო დაკავშირებული. თურქები საქართველოს, შავი ზღვისპირეთში, XV ს. 60-იან წლებში გაუმეზობლდნენ, აქტიური პოლიტიკა კი მხოლოდ მომდევნო საუკუნეებში დაიწყეს. ასეთ პირობებში XVI საუკუნეზე ადრე გეოგრაფიული სახელის „შავი ზღვის“ ჩვენს ენაში დამკვიდრება არაა მოსალოდნელი. მართლაც, ჩვენამდე მოაღწია XV საუკუნის 70-იანი წლების უმნიშვნელოვანესმა სახელმწიფო დოკუმენტმა „მცნება სარჯულომ“, რომელიც დასავლეთ საქართველოშია შედგენილი. ამ დოკუმენტში შესაბამის ადგილზე ყველგან ძველი ქართული სახელწოდება — პონტოს ზღვა არის ნახმარი.

საფიქრალია, რომ ტერმინი „შავი ზღვა“ ჯერ ხალხურ მეტყველებაში შემოვიდა და შემდეგ მწერლობაში დამკვიდრდა. სამწუხაროდ, ჩვენამდე არ მოუღწევია ქართული მწერლობის ისეთ ძეგლს, რომელიც XVI საუკუნის ან კიდევ XVII საუკუნის პირველ ნახევარში იქნებოდა შედგენილი და ჩვენთვის საინტერესო ზღვა იქნებოდა ამა თუ იმ სახელით მოხსენიებული.

შავი ზღვა მოხსენიებულია 1636 წ. სამეგრელოს სამთავროს ელჩის გეგენავას რუსეთში მგზავრობასთან დაკავშირებით. ოდიშის ელჩი და კახეთის მეფის თეიმურაზ I-ის წარმომადგენელი რუსეთის მეფის კარზე თავიანთ საუბარში, რომელმაც ჩვენამდე რუსულ ვარიანტში მოაღწია, შავ ზღვას — „Черное море“-ს უწოდებენ. ამიტომ გადაჭრით იმის მტკიცება, რომ ქართულადაც შავი ზღვა იყო ამ საუბარში ნახმარი, არ შეიძლება.

ქართულად შავი ზღვის პირველი მოხსენიება ჭერჭერობით დამოწმებულია 1651 წლის 14 სექტემბერს შედგენილ ერთ წერილში, რომელიც იმერეთის მეფემ ალექსანდრემ რუსეთის ხელმწიფეს გაუგზავნა. „თუ ამდენად შეგვიბრალებს ხელმწიფე. — ვკითხულობთ აქ, — რომ მოინდომებს ბრძანების მეტი არა დაეხარჯება რა და შავ ზღვას დაიჭირავს და სტამბოლის საქმეს ამის დაჭირვებით რაც უნდა ისრე გაარიგებს“.

მომდევნო ხანაში შავი ზღვა მოხსენიებულია XVII საუკუნის ბოლო მესამედში შედგენილ რამდენიმე წერილში, რომელიც იმერეთის მეფეებმა ბაგრატმა და არჩილმა რუსეთის მთავრობას გაუგზავნეს. დაახლოებით ამ ხანებში ეს სახელწოდება მწერლობაშიც დამკვიდრდა. არჩილ მეფე თავის პოემაში „გაბაასება თეიმურაზისა და რუსთველისა“ 1620 წლის ახლო ხანებში თურქეთში გადახვეწილ თეიმურაზ მეფეს ათქმევინებს: „რუსეთისკენ გავემზადე, ეს რა მოსაგონია, სა?/შავს ზღვაშიგან ნავში ჯდომა დიდად დასალონისა“. ხოლო XVII საუკუნის მეორე ნახევრის პოეტი იოსებ სააკაძე თავის „დიდმოურავიანში“ თურქეთის სულთნის ძლიერების საჩვენებლად აღნიშნავს:

„ჩაზირ, ვლახი, ბულდანი. — უჭირავს იამანია,
ურუმელი და მისრეთი, შავი და თეთრი ზღვანია“.

XVIII საუკუნეში შავი ზღვა უკვე ფართოდ გავრცელებული ქართული სახელწოდებაა. მას ახსენებენ ცნობილი ქართველი მოგზაურები: სულხან-საბა ორბელიანი, ტიმოთე გაბაშვილი, იოანე გედევანიშვილი. ეს სახელწოდება დატანილია 1737 წელს გამოხაზულ დასავლეთ საქართველოს რუკაზე. ეს სახელი შევიდა ოდიშის (სამეგრელოს) მთავრის ტიტულატურაშიც.

შავი ზღვის გვერდით ქართულ წყაროებში XVIII საუკუნეში

ზოგჯერ პონტოს ზღვაც გვხვდება, მაგრამ ამ შემთხვევაში ძველი სახელის ხელოვნურ გაცოცხლებასთან გვაქვს საქმე და არა რეალურ სინამდვილესთან.

შავი ზღვის წყალი არაფრით განსხვავდება სხვა ზღვების წყლისაგან. ამიტომ ამ სახელის ეტიმოლოგია თავიდანვე იპყრობდა მკვლევართა ყურადღებას. ზოგიერთი მკვლევარი ცდილობდა, დაედგინა, რამ გამოიწვია ასეთი სახელწოდების წარმოქმნა. „შავ ზღვას თურქები „კარადენგის“ ანუ გოე ზღვას უწოდებდნენ. „კარა“ თურქულად პირდაპირი მნიშვნელობით ნიშნავს „შავს“, აგრეთვე „სახიფათოს, უღმობელს, საშინელს“, იმ ქარიშხლების გამო, რომელიც იცის შავ ზღვაზე“, — წერს XVII ს. გამოჩენილი ფრანგი მოგზაური შარდენი. შავი ზღვის ახსნა ქართველებსაც მოეპოვებოდათ: „გამოჩნდა ზღუაი პონტოის, შავ ზღუად სახელდებული. ხოლო ვინაითგან არს გარშემო ზღვასა ამის მთანი შავნი, ტყიანკლდიანი, შავად ღრუბელ დადებულნი და ნისლ აუღებულნი და ქარ-ბორა ხშირია და მალეღუებელი ზღვისა. ამის გამო ეწოდების შავად ზღუად, თვარა ზღუა ერთი არს“, — წერდა XVIII საუკუნის დასასრულს იოანე გედევანიშვილი. როგორც ვხედავთ, ქართველთა შავი ზღვის ეტიმოლოგია დიდად არ განსხვავდება ამ საკითხზე დასავლეთ ევროპაში არსებული მოსაზრებებისაგან.

შავიზღვისპირეთის იმ ნაწილს, რომელიც მდინარეების ყუბანსა და კოროხს შორისაა მოქცეული, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი ეწოდება. საქართველოს სოციალისტურ რესპუბლიკას მისი უდიდესი ნაწილი უკავია. უფრო ჩრდილოეთით, სოჭი—აღლერიდან მდ. ყუბანამდე მონაკვეთს, ჩვეულებრივ, ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთს უწოდებენ.

შავიზღვისპირეთს მდ. კოროხიდან ბოსფორის სრუტემდე სამეცნიერო ლიტერატურაში სამხრეთ შავიზღვისპირეთს უწოდებენ. მის აღმოსავლეთ ნაწილს, დაახლოებით დღევანდელ ქ. სინოპიდან მდ. კოროხამდე ზოგჯერ სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთს უწოდებენ.

ტამანის ნახევარკუნძული, ყირიმი და მისი მომიჯნავე მიწები მდ. დუნაის შესართავამდე ჩრდილო შავიზღვისპირეთის სახელითაა ცნობილი, ხოლო დღევანდელი რუმინეთისა და ბულგარეთის ზღვისპირეთს დასავლეთ შავიზღვისპირეთი ეწოდება.

ფეოდალურ ხანაში ქართული სახელმწიფო აღმოსავლეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთს მოიცავდა. ქართული ზღვა-ოსნობაც, ბუნებრივია, ამ რეგიონებში იყო განვითარებული. ამა თუ იმ ქვეყანაში ზღვაოსნობის განვითარებისათვის პირველ რიგში დიდი მნიშვნელობა აქვს მისი სანაპირო ზოლის ბუნებრივ პირობებს: რამდენად მოსახერხებელია ზღვის ნაპირებთან ზომალდების მიდგომა თუ ნავსადგურების მოწყობა, მოიპოვება თუ არა ფეოდალური ნავთშენებლობისათვის აუცილებელი კომპონენტები: ხე-ტყე გემის კორპუსისა და ანძებისათვის, სელი აფრებისათვის, ცვილი, კუპრი თუ სხვა...

ხშირად ამა თუ იმ ქვეყნის ნაოსნობის განვითარებისათვის მეტად მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ის გარემოება, რომ ზღვით მოგზაურობა აუცილებელია მის სანაპიროზე მცხოვრები მოსახლეობისათვის. ამიტომ მოკლედ გავეცნოთ აღმოსავლეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის ბუნებრივ გარემოს.

როგორც აღვნიშნეთ, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი მდ. ყუბანის სამხრეთით იწყება. ეს ფაქტი XX საუკუნემდე არსებულ ვითარებას გამოხატავს, რადგან ეს მდინარე დღეს აზოვის ზღვას უერთდება. გასული საუკუნის დასასრულამდე კი შესართავთან არცთუ დაშორებით ეს მდინარე ორ ტოტად იყოფოდა და სამხრეთი ტოტი შავ ზღვას უერთდებოდა. ყუბანის სამხრეთი ტოტის მარცხენა ნაპირიდან იწყებოდა კავკასიონიც. აღსანიშნავია, რომ ჩვენმა წინაპრებმა ძალზე კარგად იცოდნენ, სანამდე აღწევდა კავკასიონის ქედი დასავლეთით. „მდინარე მცირისა ხაზარეთისა, სადა წარსწუთების წუერი კავკასისა“, — წერს ქართველი ისტორიკოსი ლეონტი მროველი, რომელიც ამ შემთხვევაში უფრო ადრინდელ, შეიძლება VIII საუკუნის უცნობი ქართველი ისტორიკოსის ნაშრომს იყენებს. „მდინარე მცირე ხაზარეთისა“ სწორედ მდ. ყუბანის სამხრეთი ტოტის ძველი ქართული სახელწოდებაა.

თავდაპირველად კავკასიონის ქედი ცალკე მასივებისაგან შედგება და დაბალია, ზღვის სანაპირო კი თითქმის ვაკეა. დღევანდელი ნოვოროსიისკის სამხრეთით კი ზღვის ნაპირი მკვეთრად იცვლის თავის რელიეფს. კავკასიონის ქედი თანდათან მალღდება და ზღვის სანაპიროც მთიანი ქვეყნის შთაბეჭდილებას ქმნის. მთიანი რელიეფი განსაკუთრებით მკაცრდება დღევანდელი გელენჯიკის სამხრე-

თით. კავკასიონის ქედის სიმაღლე მუდმივი თოვლის ზონამდე აღწევს. მთავარი ქედიდან ზღვამდე ეშვება გვერდითი ქედები. მდინარეები საოცარი სისწრაფით მიექანებიან ზღვისაკენ. მათი ხეობები ერთმანეთისაგან მაღალი ქედებითაა გამოყოფილი. მცირე ფართობის ვაკეები მხოლოდ მდინარეების შესართავებში გვხვდება. ძნელია ერთი ხეობიდან მეორეში გადასვლა. ზღვიდან ჩრდილოეთ კავკასიაში გადასასვლელად საჭიროა მაღალი უღელტეხილების გადალახვა.

გაგრასთან კავკასიონი თითქმის ზღვამდე მოდის. მის სამხრეთ-აღმოსავლეთით მთის მასივი ზღვიდან უკან იხევს და ადგილს უთმობს ბორცვიან მთისწინა ზოლს, რომელიც ბიჭვინთის დაბლობში გადადის.

ბიჭვინთის სამხრეთ-აღმოსავლეთით მთა კვლავ ზღვას ებჯინება და ვაკე ადგილები აქა-იქლა გვხვდება.

სოხუმის აღმოსავლეთით, მდ. კოდორის მარცხენა ნაპირიდან მთა მკვეთრად იხევს ზღვიდან, სანაპირო ზოლი თანდათან ფართოვდება და ვრცელ კოლხეთის დაბლობში გადადის. ფოთის სამხრეთით დაბლობი თანდათან ვიწროვდება და ზღვისპირა გორა-ბორცვიან ზოლში გადადის.

ქოროხის მარცხენა ნაპირიდან, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ. სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი იწყება. აქ ზღვას უშუალოდ ადგება დიდი ქედი, რომელსაც ძველად ქართველები ჭანეთის, ხოლო სომხები ლაზეთის ქედს უწოდებდნენ.

XIX საუკუნის პირველ ნახევარში ამ მთიან მასივს ევროპელებმა პონტოს ქედი უწოდეს, ხოლო მოგვიანებით — ჩრდილო ანატოლიის ქედი. იგი მთლიანად გამოყოფს ზღვის სანაპიროს ქვეყნის შიდა ნაწილებისაგან. სამხრეთ-აღმოსავლეთი შავიზღვისპირეთი ქვეყნის შიდა ნაწილს მხოლოდ ერთი უღელტეხილით უკავშირდებოდა. სანაპირო ზოლი, რომელსაც ქართველები ჭანეთს უწოდებდნენ, მაღალი მთებით შემოფარგლული, ცალკეული ხეობებისაგან შედგებოდა და ადამიანის საცხოვრებლად ამ ხეობების შესართავებში ცალკეული ვაკე ადგილები გამოიყენებოდა.

უკანასკნელი ასი წლის მანძილზე ნაოსნობისათვის არსებული ვითარება ძირფესვიანად შეიცვალა. უპირველეს ყოვლისა, ძალზე გაიზარდა საზღვაო ტრანსპორტის ზომები. ადამიანი არ დააკმაყო-

ფილა ნაოსნობისათვის ადრე არსებულმა ბუნებრივმა ყურეებმა და მრავალი ნავსადგური ხელოვნურად შექმნა. ასეთ პირობებში დღეს სამხრეთ-აღმოსავლეთ და აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ზღვაოსნობისათვის შექმნილი პირობების მექანიკურად გადატანა წინა, ფეოდალურ ხანაში, არ გამოგვადგება. ამისათვის საჭიროა XIX საუკუნის პირველი ნახევრის გეოგრაფიულ აღწერილობებს მივმართოთ, როდესაც შავიზღვისპირეთში არც ხელოვნური ნავსადგურები იყო მოწყობილი და არც საზღვაო საშუალებები განსხვავდებოდა წინა, ფეოდალური ხანის საზღვაო ტრანსპორტისაგან.

XIX საუკუნის ოცნა წლებში აღმოსავლეთი შავიზღვისპირეთი მიმოიხილა ფრანგმა კომერსანტმა გამბამ, რომელიც საგანგებოდ იყო დაინტერესებული შავ ზღვაზე ნაოსნობისათვის არსებული პირობების შესწავლით. მის მიერ გაკეთებული ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის აღწერილობა ერთ-ერთი საუკეთესოა გასულ საუკუნეში შესრულებულ ამგვარ ნაშრომთა შორის. გამბას ცნობით, ანაპის სამხრეთ-აღმოსავლეთით პირველ მნიშვნელოვან ნავსადგურს სუჯუკ-კალე (დღევანდელი ნოვოროსიისკი) წარმოადგენდა, რომელსაც „მხოლოდ ერთი ყურე აქვს ღია... ამ ყურის ფსკერი შლამიანია და ხომალდები აქ სავსებით გარანტირებული არიან რვა თვის განმავლობაში“. სუჯუკ-კალეს სამხრეთ-აღმოსავლეთით ის ასახელებს გელენჯიკს, რომლის ნავსადგურშიც ხომალდებს წელიწადის ნებისმიერ დროს შეეძლოთ ჩაემუათ ლუზა, რადგან ნებისმიერ დროს ეს ნავსადგური დატული იყო ქარისაგან. შემდეგ ის ასახელებს ფშადის ყურეს, „რომელიც უსაფრთხოა 9 თვის განმავლობაში“; შემდეგ მამაის ყურეს (დღევანდელი ქ. სოჭის სანაპირო ყურე, მდ. მამაიკის შესართავში), რომელიც სინამდვილეში „მხოლოდ და მხოლოდ პატარა უბეს წარმოადგენს. მას მხოლოდ ზაფხულობით ეწვევა ხოლმე ხომალდები“. ზემოთ ჩამოთვლილ ყურეებს გარდა ფრანგი კომერსანტი ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ასახელებს კიდევ რამდენიმე ყურეს, „სადაც თურქული ხომალდები მოდიოდნენ ზაფხულობით ბზისა და ბეწვეულის სასყიდლად“.

გამბას თანამედროვე ევროპელი მოგზაურები ანაპასა და გაგრას შორის კიდევ რამდენიმე ხომალდთსადგომს ასახელებენ, მაგრამ მათი ცნობით, ეს სადგომები მხოლოდ ზაფხულობით იყო უნიფათო ნაოსნობისათვის. ასე რომ, ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვის-

პირეთში ფეოდალურ ხანაში და აღრეც ფაქტიურად მხოლოდ ორო ბუნებრივი ნავსადგური არსებობდა სუჯუჟ-კალესა და გელენჯიკში.

არც აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის სამხრეთი ნაწილი გამოიჩინევა სანაპირო ხაზის დანაწევრებით. შავი ზღვა გაგრძიდან ქოროხამდე მხოლოდ სამ დიდ — ბიჭვინთის, სოხუმის და ბათუმის — ყურეს ქმნის, რომლებიც უძველესი დროიდან ნავსადგურებად გამოიყენებოდა. „ბიჭვინთის ყურის ფსკერი შლამიანია, — წერს გამბა, — მაგრამ საიმედოა და ხომალდების ლუზის დამაგრება ადვილად ხერხდება. მთელ ამ ყურეში ზღვის სიღრმე 3-დან 20 ზღვის საქენამდეა. ლუზაჩაშეგებულ ხომალდებს მაღალი მთები იცავს ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქარებისაგან, ხოლო ზღვის ქარისაგან — ოდნავ ამალღებული კონცხი“. გამბასავე ცნობით, სოხუმის ყურე ნაკლებად უხიფათო იყო ხომალდებისათვის. „სოხუმ-კალეს ყურე ბიჭვინთის ყურესთან შედარებით ნაკლებად არის დაცული ჩრდილოეთის ქარისაგან, მაგრამ აქ ძალზე იოლად შეიძლება მიწაყრილის გაკეთება და პატარა უბის შექმნა, სადაც წელიწადის ყველა დროის განმავლობაში ხომალდების უშიშროება გარანტირებული იქნება“. მიუხედავად ამ ნაკლისა, წერილობითი წყაროების მოწმობით, სოხუმის ნავსადგურში ხომალდები წელიწადის ნებისმიერ დროს ჩერდებოდნენ.

ბათუმის ყურე თავისი სანაოსნო პირობებით ამ ორ ყურეს ჩამოუყარდება. იგი დაუცველია ჩრდილოეთის ქარისაგან, რომელიც ზამთრობით განსაკუთრებით ძლიერია. პეისონელის ცნობით, რომელმაც საგანგებოდ შეისწავლა XVIII ს. მეორე ნახევრის შავი ზღვის ნავსადგურები, ბათუმში მდგარი ხომალდები ზამთრობით „იძულებული არიან, სხვაგან მოებნონ უხიფათო თავშესაფარი“, საქართველოს სანაპიროზე ბუნებრივი ნავსადგურების სიმცირის გამო. მეზღვაურები ფეოდალურ ხანაში ნავსადგურებად მდინარეთა შესართავებს იყენებდნენ, ან კიდევ ნაპირთან ახლოს საგანგებო სადგომებს — რეიდებს იჩივებდნენ, რომლებიც ზაფხულობით უხიფათო იყო ქარებისაგან.

მცირე ზომის ხომალდებისათვის ნავსადგურებს წარმოადგენდა: მდ. ანაკოფიის წყალის (დღევანდელი ფსირცხა), შდ. ალაკო||ალაკუს (დღევანდელი ბაკლანოვკა) და მდ. კელასურის შესართავები. ეს უკანასკნელი იმდენად მოსახერხებელი იყო ხომალდების გასაჩე-

რებლად, რომ აქ ფეოდალურ ხანაში საკმაოდ მნიშვნელოვანი ნავსადგური იყო.

მდ. კელასურის სამხრეთ-აღმოსავლეთით მეზღვაურები იყენებდნენ მდინარეების ტამიშის, მოქვის, ლალიძას, გულდავას. გაგიდას, ენგურის შესართავებს. დღეს ამ მდინარეთა უმრავლესობა იმდენად წყალნაკლებია, რომ ამგვარმა ცნობამ შეიძლება მკითხველს ღიმილიც კი მოჰგვაროს სახეზე. მაგრამ ჩვენ მოგვეპოვება XIX საუკუნის პირველი ნახევრის მასალა, რომელსაც უფლება არა გვაქვს, არ დაუუჭვროთ. ასე მაგალითად, 1832 წლის აგვისტოში რუსმა ჯარისკაცებმა ტყეში, ზღვიდან მოშორებით, მდ. ტამიშის პირას იპოვეს ორი პატარა თურქული ხომალდი, რომელთაგანაც ერთს ამ დროს სიმინდით ტვირთავდნენ. 1833 წელს იმერეთის მმართველი ვუკოლსკი საქართველოს მთავარმართებელს ბარონ როზენს საგანგებოდ მოახსენებდა, რომ კოდორიდან ანაკლიამდე ზღვის ნაპირს ადგებიან პატარა ხომალდები, რომლებიც ტრაპიზონიდან და თურქეთის სხვა ნავსადგურებიდან მოცურავენ. ვუკოლსკი აქვე ასახელებს მდინარეების გაგიდასა და გულდავას შესართავებს, სადაც თურქებს დიდი რაოდენობით მოჰქონდათ სხვადასხვა სახის საქონელი და კანონის დარღვევით, უბაჟოდ ვაჭრობდნენ.

კარგი ნავმისადგომი იყო მდინარე ენგურის შესართავიც, სადაც ხომალდები ზღვიდან დაახლოებით ნახევარი კილომეტრის დაშორებით ანაკლიის ციხემდე აღიოდნენ. ნავსადგურებად გამოიყენებოდა აგრეთვე მდინარეების: ხობის, სუფსის, ნატანების შესართავები.

მდინარე რიონის შესართავთან შავიზღვისპირეთის ერთ-ერთი უძველესი ქალაქი ფოთია გაშენებული. აქ ზღვა არავითარ ბუნებრივ ყურეს არ ქმნის. XIX ს. დასაწყისში შედარებით დიდ ხომალდებს ნაპირთან ნახევარ კილომეტრზე ახლო მოსვლა არ შეეძლოთ, თანაც ცუდ ამინდში რეიდზე დგომა ძალზე საშიში იყო. ამის გამო ფეოდალურ ხანაში და უფრო ადრეც ხომალდები თავს თვით მდინარის შესართავს აფარებდნენ. რიონში თავისუფლად შეუძლია შევიდეს ისეთ ხომალდს, რომელიც წყალში მეტრ-ნახევარზე ღრმად არ ზის.

ნაოსნობისათვის მოუხერხებელია შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთი სანაპიროც. მდ. კოროხიდან ტრაპიზონამდე შავ ზღვაზე ქა-

რისაგან დაცული არცერთი ყურე არ მოიპოვება. აქაური ნავსადგურები: ხოფი, რიწე, ათინა თუ სხვა, ზამთრობით ხომალდებს სადგომად არ გამოდგებოდა, ამიტომ მოსახლეობა წელიწადის ამ დროს თავს საზღვაო ნავებს, ჩვეულებრივ, ნაპირზე მოათრევდა ხოლმე. სამაგიეროდ, ზაფხულობით სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავი-ზღვისპირეთში ქარი თითქმის არ იცის და სულ პატარა მდინარის შესართავთანაც კი ხომალდებს უხიფათოდ შეეძლოთ გაჩერებულიყვნენ.

ზღვაოსნობის განვითარების ერთ-ერთ აუცილებელ პირობას ნავთმშენებლობისათვის საჭირო მასალის ადვილად მოპოვება წარმოადგენს. ასეთი მასალა კი უძველესი დროიდან მრავლად იყო დასავლეთ საქართველოში.

ამაზე ჭერ კიდევ სტრაბონი წერდა: „ქვეყანაში... მოიპოვება ნავთსაშენი ყოველივე მასალა, რადგან აქ იზრდება ხშირი ტყე და მდინარეებითაც ჩამოიტანება. ამუშავებენ ბლომად სელს, კანაფს. ცვილს და ფისს. ხოლო სელის დამუშავება განთქმულიც კი არის. ქვეყნის გარეთაც გააქვთ“.

დღეს კოლხეთის დაბლობის ტყეებში ძირითადად თხმელა გვხვდება. მაშინ, როდესაც ჭერ კიდევ გასულ საუკუნეში დას. საქართველოს ზღვისპირეთი მუხის, ბზის, ფიჭვის, წაბლის თუ კაკლის ტყეებით იყო დაფარული. გვხვდებოდა ზეთისხილისა თუ დაფნის კორომები. მაგრამ XIX საუკუნეში დასავლეთ საქართველოში გაჩაღებულმა ტყის ჭრამ ყველა ეს ჭიში გაანადგურა.

ხე-ტყე ზღვით საქართველოდან უძველესი დროიდან გაჰქონდათ, მაგრამ გასულ საუკუნეში უზომო ვაჭრობამ კატასტროფული ხასიათი მიიღო. ხეს ჰყიდდა ყველა: სამეგრელოს თუ აფხაზეთის მთავარი, თავადი თუ აზნაური, ყველა, ვისაც ტყის სულ მცირე ფართობიც კი გააჩნდა. მყიდველიც, ბუნებრივია, ხის უძვირფასეს ჭიშებს არჩევდა. ასე რომ, დას. საქართველოს ზღვისპირეთის ტყეებში ხეთა დიდი უმეტესობა ძველი ტყის განადგურების შემდეგაა ამოსული.

ბუნების დაცვა მხოლოდ ჩვენს ხანაში გახდა სახელმწიფოს საზრუნავი. მეფის მთავრობა ხე-ტყით ვაჭრობაში ნაკლებად ერეოდა და განგაში მაშინ ატყდებოდა, თუ ხაზინის ინტერესებს რაიმე საფრთხე დაემუქრებოდა.

საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივში ერთი მეტად საინტერესო საბუთია დაცული. ამ საბუთში გადმოცემულია დასავლეთ საქართველოდან ზოგიერთი ძვირფასი ხის ჭიშის გატანის აკრძალვის ისტორია.

1836 წელს გურიის თავადაზნაურთა ერთ ნაწილს უცხო ქვეყნის მოქალაქეებთან საეპრო გარიგება დაუდია, რომლის თანახმად მათ უნდა დაემზადებინათ და ზღვამდე გადმოეტანათ 40 ათასი მანეთის (ვერცხლით) ღირებულების მუხის ხეები. ამ გარიგებაში მონაწილეობა მიუღიათ დავით და გიორგი გურიელებს, ალექსანდრე მაჭუტაძეს და სხვ., რომელთაც ეს მუხის ხეები მდინარეების მალთაყვის, სუფსისა თუ კაპარკის გამოყენებით ფოთის მიდამოებში უნდა მიეზიდათ. საარქივო საქმეში დაცულია ერთი ასეთი გარიგება: „ათას რუაას ოცდამეთექვსმეტესა წელსა, აგვისტოს მეხუთე დღესა, ამის ხელის მომწერნი გურიის სამთავროს თავადი პრაპორჩიკი ალექსანდრე მაჭუტაძე და აზნაური ოთარა იბრიელიძე შეეკარით ესე კონტრაქტი სარდინსკის ქვეშემდომთა პავლო, ბაზო და ანგლისკიის ქვეშემდომთან იაკობ მენტალიმ მაროსთან ქვემორე დასახელებული პირობითა: ჩვენ თავადმა მაჭუტაძემ და აზნაურმა იბრიელიძემ შევიკარით მოტანად თითოეულმა ჩვენთაგანმა ოც-ოც ლა ხუთი ათასი ხე ანუ ლატკი მუხისა, ფასად თვითეული ლატკი ოც კაპიკად ვერცხლის ფასად. ეს პირობა რომ შეეასრულოთ და მოვიტანოთ იგი განსვლისა შემდგომ ხუთი წლისა ზემორეს დაწერილის რიცხვიდამ. ე. ი. თვითეულ წელს მოვიტანოთ ათი ათასი ხეები ანუ ლატკები ციხეში ფოთს ანუ ნაპირზე მდინარეზე კაპარკინას. ესე ვითარი ხეები უნდა იქნეს სიგრძით ფრანგული ფუტი, სიფართით ექვს-ნახევარი დიუმა, ხოლო სისქეთი ოთხნახევარი დიუმა. მოსამზადებლად ხსენებულის ხეებისა უკანასკნელ რიცხვშიდ ამ აგვისტოშიდ უნდა მოგვეცეს ჩვენ ხუთასი მანეთი ვერცხლის ფული“.

გარიგებაში მოხსენიებული იაკობ მენტალიმ მარო ანუ მარი, გამოჩენილი ქართველი მეცნიერის ნიკო იაკობის ძე მარის მამა უნდა იყოს.

ასე იყიდებოდა საქართველოს ხე-ტყე საზღვარგარეთ. ამ გარიგებამ დიდი შეშფოთება გამოიწვია. 40 ათასი მანეთი (ვერცხლით) ძალზე დიდი თანხა იყო, ხოლო ხაზინისა და გურიის თავადაზნაურთა ტყეები ამ დროისათვის ერთმანეთისაგან გამიჯნული არ იყო.

1836 წლის 5 დეკემბერს იმერეთის მმართველმა რაპორტი გაუგზავნა ბარონ როზენს, კონტრაქტის დადების თაობაზე მასალები მიაწოდა და ინსტრუქცია ითხოვა, რათა შეეჩერებინა საზღვარგარეთ ხე-ტყის ასეთი დიდი რაოდენობით გატანა. საქართველოს მთავარმართველმა თავის მხრივ იმპერიის ფინანსთა მინისტრს მიმართა. მან კონტრაქტის გაუქმება და საბაჟო წესდებებში სპეციალური მუხლის შეტანა მოითხოვა, რომლის ძალით გურიიდან მუხის ხეების გატანა საერთოდ აიკრძალებოდა. საქმეში თვით იმპერატორი ნიკოლოზ I ჩაერია. გურიიდან მუხის ხეების გატანა აიკრძალა; იმპერატორის განკარგულებით, ეს სავაჭრო გარიგება იმ შემთხვევაში უნდა შესრულებულიყო, თუ ფორმალური მხარე დაცული იქნებოდა. მხარეებმა საჭირო საბუთები ვერ წარმოადგინეს და მთავრობამაც მათ მხოლოდ ბედ აღებული ფულის საფასურის ხე-ტყის მოჭრის ნებართვა მისცა. 1842 წ. გურიიდან კაკლის ხის გატანაც აიკრძალა. მაგრამ, რასაკვირველია, ასეთი ეპიზოდური ღონისძიებანი საქმეს ვერ უშველიდა...

კველი ქართული სანაოსნო ტერმინოლოგია

„ნავი — ესე ზოგადი სახელი არს ყოველთა ნავთა. ხოლო მცირესა ნავსა ეწოდების ნუშა და მისსა უდიდესსა.

ვარცლი, კოპანო, კარაპა, კარკაპა, ხუშალდი, კარაფითა, ორჩხომელი, ოლექკანდერი, კატარა — ერთი მეორის უდიდეს-უდიდესნი არიან, ხოლო ხომალდი და დრომონი უდიდეს ყოველთა, სტოლი საომარნი ნავნი“.

ხულხან-საბა ორბელიანი, „სიტყვის კონა“.

შვიდი ათას წელზე მეტი გავიდა მას შემდეგ, რაც აღმდინამა წყლის შიში დაძლია და თავისი ნავეები თუ ხომალდები ზღვაში შეაღწერა. საუკუნეთა მანძილზე წყალზე მიმოსვლის საშუალებანი თანდათანობით განვითარდა და დაიხვეწა. ნაოსნობაში დწინაურებულ

ერთ ხალხს მეორე ცვლიდა, ერთი ტიპის საზღვაო საშუალებებს ადგილს მეორე იკავებდა. ისტორიკოსებს დღეისათვის საკმაოდ დიდი ცოდნა დაუგროვდათ შუმერების თუ ძველი ეგვიპტელების, ფინიკიელების თუ ძველი ბერძნების, რომაელების, ბიზანტიელების, შუა საუკუნეების ევროპის ხალხების, არაბების, ჩინელების თუ შორეული აღმოსავლეთის სხვა ხალხების ნაოსნობის შესახებ. მაგრამ ერთი სიძნელე თავიდანვე დაჰყვა ზღვაოსნობის ისტორიის შესწავლას: პირდაპირი წერილობითი წყაროების არარსებობა, შეიძლება უცნაურად მოგვეჩვენოს, მაგრამ ფაქტია, რომ დღემდე ჩვენამდე მოღწეულ მრავალრიცხოვან ძველ ეგვიპტურ თუ შუამდინარეთის წერილობით ძეგლებში არ მოგვეპოვება ერთი ნაშრომიც კი, სადაც ნაოსნობის ამა თუ იმ საშუალების შედარებით დაწვრილებით აღწერილობა იქნებოდა მოცემული. უფრო მეტიც, ისეთმა კულტურულმა ხალხებმაც კი, როგორც ძველი ბერძნები და რომაელები იყვნენ, მრავალი ნაშრომი დაგვიტოვეს კულტურისა თუ მეცნიერების სხვადასხვა დარგის შესახებ, მაგრამ, როგორც ჩანს, ამ ხალხებს ერთი პატარა ნაშრომიც არ შეუქმნიათ, რომელიც საგანგებოდ ნაოსნობისადმი იქნებოდა მიძღვნილი. ამიტომაცაა, რომ ძველი ანტიკური ხანისა და უფრო ადრინდელი პერიოდის ზღვაოსნობის შესასწავლად ისტორიკოსი იძულებულია, ამ ეპოქის სხვადასხვა სახის წერილობით ძეგლებში გაბნეული ცნობები ეძიოს და ამოკრიფოს, ან კიდევ; დღემდე მოღწეულ სხვადასხვა ნივთზე, მონეტაზე თუ კედლის მხატვრობაში გამოხატული სანაოსნო საშუალებანი შეისწავლოს.

წერილობითი წყაროები ისტორიკოსს არც ფეოდალური ხანის ზღვაოსნობის ისტორიის შესწავლისას ანებივრებს. მაგ. არაბებმა ძალზე ვრცელი გეოგრაფიული ლიტერატურა დაგვიტოვეს. დღემდე მოაღწია მათ მიერ XIII—XV სს. შედგენილმა დაწვრილებითმა გზამკვლევებმა ლოცმანებისათვის, რომელთა გამოყენებით დღესაც უხიფათოდ შეიძლება ნაოსნობა ინდოეთის ოკეანის ნაპირზე განლაგებულ ქვეყნებს შორის. ამავე დროს მათ არ დაუტოვებიათ არც ერთი თხზულება, სადაც ერთი, თუნდაც სულ მცირე ზომის ნავის აღწერილობა იქნებოდა მოცემული. უკეთესი ვითარება არც ბიზანტიის თუ ფეოდალური ხანის ჩინეთის ზღვაოსნობის ისტორიის შესწავლის საქმეშია. აქაც მკვლევარი იძულებულია, სხვადასხვა სახის წერილობით ძეგლებში გაფანტული ფრაგმენტული ცნობების და

ხელნაწერი წიგნების მინიატურებზე გამოსახული სანაოსნო საშუალებების შესწავლით დაკმაყოფილდეს.

V—XII სს. ევროპის ხალხთა საზღვაო ნაევბსა თუ ხომალდებზე ისტორიკოსს თავისი აზრი მხოლოდ იმ არაზუსტი გამოსახულებების საშუალებით შეუძლია იქონიოს, რომლებსაც დღემდე მოღწეულ მინიატურებსა თუ გემაზე ვხვდებით. ისეთ ზღვაოსნებსაც კი, როგორც იყვნენ იტალიელები XIII—XV სს., არ შეუქმნიათ ნაოსნობისადმი მიძღვნილი საგანგებო ნაშრომი. XVI საუკუნეშიც კი, როდესაც ადამიანმა მთელი მსოფლიოს ოკეანე აითვისა და ევროპელთა ხომალდები თამამად დაცურავდნენ ინდოეთის თუ ატლანტის ოკეანის წყლებში, არ არსებობდა სპეციალური ნაშრომი, რომლის მიხედვითაც ასეთი ხომალდები აიგებოდა. ხომალდებს, ჩვეულებრივ, წინასწარ ქალაქზე შედგენილი გემის გარეშე, ძველი გამოცდილების საფუძველზე აგებდნენ. მხოლოდ 1629 წელს დაიბეჭდა ულმში გემთმშენებლობის პირველი სახელმძღვანელო, სადაც საკმაოდ დაწვრილებითაა აღწერილი ამ დროის საზღვაო ხომალდების ძირითადი ტიპები. ამის შემდეგ ევროპაში თანდათან იმატა ასეთმა წიგნებმა, თუმცა სრულ წარმოდგენას ამა თუ იმ ტიპის ხომალდის შესახებ ვერც ეს სახელმძღვანელოები იძლევა. აღმოსავლეთ ევროპაში, რუსეთსა თუ თურქეთში ასეთი წიგნები მხოლოდ XVIII საუკუნეში გაჩნდა.

ამიტომ სრულიადაც არ არის გასაკვირი, რომ წერილობითი წყაროების სისრულით ვერც ქართული ზღვაოსნობის ისტორია დაიკვეხნის.

ფეოდალური ხანის ქართული მწერლობის მრავალი ძეგლიდან, რომლებმაც ჩვენამდე მოაღწია, არცერთი არ არის საგანგებოდ ნაოსნობისადმი მიძღვნილი სპეციალური ნაშრომი, სადაც დაწვრილებით იქნებოდა განხილული ნაოსნობის საშუალებანი, მათი აგებულება, ტიპები, ეკიპაჟის შემადგენლობა, სანაოსნო ტერმინოლოგია.

ქართული ნაოსნობის ტერმინოლოგიის პირველ მკვლევრად გამოჩენილი ქართველი ლექსიკოგრაფი სულხან-საბა ორბელიანი უნდა ჩაითვალოს. „სიტყვის კონაში“ მოცემულია საქართველოში გავრცელებულ სანაოსნო საშუალებათა სახელწოდებანი და მათი მოკლე დახასიათება. ამას გარდა, „სიტყვის კონაში“ შესაბამის აღ-

გილას ახსნილია სანაოსნო საშუალებათა ცალკეული ნაწილების თუ ეკიპაჟის ცალკეული წევრების სახელწოდებანი.

ფეოდალური ხანის ქართული ნაოსნობის შესახებ ძვირფასი ცნობები მოიპოვება ნიკოლოზ და დავით ჩუბინაშვილების ლექსი-კოგრაფიულ ნაშრომებშიც.

XIX საუკუნის პირველ მეოთხედში შეიქმნა იოანე ბაგრატიონის „კალმასობა“ — ენციკლოპედიური ტიპის პირველი ნაშრომი, რომელშიც დიდძალი მასალაა XVII საუკუნის საქართველოს შესახებ. ავტორი მრავალ ცნობას გვაწვდის მეცნიერებისა და ტექნიკის სხვადასხვა დარგის შესახებ.

იოანე ბატონიშვილი საგანგებოდ ჩერდება ნაოსნობაზეც, რომელსაც იგი „ნავილაცია“ უწოდებს. სამწუხაროდ, „კალმასობის“ ის ნაწილი, რომელიც უშუალოდ ზღვაოსნობას შეეხება, დღემდე არ არის გამოცემული და დაინტერესებულ მკითხველს მხოლოდ ხელნაწერებში შეუძლია გაეცნოს.

ეს კია, საქართველოში ზღვაოსნობის შესახებ „კალმასობა“ საბაზს „სიტყვის კონას“ ვერ შეედრება. თავისი დროისათვის უაღრესად განსწავლული ბატონიშვილი „ნავილაციაში“ მსოფლიო ნაოსნობის შესახებ უფრო წერს, ვიდრე საკუთრივ ქართულ ზღვაოსნობაზე.

ჩვენი წინაპრები არასოდეს ყოფილან ჩაკეტილი თავიანთ ქვეყანაში. ისინი ხშირად მოგზაურობდნენ უცხო ქვეყნებში. ზღვით იქნებოდა ეს, თუ სმელეთით. ძალზე ხშირად თავიანთი მოგზაურობის შთაბეჭდილებებს ეს მოგზაურები ქალაქებზე გადაიტანდნენ ხოლმე. ასე ჩამოყალიბდა ქართული მწერლობის ერთი ქანრი, რომელიც „მომოსვლის“ სახელითაა ცნობილი. მართალია, თავიანთ თხზულებებში ავტორები საგანგებოდ არ ჩერდებიან ნაოსნობის სხვადასხვა საკითხებზე, მაგრამ მოგზაურობის აღწერის იმ ნაწილში, რომელიც ზღვაზე მოგზაურობას შეეხება, მრავლად მოიპოვება ზღვაოსნობისათვის დამახასიათებელი სახელწოდებანი. ეს კი მკითხველს საშუალებას აძლევს, გაარკვიოს, რა შინაარსი დევს ამა თუ იმ ტერმინში. „მომოსვლებში“ ერთგვარად ცოცხლდება ნაოსნობის მრავალი ტერმინი, რომლებიც სხვაგან ყოველგვარი განმარტების გარეშეა მოცემული.

ქართველ მოგზაურთა ჩანაწერების დიდი ნაწილი დაკარგულია. ამიტომ ამ სახის პირველ ნაწარმოებად სულხან-საბა ორბელიანის „მოგზაურობა ევროპაში“ ითვლება, რომელიც 1713—1716 წწ. მოიცავს. წიგნში დიდძალი მასალაა ზღვაოსნობის შესახებ, უფრო სრული. ვიდრე მისსავე „სიტყვის კონაში“.

ზღვაოსნობის დიდძალ ტერმინოლოგიას ამოკრეფს მკითხველი ტიმოჯე გაბაშვილის „მიმოსვლაში“, რომელმაც 1755—1758 წწ. იმოგზაურა თურქეთში, ახლო აღმოსავლეთსა და პალესტინაში. ამაზე უფრო ადრე, 1737 წ. ტიმოთე გაბაშვილმა შეადგინა და გამოხაზა დასავლეთ საქართველოს რუკა, რომელზეც ქართული ზღვაოსნობის ისტორიისათვის ფრიად მნიშვნელოვანი მასალაა დატანილი.

XVIII საუკუნის 80-იან წლებში ხანგრძლივად იმოგზაურა უცხო ქვეყნებში რუისის ყოფილმა მიტროპოლიტმა იოანე გედევანიშვილმა. მან მოიარა თურქეთი, პალესტინა, ეგვიპტე, ბალკანეთის ნახევარკუნძული, იტალია და შემდეგ ავსტრიის, გერმანიისა და პოლონეთის გავლით კიევში ჩავიდა. იოანე გედევანიშვილმა უმეტესად ზღვით იმოგზაურა. ამიტომ მის ჩანაწერებში, რომელიც გასულ საუკუნეში გამოიცა სათაურით „მიმოსვლა ანუ მგზავრობა იონა რუისის მიტროპოლიტისა“, ზღვაოსნობის მრავალი ტერმინია მოხსენიებული.

მიმოსვლის ქანრის კიდევ ერთი ნაწარმოებია გიორგი ავალიშვილის „მგზავრობა თბილისიდან იერუსალიმამდე“. ავტორი 1819 წლის 3 ივლისს გავიდა თბილისიდან და უკან 1820 წლის 17 ივლისს დაბრუნდა. მოიარა თურქეთი, ეგეოსისა და ხმელთაშუა ზღვის ბევრი კუნძული, ეგვიპტე და ქრისტიანებისათვის წმინდა ადგილები პალესტინაში. გ. ავალიშვილმაც მეტწილად ზღვით იმოგზაურა, ამიტომ მის წიგნშიც მრავალ საზღვაო ტერმინს ვხვდებით.

XVIII საუკუნის დასასრულს ქართლ-კახეთის მეფის ერეკლე II დავალებით საქართველოდან ინდოეთში გაემგზავრა რაფიელ დანიბეგაშვილი. სამწუხაროდ, ამ მოგზაურობის ჩანაწერების ქართული დედანი დღემდე მიკვლეული არ არის, რუსული თარგმანი კი არაფერს იძლევა საზღვაო ტერმინოლოგიისათვის.

ქართული ზღვაოსნობის ტერმინოლოგიის ძირითად წყაროს ფეოდალური ხანის ქართული მწერლობა წარმოადგენს.

ორიგინალურმა თუ თარგმნილმა, საერო და სასულიერო მწერ-

ლობამ შემოგვინახა ნაოსნობის ტერმინები, რომელთა ნაწილი დღესაც გამოიყენება.

ბუნებრივია, მთელი ფეოდალური ხანის ქართული მწერლობის ძეგლებიდან სანაოსნო ტერმინოლოგიის ამოკრეფა ერთი ადამიანის ძალ-ღონეს აღემატება, ამიტომ ჩვენ დავიხმარეთ ი. აბულაძის „ძველი ქართული ენის ლექსიკონი“. აგრეთვე გამოიყენეთ ის ძვირფასი მასალა, რომელიც საქართველოს სსრ ენათმეცნიერების ინსტიტუტსა და განსაკუთრებით „ვეფხისტყაოსანის“ აკადემიური ტექსტის დამდგენი კომისიის კარტოთეკებშია დაცული.

ქართული ნაოსნობის ისტორიის შესწავლაში მკვლევარს დიდ დახმარებას უწევს ეთნოგრაფიული მონაცემები, მით უფრო, რომ ქართველ ეთნოგრაფებს მ. გეგეშიძეს, თ. ჩიქოვანს, ზ. კუტალიევილს, ჭ. ნიკოლაიშვილს, ალ. დავითაძეს, ქ. მიჩიანაშვილს მნიშვნელოვანი სამუშაოები აქვთ ჩატარებული ამ მიმართებით. გამოიყენეთ აგრეთვე მასალები საქართველოს შინამრეწველობისა და წვრილი ხელოსნობის ისტორიისათვის, რომელიც ჩვენი საუკუნის 20-იან წლებში შეგროვდა გამოჩენილი ქართველი ისტორიკოსის ივ. ჯავახიშვილის ხელმძღვანელობით.

ნაოსნობის შესახებ ეთნოგრაფიული მასალა ჩვენც მოვიძიეთ. ამ მიზნით საგანგებოდ მოვიარეთ დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირეთი.

ქართული ნაოსნობის ტერმინოლოგიის შესწავლამ დაგვანახა, რომ იგი წარმოშობის მიხედვით სამ ეტაპად შეიძლება დაიყოს. უძველესი ხანიდან დაახლ. XVI საუკუნემდე ჩვენს ქვეყანაში ნაოსნობის საქმეში ან საკუთრივ ქართული სახელწოდებანი იხმარებოდა, ან ძველი საბერძნეთიდან თუ ბიზანტიიდან შემოსული ტერმინები. XVII საუკუნიდან თანდათანობით ძლიერდება თურქულის გავლენა. ამ ენიდან შემოდის მრავალი საზღვაო ტერმინი, რომელთაგან მხოლოდ მცირედი ნაწილია საკუთრივ თურქული, უმეტესი იტალიური, ბერძნული, ან კიდევ ევროპისა თუ აღმოსავლეთის სხვა ხალხების კუთვნილებათ.

თურქეთიდან ნაოსნობის ტერმინები პირველ რიგში სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოში — აჭარასა და ლაზეთში შემოდის. შედარებით ნაკლებად, მაგრამ მაინც ამ სახელწოდებებმა სალიტერატურო ქართულშიაც შეაღწია. XVIII ს. დასასრულიდან ჩვენს ენა-

ში შემოდის რუსეთის ფლოტისათვის დამახასიათებელი ტერმინები. მათი მცირე ნაწილი საკუთრივ რუსულია, დიდი უმრავლესობა კი აქაც სხვა ხალხებიდანაა ნასესხები.

ასე თანდათანობით ჩამოყალიბდა დღევანდელი ქართული საზღვაო ტერმინოლოგია. უნდა აღინიშნოს, რომ სახელწოდებების სხვა ენებიდან დასესხება ზღვაოსნობაში მარტო ქართული ენისთვის არ არის დამახასიათებელი. მსოფლიოს მრავალი ხალხის ენაში ნაოსნობის ტერმინთა დიდი ნაწილი ძველი ეგვიპტურიდან თუ ფინიკიურიდან, არაბულიდან თუ იტალიურიდან, ესპანურიდან ან კიდევ ინგლისურიდან და ჰოლანდიურიდან არის შესული... ყველა იმ ხალხის ენიდან, რომელიც ამა თუ იმ ეპოქაში ზღვაოსნობაში იყო დაწინაურებული.

საერთოდ კი, ფეოდალური ხანის ქართულ სანაოსნო ტერმინოლოგიაში ნასესხები სიტყვების წილი არც თუ ისე დიდია.

დედამიწა წყლის სივრცეებისაგან და ხმელეთისაგან, ანუ როგორც ძველი ქართველები იტყოდნენ, „ზღუაი და ხმელისგან“ შედგება. ხმელეთი, რომელიც ისევე, როგორც „ხმელიც“, „ზღვას გარდაის“ — დედამიწას აღნიშნავეს, ქართულ მწერლობაში XVII—XVIII სს. დამკვიდრდა. ქართველები ხმარობდნენ სიტყვა „ოკეანოს“, ანუ „უკიანეს“. ეს ტერმინი, რომელიც ბერძნული „ოკეანოს“-იდან მოდის, ძველ ქართულში ზოგადად ოკეანესაც ნიშნავდა და კონკრეტული მნიშვნელობაც ჰქონდა. ზოგჯერ „უკიანოს“||„უკიანეს“ ქართველები ხმელთაშუა ზღვის აუზს უწოდებდნენ.

ხმელეთის იმ ნაწილს, რომელიც ყოველმხრივ წყლითაა გარშემორტყმული, ძველად, ისევე, როგორც დღეს, კუნძული ეწოდებოდა. ამის გარდა, ჩვენი წინაპრები იმავე მნიშვნელობით ხმარობდნენ სიტყვა „ხერთვისს“, რომელიც ამავე დროს, ნახევარკუნძულსაც აღნიშნავდა, და „ქალაკს“. ფეოდალური ხანის ქართული მწერლობის ძეგლებში ყველაზე ხშირად ეს უკანასკნელი ტერმინია გამოყენებული.

ხმელეთის იმ ნაწილს, რომელიც მდინარეს ან ზღვას ესაზღვრება, „კიდე“ ან კიდევ „პირი“ ეწოდებოდა. აქედან, ზღვის ნაპირის მნიშვნელობით იხმარებოდა „ზღვის პირი“ ანუ „ზღვის კიდე“. სიტყვა „ნაპირი“ შოთა რუსთაველის უკვდავ პოემაში არის ნახმარი, მაგრამ გამოთქმა „ზღვის ნაპირი“ ქართულ მწერლობაში შედარებით გვიან დამკვიდრდა. სულხან-საბა ორბელიანის ლექსიკონ-

ში ეს სამივე ტერმინი თანაბრად არის წარმოდგენილი. სახელოვანი ქართველი ლექსიკოგრაფი წერს: „ნაპირი — ზოგად ყოველთა კიდეთა სახელი არს. ხოლო ზღვათა და წყალთა ნაპირსა ეწოდების კიდე“.

ხომალდები ან ნავეები ნაპირთან ახლოს, მოხერხებულ ადგილას ჩერდებიან. ზოგჯერ ასეთი ადგილი ქარისგან დაუცველია და იქ ხომალდების დიდი ხნით გაჩერება არ შეიძლება. ასეთ ადგილს ქართველები სადგომს უწოდებდნენ, რომელიც დღევანდელ რეიდს უთანაბრდება. ხომალდის დაყვანება ქარბუსაგან დაცულ ყურეში უფრო საიმედო იყო და ასეთ ადგილს ქართველები ნავთსაყუდელს თუ ნავთსადგურს უწოდებდნენ. ორივე სახელწოდებისათვის საერთოა მათი პირველი ნაწილი ნავი. სადგურა ზმნა „დგომიდან“ მოდის, ხოლო საყუდელი „ყუდ“ ფუძედან მოდის, რომელიც სამყოფელს ნიშნავდა. გვიან ხანებში ნავთსადგურის და ნავთსაყუდელის ნაცვლად ნავსადგური და ნავსაყუდელი შემოვიდა. სულხან-საბა ორბელიანი ამ ორი ტერმინის მნიშვნელობას ერთმანეთისაგან განასხვავებს: „ნავსადგური — სადაცა ნავი დადგომად შესაძლებელ არს ზღვათა შინა“, ხოლო „ნავთსაყუდელი — სადა ზღვა უკუმდგარია, ვითარცა ტბა, მყუდრო და უღელავი“. როგორც ვხედავთ, საბასთან ნავსაყუდელი უფრო უხიფათო და მოსახერხებელი ჩანს, ვიდრე ნავსადგური, მაშინ, როცა ძველი ქართული მწერლობის სხვა ძეგლებში ამგვარი განსხვავება არ ჩანს. გვიან შუასაუკუნეებში ქართულ ენაში შემოვიდა ტერმინი „ლიმენა||ლიმონა||ლიმონი“, რომელიც ბერძნული სიტყვიდან „ლიმენა“— იდან მოდის და ნავსადგურს თუ ნავსაყუდელს აღნიშნავს. ჩვენი წინაპრები ცალკე გამოყოფდნენ ისეთ ნავსადგურებს, რომლებსაც მდინარეთა შესართავები ქმნიდა. მას „თვალს||თულას“ უწოდებდნენ. „მდინარეთა შემდინარეთა ზღუათა შინა უწოდებენ მას ადგილს თვალსა, და არიან ნავსადგურნი. მოდგებიან ნავნი და ვაჭრობენ“.— წერს ვახუშტი ბატონიშვილი.

ძველად ზღვაოსნობა შავ ზღვაზე, ისე, როგორც სხვა ზღვებზე, სეზონურ ხასიათს ატარებდა. „შევიდოდნენ ნავად მინდობითა ზაფხულისაიითა და კვალად აღმოითრევდნენ ნავსა ზღვით მოსულასა ზამთრისასა“, — ვკითხულობთ ერთ ძველ ქართულ ხელნაწერში. გარდა ზამთრისა, „ნავის აღმოთრევა“ ანუ „ნავის გამოზიდვა“ ნა-

პირზე მის შესაკეთებლად იყო აუცილებელი. ეთნოგრაფებმა ა. დავითაძემ და ზ. კუტალიევილმა აქარაში მიაკვლიეს და აღწერეს ზღვიდან ნავის ამოსაყვანი და ზღვაში ჩასაშვები ძველი მოწყობილობანი, რომლებსაც „ფელენგი“ და „ერგატი“ ეწოდება.



უცხოელი ვაჭრები საქართველოს სანაპიროსთან. XVII ს. სამეგრელოს რუკიდან.

„ფელენგს“ უწოდებდნენ წყავის მორებს, რომლებსაც ერთმანეთისაგან თითო მეტრის დაშორებით დააწყობდნენ და ზედ ნავს გააცურებდნენ, ისე რომ, ნავი მიწას არ შეჭებოდა. ჩვეულებრივ, ასეთ მორებს კამეჩის ან თხის მუცლის ქონს უსვამდნენ, რათა ნავს სრიალი გაადვილებოდა.

„ერგატი“ კი ერთგვარ ამწეს წარმოადგენდა. ეს იყო მიწაში ღრმად ჩასმული ხის ძელი, რომელზეც ხისავე კოჭა იყო წამოკმული. კოჭას თავზე გაკეთებული ჰქონდა სახელურები, რომლებსაც რამდენიმე კაცი ატრიალებდა და ერგატზე ახვევდა მსხვილ თოკს, რომლის ერთი ბოლო ნავს ჰქონდა გამობმული. ერგატის მსგავსი ტერმინი თურქულშიც არის, რომელიც ამ ენაში ბერძნულიდან შესულა. ქართული ტერმინი უშუალოდ ძველი ბერძნულიდან უნდა იყოს ნასესხები, სადაც βέρατης — „ერგატეს“ — ოწინარს, ამწეს

ნიშნავს. თურქულში კი ეს ბერძნული სიტყვა განსხვავებული ფორმით *irgat* — „ირგატ“ — გვხვდება.

ძველბერძნულიდან უნდა იყოს შემოსული „ფელენგი“-ც. სადაც ფელენგიონ — *φελήγειον* მრავალ მნიშვნელობასთან ერთად, ხის მრგვალ მორებს აღნიშნავდა და ხმელეთზე ნაევების გადასაადგულებლად გამოიყენებოდა. თურქულში ეს ტერმინი „ფელენკი//ფელეკი თუ ფალაკის“//ფორმითაა დამკვიდრებული.

ის ფაქტი, რომ ტერმინები „ერგატი“ და „ფელენგი“ ქართულში ძველი ბერძნულიდანაა უშუალოდ შემოსული, მოწმობს, რომ ამგვარ მოწყობილობას ჩვენი წინაპრები ანტიკური ხანიდან იყენებდნენ.

ნაპირზე ნავის ამოსათრევად აჭარაში და ლაზეთში „ტაქოზსაც“ იყენებდნენ. ეს ტერმინი თურქულიდან არის შემოსული, სადაც „ტაკოიზ//ტაკაიზ *takoz*“ — ნიშნავს ხის მორს, რომელიც ნაევზე სხვადასხვა დანიშნულებისათვის გამოიყენებოდა. თურქულში ეს სიტყვა შუა საუკუნეების იტალიური ენის ვენეციური დიალექტიდან არის შესული. სადაც სიტყვა „*tacco*“ სოლს ნიშნავს.

ეთნოგრაფებმა აჭარაში შეისწავლეს სპეციალური, 15—20 მეტრი სიგრძისა და 3—4 მეტრი სიგანის შენობა, სადაც ნავის ასაგებად საკურო გამზადებულ მასალას, ან თვით ნაევებს ინახავდნენ. ამ შენობას „თერცხანი“ ეწოდება. ეს ტერმინი თურქული *Tershane* „თერსჰანე“-დან მოდის, რაც გემთსაშენს ნიშნავს. თურქულში იგი არაბულიდანაა შესული. არაბულად „დარ ას-სინაა“ ჩვეულებრივ ნავსაშენს, დოკს ნიშნავს. აქედანვეა სიტყვა „არსენალი“, რომელიც ბევრ ევროპულ ენაში ამავე მნიშვნელობითაა შესული.

ძველმა ბერძნებმა დაახლოებით ძვ. წ. IV საუკუნიდან, იმ მიზნით, რომ მეზღვაურებისათვის ნავსადგურების მიგნება გაეადვილებინათ, შუქურების აგება დაიწყეს. თავდაპირველად ასეთი შუქურები მალალ კოშკურებს წარმოადგენდნენ, რომლებიც ზღვიდან ადვილად დასანახავი იყო. ორიოდ საუკუნის შემდეგ კი ასეთ კოშკურებზე ცეცხლის დანთებაც დაიწყეს, რათა სიბნელეშიც ნავსადგური შორიდან ადვილი შესამჩნევი ყოფილიყო. სამწუხაროდ, საქართველოს სანაპიროზე ამგვარი შუქურების მშენებლობის შესახებ რაიმე ცნობა არ მოგვეპოვება, თუმცა ჩვენს წინაპრებს მისი აღმნიშვნელი რამდენიმე ტერმინი გააჩნიათ, პირველ რიგში „ფე-

ნარი“, „ფონარი“ თუ „ფორანი“, რომლებიც ბიზანტიური ფანარიონ//ფანარიდან მოდის (φαναριον „ფანარიონ“), ბიზანტიურ ტერმინს კი თავის მხრივ ძველი ბერძნული სიტყვა „ფანოს“ (φαναξ) უდევს საფუძვლად, რაც სანათებელს, ჩირალდანს ნიშნავდა. ბიზანტიურიდან ფანარი მთელ ხმელთაშუაზღვისპირეთში გავრცელდა ამა თუ იმ ენისათვის დამახასიათებელი ხმოვანებით. იტალიელებმა ფანარი ჭერ ფანარიუმად გადაიღეს, შემდეგ კი ფანალედ გადააკეთეს. შუქურას ფრანგებმა ფანალი უწოდეს, თურქებმა — ფენერ და ა. შ.

ფანარი ქართულში უშუალოდ ბიზანტიურიდანაა შემოსული. სანათურის მნიშვნელობით მას პირველად XIV საუკუნის ქართულ საისტორიო ძეგლში „ხელმწიფის კარის გარიგებაში“ ვხვდებით. შუქურას მნიშვნელობით ეს სიტყვა პირველად სულხან-საბა ორბელიანის „მოგზაურობაშია“ ნახმარი. იტალიის ერთი ნავსადგურის ტივორნოს აღწერის დროს, რომელსაც იგი ალიკორნას უწოდებს, საბა აღნიშნავს: „ლიმენა თავი თავისით არ არის, კაცთაგან გაკეთებულია... ორი ფანარი მალალი ნავსაყუდელის კარს აქა იქით“.

ჩვენს ლექსიკოგრაფს ფანარი შეცდომით ფრანგულ სიტყვად მიუჩნევია: „ფანარი ფრანგულია, ქართულად ლიფლიფი ჰქვია“. თვით ლიფლიფის განმარტებას კი ლექსიკონში არ იძლევა...

იოანე გედევანიშვილი შუქურას მეორე ქართულ სახელს — მანათობელს უწოდებს. ბოსფორის სრუტის გავლის დროს მოგზაური აღნიშნავს: „არიან დაშენებულნი ციხენი და მას ციხეს შიგან მანათობელნი ორსავე მხრით, რათა მავალნი ნავნი არ შეცდნენ გზისაგან ამ ბოლახისა“... მეორე ადგილას იგი წერს: „გალმა და გამოღმა ციხენი არიან და მას ციხესა შიგან ნათობენ მანათობელნი“...

დღესაც კი ზღვიდან ნავსადგურში ხომალდის წყევანა დიდ სიძნელეებთან არის დაკავშირებული. ამ საქმეში გემს ნავსადგურის სპეციალური ლოცმანი ეხმარება.

იოანე გედევანიშვილი ლოცმანის მნიშვნელობით „ყოლაუზს“ ხმარობს. ვენეციის ნავსადგურში „თვითნიერ ყოლაუზისა ვერავლის უცხო ნავი ზღუას შინაგან“. „ყოლაუზი“ თურქული „კოლაუზიდან“ მოდის. იგი დამოწმებულია უკვე შოჯა რუსთაველთან.

ქართველები მას ჩვეულებრივ გზის გამკვლევის, გზის მასწავლებლის მნიშვნელობით ხმარობდნენ.

წყალზე მიმოსვლის საშუალებათა უძველესი ქართული სახელწოდება კურკელი იყო. ქართული ენის განმარტებით ლექსიკონის მიხედვით კურკელი „ლრუ ნიეთების საერთო სახელია“. ქართული მწერლობის სეგლებში ეს ტერმინი ნავის მნიშვნელობით ნიკო დადიანის „ქართველთა ცხოვრებაში“ გვხვდება. 1809 წელს ფოთის მიდამოებში გამართული ბრძოლის აღწერისას იგი აღნიშნავს, რომ ბრძოლაში დამარცხებული თურქები „რომელი გადარჩენ, გაიქნენ ზღვით კურკლებით“. მეგრულში ამ ტერმინის შესატყვისი „პკუდი//პკუჯი“ საკუთრივ კურკელთან ერთად, წყალზე მიმოსვლის ყოველგვარ საშუალებას აღნიშნავს. ეთნოგრაფმა მ. გეგეშიძემ კურკელი ამ მნიშვნელობით ხალხურ მეტყველებაში დაამოწმა. მას მოჰყავს ერთი მოხუცის ნაამბობი იმის შესახებ, რომ ნავისათვის ტირიფის ხეს იწვიათად იყენებდნენ, რადგან „ძალიან წვრილი იზრდებოდა და პატარა კურკელი გამოდიოდა“.

უძველესი დროიდან ქართულ ენაში გაჩნდა მეორე ზოგადი ტერმინი — „ნავი“, რომელმაც ხმარებიდან გამოდევნა კურკელი. ნავი, ნიკო ჩუბინაშვილის ხატოვანი გამოთქმით, არის „ზოგადად ხის ნაგები წყალთან შინა სავალად“. ტივი, რომელიც საბას მიხედვით არის „ძელნი შეწყობილნი წყალთა სავალად“, კი არ იგება, არამედ შეიკვრება ხოლმე. ამიტომ იგი არც კურკლისა და არც ნავის კატეგორიას არ მიეკუთვნება.

ნავი ინდო-ევროპული წარმოშობის სიტყვაა, მისი ფუძე „ნავ“ ჯერ კიდევ სანსკრიტულ ტექსტებშია დამოწმებული. ეს სიტყვა გვხვდება ძველ სპარსულსა თუ ძველ ბერძნულში, აგრეთვე ლათინურში. ქართულში იგი ძველი ბერძნულიდან უნდა იყოს შემოსული. შემდგომში ნავმა ჩვენში ლრუ კურკლის მნიშვნელობაც მიიღო.

ნავები ერთმანეთისაგან განსხვავდებოდნენ დანიშნულების. ზომის თუ აგებულების მიხედვით. თითოეული ტიპის ნავს კონკრეტული სახელიც ჰქონდა. ამავე დროს მათი ცალკეული ნაწილების სახელები საერთო იყო ყველა ტიპის ნავისათვის.

ნავის წინა ნაწილს „თავი“ ან კიდევ „ნავის წინა კერძო“. ეწოდებოდა, უკანა ნაწილს კი — „ბოლო“ ან კიდევ „ნავის ბოლო კერ-

ძო“. დაახლოებით ორი საუკუნის წინ ქართულში შემოვიდა ტერ-
მინი „კიჩო“. ეს სახელწოდება თურქული *Kiç* „კიჩ“-იდან მო-
დის, რაც ამ ენაში ნავის ბოლოს ნიშნავს. ნავის მხარეებს —
„ბორტებს“ — ქართველები „ნავის კერძოს“ უწოდებდნენ. იყო
„მარჯუენა კერძო ნავისა“ და „მარცხენა კერძო ნავისა“. „კერძო“
ძველ ქართულში ნაწილს, მხარეს აღნიშნავდა.

ყოველგვარი ნავის გვერდებს ქართველები „ბაგე ნავისას“
უწოდებდნენ, ხოლო მათ „ნაპირებს“ — „წვეროებს“, „ქიმს“. ნა-
ვის შიდა ძირს „ფსკერი“ ეწოდებოდა, ხოლო ნავის ძირის გარეთა.
მხარეს — „ნერჩი“... „ფსკერი არს ჭურჭელთა, კიღობანთა, ნავთა.
და მისთანათა შინაგანი კერძი, ხოლო ნერჩი — გარეგანი მიწის
კერძოი ქვედაი, რამეთუ ფსკერი გადმოითარგმნების სიღრმედ“, —
აღნიშნავს სულხან-საბა ორბელიანი.

დიდი ზომის ნავეებს გემბანები და ტრიუმები ჰქონდა. გემ-
ბანი პირველად გიორგი ავალიშვილის მოგზაურობის წიგნში
გვხვდება. ნიკოლოზ ჩუბინაშვილის რუსულ-ქართულ ლექსიკონ-
ში სიტყვა „парусна“ შემდეგნაირად არის ახსნილი: „ხომალდის ზეი-
თი ჩარდახი; ქორედი, საჩეხი, ბანი, ერლო“.

ტრიუმი ჩვენს ენაში ახალი შემოსულია რუსულის მეშვეობით.
პოლანდიურიდან, სადაც ეს სიტყვა „შენობას, სივრცეს“ აღნიშ-
ნავს. როგორც ირკვევა, ძველ ქართულ ენაში, სულ მცირე სამი
ტერმინი მაინც არსებობდა ამ ცნების გამოსახატავად.

978 წელს გადაწერილი ე. წ. „ოშკის ბიბლიის“ ერთ წიგნში,
რომელსაც იოანეს წინასწარმეტყველება ეწოდება, ჩვენი ყუ-
რადლება მიიპყრო ერთმა ადგილმა: „ხოლო იოანე შთავიდა უბესა-
მის ნავისა და ეძინა“. ქართული ბიბლიის ამ ადგილის ბერძნუ-
ლი და ლათინური ტექსტების შედარებამ დაგვარწმუნა, რომ ნავის.
უბე ტრიუმის უძველესი ქართული სახელწოდებაა. „უბე ნავთა“
X საუკუნის ხელნაწერში, შატბერდის კრებულშიცაა მოხსენიებუ-
ლი, რაც მოწმობს, რომ ამ ხანაში ეს ტერმინი ფართოდ იყო გავრ-
ცელებული. აღსანიშნავია, რომ ქართული ბიბლიის 1748 წლის
„ბაქარისეულ“ გამოცემაშიც ბიბლიის შესაბამ ადგილას „ნავის
უბეა“ ნახსენები.

თავისი მოყვანილობით ნავის ტრიუმი გარეგნულად მუცლის.
შთაბეჭდილებას ქმნის. ამიტომ ბერძნულში და ბევრ სხვა ენაში ეს

ორი ტერმინი ერთიდაიმავე სიტყვით გადმოიკემა. ასე ყოფილა ქართულშიც. 942 წელს გადაწერილ „ეპიტაფანე კვიპრელის ცხოვრებაში“ ტრიუმფი მოხსენიებულია, როგორც „მუცელი მას შიდა ნავისა“. ამავე წიგნით ირკვევა, რომ ტრიუმფის თვითნებულ ნაწილს საყუთარი სახელი ჰქონდა: „ეპიტაფანე კვიპრელის“ ცხოვრებაში ნათქვამია: „მუცელი მას შიდა ნავისასა ბოლოს კერძო“. ეს თავისთავად, გულისხმობს ნავის „მუცლის თავის კერძოს“ — წინა ნაწილის არსებობასაც.

ინგლისურ და ზოგ სხვა ენაში გემის ტრიუმფი და ფსკერი ერთიდაიმავე სიტყვითაა გადმოცემული. ასეთი რამ ძველ ქართულშიც გვხვდება. სულხან-საბა ორბელიანი თავის „მოგზაურობა ევროპაში“ ასახელებს ტრიუმფის მესამე, ძველ ქართულ სახელწოდებას „ფსკერს“. „მენავემ, — წერს იგი, — ჩვენი ხომალდი ასე თათრით აავსო. მე ზეით... ადგილი ვერ ვიშოვნე. დაბლა ხომალდის ფსკერზე ვიჯედი“...

კაიუტის ქართული შესატყვისი ტერმინი XIX საუკუნის წინა ხანის ქართული მწერლობის ძეგლებში არ ჩანს. გიორგი ავალიშვილი მას უბრალოდ „ოთახს“ უწოდებს, ხოლო ნ. ჩუბინაშვილი რუსულ კაიუტას შემდეგნაირად განმარტავს: „გემში ოთახი ჩინებული კაცთათვის“.

თავდაპირველად ყველა ტიპის ნავს ბრტყელი ძირი ჰქონდა. ჯერ კიდევ ძველმა ბერძნებმა სამხედრო ნავებს ქვემოდან საგანგებო სარტყლის გაკეთება დაუწყეს, რომელიც ნავის ნერჩს მთელ სიგრძეზე გაყვებოდა. სამოქალაქო ფლოტში ასეთი სარტყელი უფრო გვიან დამკვიდრდა. დღეს რუსულად მას „КНИЗ“ ეწოდება, რაც ჰოლანდიური ტერმინიდან მოდის. ქართულ განმარტებით ლექსიკონში ამ ტერმინს „ნავის ხერხემალი“ ეწოდება. როგორც ირკვევა, ძველად ქართველები მას ლერძს ეძახდნენ. ასე რომ, ძირის მიხედვით ნავები შეგვეძლო ორ ჯგუფად დაგვეყო: ბრტყელძირიანი ნავი და ლერძიანი ნავი.

ნაპირთან ნავს, ჩვეულებრივ, ერთი ან რამდენიმე „საბელით“ აბამდნენ. „მათ დააბეს ნავი საბლითა სამითა“ — ვკითხულობთ „ვეფხისტყაოსანში“. საბელი ზმნა „ბმა“-დან არის წარმოებული: სა-ბმე-ლი — საბელი. იგი ყოველგვარ თოკს ნიშნავდა. მოგვიანებით მსხვილ თოკს, რომელიც დიდ დატვირთვას უძლებდა. ბაგარი

უწოდეს. საბას განმარტებით „ბაგირი — არს საბელი ყოველთა უს-
ხოსი, ნავთა ლუზათა მოსაბმელი“.

ლუზას ადამიანი ნავის ერთ ადგილზე გასაჩერებლად იყენებს. ჯერ კიდევ ნაოსნობის გარიჟრაჟზე ადამიანი დარწმუნდა, რომ ნა-
ვის გაჩერება წყალზე შესაძლებელი იყო რაიმე სიმძიმის ნავიდან
წყალში ჩაშვებით. უძველესი ლუზა ქვის იყო. ასეთ ლუზებს იყე-
ნებდნენ ძველი ფინიკიელები, ეგვიპტელები, ბერძნები თუ რომა-
ელები. თავდაპირველად ეს იყო დიდი ზომის ნახვრეტისანი ქვა,
რომელსაც თოკი ჰქონდა მიბმული. თანდათანობით მეზღვაურები
დარწმუნდნენ, რომ სხვადასხვა ამინდში სხვადასხვა სიმძიმის ლუ-
ზა იყო საჭირო. ამიტომ გაჩნდა ნაევებზე სხვადასხვა ზომის გახვრე-
ტილი ქვები. მომდევნო ხანაში ძველმა ნაოსნებმა ამ მიზნით სპე-
ციალური ტომრებისა თუ კალათების გამოყენება დაიწყეს, რო-
მელშიც სხვადასხვა ზომის ქვებს აწყობდნენ. შემდეგში ქვის ლუ-
ზის ფორმა თანდათან დაიხვეწა. ფინიკიელებმა ლუზად გამოყენე-
ბულ დიდ ქვებს რამდენიმე ნახვრეტი გაუკეთეს, რომელშიც წვერ-
წამახვილებულ ხის პალოებს უყრდნენ. ისინი მდინარის ან ზღვის
ფსკერს მოედებოდნენ და ამით ლუზის ძალას ზრდიდნენ. მეზღვა-
ურები მალე დარწმუნდნენ, რომ ლუზის ფსკერზე მოდება ძალზე
მოსახერხებელი იყო. ამიტომ მათ ხიდან კავის მაგვარი ლუზე-
ბის გაკეთება დაიწყეს. შემდეგ ხე რკინამ შეცვალა. ასე გაჩნდა
ჩვენ წელთაღრიცხვამდე რამდენიმე საუკუნით ადრე რკინის ლუ-
ზა, რომელმაც თავისი ფორმა დღემდე უცვლელად შემოინახა.

აღსანიშნავია, რომ ფაზისში (ფოთი) ჩვენი წელთაღრიცხვის
II საუკუნეში ლუზათა თავისებური „მუზეუმი“ იყო „მოწყობილი“.
„ფაზისში. — წერს II ს. ცნობილი ბერძენი ისტორიკოსი არიანე, —
უჩვენებენ „არგოს“ რკინის ლუზას. არა მგონია, იგი ძველი იყოს,
თუმცა სიდიდით არ ჰგავს ახლანდელ ლუზებს და მოყვანილობი-
თაც განსხვავდება, მაგრამ მაინც ვფიქრობ, რომ გვიანდელ ხანას
უნდა ეკუთვნოდეს. აქვე მაჩვენეს ქვის ძველი ლუზის ნატეხე-
ბი, რომლებიც უფრო მეტად შეიძლება მივიჩნიოთ „არგოს“ ნაშ-
თად“.

რკინის ლუზებს კავის ფორმა ჰქონდათ, ამიტომ ქართველებ-
მა მასაც „კავი“ უწოდეს. ასევე ერთ სიტყვას — *αγκυρα* — ან-
კურა — უწოდებდნენ ძველი ბერძნები საკუთრივ კავსაც და ლუ-

ზასაც. ბერძნულიდან ეს ტერმინი მრავალ ენაში გავრცელდა. ლათინურად და იტალიურად მას „ანკორა“ ეწოდება, ფრანგულად — „ანკრე“, ინგლისურად — „ენკორ“ და ა. შ. ძველი ბერძნული ძირიდან მოდის არაბული „ანკურა“ და სპარსული „ლანგერი“. ასეთივე წარმოშობისაა რუსული — „якорь“.

ლუზის ბერძნული სახელწოდება შუაფეოდალური ხანის ქართული მწერლობის ძეგლებშიც შემოვიდა „ანკრაი“ ფორმით, მაგრამ ამ ტერმინმა ჩვენში ფართო გავრცელება ვერ ჰპოვა.

საკუთრივ „ლუზა“ ქართულ მწერლობაში პირველად სულხან-საბა ორბელიანთან გვხვდება. ამ სიტყვის ეტიმოლოგია დღეისათვის მთლად გარკვეული ვერ არის. ლექსიკოგრაფი დავით ჩუბინაშვილი მას სპარსულიდან შემოსულად თვლის. ამ შემთხვევაში მისი ფუძე უნდა ყოფილიყო სპარსული „ქუზ“, რომელიც მოლუნვას ნიშნავს. აღსანიშნავია, რომ ამ ძირიდან მოდის ქართულა „ქუზიც“.

მეგრულში არის ზმნა „ლუზუა“, რაც მოლუნვას, გალუნვას ნიშნავს, ხოლო „მოლუზილი“ — მოლუნულს, ჩაშვებულს აღნიშნავს. ამიტომ ჩვენ იმ მკვლევართა მოსაზრებას ვიზიარებთ, რომლებსაც ლუზა ადგილობრივ ტერმინად მიაჩნიათ. ეს სიტყვა მეგრული „ლუზუა“-დან უნდა მოდიოდეს.

ქართულ ენაში სიტყვა „ლუზის“ შემოსვლის შემდეგ „კავის“, როგორც საზღვაო ტერმინის, მნიშვნელობა გარკვეულად შეიზღუდა. საბას განმარტებით, „კავი ეს არის ნავის ლუზა“, ხოლო „ლუზა ხომალდის კავი“. ხომალდს ქართველი ლექსიკოგრაფი დიდი ზომის საზღვაო ნავებს უწოდებს. გამოდის, რომ გარკვეული ხანიდან მცირე ზომის ნავის ლუზას კვლავინდებურად კავი ეწოდებოდა, ხოლო დიდი ზომის საზღვაო ნავების ლუზას — ლუზა.

საბა ლუზას განმარტავს, როგორც „ხომალდის დასაყენებელ რკინას“, და რკინას ლუზის სინონიმად მიიჩნევს. იოანე გედევანიშვილი ლუზის ნაცვლად რკინას ხმარობს: „იქმნა გარდაშუება რკინისა და დაედექით მთის ძირსა... დილასა ოდენ აღმოუშვეს რკინა და განვემართენით“.

რკინა ლუზის მნიშვნელობით ქართულში თურქულიდან უნდა იყოს შემოსული. ეს ორივე ტერმინი თურქულში ერთი სიტყვით „დემირ“-ით არის გადმოცემული.

უძველესი დროიდან გასულ საუკუნემდე, სანამ დიდ საზღვაო ნაევებზე ორთქლის მანქანებს დადგამდნენ, ნავის გადაადგილება მხოლოდ სამი საშუალებით იყო შესაძლებელი. ადამიანი ამ მიზნით ან ქარის ენერგიას იყენებდა, ან საკუთარ თუ სხვათა კუნთების ძალას. ყველაზე უმარტივესი ამ შემთხვევაში იყო ნავის გაწევა კაპანით. მას აბამდნენ თოკს, რომელსაც ზღვის ან მდინარის გასწვრივ ადამიანი ან საგანგებოდ შებმული პირუტყვი მიათრევდა. ასეთ თოკს ქართველები „სათრეველას“ უწოდებდნენ. ამავე მნიშვნელობით დასავლეთ საქართველოში დამოწმებულია ტერმინი „პარუხი“. ამ სიტყვის წარმოშობა მთლად გარკვეული ვერ არის. როგორც ჩანს, იგი ორი ძველბერძნული სიტყვის გაერთიანებითაა მიღებული: „პარო“ და „ხეუს“. ბერძნულად ეს სიტყვა „ხელის გაწვდენას“ ნიშნავს.

ადამიანი ძალზე ადრე დარწმუნდა, რომ წყალში ნავის გადასადგილებლად მას დიდ დახმარებას გაუწევდა ხის რაიმე ნივთი ან ჯოხი, რომელსაც ის წყალზე მოუსვამდა. თავდაპირველად ამ მიზნით მან უბრალო ხის ჯოხი გამოიყენა, რომლის ფორმა თანდათან დაიხვეწა და ჩვეულებრივ სამიწათმოქმედო იარაღს, ნიჩაბს დაეგვანა. შესაბამისად, მას ეს სახელი ეწოდა. ასე მიიღო ტერმინმა „ნიჩაბმა“ ორი მნიშვნელობა: იყო „ნიჩაბი მენავეთათვის და ქუეყანის მოქმედათვის“. „ქუეყნის მოქმედს“ ძველი ქართველები მიწათმოქმედს უწოდებდნენ.

ნიჩაბი, როგორც საზღვაოსნო ტერმინი, ქართული მწერლობის ძეგლებში X საუკუნიდან გვხვდება. მის პარალელურად დასავლეთ საქართველოში, როგორც ჩანს, უძველესი დროიდან „ხოპი//ხოფის“ ხმარობდნენ. იგი ძველი ბერძნული სიტყვიდან *χοπις*-დან მოდის. ქართული მწერლობის ძეგლებში ხოფი პირველად საბას აქეს მოხსენიებული თავის ლექსიკონში.

ქარის ენერგიის გამოყენება ნაოსნობაში ადამიანმა დაახლოებით ხუთი ათასი წლის წინათ დაიწყო. ამ მიზნით მან ისწავლა ნავზე საგანგებოდ მოკრილი ხის აღმართვა, ზედ სპეციალური მოწყობილობით ქსოვილის ნაჭრის გაშლა და ზურგის ქარის დახმარებით ნავის ერთი ადგილიდან მეორეზე წაყვანა.

მოკრილ ხეს, რომელზეც ტილოს კიმავედნენ, ჩვენი წინაპრე-

ბი ძელს უწოდებდნენ. ძელი უძველესი სიტყვაა და თავდაპირველად ზოგადად ხეს ნიშნავდა. შემდეგში ძელმა მხოლოდ მოჭრილი ხის მნიშვნელობა შეინარჩუნა. ტილო ნავის ძელზე საგანგებოდ მიქედელ ხის შვერილზე მაგრდება. ასეთ შვერილს ლათინურად „ansa“ — „ანსა“ ეწოდებოდა. ეს ტერმინი ჩვენში „ანაის“ ფორმით შემოვიდა და ნავის ძელს ეწოდებოდა. „ანძა სანავე“ პირველად XII საუკუნის ერთ ხელნაწერში გვხვდება.

XVIII საუკუნეში ნავის ანძის მნიშვნელობით ქართულში კიდევ ერთი ტერმინი შემოვიდა „ღირეგი“. ეს სიტყვა თურქული „direk“ — „ღირეკიდან“ მოდის და ამ ენაში „ბოის“, „კოლონას“ ან „ანძას“ ნიშნავს. XVIII საუკუნისა და XIX საუკუნის დასაწყისის ქართული მწერლობის ძეგლებში „ღირეგი“ ზემოთ მოხსენიებული სამივე მნიშვნელობით არის ნახმარი. დღეისათვის ეს ტერმინი მხოლოდ აჭარის ხალხურ მეტყველებას შემორჩა.

ნავის ანძის თავზე სელის ფართო ნაჭერი იყო დამაგრებული, რომელსაც ძველად, ისევე როგორც დღეს, „აფრა“ ეწოდებოდა. „აფრა ეწოდების ნავთა და ხომალდთა აფქიოსსა, რომელ არს ქართა გამბერეველობით ნავთა მატარებელი“ — წერს საბა. მისივე ცნობით. „ლატანს“ ანუ წვრილსა და გრძელ ძელს, რომელზედაც აფრა იყო გადაჭიმული, „კესი“ ეწოდებოდა.

სიტყვა „ეზოს“ ძველ ქართულ ენაში გაცილებით მეტი მნიშვნელობა ჰქონდა, ვიდრე დღეს. მათ შორის, ის ქსოვილის ფართო ნაჭერს ან კიდევ ფარდას ნიშნავდა (ფარდა სპარსული ენიდან არის შემოსული ჩვენში და ქართული მწერლობის ძეგლებში შედარებით გვიან გვხვდება). ამიტომ სრულებით არ არის გასაკვირი, რომ ეზო — ქსოვილის ფართო ნაჭერი — აფრის მნიშვნელობითაც გვხვდება. შემორჩენილია რამდენიმე ქართული ხელნაწერი წიგნი, სადაც აფრას ეზო ეწოდება, ხოლო აფრიან ნავს „ნავი ეზომბულით“.

მოგვიანებით აფრის პარალელურად ქართულ ენაში დამკვიდრდა იალქანი. ეს სიტყვა ამავე მნიშვნელობის თურქული „იელქენიდან“ მოდის. ეს თურქული ტერმინი, როგორც აკადემიკოსმა ს. ჯიქიამ გაგვიმარტა, ორი თურქული სიტყვის — „იელ“ — ქარი და „იქენ“ — სვლა — შეერთების შედეგადაა მიღებული და ქართ

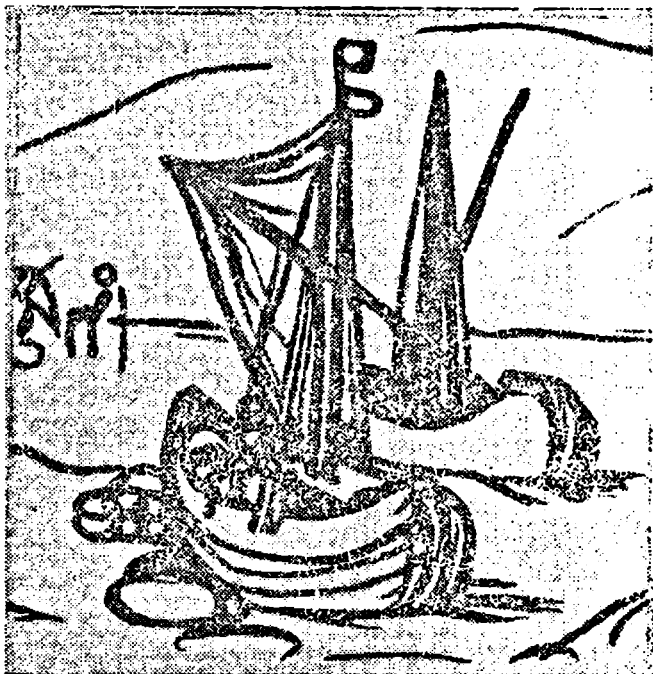
მავალს ნიშნავს. საინტერესოა, რომ იალქანი ქართული მწერლობის ძეგლებში XVIII საუკუნის დასაწყისიდან გვხვდება და თავდაპირველად რაღაც სამკაულს აღნიშნავდა, რომელიც თავისი ფორმით ნავის იალქანს წააგავდა. „აფრის“ მნიშვნელობით ეს სიტყვა პირველად ტიმოთე გაბაშვილის „მიმოსვლაშია“ მოხსენიებული და ისიც მხოლოდ ერთხელ: „ნავით მიმავალი მონაზონნი ბერავითა სპეტითა იალქანითა ბორიოს“... შემდეგში „იალქანი“ ქართულ ენაში დამკვიდრდა საბოლოოდ. „აფრის“ მნიშვნელობით ზოგჯერ „აფქიო“ არის მოხსენიებული. სამწუხაროდ, ამ ტერმინის წარმოშობა დღემდე გაურკვეველია.

ზოგჯერ აფრის მნიშვნელობით ფრთას ხმარობდნენ. ასეთი რამ X საუკუნის ერთ ხელნაწერში, „შატბერდის კრებულშია“ დამოწმებული.

თავდაპირველად ნავზე ერთი ანძა იდგა და აფრაც ერთი იყო, რომელსაც ოთხკუთხა ფორმა ჰქონდა. ასეთი ფორმის აფრას თავისი ღირსებაც გააჩნდა და ნაკლიც. ოთხკუთხა აფრა ზურგის ქარის ძალას მაქსიმალურად იყენებდა, მაგრამ ნავს მანევრირების საშუალებას ძალზე უმცირებდა. ქარის საწინააღმდეგოდ ცურვა კი საერთოდ შეუძლებელი იყო. VIII საუკუნეში არაბებმა ახალი ტიპის სამკუთხა იალქანი შექმნეს, რომელსაც შემდგომში ევროპელებმა ლათინური აფრა უწოდეს. ასეთი აფრა ნავს დიდი მანევრირების უნარს და ქარის საწინააღმდეგო ცურვის საშუალებას აძლევდა.

შედარებით მცირე ზომის საზღვაო ნაევებში ძველებურად ოთხკუთხა აფრები დარჩა, ხოლო დიდი ზომის საზღვაო ნაევებს ან სამკუთხა აფრებს უყენებდნენ, ან ორივე ტიპის აფრას ერთდროულად. გაჩნდა ორი და სამანძიანი საზღვაო ნაევები. ქართულ წერილობით ძეგლებში არ ჩანს, განასხვავებდნენ თუ არა ჩვენი წინაპრები ამ ორი ტიპის აფრას ერთმანეთისაგან. სამაგიეროდ, რამდენიმე ანძიან ნავში თითოეულ მათგანს საკუთარი სახელი გააჩნდა. ერთ ძველ ქართულ ხელნაწერში ვკითხულობთ: „სიმძაფრისა მისთაგან ქართისა საბელნი საშუალისა მის აფრისანი შემლილ იყვნეს“. „საშუალი აფრა“ სამანძიან ნავზე იდგა. ასეთ შემთხვევაში ნავის თავში ანძაზე გაკიმულ აფრას ალბათ „წინა“, „პირველი“ ან კიდევ „მეწინავე“ აფრა, ხოლო ნავის ბოლო ანძაზე აღმართულ აფრას „ბოლოი აფრა“ ეწოდებოდა.

აფრის მომსახურე პერსონალს ქართველები „მეაფქიონეს“, „მე-აფრეს“ ან კიდე „ნავის აფრათა განმგეს“, „აფრის მეურნეს“ უწოდებდნენ. ნავის ნიჩბებთან „ნიჩბისმცემელი“ ანუ მენიჩბეები, მე-ხოფენი ისხდნენ.



ქართული საზღვაო ხომალდები. კასტელის ალბომიდან

ყოველგვარ ნავს მიმართულებას საკე აძლევს. საკე უძველესი ქართული სიტყვაა. მცირე ზომის ნაევებს საკე კორპუსზე არ უმაგრდებოდათ. ამ მიზნით იყენებდნენ გრძელსა და წვრილ ჯოხს, რომელსაც „ხალას“ უწოდებდნენ. დიდი ზომის საზღვაო ნაევებს კი თავდაპირველად ორი საკე უკეთდებოდა კიჩოზე, ორივე მხარეს.

ამიტომ ძველ ქართულ წერილობით ძეგლებში საკვ მრავლობითი ფორმით — „საკენი“ — არის მოხსენიებული. დაახლოებით XII საუკუნეში ორი საკის ნაცვლად მეზღვაურებმა ერთი საკის გამოყენება ისწავლეს, რომელსაც ნავის ბოლოში ამაგრებდნენ. საკვ ჩვეულებრივი ფიცარი იყო, რომლის ერთი ბოლო ნავის კორპუსზე იყო დამაგრებული, მეორე კი წყალში ჩაშვებული. საკის მართვა სპეციალური სახელურით ხდებოდა.

ქართველებს საკის მნიშვნელობით კიდევ სხვა რამდენიმე ტერმინი გააჩნდათ: „ნავის სახერველი“, „ნავის სამართი“, „აფთონი“, „პიდალიო“, „ტიმონი“. „სამართი“ ქართული ზმნა „მართვიდან“ მოდის, „სახერველი“ — ხერვადან, რომელიც ძველ ქართულში გზის გაკვალვას ნიშნავდა (უჩა ცინდელიანი). „აფთონის“ ეტიმოლოგია დღეისათვის დაუდგენელია, ხოლო „პიდალიო“ ძველი ბერძნულიდან მოდის და ასევე საკვს ნიშნავს. „ტიმონი“ იტალიურიდან მოდის, რომელსაც საფუძვლად „ტიმონე//ტემონე“ უდევს.

ამავე ძირიდან მოდის ტერმინი „დიმონი“, რომელიც აჭარაში ასევე საკვს აღნიშნავს. იტალიურიდან ეს სიტყვა შეიძლება აჭარაში თურქულის გზით მოხვდა, სადაც საკვს „დიუმენი//დუმენი“ ეწოდება.

საკის მმართველს ქართველები მესაკვს უწოდებდნენ. ამავე მნიშვნელობით ხმარობდნენ ისინი ტერმინებს: „ნავის მხერვალი“, „ნავის მავლინებელი“ და სხვ;

მესაკვე ნავზე უკან იყურება. ამიტომ იგი ვერ ხედავდა, რა ხდებოდა ნავის წინ. მის დამხმარედ დიდ საზღვაო ნაევებში სპეციალური პირი იყო გამოყოფილი, რომელსაც მუდმივად წინ ცქერა ევალებოდა. იგი ზოგჯერ მენიჩბებსაც ხელმძღვანელობდა. ნავის წინა ნაწილს ბერძნები „პრორას“ უწოდებდნენ, ამიტომ ქართველებმა მესაკვის თანამემწეს, ბერძნულის გავლენით, „მეპრორე“ უწოდეს. ხმარობდნენ საკუთრივ ქართული წარმოშობის სიტყვასაც — „მპირველობი“.

ყოველგვარი ნავის ეკიპაჟის ყოველი წევრის საერთო სახელი შენავე იყო. შენავეს მეორე მნიშვნელობაც გააჩნდა. იგი ნავის თავს, დღევანდელი ტერმინოლოგიით, კაპიტანს აღნიშნავდა. ეს ტერმინი შემოკლებული მენავეთმოდვარია. მოძღვარს ძველ ქართულში თავის, უხუცესის მნიშვნელობა გააჩნდა. იშვიათად

მენავეთმოდღვრის ნაცვლად იხმარებოდა ნავის წინამძღოლი ან ნავის უფალი. ეს უკანასკნელი ნავის პატრონსაც აღნიშნავდა.

ტერმინი „კაპიტანი“ იტალიური წარმოშობისაა და ლათინური სიტყვიდან „კაპუტიდან“ მოდის, რაც თავს ნიშნავს. იტალიურში „კაპიტანი“ თავდაპირველად წინამძღოლს, მეთაურს ნიშნავდა და XV საუკუნეში დამკვიდრდა იტალიურ საზღვაო ტერმინოლოგიაში თანამედროვე მნიშვნელობით. ქართული მწერლობის ძეგლებში პირველად ეს ტერმინი საბას „მოგზაურობა ევროპაში“ არის ნახსენები „კაფიდანის“ ფორმით. აქარასა და ლაზეთში დამკვიდრებულია თურქულიდან შემოსული ტერმინი „რეიზი“. ქართულ მწერლობაში ეს სიტყვაც პირველად საბას აქვეს ნახმარი მაჰმადიანური გემის კაპიტანის მნიშვნელობით. რეიზი თურქულად გამოითქმის როგორც „რეისი“ და ამ ენაში არაბულიდან არის შესული, სადაც იგი თავს, წინამძღოლს ნიშნავს.

ღია ზღვაში ნავის მართვა და მისი დანიშნულების ადგილას უხიფათოდ მიყვანა ერთ-ერთ უძნელეს საქმედ ითვლებოდა. ამიტომ ქართველები ძალიან ხშირად რომელიმე გამოჩენილ მეფეს ან საზოგადო მოღვაწეს მენავეთმოდღვარს ადარებდნენ. XI საუკუნის ერთი ქართველი ისტორიკოსი თავის თხზულებაში სრულიად საქართველოს მეფის ბაგრატ III-ის შესახებ წერს: „წარვიდა ქუეყანასა აფხაზეთისასა და ვითარცა ხელოვანმა მენავეთმოდღვარმა განაგო საქმენი აფხაზეთისა“. მენავეთმოდღვარს ადარებდნენ დავით აღმაშენებელსაც: „და ვითარცა მენავემა ბრძენმან განიცადის რა ნავი თუისი აღსავსედ მრავალფერითა ტვირთითა მიისწრაფის ნავსადგურად, რათა არა რა ევნოს სოფელსა ამას მღელვარე ზღვისგან“.

მენავეთმოდღვრისათვის აუცილებელი იყო „სიმახვილე გონებისაი და სიფრთხილე“. მას უნდა შეძლებოდა დღისით თუ ღამით ღია ზღვაში გზის გაგნება. „ისმინე უკუე ესეცა, — ცკითხულობთ X საუკუნის ერთ ქართულ ხელნაწერში, — თუ ვითარ ისწავლო ხელოვნებაი მენავეთმოდღვრებისაი. რამეთუ ჩუეულებად აქუს მენავეთ ცად მიმართ ხედვად და ესრე ცნობად, თუ ვითარ ჭერ არს მართებაი ნავისა დღისით მზის მიერ, ხოლო ღამიე ჰოიისგან ანუ ხომთა ან თუ სხუათა მათ საჩინოთა ვარსკვლავთა“.

მენავეთმოდღერის ამოცანა დანიშნულების ადგილზე ნავის უხიფათო მიყვანა იყო. მას გზად მრავალი ხიფათი თუ სიძნელე ელოებოდა. ძველად ნავეები ჩვეულებრივ ნაპირთან ახლოს დაცურავდნენ, თუმცა საჭიროების შემთხვევაში არც ღია ზღვაში გასვლას ერიდებოდნენ. ზღვის ამ მონაკვეთს ჩვენი წინაპრები „უფრსკულს“ ან კიდევ „უფრსკულს ზღვისას“ უწოდებდნენ, ზოგჯერ ამავე მნიშვნელობით „გულსა ზღუისასაც“ ხმარობდნენ. „უფრსკული“ ძველ ქართულში სიღრმეს, მიუწვდომელს აღნიშნავდა.

ნავის ზღვის ნაპირთან ცურვის დროს დიდი საფრთხე იყო, რომ იგი ტალღებს კბოდეზე — „ზღვისა და წყლის პირზე კლდოვანზე“ არ მიენარცებინა, ან კიდევ წყალში დამალულ მეჩჩხზე ანუ „ვრაქიაზე“ არ მოხვედრილიყო. „ვრაქია, — განმარტავს საბა, — არს ადგილი ზღვათა შინა თხელი, გინა კლდოვანი, რომელსა ნავი ანუ ტივი ეკვეთოს, შეიმუხვრის, რომელსა მეჩჩხსა უწოდებენ“.

შემუსვრა ძველ ქართულში დამტკრევას, გატეხვას, დაღწევას ნიშნავს. შემუსვრული ანუ გატეხილი ნავი შეიძლებოდა „დაქცეულიყო“ კიდევ. „ნავის დაქცევა“ ნავის დაშლას ნიშნავს. ხოლო ნავის დანთქმა — „წყალთაგან დაღუპვას“, დღევანდელი გამოთქმით, ნავის ჩაძირვას.

წყნარ ამინდში, როცა ზღვა არ ღელავდა, ნავის მართვა მენავეთმოდღერისათვის შედარებით იოლი იყო. მაგრამ ძალზე ხშირად ზღვაზე ამინდი იცვლებოდა, „ალიძვრებოდა თუ აღდგებოდა“ ქარი, „ალაშფოთებდა“ ანუ ააღელვებდა ზღვას და მენავეთმოდღერის საქმეს ძალზე ართულებდა. როგორც წესი, ყოველგვარი ამინდის ცვლილებას, თუ ქარის შეცვლას — „მოწვევასა ქარისასა“, ეკიპაჟის წევრები მენავეთმოდღერს დაუყოვნებლივ აცნობებდნენ. ბუნებრივია, ყველა ქარი ნაოსნობას ხელს არ უშლიდა. პირიქით, ქარის გარეშე აფრიან ნავს გადაადგილებაც არ შეეძლო. და ხშირად იძულებული იყო დალოდებოდა „მობერვასა ქარისასა“.

თუ „წარმართებელი იგი ქარი ბერვიდა“, რომელიც ნავისათვის „უკანით კერძო“ ანუ ზურგის ქარი იყო, მაშინ ასეთ ქარს „ჰამოს“, „კეთილს“, „კაის“, „მარჯვეს“, „შემწეს“ უწოდებდნენ. მეორე მხრივ, თუ „პირით კერძო“ „წინააღმდეგ“, „პირისპირ“ ცემდა, ასეთ ქარს „ავ ქარს“ უწოდებდნენ.

„ქართა მრავალ არს განყოფილებანი“, — ვკითხულობთ ერთ ქართულ ხელნაწერში. და მართლაც, ქარის დაყოფის მრავალ პრინციპი არსებობდა. მათ შორის ძირითადი იყო მისი დაყოფა მიმართულებისა და სიძლიერის მიხედვით. ძველი ბერძნული მითოლოგიის მიხედვით, ღმერთ ასტრეოსისა და განთიადის მშვენიერი ქალღმერთის ეოსის ოთხი ვაჟი: ებრისი, ზეფიროსი, ბორიასი და ნოტოსი იყვნენ აღმოსავლეთის, დასავლეთის, ჩრდილოეთისა და სამხრეთის ქარების ღმერთები. ქვეყნის მხარეების ანუ „ოთხთა კიდეთა სოფლისათა“ ქარების დაყოფის ეს პრინციპი მსოფლიოს ყველა ენაში გვხვდება. ქართველებსაც ჰქონდათ ძირითადად „ოთხნი ქარნი ცისანი“. იყო ქარი „ჩრდილოის“, „სამხრის“, „დასავლისა“ და „აღმოსავლის“. ქარს, რომელიც ზღვიდან უბერავდა, „ზღვაური“ ეწოდებოდა, ბარიდან მთისაკენ ქროდა „ქვენა ქარი“, ანუ „ქარი ქველმა“. მთიდან ბარისაკენ, დასავლეთ საქართველოში ზღვისკენ მქროლავ ქარს „ზენა ქარი“ ეწოდებოდა.

ზოგ ქარს სიმშრალე მოჰქონდა, ზოგს — წვიმა. შესაბამისად, მათ „ხმელი“ და „ნოტიო“ ქარები ეწოდებოდა. ქარები როგორც ზღვაზე, ისე ხმელეთზე ერთმანეთისაგან სიძლიერითაც განსხვავდებოდნენ. „ნიავი“, საბას განმარტებით, სუსტ ქარს ეწოდება. შემდეგ მოდიოდა „ნიავექარი“, რომელიც, როგორც ირკვევა, საკმაოდ ძლიერიც იყო და არც თუ უხიფათო ნაოსნობისათვის.

„ნიავექარზე“ ძლიერი იყო „ქარი დიდი“. შემდეგ მოდიოდა: „ფიცხელი“, „ძლიერი“, „სასტიკი“. ეს უკანასკნელი ტერმინი, საბას განმარტებთ, ძველ ქართულში „დიდად ძლიერს“ ნიშნავდა. ქარიშხალი იყო „ქარიანი წვიმა მძაფრი“, გრიგალი ძალზე ძლიერი ქარის აღმნიშვნელად იხმარებოდა. ლაზეთში ასეთ ქარს „კალაში“ ეწოდებოდა. დასასრულ, ქარის კიდევ ერთი სახე იყო — „ქარი იგი ბორბალად მავალი“ ანუ ქარბორბალა: იგი ზღვიდან წყალს იტაცებდა და ერთი ადგილიდან მეორეზე გადაჰქონდა. „და იყო მეყსეულად ბორბალი ქარისაი დიდი და ღელვასა მას შთასმიდა ნავს“, „ეითარმე აღ-ცაივსებოდა ნავი იგი“, — ვკითხულობთ ერთ ძველ ქართულ ხელნაწერში. ქარბორბალა იგივე ქარია, რომელსაც რუსები „Смерч“-ს უწოდებდნენ.

საქართველოს ზღვისპირეთში, ისევე, როგორც სხვაგან, სხვადასხვა მხრიდან მონაბერ ქარს კონკრეტული სახელიც. გააჩნდა.

სამხრეთის ქარს სამეგრელოში „წანი ბორია“ (ქანური ქარი) ან კიდევ „გურული ბორია“ ეწოდებოდა. აჭარასა და ქანეთში ჩრდილოეთის ქარის აღმნიშვნელად „ფოთის ქარი“ იხმარებოდა. დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირეთში ჩრდილოეთის ქარს ზოგჯერ „ბორას“ ან კიდევ „ფორიას“ უწოდებდნენ. ორივე ძველი ბერძნული „ბორიასიდან“ მოდის, რომელიც ჩრდილოეთის ქარს ნიშნავს. ბორა ძველი ბერძნული სიტყვის იტალიური ვარიანტია, ხოლო ფორიაში ამავე ქარს ეწოდება შუასაუკუნეების ბერძნულის ერთ დიალექტში. შესაძლებელია ეს ტერმინები ჩვენში უშუალოდ ამ ენებიდან იყოს შემოსული ან თურქულიდან, სადაც ორივე ეს სახელწოდება რამდენიმე საუკუნის წინ დამკვიდრდა.

აჭარაში ჩრდილოეთის ქარის აღმნიშვნელად იხმარება აგრეთვე „კარილი“, რომელიც ამავე მნიშვნელობის თურქული სიტყვიდან karayel მოდის. აჭარაშივე დაახლოებით ნოვოროსიისკიდან მჭროლავ ძლიერ ქარს „იუზდუს“ უწოდებენ თურქული სიტყვა „იილდიზის“ მიხედვით, რომელიც ამ ენაზე ასევე ჩრდილოეთის ქარს აღნიშნავს.

საქართველოს შავიზღვისპირეთში თურქეთიდან მობერილ ქარს ზოგჯერ „ლოდოს“//„ლოტოსს“ უწოდებენ. ეს სიტყვაც თურქულიდან უნდა იყოს შემოსული, მის ძირს ძველბერძნული „οισος“ „ნოტოს“ წარმოადგენს, რაც ამ ენაში სამხრეთის ქარს ნიშნავდა. ძველი ბერძნულიდან ეს სიტყვა ბიზანტიურში გადავიდა და აქედან დაიხსხეს თურქებმა. აღსანიშნავია, რომ სამხრეთის ქარის ეს სახელწოდება ქართული მწერლობის ძეგლებში უშუალოდ ბერძნული ფორმით „ნოტიოსით“ არის მოხსენიებული, ხოლო ჩრდილოეთის ქარი — „ვორიოს“, „ბორიოს“ ფორმით.

ლაზურში ნიკო მარს დამოწმებული აქვს ქარის სახელი „ზიფოსი“, რომელიც ძველი ბერძნული „ზეფიროსიდან“ უნდა მოდიოდეს.

ბუნებრივია, ძველად საქართველოს ზღვისპირეთში გავრცელებული ქარის სხვადასხვა სახელების ერთი ნაწილი დღეისათვის უკვე დავიწყებულია. საფიქრელია, რომ ქართველი მენავეთმოდევრები კარგად იცნობდნენ ყველა ქარის ხასიათს და შესაფერის ზომებსაც იღებდნენ მათი „აღდგომის“ შემთხვევაში.

რაიმე ქართულ ტერმინს ნათა შენაერთების აღსანიშნავად ქარ-

თული მწერლობის ძეგლებში ვერ მივაკვლიეთ. „ს-ტყვის კონაში“ მოცემულია ტერმინი „სტოლი“—„მრავალი ნავი საბრძოლველი“. ეს სახელწოდება ბერძნული „სტოლოსიდან“ მოდის, რომელიც ამ ენაზე ფლოტს ნიშნავს. ეს უკანასკნელი ტერმინი კი პოლანდიურია. ფლოტი რუსულ ენაში XVIII საუკუნეში დამკვიდრდა, შემდეგ კი ჩვენს ენაშიც შემოვიდა. ძველ ქართულში კი, ჩვეულებრივ, „ნავები“ იხმარებოდა.

„მრავალ სამხედრო ნავს“ ერთი მეთაური ჰყავს, რომელსაც ყველა ენაში აღმირალს უწოდებენ. ეს ტერმინი არაბულიდან მოდის, სადაც „ამირ ალ ბაჰრა“ — ზღვის მბრძანებელს, ზღვის ბატონს ნიშნავს. დაახლოებით XIII საუკუნის დასაწყისში ამ ენიდან ეს ტერმინი ძველ ფრანგულში შევიდა „ამირალის“ ფორმით, საიდანაც დღევანდელი აღმირალი მივიღეთ. ქართულ მწერლობაში ეს სიტყვა პირველად იოანე გედევანიშვილის ჩანაწერებში გვხვდება. შუა საუკუნეების საქართველოში ამ მნიშვნელობით, საფიქრებელია „წინამძღვარი“ იხმარებოდა. მართლაც, XVII საუკუნის ერთ დოკუმენტში ცხრა ხომალდის წინამძღვარია მოხსენიებული.

ნაოსნობის აღმნიშვნელ ზოგად ტერმინად ქართველები „ნავთმავლობას“ ხმარობდნენ, კერძოდ ზღვაოსნობას კი „ზღვათმავლობას“ უწოდებდნენ. ამავე მნიშვნელობით იხმარებოდა „მეზღუეურობაც“: „სხვას ნებავს მუშაკობაი... სხვასა მეზღუეურობაი“, — ვკითხულობთ XI საუკუნის ხელნაწერში. აქედან უნდა იყოს წარმოშობილი „მეზღუეურიც“. სამწუხაროდ, ამ უკანასკნელ ტერმინს ფეოდალური ხანის ქართული მწერლობის ძეგლებში ვერ მივაკვლიეთ. სულხან-საბა ორბელიანის ლექსიკონში მეზღუეურის მნიშვნელობით „ზღვიერნი, ზღვაში მყოფნი“ და „ზღვის კაცი“, „ზღვას მოარული“ იხმარება. ჩვეულებრივ კი შუა საუკუნეებში ამ მნიშვნელობით „მენავე“ იხმარებოდა, ხოლო მენავეობა ზოგადად, მდინარეზეც და ზღვაზეც ცურვასაც აღნიშნავდა: „მოიხსენე ზღვად მავალნი იგინიცა, რა ჟამს მენავეობდნენ, ეგევე ხელოვნება ხელთ აქუნდეთ.“

ტერმინები „ნავთმავალი“ და „ზღვათმავალი“ მოწმობს, რომ ფეოდალური ხანაში ყოველგვარ გადაადგილებას ძირითადად სელა ეწოდებოდა. ამას გარდა, იხმარებოდა ნავით მოგზაურობა და ნავით მგზავრობა. „ვეფხისტყაოსანში“ ამავე მნიშვნელობით მოხსენიებუ-

ლია ცურვა: „ზღვა-ზღვა ცურვა მომეწყინა“, — ვკითხულობთ აქ-
რატომღაც გამოთქმა „ნავით ცურვა“ ქართულ ფეოდალურ მწერ-
ლობაში ვერ დამკვიდრდა.

ყოველგვარი ნავით მგზავრს ძველად „ნავით მავალი“, „ნავით
მოგზაური“ ან „ნავით მგზავრი“ ეწოდებოდა. ამავე მნიშვნელობით
ზოგ ძველ ქართულ ხელნაწერში გვხვდება „ეპივატი“, რაც ძველი
ბერძნულიდან მოდის და მგზავრს ნიშნავს.

ბუნებრივია, ნავის ეკიპაჟის მიზანს მარტო ტვირთის გადატანა
ან მგზავრის გადაყვანა არ შეადგენდა. ბევრი მათგანი თავის ნავს
ზღვაში საყაჩაღოდ შეაცურებდა ხოლმე. ზღვაზე ყაჩაღობა ანუ პი-
რატობა, როგორც ეს ზოგიერთ ევროპულ ენაში იხმარება, უძვე-
ლესი დროიდან იყო გავრცელებული. ქართველები ზღვაზე ყაჩაღს
ზოგჯერ „ნავის მბრძოლს“ უწოდებდნენ. შოთა რუსთაველი ამა-
ვე მნიშვნელობით ხმარობს „მეკობრეს“. „მეკობრე“ ძველ ქარ-
თულში მტაცებელს ნიშნავდა და ყველა იმათ აღნიშნავდა, ვინც
მგზავრს ძარცვავდა ზღვაზე თუ ხმელეთზე. დღეს კი ამ ტერმინს
ჩვენს ენაში მხოლოდ ზღვის ყაჩაღის მნიშვნელობა აქვს.

XIII საუკუნის დასაწყისში ქართულ ენაში მეკობრის მნიშვ-
ნელობით შემოდის „ყურსალი“. ეს ტერმინი ათონის ქართველთა
მონასტრის ამ ხანის ქობულის ძეთა აღაპშია მოხსენიებული. ამ
სიტყვის ძირია ლათინური „კურსუს“, რაც ზღვაზე მოგზაურობას
ნიშნავს აქედან, დაახლოებით IX საუკუნეში მივიღეთ ბერძნული
„კურსუს“ — მძარცველთა ექსპედიცია, მძარცველთა რაზმი, და
იტალიური — „კორსო“, რაც ზღვაზე ყაჩაღობას აღნიშნავდა. ეს
უკანასკნელი ტერმინი ამ ენაში XII საუკუნიდან არის დამოწმე-
ბული. ამ ძირიდან არის მიღებული მეკობრის მნიშვნელობით იტა-
ლიური „კორსარი“ თუ „კორსარო“, ძველი ფრანგული „კურსალი“
და ა. შ. ძველი ფრანგულიდან ჯვაროსნების გზით ეს სიტყვა ქარ-
თულში შევიდა „ყურსალის“ ფორმით. როგორც ჩანს, ეს ტერ-
მინი დასავლეთ საქართველოში ფართოდ იყო გავრცელებული,
რადგან „ყურსალი“ — ტყვის მსყიდველის, კაცის მომტაცებლის
მნიშვნელობით უკანასკნელ ხანებამდე იხმარებოდა.

იოანე გელევანიშვილის წიგნში მეკობრის მნიშვნელობით
„ყურსანდია“ მოხსენიებული. ეს სიტყვა თურქულიდან არის ნა-
სესხები. ამ ენაში იტალიური „კორსარი“ „კურსანდის“ ფორმით

გვხვდება. საფიქრებელია, რომ ამავე ძირიდან უნდა მოდიოდეს მეგრული გვარი „კორსანტია“.

ძველ ქართულში ნავზე დაჯდომას რამდენიმე ტერმინით გამო-
ხატავდნენ : „ასვლა“, „შესვლა“, „წეჯდომა“ და სხვ. ხოლო ნა-
პირზე გადმოსვლას „გარდმოსვლა“ ეწოდებოდა. დიდი ზომის
საზღვაო ნაევებს, ისევე, როგორც დღეს, მგზავრთა თუ ეკიპაჟის
წევრთა ასაყვან-გადმოსაყვანად სპეციალური კიბეები უკეთდებო-
და. XIX საუკუნის დასაწყისის ერთ ქართულ წერილობით ძეგლ-
ში ამ მნიშვნელობით „წყლის კიბეა“ ნახმარი.

ყოველგვარი ტიპის ნავს გააჩნდა წყლის სიღრმის საზომი
სპეციალური ხელსაწყო, რომელსაც ზღვაოსნები „ლოტს“ უწო-
დებდნენ. ჩვენი წინაპრები კი საზომს ეძახდნენ. წყლის სიღრმეს
მანძილის ერთეულით, „მხარით“ ზომავდნენ: „და გარდაუტევდეს
საზომი იგი იყო ოც მხარ და მცირედ დაყოვნეს და კულად ზო-
მეს და იყო ათხუთმეტ მხარ“,—ვკითხულობთ X საუკუნის ერთ
ხელნაწერში. ასეთი საზომი, ეთნოგრაფიული მასალების მიხედ-
ვით, იყო თოკი, რომელზეც საგანგებოდ მძიმე ქვა ება.

მგზავრთა გადაყვანასთან ერთად საზღვაო ნავით ტვირთიც გა-
დაქონდათ. ფეოდალურ ხანაში ტარა, რომელშიც ეს ტვირთი იყო
მოთავსებული, ჩვეულებრივ თიხისაგან კეთდებოდა, ამიტომ მას
ქართველები „ჭურჭელს“ უწოდებდნენ. დანიშნულების ადგილზე
ჭურჭლის გადმოტვირთვას „ტვირთის გადაყრა“ ეწოდებოდა.

ბუნებრივია, სხვადასხვა ზომის ნავს სხვადასხვა წყალწყვა, ანუ
როგორც ძველი ქართველები იტყოდნენ, სხვადასხვა „ტვირთმზი-
დაობა“ გააჩნდა. ჩვენმა წინაპრებმა ძალზე კარგად იცოდნენ, რომ
გარკვეული ზომის ნავს მისი შესაბამისი ტვირთი უნდა ეზიდა: „წე-
რილ არს ტვირთი განწესებული ეყოფინ ნავსა, უკეთუ დაუძძიმო,
დაინთქას, და უკეთუ სუბუქად იყოს, ქართა და ლელვათა წარიტა-
კონ“, — ვკითხულობთ „გიორგი ხანძთელის ცხოვრებაში“, რო-
მელიც X საუკუნეშია დაწერილი.

„ნავი ხუთასი მოდისაი“ მოხსენიებულია XI საუკუნეში, გი-
ორგი მთაწმინდელის ერთ თხზულებაში, რომელიც გამოჩენილი
ქართველი მოღვაწეების იოვანეს და ექვთიმეს ცხოვრებას შეეხება.
„მოდი“ ბიზანტიური წონის ერთეულია. გიორგი მთაწმინდელის ამ
ნაწარმოებში მისი ხსენება გასაკვირი არ არის, რადგან ზემოთ ხსე-

ნებული ნავი ბიზანტიაში არსებულ ათონის მთის ქართული მონასტრის ბერებს აჩუქა იმპერატორმა.

იოანე ბატონიშვილის „კალმასობაში“ ნავის ტვირთმზიდობა ლიტრობით არის გაზომილი: „გარნა სავაჰრო ხომალდი ორმოც ათას ლიტრასაც წაიღებს“, — ვკითხულობთ აქ. ლიტრა ფეოდალურ საქართველოში ყველაზე გავრცელებული ზომის ერთეულია. იგი ძველი ბერძნული სიტყვა „ლიტრა“-დან მოდის და ჰურქელს აღნიშნავს. ბიზანტიაში იგი უკვე წონის ერთეულია. საქართველოში წონის ეს ერთეული IX—XI სს. დამკვიდრდა. ამ დროს მისი წონა 468 გრამს უდრიდა, ხოლო გვიანფეოდალურ ხანაში 3,3—3,4 კგ-დე ავიდა.

XIX საუკუნის პირველ ნახევარში საზღვაო ნავის ტვირთმზიდობა ზოგჯერ ფუთობით არის გაანგარიშებული.

ნავის დასაქირავებლად გარკვეული თანხა იყო საჭირო, რასაც „სანავე“, მოგვიანებით კი „მიზლი“ ეწოდებოდა.

დაქირავებული ნავი სანაოსნოდ მზად უნდა ყოფილიყო. ნაოსნობისათვის, ნავის მომზადებას „მოკაზმევა“ ეწოდებოდა, რის შემდეგაც ნავი „მზაი“ იყო ცურვისათვის.

ნავის აგებას ნავის „შენება“ ანუ „ნავის მოქმედება“ ეწოდებოდა, ნავის მშენებელს, ამგებს — „ნავსე“, „ნავის მოქმედი“. „მოქმედი“ ძველ ქართულში მუშაკს, შემოქმედს, საქმის ჩამდენს ნიშნავდა.

საბას ლექსიკონში ამავე მნიშვნელობით „კალაფატნი“ არის მოხსენიებული: „კალაფატნი — ბერძნულად ნავის მაშენებელი“ — ვკითხულობთ აქ. ჩვენი საამაყო ლექსიკოგრაფი აქ მთლად ზუსტი ვერ არის. ბერძნულად ეს ტერმინი — „კალაფატისე“ *Καλαφατισε*-ა და მას თურქულად „კალაფატ“-ი შეესაბამება, საბას კი თურქულიდან უნდა ჰქონდეს აღებული. ორივე ენაში იგი საერთოდ ნავის ამგებს კი არ ნიშნავს, არამედ იმ ხელოსანს, რომელიც ნავის ფიცრებს შორის დატოვებულ სივრცეებს ძენძით ავსებს და შემდეგ ნავს კუპრს უსვამს გარედან.

ქრისტიანული რელიგიის მიხედვით ნავის პირველ მშენებლად მითითური ნოე ითვლება, რომელმაც ღმერთის ბრძანებით დიდი კილობანი ააგო და შიგ დედამიწის ყველა ცხოველის წარმომადგენელი მოათავსა დიდი წარღვნის მოლოდინში. ამიტომ სრულებითაც

არ არის გასაკვირი, რომ ლოცვაში, რომელიც ნავის კურთხევისას წარმოითქმებოდა, ნოე და მისი კიდობანი იყო მოხსენიებული. აი, ეს ლოცვა: „უფალო ღმერთო მამათა ჩვენთა, რომელმან უბრძანე ნოევს ნებისმყოფელსა შენსა აღშენება კიდობანისა საცხოვრებლად ქვეყანისათვის, რომელმანცა მრავალ ხეთაგან სათნო ეყავ ერთხედ შეერთებად. ეგრევე შენ მეუფეო ყოველთაო ამისიცა სათნო იყავ უსულო ხისა არს ძლიერებითა ხელისა შენისათა, რაითა იყოს სახმარად, საცხოვრებლად კაცთა. აწ მეუფეო ნავი ესე დაიციე და მოეც ამას ანგელოზი სახიერ მშვიდობისა და ამისა თანამოქმედი მცურავი დაიციე და მოეც ამას კუალად თვისთა თანა მოსვლა სიმთელითა“...

ბუნებრივია, მარტო ეს ლოცვა წყალში ახლად ჩასულ საზღვაო ნავს ვერ დაეხმარებოდა, თუ ეს ნავი მტკიცედ არ იქნებოდა ნაგები, ან კიდევ გამოცდილი მენავეთმოდღეარკი არ ეყოლებოდა.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, XVI—XVII საუკუნეებიდან ქართულ საზღვაო ტერმინოლოგიაში ჩნდება თურქული გზით შემოსული სიტყვები.

ტერმინთა მცირე ნაწილი: „ღირეგი“, „რეიზი“, „კიჩო“. „ვალაფატი“ და სხვ. სალიტერატურო ქართულშიც შემოვიდა, ნაწილი კი მხოლოდ აჭარისა და ლაზიკის ხალხურ მეტყველებაში დამკვიდრდა.

ნავის წინა ნაწილს სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოში ზოგჯერ „ბაშს“ უწოდებდნენ, რაც თურქულად თავს ნიშნავს. „კიჩოდან“ ნაწარმოები — „კიჩალთი“ ნიშნავს ყრუდ დახურულ სათავსოს ნავის ბოლოს. ნავის თითოეულ ფიცარს აჭარასა და ლაზეთში „ტახტას“ უწოდებდნენ, რაც თურქულში ასევე ფიცარს ნიშნავს. თურქული „თექენე“ — ნავის კორპუსი — აჭარულში ამავე მნიშვნელობით შემოვიდა „თქენეს“ ფორმით. თურქული „კაბურგა“ — გვერდები — კი კაბურღად. აჭარასა და ლაზეთში ნავის ძირის ერთ ფიცარს ტაბანი ეწოდება, რაც თურქული „ტაბანიდან“ — ძირი — მოდის. ნიჩბის მნიშვნელობით აჭარაში ზოგჯერ „კურექ“-ს ხმარობენ. შეადარეთ თურქული — „კიურეკ“! და სხვ.

თურქულის გავლენით მეზღვაურს ლაზები „გემიჯის“ უწოდებენ, „ჯი“ — თურქულში პროფესიის აღმნიშვნელი სუფიქსია. აჭარლები მენიჩბეებს „ტაიფას“ ეძახდნენ. ეს სიტყვაც თურქულია

და ასევე მეზღვაურს ნიშნავს. ლაზები შორეულ ნაოსნობას „კერბეთს“ უწოდებდნენ, რაც ამავე მნიშვნელობის თურქული სიტყვიდან „გერბეთ“ მოდის.

ფეოდალურ ხანაში ტივის გარდა ყველა ტიპის სანაოსნო საშუალებას ქართველები ნავს უწოდებდნენ. ამ ტერმინთან ერთად ამ ხანის ქართული მწერლობის ძეგლებში ნავის მრავალი სახელია მოხსენიებული. ასეთ დაყოფას ცალკეული ტიპების მიხედვით ნავის ზომა, დანიშნულება, თუ კონსტრუქცია ედო საფუძვლად.

კარგი სანაოსნო თვისებების ნავს „მარჯვე ნავს“ უწოდებდნენ. ერთმანეთისაგან განსხვავდებოდა „საეაქრო“ და „სამხედრო ნავები“. დიდი წყალწყვის ნავს ზოგჯერ „სიმძიმეთა მტვირთველ ნავს“ უწოდებდნენ. ფეოდალური ხანის ქართული მწერლობის ძეგლებში გვხვდება „დიდი ნავი“, „ძალზე დიდი ნავი“, „ნავი მცირე“, „ძალზე მცირე ნავი“ და ა. შ.

შედარებით მცირე ზომის საზღვაო ნავს, რომელსაც შორეული ნაოსნობა შეეძლო, XI საუკუნის ერთ ქართულ ხელნაწერში „მაკუკი“ ეწოდება. ეს ხელნაწერი ერთი წმინდანის წამების ტექსტია, რომელიც ქართულად V—VIII სს. უთარგმნიათ. ამიტომ საგულისხმოა, რომ ეს ტერმინი ამ დროისათვის უკვე იყო ცნობილი. თუ როგორ ნავს წარმოადგენდა კონკრეტულად „მაკუკი“, რაიმეს თქმა ჭირს. ეს კია, რომ ის აფრიანი უნდა ყოფილიყო, რადგან ტექსტში საგანგებოდ აღნიშნულია, მის მგზავრებს „ქარი იგიცა შემწე ექმნა“-ო.

მცირე ზომის საზღვაო ნავის ერთ სახეობას ჩვენი წინაპრები „კარაპას“ უწოდებდნენ. ეს ტერმინი XI საუკუნის ქართული მწერლობის ძეგლებში რამდენჯერმეა მოხსენიებული. „კარაპა ნავია მომცრო“, — ვკითხულობთ სიტყვის კონაში. ეს ტერმინი ბერძნული „კარაბოს“ — „კარაბი-დან მოდის. აღსანიშნავია, რომ ამავე ძირიდან არის რუსული „корабль“, პორტუგალიური და იტალიური „კარაველა“, ესპანური „კარაბელა“ და არაბული — „ქარიბ“. ეს უკანასკნელი იყო ნიჩბებით აღჭურვილი ნავი, რომელიც, ჩვეულებრივ, დიდი ზომის საზღვაო ნავზე იღვავ. უქარო ამინდის დროს მას წყალში უშვებდნენ, რათა ნიჩბების დახმარებით ეს დიდი იალქნიანი ნაგები ჰაპანით წაეყვანათ. სხვა ქვეყნებში „კარა-

ბის“ ძირიდან ნაწარმოები ნავეები ჩვეულებრივი იალქნიანი ნავე-
ბი იყო. ასე უნდა ყოფილიყო ჩვენთანაც. კარაბი ან კიდევე კარა-
ფითა, როგორც ქართული წერილობითი ძეგლები უწოდებდნენ
ზოგჯერ ასეთ ნავეებს, მცირე ზომის აფრიანი საზღვაო ნავე უნდა
ყოფილიყო.

ჩვენ საგანგებოდ გავამახვილეთ ყურადღება იმის დასადგენად,
ნიჩბიანი იყო თუ არა აფრიანი კარაბი. საქმე იმაშია, რომ ჯერ კი-
დევე ძველ ხანაში, როდესაც ზღვაოსნობამ განვითარების გარკვე-
ულ დონეს მიაღწია, ნავეები ორ ტიპად დაიყო: ნიჩბიანი და აფრი-
ანი, იმის მიხედვით, თუ რა თამაშობდა მთავარ როლს მათ გადაად-
გილებაში. ეს არ გამოორიცხვდა იმას, რომ ნიჩბიან ნავს დაჰმზა-
რედ აფრა ჰქონოდა და პირიქით. ნავეების ასეთი დაყოფა XV—
XVI სს.-მდე. მათ დანიშნულებასაც განაპირობებდა. ნიჩბიანი ნავეი,
როგორც წესი, სამხედრო მიზნებს ემსახურებოდა, ხოლო აფრია-
ნი — სავაჭრო თუ სატრანსპორტო მოვალეობას ასრულებდა. აზ-
გვარი დაყოფა ტექნიკური მიზეზებით იყო გამოწვეული. არა-
სრულყოფილი აფრები ნავს საშუალებას არ აძლევდა, საზღვაო
ბრძოლის დროს აუცილებელი სწრაფი მანევრირება ეწარმოე-
ბინა შედარებით ვიწრო სივრცეში, რის საშუალებასაც ნიჩბების
უნარიანი ხმარება იძლეოდა. სხვა პირობებში, როცა ასეთი სწრა-
ფი მანევრირება აუცილებელი არ იყო, აფრიან ნავს არჩევდნენ,
რადგან მენიჩბეები და მათთვის აუცილებელი მოწყობილობა ღიდ
ადგილს იკავებდა და მგზავრებისა და ტვირთისათვის შედარებით
ცოტა ადგილი რჩებოდა.

ძველი საბერძნეთის ქალაქ-სახელმწიფოების სამხედრო ფლო-
ტი ძირითადად 50-ნიჩბიანი ნავეებისაგან შედგებოდა, რომლებსაც
„პენეკონტერი“ ეწოდებოდა. ასეთ ნავეში თითოეულ მხარეს ერთ
მწკრივად 25—25 მენიჩბე იყო განლაგებული. შემდეგში ძველი
ბერძნებმა სამხედრო ფლოტმა მნიშვნელოვანი ცვლილება განიცა-
და. სამხედრო ნავეებზე დაიწყეს მენიჩბეების განლაგება ერთ, ორ,
სამ და მეტ მწკრივებად. ამის მიხედვით ნავეებს „უნირემა“, „ბირე-
მა“, „ტრირემა“... ეწოდებოდა.

„უნირემას“ ტიპის სამხედრო ნავეებზე თითოეულ მხარეს თი-
თო მწკრივად 12-დან 30-მდე მენიჩბე იყო განლაგებული. „ბირე-
მაზე“ მენიჩბეები ორ რიგად იყვნენ განაწილებულნი, ზემო

მწკრივში ერთ მხარეს 12 მენიჩბე იჭდა, ქვემო მწკრივში კი — 6.

ძველ საბერძნეთსა და რომში ყველაზე გავრცელებული „ტრი-რემები“ იყო, რომლებიც ანტიკური სამხედრო ფლოტის დასაყრდენს წარმოადგენდა. აქ მენიჩბეები სამ მწკრივად იყვნენ განლაგებულნი და სამ კატეგორიად იყოფოდნენ. ფიზიკურად ძლიერი მენიჩბეები ყველაზე მაღლა ისხდნენ, ყველაზე სუსტები — ყველაზე დაბლა, რადგან ასეთ ნავეებზე ნიჩბები ერთი სიგრძისა არ



ბიზანტიური სამანძიანი ხომალდი, XIII ს.

იყო. მესამე რიგის მენიჩბის ნიჩაბი ყველაზე გრძელი იყო და ამიტომ ძალაც მეტი სჭირდებოდა. ტრირემაზე, ჩვეულებრივ, 170 მენიჩბე, 50 ჯარისკაცი და 12—16 მეზღვაური იმყოფებოდა.

ბიზანტიის იმპერიის სამხედრო ფლოტის დასაყრდენს „პამ-

ფილები“ ანუ „დრომონები“ შეადგენდნენ, რომლებიც ანტიკური ბირემების პროტოტიპი იყო. „დრომონი“ ეწოდებოდა გრძელ და ვიწრო სამხედრო ნავს, რომელზეც, ორივე მხარეს, ორ რიგად 230 მენიჩზე იყო განლაგებული. ბიზანტიური დრომონი შეიარაღებული იყო სპეციალური საბრძოლო მასალით, რომელიც „ბერძნული სითხის“ ან „ბერძნული ცეცხლის“ სახელით არის ცნობილი. მას საგანგებო მოწყობილობით მოწინააღმდეგის გემზე ისროდნენ და ხანძარს აჩენდნენ.

არც ძველი ბერძნული და არც რომაული ხანის სამხედრო ნავების სახელწოდებანი ქართული მწერლობის ძეგლებში არ გვხვდება. შედარებით ბევრჯერაა მოხსენიებული „დრომონი“. პირველად ამ ტერმინს 864 წლის ქართულ ხელნაწერში — „სინურ მრავალთავში“ — ვხვდებით „დრომის“ ფორმით. მომდევნო ხანის წერილობით ძეგლებში ეს ბიზანტიური ტერმინი უკვე ზუსტადაა გამოცემული და იგი ყოველთვის ბიზანტიურ სამხედრო ნავს აღნიშნავს.

მომდევნო ხანებში დრომონი, როგორც სამხედრო ტიპის ნავი, ხმარებიდან გამოვიდა, სახელწოდება ქართულში კი მაინც შემორჩა, ოღონდ სხვა შინაარსით. საბას მიხედვით — „დრომონი არს რომელში შთაიტევის 500 კაცი ნუზლიან და ტვირთიან“. „სიტყვის კონის“ იმ ნაწილში, სადაც ქართული სიტყვების უცხო შესატყვისობებია მოცემული, „დრომონი“ განმარტებულია როგორც „გალიონი“. „გალიონი“ იგივე იტალიური „გალეაა“, რომელზეც თავდაპირველად ორი ქვემეხი იდგა, ხოლო მოგვიანებით—60—120 ქვემეხი. ეს გვიანდელი დრომონი სამანძიანი იყო და მისი ეკიპაჟი ათას კაცს აღწევდა.

ალბათ, გასაკვირია ის ფაქტი, რომ მრავალი საუკუნის განმავლობაში მენიჩბეები სამხედრო ნავებზე ორ-სამ და ზოგჯერ უფრო მეტ მწკრივად იყვნენ განლაგებული, მაშინ როდესაც უფრო მოსახერხებელი იყო მათი ერთ რიგზე განაწილება. ამის მიზეზი იყო ის, რომ გარკვეულ ხანამდე ვერ ხერხდებოდა ისეთი ფორმის ნიჩბების დამზადება, რომელსაც წყალში ღრმად მოუსვამდნენ. ამიტომაც იყო, რომ მენიჩბეები რამდენიმე მწკრივად ისხდნენ. რათა წყალში ერთდროულად რაც შეიძლება მეტი ნიჩაბი ჩაშვებულყო. თავისთავად, ასეთი ნიჩბის დამზადება, ალბათ, რთული არ

იყო, მაგრამ ნავეებზე მათ დაყენებას ის უშლიდა ხელს, რომ დიდი ზომის ნიჩბის მოსმა ერთი ადამიანის ძალ-ლონეს აღემატებოდა. დაახლოებით VII ს. ვენეციელებმა სამხედრო ნავეებზე თვითეულ ნიჩბთან ერთის ნაცვლად რამდენიმე მენიჩბე დასვეს, რამაც შესაძლებელი გახადა, ნიჩბის წყალქვეშა ნაწილი გაეზარდათ.

ასეთ სამხედრო ნავეებს „გალერა“ ეწოდა. „გალერის“ გამოჩენამ იმდროინდელ სამხედრო ფლოტში გადატრიალება მოახდინა. გალერებმა თანდათან განდევნეს ხმარებიდან სხვა ტიპის სამხედრო ნავეები და ნიჩბიან ფლოტში მონოპოლიური მდგომარეობა დაიკავეს.

„გალეა“ — „გალერა“ იტალიურში ბერძნულიდან არის შესული, ბერძნულ ენაში კი — ფინიკიურიდან. ფინიკიურში ამ სიტყვის ძირი მომრგვალებულს ნიშნავს. ქართულ წერილობით ძეგლებში ეს ტერმინი, თუ არ ჩავთვლით იოანე ბატონიშვილის „კალმასობას“, არ გვხვდება. მის ნაცვლად ჩვენი წინაპრები ხმარობდნენ „კატარლას“.

ძველ ბერძნულში სიტყვა „კატერგოს“ მძიმე შრომის აღგის აღნიშნავდა. ეს სახელი ბიზანტიურ ბერძნულში „კატერგონის“ სახით გადავიდა. ასე უწოდეს ბიზანტიელებმა იტალიური გალერას ტიპის სამხედრო ნავს მენიჩბეთა უმძიმესი შრომის გამო. ბიზანტიური „კატერგონი“ ჩვენში „კატარლის“ სახით დამკვიდრდა. ქართულ წერილობით ძეგლებში პირველად იგი „ვეფხისტყაოსანშია“ მოხსენიებული. ბიზანტიური „კატერგონი“ ქართული „კატარლის“ მსგავსი ფორმით სლავურ ენებშიც შევიდა.

„დავკაზმე ნავი — კატარლა“, — ვკითხულობთ შოთა რუსთაველის პოემაში. ვნახოთ, როგორი იყო შუა ფეოდალური ხანის კატარლა: რუსთაველის ხანის კატარლა 40—50 მ სიგრძისა და 5—5,5 მ სიგანის დიდ საზღვაო ნავს წარმოადგენდა, რომელზეც თითოეულ მხარეს 25—30 ნიჩბი იყო განლაგებული. ნიჩბის სიგრძე 15—16 მ აღწევდა. ასეთი დიდი ნიჩბის მოსმა ერთი კაცის ძალას აღემატებოდა, ამიტომ თითოეულ მათგანს 5-დან 10 მენიჩბემდე ემსახურებოდა. ისინი საგანგებო ფიცარზე — „სკამსა ზედა“ — იხსდნენ და ჯაჭვით იყენენ მიბმულნი. კატარლას ერთი აფრაც ჰქონდა, მაგრამ ქარის ძალა მისთვის მხოლოდ დამხმარე საშუალება იყო. კატარლა ძირითადად ნიჩბებით მოძრაობდა.

მენიჩბენი კატარლაზე სამ ჯგუფად იყოფოდნენ და მორიგეობით უსვამდნენ ნიჩაბს. ბრძოლისა თუ მოწინააღმდეგის გამოდევნების შემთხვევაში ყველა მათგანი ერთდროულად იწყებდა ნიჩბის მოსმას. ასეთ დროს, სწრაფი ტემპი რომ შეენარჩუნებინათ, მენიჩბეებს პირში ღვინოში დასველებულ პურის ნაჭრებს უდებდნენ, მაგრამ თუ რომელიმე მათგანი ოდნავ ნელა გაირჩებოდა, ზედამხედველი მას ზურგს აუჭრებდა. ნიჩბის მოსმისას მენიჩბე ფეხზე დგებოდა და რამდენიმე ნაბიჯს დგამდა წინ და უკან. ჩვეულებრივ, ნიჩაბს წუთში 22-ჯერ უსვამდნენ და კატარლა საათში 14 კმ-მდე სიჩქარით მიიწევდა.

მენიჩბეებს, ბუნებრივია, რეგულარულად კვებავდნენ. ულუფა რანგზე იყო დამოკიდებული. პირველი რანგის მენიჩბეებს დღეში 300 გრ. ხორცი, ნახევარი ლიტრა ღვინო და ერთი ჯამი მცენარეული საკვები ეკუთვნოდა. მეორე და მესამე რანგის მენიჩბეებს მხოლოდ ორცხობილა და ხორცის ნახარში ხვდებოდათ.

კატარლას ჩაძირვის დროს მენიჩბეებისათვის თავს არავეინ იწუხებდა. მათ ჯაჭვიდან არ ხსნიდნენ და გემთან ერთად ილუპებოდნენ.

მენიჩბეობა უმძიმესი ხელობა იყო და ნებაყოფლობით კატარლაზე მენიჩბედ არავეინ მიდიოდა. ამიტომ იქ სიკვდილმისჯილ პატიმრებს აგზავნიდნენ მუდმივად ანდა უმძიმესი დანაშაულისათვის მენიჩბეობას უსჯიდნენ. შემდეგ ზოგიერთ ქვეყანაში უმძიმესი დანაშაულის მოხდის ადგილს „კატარლა“ ეწოდა. სისხლის სამართლის დამნაშავეები მენიჩბეების კონტინგენტს ვერცერთ ქვეყანაში ვერ ავსებდნენ, რის გამოც კატარლებზე ტყვეებს თუ მოტაცებულ პირებს სვამდნენ.

კატარლა სამხედრო ფლოტში XVIII საუკუნემდე შემორჩა. თავდაპირველად მის შეიარაღებას შეადგენდა ტარანი — „სახნისი“ და სხვადასხვა სახის ქვების სასროლი მანქანა. მოგვიანებით კატარლაზე არტილერიაც დაიდგა.

ქართულმა წერილობითმა ძეგლებმა შემოგვინახეს ნიჩბიანი სამხედრო ნავის კიდევ ერთი სახელი — „კარქაპი“. ამ ტერმინის წარმომავლობა გარკვეული არ არის. ნ. ჩუბინიშვილის ცნობით, „კარქაპი“ ევროპული „ბარკასია“, ამ ტიპის ნავებს კი თითოეულ

მხარეს 8—11 ნიჩაბი და ერთი აფრა ჰქონდა. ერთი სიტყვით, იგი მცირე ზომის „კატარა“ იყო.

ყველა ქვეყნის საზღვაო ფლოტის უდიდეს ნაწილს ფეოდალურ ხანაში აფრიანი ნავები შეადგენდა. ასეთი ვითარება იყო საქართველოშიც. ამიტომ ქართული მწერლობის ძეგლებში ყოველგვარი განმარტების გარეშე მოხსენიებული ნაწი ჩვეულებრივ აფრიანი იყო. „მაკუის“ და „კარაპის“ გვერდით X საუკუნიდან ჩვენი მწერლობის ძეგლებში ჩნდება აფრიანი ნაწი ახალი სახელწოდება „კუამალი“. ეს ტერმინი პირველად „საქმე მოციქულთას“ X ს. ხელნაწერში გვხვდება. აქ იგი რამდენჯერმეა მოხსენიებული და ისეთ ნაწი აღნიშნავს, რომელიც სხვა, უფრო დიდ საზღვაო ნაწი მოთავსებული და მისი ჩაძირვის შემთხვევაში მგზავრების გადასარჩენადაა გამიზნული. „საქმე მოციქულთა“ ბერძნულიდან არის თარგმნილი. დედანში „კუამალს“ „სკიფე“ შეესაბამება, რომელიც ამ ხანებში ბიზანტიაში ფართოდ გავრცელებული ნაწი იყო. „სკიფეზე“ ერთი ანძა იდგა ფართო, ოთხკუთხა აფრით. მას მალალი გვერდები და აწეული ცხვირი ჰქონდა. მართავდნენ სპეციალური ნიჩბით. „საქმე მოციქულთას“ ქართველ მთარგმნელებს „კუამალიც“ ამგვარ ნაწად წარმოუდგენიათ.

„კუამალი“ მოხსენიებულია XI საუკუნის ქართული მწერლობის რამოდენიმე ძეგლში, მაგრამ განსხვავებული მნიშვნელობით. იგი გვევლინება ყველაზე დიდი ზომის საზღვაო აფრიან ნაწად. ამგვარი მნიშვნელობა აქვს ამ ტერმინს „ვეფხისტყაოსანშიც“. შოთა რუსთაველის პოემის დღეისათვის დაბეჭდილ ტექსტებში ეს სახელწოდება „ხომალდის“ ფორმითაა მოცემული. მაგრამ თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ XI—XIII საუკუნეების ძეგლებში, ჩვეულებრივ, „კუამალია“ ნახმარი, ხოლო შოთა რუსთაველის პოემის ზოგიერთ ხელნაწერში „ხუამალი“, უნდა ვიფიქროთ, რომ თავდაპირველად პოემაში „კუამალი“ უნდა ყოფილიყო. მოგვიანებით ეს სახელწოდება „ხომალით“ შეიცვალა, თუმცა XVII—XVIII სს. ხელნაწერებში „ხუამალიც“ გვხვდება.

„ხუამალი“ — „კუამალის“ ეტიმოლოგიის გარკვევა დღეისათვის ვერ ხერხდება. გარეგნულად ეს ტერმინი ბერძნულ „ხელანდოს“ — „ხელანდონ“-ს მოგვაგონებს. ასე ეწოდებოდა ბიზანტიაში ერთი ტიპის საზღვაო სამხედრო ნაწებს, მაგრამ ქართული

ენის კანონების გათვალისწინება უფლებას არ გვაძლევს ბერძნული „ხელანდონიდან“ ქართული „ხომალდის“ წარმოშობა ვივარაუდოთ. მით უფრო, რომ „ხელანდონი“ მრავალნიჩბიანი სამხედრო ნავია, მაშინ როდესაც „ხუმალდი“ აფრიანის ნაღვი ჩანს.

დიდი ზომის აფრიანის ნაღვები, რომელსაც XI საუკუნიდან ქართველები „ხუმალდს“ უწოდებდნენ, ფეოდალური ხანის გამოგონება არ არის. ამგვარი ნაღვები ჯერ კიდევ ძველ ბერძნებსა და ძველ რომაელებს ჰქონდათ. მათზე ერთი, ორი ან სამი ანძა იდგა. ზოგჯერ ნიჩბებიც გააჩნდა მცირე რაოდენობით. მისი ტვირთმზიდობა 100—150 ტ უდრიდა. თავდაპირველად ყველა აფრა ოთხკუთხა იყო, რაც ხომალდებს ქარის წინააღმდეგ ცურვას უშლიდა. VII საუკუნიდან არაბებმა დაიწყეს სამკუთხა. ე. წ. „ლათინური აფრების“ დამზადება. რომელიც მალე ევროპაშიც გავრცელდა. ხომალდებზე აღმართეს როგორც სამკუთხა, ისე ოთხკუთხა აფრები. ზურგის ქარის დროს ოთხკუთხა იალქანს ხმარობდნენ, სხვა შემთხვევაში ხომალდები სამკუთხა აფრით მიცურავდნენ. რუსთაველის ხანაში ხმელთაშუა ზღვის აუზში, ძირითადად, ორი ტიპის ხომალდი დაცურავდა. ევროპელებს (იტალიელებს და ესპანელებს) დაახლოებით 600 ტ ტვირთმზიდობის ხომალდები ჰქონდათ, რომელთაც იტალიურად „ნეფი“ და ესპანურად „ნაო“ ეწოდებოდა. მათ გადაჰყავდათ მგზავრები, გადაჰქონდათ ტვირთი, მათზე მოწყობილი იყო სადგომი ცხენების გადასაყვანად. „ნეფს“ მალა აწეული გვერდები და ბოლოები, ანძა კი ერთი ან ორი ჰქონდა. როგორც წესი, ასეთი ხომალდის მეთმართა რაზმი ეკიპაჟის მუდმივი შემადგენელი ნაწილი იყო და ნავს მეკობრეებისაგან იცავდა.

ხმელთაშუა ზღვაში მეორე ტიპის ხომალდები არაბული იყო. XIII საუკუნეში, ერთი ჩინელი საბაჟო მოხელის აღწერით. ასეთ ხომალდებს რამდენიმე ათასი კაცი გადაჰყავდათ. მას რამდენიმე ბანი ჰქონდა და ზედ ლენითა და სურსათით მოვაჭრე ფარდულეები იყო გამართული. ასეთ ხომალდებზე მონა-ქალები, ჩვეულებრივ, ქსოვდნენ.

XV—XVI საუკუნეებამდე, სანამ აფრიანი ხომალდები სრულყოფას მიაღწევდნენ, არ არსებობდა მათი დაყოფა დანიშნულების მიხედვით. ასეთ ხომალდს მგზავრიც გადაჰყავდა, ტვირთიც გადაჰქონდა და სამხედრო მიზნებისათვისაც გამოიყენებოდა. ასეთი

რამ ამ პერიოდში კატარღებისათვისაც იყო დამახასიათებელი. მომდევნო ხანაში, როდესაც აფრები სრულყოფილი გახდა, დიდი საზღვაო ნაგები საეაქრო, სატრანსპორტო თუ სამხედრო ხომალდებად დაიყო.

გვიან შუასაუკუნეებში საქართველოს ზღვისპირეთში ძირითადად თურქული ხომალდები დაკურავდნენ. მათი დაწვრილებითი აღწერილობა მოცემული აქვს შარდენს: „ჩვენს გემზე სულ ორასი კაცი იყო: აზაკის კომენდანტი ოკააციანი ამალით, იანიჩართა ასეული, ოცდაათი მეზღვაური და ორმოცდაათი მგზავრი. მე სამი კაიუტა მეჭირა: ორში მე და ჩემი ამხანაგი ვცხოვრობდით. მესამეში კი ბარგი მოვათავსეთ; ჩვენს მხლებლებს გემბანზე ეძინათ. კაიუტები ვიწრო და მოუხერხებელი იყო. ჩვენები კიჩოზე მოეწყვნენ. გემზე სულ ოცდაათი კაიუტა იყო, მათ შორის ყველაზე სუფთა და დიდი კაიუტა კაპიტანს ეჭირა. მასში ათი კაცი თავისუფლად მოთავსდებოდა. თურქულ გემებზე ძლიერ მოუხერხებელია ის, რომ ყველა საარსებოდ აუცილებელი საგანი, შეშა და წყალიც კი თვითონ უნდა გვეკონდეს; სხვა ყველაფერი ასატანია. თითოეულს შეუძლია დღეში ორჯერ, ან თუნდაც სამჯერ, მოიმზადოს საკმელი. კერა კიჩოს გემბანზეა. როცა საკმლის გაკეთება სურთ, იქ მოაქვთ ზედადგარი, შეშა და წყალი. ზოგჯერ თექვსმეტი-თვრამეტი ქვაბი მინახავს ცეცხლზე ერთდროულად შედგმული. საპირფარეშო და სხვა სათავსოები მოწყობილია გემის გარე ნაწილზე, კიჩოსთან, ჭიხურების სახით, რომლებიც საჭიროების შემთხვევაში შეიძლება მიმაგრდეს, ან მოიხსნას“.

თურქები ხომალდს გემს უწოდებდნენ. ეს იშვიათი თურქული ტერმინია, რომელიც საკუთრივ თურქული წარმოშობისაა. გვიან შუასაუკუნეებში ეს ტერმინი ჩვენთანაც შემოვიდა, ჯერ ხალხურ მეტყველებაში, შემდეგ სალიტერატურო ენაშიც დამკვიდრდა. სულხან-საბა ორბელიანი ამ ტერმინს არ იცნობს. „სიტყვის კონაში“ გემი განმარტებულია როგორც „გემო“. ამ ლექსიკონის დამატებაში, ჰადაც ზოგი ქართული სიტყვის უცხოენოვანი შესატყვისია მოცემული, ტერმინი „კატარა“ ერთ ხელნაწერში განმარტებულია როგორც გემი. მაგრამ ეს სიტყვა აქ სხვა, არა ავტორის ხელითაა ჩამატებული. მას საბასეულად ვერ ჩავთვლით.

გემს, როგორც საზღვაო ნავის ერთ-ერთ სახელწოდებას, პირველად 1727-30 წწ. დაწერილ ფალავანდიშვილის პოემა „ეხატანგიანში“ ვხვდებით: „მოვიარებდეთ ზღვის პირისპირ ვექვ მოგეწონოს გემია“. ამ პოემაში ეს ტერმინი უცხო სიტყვად გამოიყურება, რადგანაც სხვაგან შესაბამის ადგილზე ყველგან ხომალდია ნახმარი. მსგავსი სიტუაციაა ტიმოთე გაბაშვილის „მიმოსვლაშიც“. აქ ერთ ადგილას ვკითხულობთ: „ამათ ეამათ მოიწია დიდი გემი იერუსალიმად მიმყვანებელი და ჩავსხედით მუნ“. სხვაგან ყველგან ამ ნაწარმოებში და ტიმოთე გაბაშვილის მიერ შედგენილ დასავლეთ საქართველოს რუკაზე შესაბამის ადგილას ხომალდია ნახმარი.

ტერმინი „გემი“ XVIII საუკუნის ქართულ მწერლობაში სულ რამდენჯერმეა ნახსენები, ამ საუკუნის ბოლოდან კი მისი გამოყენება ჩვეულებრივ ამბად იქცა. იოანე გედევანიშვილი და გიორგი ავალიშვილი ხომალდს საერთოდ აღარ ახსენებენ და მის ნაცვლად მხოლოდ გემს ხმარობენ. მიუხედავად ამისა, XIX საუკუნის პირველ ნახევარში ტერმინი „ხომალდი“ ხმარებიდან არ გამოსულა. გასული საუკუნის მეორე ნახევრიდან, როდესაც ზღვაოსნობაში ორთქლის მანქანები გავრცელდა, ამ ტერმინის ნაცვლად ყველაზე დიდი ზომის საზღვაო ნაგებობის აღმნიშვნელად საბოლოოდ დამკვიდრდა ტერმინი „გემი“.

გვიან შუა საუკუნეებში ტერმინი ნავის მნიშვნელობა ქართულ ენაში თანდათანობით შეიზღუდა. მართალია, იგი კვლავინდებურად სანაოსნო საშუალებათა ზოგადი ტერმინი იყო, მაგრამ ქართული მწერლობის ძეგლებში უკვე შეიმჩნევა ტენდენცია. რათა ნავი გამოიჩინოს ხომალდიდან ან კატარლიდან. თანდათან ნავი, ისევე როგორც დღეს, მცირე ზომის სამდინარო-საზღვაო ნაოსნობის საშუალება ეწოდება. ჩნდება ასეთი ნაგებობის თავისებური კლასიფიკაცია: აფრიანი ნავი, უაფრო, ლერძიანი და ა. შ.

საბას ლექსიკონში მოხსენიებულია ორი ტიპის საზღვაო ნავი: პურკატა, პურკატი და ზარბუნა. პურკატა ევროპული ფრეგატის დამახინჯებული თურქული გადმოცემაა. იგი წარმოადგენდა მცირე ზომის იალქნიან გემს, რომელზედაც 10—17 ნიჩაბი იყო განლაგებული. ზარბუნაც თურქული სიტყვაა და მცირე ზომის სატვირთო გემს ეწოდება.

„სიტყვის კონაში“ და ფეოდალური ხანის სხვა ძეგლებში მოხსენიებულია ნავის სხვა სახელწოდებებიც: „ნუშა“, „ვარცლი“, „ორჩხომელი“, „ოლაკანდირი“, „სანდალი“, „ქანჯო“.

ზოგი რამ ქართველთა ზღვაოსნობის შესახებ

„აი რა უთხრა ხალხს აიეტმა, ხოლო კოლხებმა დაუყოვნებლივ

გამართეს ყველა საბრძოლო გემი, სწრაფად აღჭურვეს იმავე დღესა.

ზღვაში ჩაუშვეს სანაპიროზე ჩამწყრივებულნი ურიცხვი გემი.

კაცი იტყოდა: გემთა კრებული კი არ გასულა გამლილ ზღვაშიო.

არამედ ფრთხილ ფრთოსანთა გუნდი გაფრენილათ ქვილ-ხივილით“.

აპოლონიოს როდოსელი, „არგონავტიკა“,
წიგნი IV.

საქართველოს ზღვისპირეთში ბევრი რამ ხელს უწყობდა ზღვაოსნობის განვითარებას. მაგრამ იყო რიგი ხელისშემშლელი პირობებიც. აქ ყველა პირობა არსებობდა ნავის ასაგებად, დიდი რაოდენობით მოიპოვებოდა ხე-ტყე, სელი. ჩვენი ზღვისპირეთის ზოგიერთი რეგიონის მთიანი რელიეფი, ხოლო სხვაგან ჭაობებითა და ხშირი ტყეებით დაფარული მიდამო, ძალზე აძნელებდა მათ კავშირს სახმელეთო გზებით და ძალზე ხშირად მიმოსვლის ერთადერთ საშუალებად ზღვა და მდინარეები რჩებოდა. ეს კი ხელს უწყობდა ზღვაოსნობას და ნაპირის გასწვრივ ცურვის, ანუ კაბოტაჟური ნაოსნობის განვითარებას. ამავე დროს, ის ფაქტი, რომ შავ ზღვაში კუნძულები არ იყო, და ჩვენს წინაპრებს ზღვაში ღრმად შეცურვა არ სჭირდებოდათ, ხელს უშლიდა ნაევების კონსტრუქციის სრულყოფას.

ანტიკურ ხანაში ნავსადგურის პრობლემა მწვავედ არ იდგა. ნაოსნობის დამთავრების შემდეგ ძველი ბერძნები თუ რომაელები თავიანთ საზღვაო ნაევებს ნაპირზე ამოათრევდნენ და საგანგებოდ აგებულ შენობებში ინახავდნენ. ასეთივე ვითარება იქნებოდა საქართველოშიც. მოგვიანებით კი, როდესაც ზღვებზე დიდი ზომის

ხომალდები გამოჩნდა, უხიფათო ნავსადგურის გამოძებნა ნაოსნობისათვის აუცილებელი პირობა გახდა. ასეთი ნავსადგურები კი, როგორც მკითხველმა უკვე იცის, საქართველოს ზღვისპირეთში სულ რამდენიმე იყო. ამან, როგორც ქვემოთ დავინახავთ, უარყოფითი როლი შეასრულა ქართული ზღვაოსნობის ისტორიაში.

ადამიანების ცხოვრების კვალი აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ძველი ქვის ანუ პალეოლითის ხანიდან ჩანს. არქეოლოგებმა ამ პერიოდის მრავალი ნამოსახლარი გამოავლინეს, რომლებიც ზღვიდან არც თუ დაშორებულ მთაბორცვიან ზოლშია განლაგებული. ძველი ქვის ხანის ადამიანს ზღვის სამეურნეო თვალსაზრისით გამოყენება არ შეეძლო და ამ ეპოქაში ზღვაოსნობაზე რაიმეს თქმა უხერხულიც იქნება. ვითარება იცვლება ახალი ქვის ხანის, ანუ ნეოლითის ხანაში.

ნეოლითი კაცობრიობის ცხოვრებაში ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ეპოქაა. თუ აქამდე ადამიანი ყველაფერს ბუნებიდან გამზადებული სახით იღებდა და მხოლოდ შეგროვებით მეურნეობას ეწეოდა, ახალი ქვის ხანის ადამიანი წარმოებით მეურნეობაზე გადადის. ადამიანმა თანდათანობით აითვისა მიწათმოქმედება, მესაქონლეობა, დაიწყო მეთევზეობა. თევზი, ჩვეულებრივ, მრავლად იცის მდინარეთა შესართავებსა და ზღვის თხელ ყურეებში. ამის გამო ნეოლითის ხანის ადამიანი უშუალოდ ნაპირზე დასახლდა. არქეოლოგებმა საქართველოს ზღვისპირეთში ახალი ქვის ხანის მრავალი ნამოსახლარი გამოავლინეს, უფრო მეტიც, საერთოდ კავკასიაში გამოვლენილ ამ ხანის ნამოსახლართა დიდი უმეტესობა ზღვისპირეთშია აღმოჩენილი. ეს კი ამ ხანის ადამიანებისათვის სამეურნეო თვალსაზრისით ზღვის დიდ მნიშვნელობაზე მეტყველებს.

ზღვაოსნობის კვალი შეიმჩნევა ნეოლითური ხანის სადგომში, რომელიც მდ. ფსოუს მარჯვენა ნაპირზე მდებარეობს, ზღვიდან 2 კმ დაშორებით. ძველად, როგორც გეოლოგებმა დაადგინეს, მდ. ფსოუ ამ ნამოსახლართან უერთდებოდა ზღვის ყურეს, რომელიც დღეს ხმელეთს წარმოადგენს. ასე რომ, ეს ნამოსახლარი უშუალოდ ზღვის ნაპირზე იყო.

ამ სადგომის ადამიანი მისდევდა ნადირობას, მიწათმოქმედებას და, რაც ჩვენთვის ყველაზე უფრო საინტერესოა. მეთევზეობას. არქეოლოგები ფიქრობენ, რომ აქ თევზს უშუალოდ ნაპირ-

თან იკერდნენ და ნაგების გამოყენებას ეპიზოდური ხასიათი პქონდა.

შედარებით დიდი როლი ეკუთვნოდა მეთევზეობას ე. წ. „კისტრიკის“ ნეოლითურ სადგომში, რომელიც ახალი ქვის ხანის შედარებით მოგვიანო პერიოდს განეკუთვნება. ეს ნამოსახლარი მდებარეობს გულაუთის მიდამოებში მდ. კისტრიკის მარჯვენა ნაპირას. არქეოლოგებმა გათხრების დროს დიდი რაოდენობით აღმოაჩინეს თიხის ე. წ. „საწაფები“, რომლებსაც, ჩვეულებრივ, ბადებისათვის სიმძიმეებად იყენებდნენ. ბადის სათეჯზაოდ გამოყენება პრინციპულად ახალი საფეხურია მეთევზეობაში, რადგან იგი აუცილებლად გულისხმობს ნავის არსებობას, რომლითაც ზღვაში შედიოდნენ. ეს კი ზღვაოსნობის პირველ ნაბიჯად შეიძლება მივიჩნიოთ.

ამგვარი „საწაფები“ საქართველოს ზღვისპირეთის ამ ხანის ბევრ ნამოსახლარშია გამოვლენილი, რაც უფლებას გვაძლევს, ქართული ზღვაოსნობის ისტორია ნეოლითის ხანიდან დაეწყო.

როგორც ირკვევა, ქართველურმა ტომებმა თავიდანვე დიდ წარმატებას მიაღწიეს ზღვაოსნობაში. ამის დამადასტურებელია ის ფაქტი, რომ ძველი წელთაღრიცხვის VII საუკუნეში სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის უდიდესი ნაწილი ქართული მოდგმის ტომებით იყო დასახლებული. ერთმანეთისაგან ასე დაშორებული, მკვეთრად გამიჯნული ტერიტორიის ათვისება ჩვენს წინაპრებს მხოლოდ საზღვაო ნაგების ფართო გამოყენებით შეეძლო.

ზღვაოსნობის ისტორიკოსთა ერთი ჯგუფი ზღვაზე მიმოსვლის უძველეს საშუალებად ტივს მიიჩნევს. ტივით ზღვაზე ცურვის აუცილებელ პირობას კი წელიწადის გარკვეულ დროს მაინც ერთი მიმართულებით ზღვის მყარი დინება ან კიდევ ქარი წარმოადგენს. ასეთი რამ კი შავი ზღვის აუზში არსად არის დამოწმებული, რაც ქართველების მიერ ზღვაზე ტივის გამოყენებას საერთოდ გამორიცხავს. შავ ზღვაზე ცურვა მხოლოდ ნაგებით შეიძლებოდა.

ნავის ერთ-ერთ უძველეს სახეობად ისტორიკოსები ერთ ხეში ამოთლილ ნავს მიიჩნევენ. ჯერ კიდევ ნეოლითის ხანაში აღამიანმა თანდათანობით ისწავლა შედარებით დიდი ზომის ხის დამუშავება, მისთვის სასურველი ფორმის მიცემა და ასეთი გზით ნავის დამზადება. ასე დაიწყო ზღვაოსნობა ქართველ ტომებშიც.

ერთ ხეში ამოთლილი ნავები დასამზადებლად და ზღვაზე ცურვისათვის საკმაოდ მოსახერხებელი აღმოჩნდა. ამიტომ, თავის დროზე ამ ტიპის ნავი თითქმის ყველა ხალხს გააჩნდა, რომელსაც კი ოდესმე ნაოსნობასთან ჰქონია საქმე. საქართველოს ზღვისპირეთში ერთ ხეში ამოთლილი ნავებით ცურვის შესახებ სულ სხვადასხვა ხანის წერილობითი წყაროები გვამცნობენ, ეთნოგრაფიულ ყოფაში კი ასეთმა ნავებმა უკანასკნელ დრომდე მოაღწია.

ძვ. წ. აღ. 400 წელს სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში მოულოდნელად ბერძენთა დიდი ლაშქარი გამოჩნდა, რომელიც სპარსეთიდან სამშობლოში ბრძოლით მიიკვლევდა გზას. ბერძენ მეომართა შორის იმყოფებოდა შემდეგში ცნობილი ისტორიკოსი ქსენოფონტე, რომელმაც ამ ლაშქრობის აღწერილობა დაგვიტოვა. ბერძნებს ერთი ქართველი ტომის — მოსინიკების მიწა-წყალიც გაუვლიათ. ისინი ამ დროს უშუალოდ ზღვის პირას ცხოვრობდნენ. მოსინიკთა ერთ ნაწილს უცხოელებთან ბრძოლა გადაუწყვეტია, მეორე ნაწილს კი — ბერძნებისათვის დახმარება აღუთქვამს. „მეორე დღეს, — წერს ქსენოფონტე, — ისინი მოვიდნენ სამასი მონოქსილა ნავით, თითოეულ ნავში სამ-სამი კაცი იჯდა, ორი მათგანი გადმოდრიდა ნაპირზე და იარაღს ისხამდა, ერთი კი ნავში რჩებოდა. ნავში დარჩენილები უკანვე გაემგზავრნენ“.

„მონოქსილოს“ ბერძნული ტერმინია, რომელიც ერთ ხეში ამოთლილ ნავს აღნიშნავს. ასე რომ, ქსენოფონტესთან მოიპოვება უძველესი ცნობა: ქართველ ტომებს ჰქონიათ ერთ ხეში ამოთლილი ნავები. ქსენოფონტეს თანამედროვე და თანამემამულე პიპოკრატე კი წერს, რომ დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირეთის მოსახლეობა ფეხით ძალზე ცოტას დადიოდა და ძირითადად „აღმადღამა დაცურავდნენ ერთ ხეში ამოღებული ნავებით“.

არც ანტიკური ხანის შემდეგ შეუწყვეტიათ ჩვენს წინაპრებს ასეთი ნავების გამოყენება. XIX საუკუნის 20-იან წლებში რუსეთის იმპერიის მოხელე დე-სკასი საგანგებოდ აღნიშნავდა ხეში ამოთლილ ნავებს, რომელსაც აფხაზები ზღვაზე იყენებდნენ. ეთნოგრაფების ცნობით, ასეთი ნავები ფართოდ იყო გამოყენებული აჭარაშიც და ლაზეთშიც.

ხეში ამოთლილი ნავები სოხუმის მიდამოებთან გიორგი ავალიშვილსაც უნახავს. აქ რეიდზე დგომის დროს მათ გემთან მო-

ცურდა „მცირეი ნუშა, ზრქელისა ხეისა გამო გამოჭრით ქმნილი და მის შინა რაოდენიმე რიცხვი კაცთა“.

ნიში|ნუშა დღესაც ეწოდება ნავს. ეს სახელწოდება მეგრული „ნისორიდან“ მოდის, რომელიც გობს ნიშნავს. გობი სულხან-საბა ორბელიანის მიხედვით „ძელთაგან გამოთლილ ჭურჭელს“ წარმოადგენს და თავისი ფორმით ერთ ხეში ამოთლილ ნავს მოგვაგონებს. როგორც ჩანს, ნიში მეგრულში თავდაპირველად მხოლოდ ერთ ხეში ამოთლილ ნავს აღნიშნავდა, შემდეგ კი მან ყოველგვარი ნავის მნიშვნელობა მიიღო. ერთი ხისაგან გამზადებულ ნავს კი „ეშოლათირი ნიში“ (ამოთლილი ნავი) ეწოდა.

მეგრულიდან ნიშა ნუშას ფორმით ქართულშიც შემოვიდა. „მცირე ნავსა ეწოდების ნუშა და მის უდიდესსა ვარცლი“, — წერს სულხან-საბა ორბელიანი. თავის ლექსიკონში მეორე ადგილას იგი აღნიშნავს, რომ „ვარცლი არის მცირე ნავი, ხოლო ცომის ბურჯსაც ვარცლს უწოდებენ ნავის მსგავსებისათვის“.

ცომის მოზაზელი ვარცლი ერთი ხისაგან ითლებოდა. ამავე გზით უნდა ყოფილიყო დამზადებული „ვარცლი“ — ნავი. ამ მოსაზრებას მხარს უჭერს ეთნოგრაფიის მონაცემები. 1953 წელს „მიმომხილველში“ გამოქვეყნდა მ. გეგეშიძის წერილი „წყლის ტრანსპორტი დასავლეთ საქართველოში“ (რიონის აუზი), სადაც ავტორს აღწერილი აქვს ერთ ხეში ამოთლილი ვარცლი ნავები, რომელსაც რიონის ხეობაში „ვარცხლა-ნავს“ უწოდებენ.

აქვე მოცემულია ამ ნავის დამზადების ტექნოლოგია, რომელიც ჩვენ შეგვიძლია გავავრცელოთ ყველა ასეთი ტიპის ნავეზე ნეოლითის ხანიდან XIX საუკუნემდე.

მ. გეგეშიძის ცნობით, ერთ ხეში ამოთლილი ნავისათვის გარკვეული ჭიმის ხეებს იყენებდნენ. ჩვეულებრივ ამ მიზნით კობიტის წაბლის ხეს ხმარობდნენ. ნავისათვის მოჭრილ ხეს ჯერ გარედან გათლიდნენ, შემდეგ ნახშირწყალში თოქს ამოავლებდნენ და მისი დახმარებით ნავის სავარაუდო ზომას აიღებდნენ. ამის შემდეგ სატხელითა და ნაჯახით ხეს ჯერ მცირედ ამოთლიდნენ, მერე კი ეჩოს გამოყენებით ბოლომდე განაგრძობდნენ თლას. ნავის დასამზადებლად ზოგჯერ ცეცხლსაც იყენებდნენ. ამ მიზნით ამოტეხის შემდეგ ხეში ცეცხლს ანთებდნენ, რომელსაც გარკვეული ხნის შემდეგ აქრობდნენ. დამწვარი ნაწილის ეჩოთი დამუშავება უფრო

ადვილი იყო. მაგრამ „ნუშას“ დასამზადებლად ცეცხლს მაინც იშვიათად მიმართავდნენ, რადგან შეიძლებოდა თავის დროზე ვერ ჩაეჭროთ და დამზადებული ხე ზომაზე მეტად დაეწვათ. ამოთლასთან ერთად ხეს თანდათან ნავის ფორმასაც აძლევდნენ. შემდეგ ასეთ ნავს წყვილ ნიჩაბს უკეთებდნენ, რომელიც საგანგებოდ შერჩეული ხისაგან მზადდებოდა.

„ნუშა“ და „ვარკლი“ შედარებით მცირე ზომის ნავებია და მათი დახმარებით ზღვაზე დიდხანს ცურვა შეუძლებელია. როგორც ირკვევა, ანტიკური ხანიდან მაინც, დასავლურ ქართულ ტომებს გააჩნდათ უფრო დიდი ზომის ნავებიც, რომლებსაც ისინი შორეული ნაოსნობისათვის იყენებდნენ. ძველ ბერძნულ თუ რომაულ საისტორიო წყაროებში ძვ. წ. VII—VI სს. შავიზღვისპირეთის ქართველ ტომებს შორის რამდენჯერმეა მოხსენიებული ჰენიოხები. ეს ტომი ჩანს დღევანდელი ფოთის მიდამოებში. V—IV სს. ისინი ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში, დღევანდელი ტუაფსესა და სოჭის მიდამოებში მოსახლეობდნენ, ახ. წ. I—II სს. კი მათ უკვე ტრაპიზონსა და მდინარე კოროხს შორის მოქცეულ სანაპიროზე ვხედავთ. ზღვისპირეთში ამ ტომის განსახლების არეალის ასეთ ცვალებადობას, სხვა პირობებთან ერთად, ჰენიოხებში ზღვაოსნობის განვითარების მაღალი დონე უწყობდა ხელს. მათ შეეძლოთ საპირობის შემთხვევაში თვისტომთა დიდი მასა გადაეყვანათ შავი ზღვის ერთი რეგიონიდან მეორეში.

ამის დასადასტურებლად გამოდგება გამოჩენილი ბერძენი ისტორიკოსისა და გეოგრაფის სტრაბონის შავიზღვისპირეთის აღწერილობა. რომელიც ეხება ძველი და ახალი ერის მიჯნას „...შავ ზღვასთან არის აქველთა, ზიგთა და ჰენიოხთა სანაპირო... — წერს იგი, — ესენი ცხოვრობენ ზღვაზე მეკობრეობით. აქთ პატარა, წერილი და მსუბუქი ნავები, რომლებიც დაახლოებით 25 კაცს იტევს, ხოლო იშვიათად მთლიანად 30 კაცს დაიტევენ. ელინები მათ უწოდებენ „კამარებს“.... ესენი კამარებისაგან ფლოტს ქმნიან და თავს ესხმიან ხან სატვირთო ხომალდებს, ხან რომელიმე ჰეყყანას, ან ქალაქს და ასე ფლობენ ზღვას. ბოსფორის მფლობელნი ზოგჯერ ეხმარებიან ხოლმე მათ, აძლევენ ნავთსაყუდლებს, ბაზარსა და ნადავლის გაყოფის საშუალებას; ხოლო, როდესაც ბრუნდებიან საკუთარ ქვეყანაში, ვერ აგდებენ ღუზას, იღებენ მხრებზე

კამარებს და მოაქვთ ტყეში... როცა დრო დგება ნაოსნობისა, კამარები უკან მოაქვთ. ასევე იქცევიან ისინი სხვა ქვეყანაშიც, სადაც აქვთ მათ განთქმული ტყიანი ადგილები, რომლებშიც ინახავენ კამარებს, ხოლო თვითონ დაეხეტებიან ფეხით დღეღამ ტყეების მოპოვების მიზნით“.

ანტიკურ ხანაში ბოსფორის სამეფო ყირიმის ნახევარკუნძულსა და მომიჯნავე ტერიტორიას მოიცავდა. ბოსფორის მმართველებთან ჰენიოხი მეკობრეების კავშირი მოწმობს, რომ ჰენიოხები ჩრდილო და დასავლეთ შავიზღვისპირეთის ძარცვასაც არ ერიდებოდნენ. ამას ადასტურებს ცნობილი რომაელი პოეტი ოვიდიუს ნაზონი, რომელიც ცხოვრობდა 8—18 წწ. ქალაქ ტომაში (დღევანდელი კონსტანცას მიდამოებში). „პონტოსიდან გამოგზავნილ წერილებში“ ნაზონი წერს იმ დიდ ზარალზე, რასაც ჰენიოხი მეზღვაურები აყენებდნენ ზღვაოსნობას დასავლეთ შავიზღვისპირეთში. აქ მათი გახსენებაც კი შიშის ზარს სცემდა მოსახლეობას.

კამარას ტიპის ნაგებობები ჰენიოხების გარდა ამ მხარეში ბევრ სხვა ტომსაც გააჩნდა. ამიტომ ანტიკური ხანის ზოგი ისტორიკოსი ამ ტომებს კამარიტებსაც კი უწოდებს. მაგალითად, II საუკუნეში დიონიოს პერიეგეტი — თავის „მსოფლიოს აღწერილობაში“ და V საუკუნის გამოჩენილი ისტორიკოსი ამიანე მარკელინი, რომელიც სამხრეთ შავიზღვისპირეთის ტომების აღწერის შემდეგ ამბობს: ამათ ესაზღვრებათ კამარიტების ხალხმრავალი თემები და „ფაზისი“.

ახალი წელთაღრიცხვის I საუკუნის 40-იან წლებში რომის იმპერიამ შავ ზღვაზე 40 სამხედრო ნავისაგან შემდგარი ფლოტი შემოიყვანა და აქ მოსახლე ტომების დამორჩილება დაიწყო. პასუხად სულ ცოტა ხანში მძლავრმა ანტირომაულმა აჯანყებამ იფეთქა. აჯანყებულების მთავარ ძალას აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში გავრცელებული კამარა ნაგებობები წარმოადგენდნენ. მათ დაარბიეს ტრაპიზონი და დაწვეს აქ მდგარი რომაელთა ფლოტი. „ბარბაროსებიო“, — ასე უწოდებს ამ ტომებს რომაელი ისტორიკოსი ტაციტუსი, — თავხედურად დაძრწოდნენ სახელდახელოდ გაკეთებული ნაგებობით. მათ კამარებს უწოდებენ. აქვთ დაბალი გვერდები, განიერი მუცლები; შეკრულნი არიან ბრინჯაოს ან რკინის სამაგრების გარეშე და, როცა ზღვა ღელავს, ტალღების სიმაღლისდა

მიხედვით, ნავებსაც სიმაღლეს უმატებენ ფიცრებით, ვიდრე სახლის სახურავივით არ გადაიხურება. ასე დალივლივებენ ტალღებში, აქვთ რა ორივე მხარეს ერთნაირი ცხვირები და ერთნაირი მოსაბმელი ნიჩბები, ისე რომ ორივე ცხვირით თანაბრად და უვნებლად შეუძლიათ ნაპირს მოადგნენ“.

სტრაბონთან და ტაციტუსთან მოხსენიებული კამარა ნავები ერთ ხეში ამოთლილ ნავებად ვერ ჩაითვლება. აქ ნავთმშენებლობის მომდევნო ეტაპთან გვაქვს საქმე, როდესაც ნავის საფუძვლად კვლავინდებურად ერთ ხეში ამოთლილი ნავი რჩება, მაგრამ მას გვერდებზე დამატებით ფიცრებს აქედებენ მოცულობის მოსამატებლად.

კამარა//კამარე ძველი ბერძნული სიტყვაა და ზოგადად „თაღს“ ნიშნავს. როგორც ვიცით, ძველი ბერძნების ნავები უმეტესად ბრტყელძირიანი იყო, ამიტომ ჰენიოხების ნავებს მათი ყურადღება თავისი ფორმით მიუქცევია: ნაპირზე ამოტანილი და პირალმა დადებული ასეთი ნავი თაღის გარეგნულ შთაბეჭდილებას ქმნიდა.

კამარა ბერძნული ტერმინია. საფიქრებელია, რომ მას ადგილობრივი შესატყვისი ექნებოდა. მართლაც, ასეთმა სახელწოდებამ დღემდე მოაღწია. ეს არის მეგრული „ოლექკანდერი“//„ოლაქკანდერი“. ასე უწოდებს ვახუშტი ბაგრატიონი მის დროს დასავლეთ საქართველოში გავრცელებულ ერთ ნავს. „ოლაქკანდერი, რომელ არს მომცრო კატარა“, — ვკითხულობთ „სიტყვის კონაშიც“. ეს ტერმინი გამოჩენილი მეცნიერის, ნიკო მარის აზრით, მეგრული „ოლექკანდულადან“ მოდის, რაც გადაქედილს ნიშნავს. როგორც ჩანს, ჩვენს წინაპრებს, შედარებით ახალი ტიპის ნავისათვის სახელის დარქმევის დროს, ყურადღება მიუქცევიათ იმ ტექნიკური სიახლისათვის (გვერდებზე ფიცრების მიჭედება), რომელიც „ოლაქკანდერს“ ნუშა ტიპის ნავისაგან განსხვავებით გააჩნდა.

შკითხველმა უკვე იცის, რომ კატარა ნიჩბიან სამხედრო ნავს აღნიშნავს. მართლაც, ტაციტუსი არაფერს ამბობს კამარა ნავების აფრებზე.

ამყამად ჩვენ უფრო მეტი ვიცით კამარ-ოლაქკანდერის ტიპის ნავების შესახებ, ვიდრე მასზე ტაციტუსის თუ სტრაბონის ცნობებში მოიპოვება. ამ საქმეში, უპირველეს ყოვლისა, ტაციტუსის

მეორე ნაშრომი „გერმანია“ გვეხმარება. ამ წიგნში რომელი ისტორიკოსი იძლევა ერთი ძველი ჩრდილო-გერმანული ტომის — სვიონების საზღვაო ნაგებობის აღწერილობას, რომლებიც ძალზე წააგავს კამარის ტიპის ნაგებობებს. „მათი ნაგებობის ფორმა, — წერს ტაციტუსი, — განირჩევა იმით, რომ ორივე მხარეს მათ გააჩნიათ ცხვირი, რაც მათ აძლევს საშუალებას, როცა უნდათ მიაღწენ ნაპირებს. ისინი არ იყენებენ აფრებს, ხოლო ნიჩბებს არ ამაგრებენ თავის ღერძებზე ერთმანეთის მიყოლებით. ისინი თავისუფლად არიან მიმაგრებულნი... ათი მოსმა შეიძლება ორივე მხარეს საპიროების მიხედვით“.

სვიონები ტაციტუსის ხანაში დღევანდელი შვეციის ჩრდილოეთ ნაწილში ცხოვრობდნენ. არქეოლოგებმა ამ მხარეში აღმოაჩინეს კლდეზე ამოკვეთილი ასეთი ნაგებობის გამოსახულება. ამ ნაგებობას ორივე ბოლო მალა აქვთ აწეული. მას არც ანძა გააჩნია და. შესაბამისად, არც აფრა. ნავს თვითეულ მხარეს 11 ნიჩაბი აქვს, რომელსაც თითო მენიჩბე ემსახურება. ნავის თავში, მენიჩბეებისაკენ პირით მენავე ზის, რომელიც ალბათ მენავეთმომძღვარი იყო. ამგვარი იქნებოდა ოლაჰკანდერი//კატარლაც.

კამარა ტიპის ნაგებობები ძველი წელთაღრიცხვის I საუკუნიდან მოიხსენიება. ეს ფაქტი ერთგვარ გაკვირვებას იწვევს, რადგან ასეთი ტიპის ნაგებობის აგება აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ბევრად ადრე უნდა დაეწყათ. თუმცა წინა ხანის ანტიკური წყაროების დუმილი ამ საკითხზე ადვილად ასახსნელია. სტრაბონი პენიონების ნაგებობებს მხოლოდ ამ ტომის მეკობრეობასთან დაკავშირებით ახსენებს. მის დროს აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ზღვაზე ყაჩაღობა გავრცელებული რომ არ ყოფილიყო, ჩვენ ალბათ არაფერი გვეცოდინებოდა პენიონებისა თუ ზიქების ნაოსნობის შესახებ. შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე მცხოვრებ მრავალ ტომს მეკობრეობის სურვილი ადრეც ექნებოდა, მაგრამ მათ რაღაც ძალა აკავებდა. ეს ძალა ეგრისის (კოლხეთის) სამეფო იყო, რომელმაც ძვ. წელთაღრიცხვის პირველ წლებში შეწყვიტა თავისი არსებობა. ეს ფაქტი იმას მოწმობს, რომ კოლხეთის სამეფოს თავისი ფლოტი გააჩნდა.

უძველესი ცნობა კოლხეთის სამეფოს ფლოტის შესახებ მოიპოვება არგონავტების მითის იმ ვარიანტში, რომელიც ძვ. წ. III

საუკუნის ბერძენი პოეტის აპოლონიოს როდოსელის „არგონავტიკაში“ გადმოცემული. თვით ეს მითი ბევრად უფრო ადრე, ძვ. წ. II ათასწლეულის I ნახევარშია შექმნილი. ადვილად შესაძლებელია, აპოლონიოს როდოსელის პოემაში დაცული ყველა ცნობა დასავლეთ საქართველოს შესახებ ასეთ შორეულ ხანას არ მიეკუთვნებოდეს, მაგრამ ბერძენი პოეტი თავის ნაწარმოებში არ შეიტანდა ისეთ რაიმეს, რომელიც მისი ხანის კოლხეთისათვის არ იქნებოდა დამახასიათებელი. პირველ რიგში ეს ეხება „არგონავტიკაში“ დაცულ ცნობებს კოლხთა ზღვაოსნობის შესახებ.

აპოლონიოს როდოსელის პოემის მიხედვით, ძველი ეგრიისის (კოლხეთის) სამეფოს მრავალრიცხოვანი ფლოტი გააჩნდა, რომლის ნავსადგურიდან გასვლა „ფრთამალ ფრთოსანთა“ ვაჭრენას წააგავდა. პოემაში კოლხთა ნიჩბიანი სამხედრო ნავები მოხსენიებული არაა. აქ გვხვდება კოლხი ოსტატების მიერ აგებული აფრიანის დიდი საზღვაო ნავი, რომელიც შორეული ნაოსნობისათვის ვაშლიყენებოდა. ასეთ ნავს, შუაფეოდალური ხანის ტერმინოლოგიით, — „ხომალდს“, ბრტყელი ძირი ჰქონდა, რომლის საფუძველს ერთმანეთზე ლურსმნებით მტკიცედ მიმაგრებული ძელები ქმნიდნენ. ამ ძელებს, საფიქრებელია, ზემოდან ფიცრებს აჭედებდნენ. კოლხთა ეს საზღვაო ნავები საკმაოდ სწრაფიც იყო. აპოლონიოს როდოსელის მიხედვით, ისინი უფრო ჩქარა ცურავდნენ, ვიდრე არგონავტების ლეგენდარული „არგო“.

ძველი ეგრიისის სამეფო ფლოტის შესახებ არაპირდაპირი ცნობა სტრაბონსაც მოეპოვება. იგი საგანგებოდ აღნიშნავს, რომ მას შემდეგ, რაც კოლხეთი პონტოს სამეფოს შემადგენლობაში შევიდა, პონტოს ძლევამოსილ მეფეს მითრიდატე VI ევპატორს ეგრიისიდან „მოსდიოდა მეტი ძალები სანაოსნო სამსახურისათვის“.

როგორც აღვნიშნეთ, ანტიკურ ხანაში სამხედრო საზღვაო ფლოტის ძირითადი ძალა დიდი ნიჩბიანი სამხედრო ნავები იყო. მითრიდატე პონტოელი რომის სახელმწიფოს უწევდა მეტოქეობას, რომელსაც ამ დროს მსოფლიოში უძლიერესი სამხედრო ფლოტი გააჩნდა. ამიტომ ასეთი ნიჩბიანი სამხედრო კატარღები პონტოს ფლოტის კოლხურ კონტინგენტშიც უნდა ყოფილიყო. საფიქრებელია, ძველი ეგრიისის ფლოტში ასეთი ნიჩბიანი ნავები ბერძნულ „ტრირემებს“ წააგავდნენ, რომლებიც ფართოდ იყო გავრცელებული ანტიკურ სამყაროში.

მნიშვნელოვანი საზღვაო ძალები გააჩნდა ახალი ეგრისის (ლაზეთის) სამეფოსაც. ამის ნათელი დადასტურებაა ბიზანტიის იმპერატორის ტიბერიუსის 575 წლის ბრძანებულება, რომელიც ამ იმპერატორის ტახტზე ასვლასთან არის დაკავშირებული. ამ ბრძანებულებით — „ნოველით“ ირკვევა, რომ ამ დროს ლაზეთის სამეფოს მოსახლეობას; ბოსფორელებთან და ხერსონელებთან ერთად, ედოთ საზღვაო ბეგარა, რომელსაც ბერძნები „თა პლოიას“ უწოდებენ. ამ ბეგარის მიხედვით, ეგრისის სამეფო, ისევე, როგორც ბოსფორელები და ხერსონელები, ბიზანტიის იმპერიის სამხედრო საზღვაო ფლოტს აწვდიდნენ საზღვაო ნავეებს, მათ ცალკეულ ნაწილებს და აღჭურვილობას. საფიქრებელია, რომ ეგრისის სამეფოს მეზღვაურები თავიანთი ხომალდებითა თუ კატარლებით იბრძოდნენ ბიზანტიელთა მხარდამხარ.

ზღვაოსნობა ამ დროს განვითარებული უნდა ყოფილიყო სხვა დასავლურ-ქართულ ტომებშიც. მათ შორის იყო დღევანდელი ლაზეთის მოსახლეობა, რომელიც ამ დროს არც ეგრისის სამეფოს ემორჩილებოდა და არც ბიზანტიის იმპერიას. „ისინი თავიანთი მსუბუქი ხომალდებით მიაცილებენ ხოლმე ერთი მეფის გზირებს, რომლებიც მეორე მეფესთან მიდიან“, — წერს VI საუკუნის ბიზანტიელი ისტორიკოსი პროკოფი კესარიელი.

VI ს. ბიზანტიის ისტორიკოსი აგათია სქოლასტიკოსი გვამცნობს: „იმ დროს, როდესაც წინანდელ მცხოვრებლებს ამ მხარისას სრულიად არ სცოდნიათ ზღვის დადებითი თვისებები, წარმოიდგინეთ, არც კი გაეგონათ ხომალდის სახელი მანამდე, სანამ მათთან არგოს ნავი მოვიდოდა, ახლანდელი მცხოვრებლები დაცურავენ კიდევ რამდენადაც შესაძლებელია. და ვაჭრობაშიც ნახულობენ დიდ სარგებლობას“.

VII—XV საუკუნეების უცხოენოვანი წყაროები ძალზე ცოტა ცნობას გვაწვდიან დასავლეთ საქართველოსა და, შესაბამისად, მისი ნაოსნობის შესახებ. ქართული მწერლების ძეგლებში კი სულ რამდენიმე არაპირდაპირი ცნობაა დაცული.

VIII—IX საუკუნის ბიზანტიელი ისტორიკოსის თეოფანე ჟამთააღმწერლის ცნობით, 717 წელს ბიზანტიის მომავალმა იმპერატორმა ლეონ ისავრიელმა ადგილობრივი საზღვაო ნავით დასავლეთ საქართველოს ნაპირებიდან „გადაცურა გაღმა ნაპირისაკენ“

და ბიზანტიის იმპერატორ იუსტინიანესთან მივიდა, ალბათ, კონსტანტინოპოლში.

XI საუკუნის ქართული ისტორიული ნაშრომი „მატიანე ქართლისა“ მოგვითხრობს X საუკუნის დასაწყისის დასავლეთ საქართველოში მომხდარ სახელმწიფო გადატრიალებზე, რის შედეგად, ტახტის კანონიერი მემკვიდრე ბაგრატის „შთააგდეს ზღუასა. ხოლო ღმერთმან განარინა იგი. მიიწია ქალაქ კონსტანტინოპოლად“. ამ შემთხვევაში ღმერთი, როგორც საფიქრებელია, ხომალ-



პილიგრიმები საზღვაო ხომალდზე. XV ს. მინიატურა

დისა და გამოცდილი მესაქის სახით მოველინა უფლისწულს და იგი ბიზანტიის დედაქალაქამდე მიიყვანა. საეკვოა, რომ ბაგრატს უცხო ქვეყნის საზღვაო ნავი გამოეყენებინოს. ეს ფაქტი ჩვენს ისტორიკოსს აღუნუსხავი არ დარჩებოდა, როგორც ღმერთის წყალობის კიდევ ერთი გამოვლინება.

გიორგი მთაწმინდელის „ცხოვრებაი იოვანესი და ევფთვიმესი“ (XI ს.) საგანგებოდ აღნიშნავს იმ ღვაწლს, რომელიც ამ წმინდა მამებმა ათონის ქართველთა მონასტერს დასდეს ბერაქნთა

ხელოვნისაგან დაცვის საქმეში. დასახმარებლად ბერები ქართველთა მეფეებს მიმართავდნენ: „მიმოსვლია ჩვენი ზღუთ და ხმელით და აფხაზეთს (იგულისხმება დას. საქართველო) და ქართლს სავედრებელთა წიგნთათვის ბერძენთა მეფეთა წინაშე“. სამწუხაროდ, არ ჩანს, რომ ზღვით მოგზაურობაში, რომელიც ხშირად „ეამსა ლელვათ-ტეხისა და ზამთრისასა“ ეწყობოდა, ვისი ნაგებით მოგზაურობდნენ ქართული კულტურის ეს მოღვაწენი.

1065 წლის ახლო ხანებში საქართველოდან ბიზანტიას გაემართა გიორგი მთაწმინდელი. გიორგი მცირე, რომლის კალამსაც მისი ცხოვრების აღწერა ეკუთვნის, წერს იმ სიძნელეების შესახებ, რაც მას საქართველოდან კონსტანტინოპოლამდე ზღვით მოგზაურობის დროს შეემთხვა. ამავე დროს, იგი არაფერს ამბობს იმის შესახებ, თუ ვის ეკუთვნოდა ნავი, რომლითაც გიორგი მთაწმინდელმა იმოგზაურა.

ანალოგიურად იქცევა თამარ მეფის ისტორიკოსიც, როდესაც საქართველოდან გაძევებულ თამარის პირველ მეუღლეზე, გიორგიზე საუბრობს. ამ უკანასკნელმა „აურაცხელი ძალითა, სიმდიდრითა და საჭურველითა... მიიწვია ნავითა ზღუთ კონსტანტინოპოლად“.

ორივე შემთხვევაში დუმილი საზღვაო ნაგების წარმომავლობის შესახებ სრულებითაც არ არის შემთხვევითი. ორივე საზღვაო ნავი ადგილობრივი უნდა იყოს, თორემ ავტორები საგანგებოდ აღნიშნავდნენ მის წარმომავლობას. შუა ფეოდალურ ხანაში ქართველთა ნაოსნობა იმდენად ჩვეულებრივი ამბავი იყო, რომ არც გიორგი მცირეს და არც თამარის ისტორიკოსს აზრად არ მოსვლიათ ამისათვის ხაზი გაესვათ.

შუა ფეოდალური ხანის საქართველოს ზღვაოსნობის მაღალ დონეს მოწმობს შოთა რუსთაველის უკვდავი „ვეფხისტყაოსანი“. პოემაში მოხსენიებულია ამ დროისათვის ზღვაოსნობაში გავრცელებული ნაგების ორივე ძირითადი ტიპი: აფრიანი დიდი ხუამალდი და კატარა — ნიჩბიანი დიდი საბრძოლო ნავი. შოთა რუსთაველს დაწვრილებით აქვს აღწერილი „ნავი მეკობრე“ თავისი დროშითა მეტად გრძელითა“, რომელსაც „ნავთა სალეწათ სახნისის ჰგია ძელითა“. ჩვენი აზრით, პოემაში მოცემულია მსოფლიოში ერთ-ერთი პირველი მეკობრე ნავის აღწერილობა. რაც მთავარია,

შოთა რუსთაველი თავის პოემაში ზღვაოსნობის მხოლოდ ადგილობრივ ქართულ ტერმინოლოგიას იყენებს. აქ ვერ შეხვდებით ვერც ევროპული და ვერც აღმოსავლური ზღვაოსნობისათვის დამახასიათებელ სახელწოდებებს. ამიტომ შოთა რუსთაველს თავისი ცოდნა ზღვაოსნობის შესახებ საქართველოს სინამდვილიდან უნდა აეღო, რაც ერთხელ კიდევ უსევამს ხაზს მისი დროისათვის ამ საქმის მაღალ დონეს ჩვენს ქვეყანაში.

VII—XIV საუკუნეებში ქართული ზღვაოსნობა მაღალ დონეზე იდგა. ამის დამადასტურებელი საბუთია ის ქართული საზღვაოსნო ტერმინოლოგია, რომელიც ამ პერიოდის ქართული მწერლობის ძეგლებში მოიპოვება. მკითხველი უკვე გაეცნო მას და დაგვეთანხმება, რომ ასეთი ტერმინოლოგიის შემუშავება წარმოუდგენელია იმ ქვეყანაში, სადაც ზღვაოსნობა არ არის განვითარებული. წინააღმდეგ შემთხვევაში, უცხო ენიდან ამათუიმ თხზულებათა თარგმნის დროს ქართველი მთარგმნელი ან უცვლელად გადმოიტანდა საზღვაო ტერმინს, ან შეცდომით თარგმნიდა მას. ასეთი რამ კი ქართული მწერლობის ძეგლებში სულ რამდენიმე შეიძლება იყოს.

ჩვენ თითქმის არაფერი ვიცით VII—XV საუკუნეების ქართული საზღვაო ნაგებობის შესახებ, რომლითაც ჩვენი წინაპრები დასავლეთ საქართველოს ერთი კუთხიდან მეორეში დაცურავდნენ, ან შორეულ ქვეყნებში მიემგზავრებოდნენ. ამ საქმეში გარკვეულ დახმარებას გვიწევს ჩვენი მეზობელი ბიზანტიის იმპერიის ზღვაოსნობის ისტორიის შესაბამისი პერიოდის გათვალისწინება. ამ ქვეყნის საზღვაო საქმეს, ექვის გარეშეა, დიდი გავლენა ჰქონდა საქართველოს ნავთმშენებლობაზე.

როგორც დადგენილია, ბიზანტიელთა ადრე და შუა ფეოდალური ხანის საზღვაო ნაგებობები, სამხედრო დრომონებისა და ხელანდონების გამოკლებით, როგორც წესი, შედარებით მცირე ზომისა იყო. სავაჭრო საზღვაო ნავი შედარებით მცირე ზომის ხომალდს წარმოადგენდა და მისი წყალწყვა 8,5 ტონიდან 17 ტონამდე მერყეობდა. ასეთ აფრიან სავაჭრო ნავზე თვითეულ მგზავრ მამაკაცს სამი მხარი სიგრძისა და ერთი მხარი სიგანის ფართობი, ხოლო მგზავრ ქალს—ერთი მხარი სიგრძისა და ერთი მხარი სიგანის ფართობი ეკუთვნოდა. ბიზანტიური მხარი დაახლოებით 61 სმ უდრიდა.

ბავშვებს ასეთ ნავეებზე დედის ნახევარი ფართობი ეკუთვნოდათ, ხოლო ერთ წლამდე ბავშვებისათვის — საერთოდ არ იყო გათვალისწინებული. დაახლოებით ასეთივე იქნებოდა ქართველთა ხომალდები და მგზავრთა მომსახურებაც.

1474 წლის 1 ივლისს მდ. რიონის სათავესთან ვენეციური ხომალდი გამოჩნდა, რომელზეც სპარსეთში ვენეციის ელჩი ამბროსიო კონტარინი იმყოფებოდა. თავის მოგზაურობის დღიურებში ვენეციის ელჩი ახსენებს ქართველთა ნავს — „ბარკას“, რომელმაც იგი მდინარის შესართავიდან გარკვეული მანძილით დაშორებულ ქალაქ ფოთში აიყვანა. „ბარკა“ იტალიური საზღვაო ტერმინია, რომლის ქართული შესატყვისი კონტარინიამ არ იცოდა. ის, ალბათ, შედარებით მცირე საზღვაო ნავი იყო, ერთი აფრა გააჩნდა და 35 მგზავრი გადაჰყავდა ბარგიანად. ასეთი ნავის ეკიპაჟი კაპიტნისა და 6 მეზღვაურისაგან შედგებოდა.

XVI საუკუნიდან ქართველთა ზღვაოსნობის შესახებ ცნობები თანდათანობით მატულობს. ეს პირველ რიგში იმ ბრძოლებთანაა დაკავშირებული, რომლებსაც საქართველო ეწეოდა შავი ზღვის მეკობრეთა წინააღმდეგ.

1386 წელს საქართველოს სამეფოს შუა აზიის მრისხანე მბრძანებელი თემურ ლენგი შემოესია. XV საუკუნის მეორე ნახევარში კი საქართველოს საზღვრებთან ახალი მტერი — ძღვეამოსილი ოსმალეთის იმპერია წარმოიშვა. საქართველოს გავლენა მეზობელ მხარეებში, მათ შორის, შავი ზღვის აუზშიც თანდათან დაეცა. უკიდურეს ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში მცხოვრებ ჩერქეზულ-ადიღეურ მოდგმის ტომებს, რომლებსაც ქართველები ჯიქებს უწოდებდნენ, ხელ-ფეხი გაეხსნათ და შავ ზღვაზე მეკობრეობას შეუდგნენ, ისევე, როგორც მათი შორეული წინაპრები 10—12 საუკუნის წინათ.

ზღვისპირა ადიღეელების (ჯიქების) და აფხაზების სამეკობრო ნავეები ერთი ტიპისა იყო. მათ აღწერილობას ვხვდებით XIX საუკუნის პირველი ნახევრის ევროპელი მოგზაურის ჩანაწერებში.

ჯიქებისა და აფხაზების სამეკობრო ნავეები ბრტყელძირიანი იყო. ძირს ერთმანეთთან და გვერდებზე ლურსმნით მიჭედილი ფართო ფიცრები ქმნიდა. ნავზე ერთი ანძა იდგა, რომელზეც ოთხკუთხა აფრა იყო დამაგრებული. აფრას ასეთ ნავზე დამხმარე

მნიშვნელობა ჰქონდა, რადგან იგი ძირითადად ნიჩბის დახმარებით ცურავდა. თითოეულ მხარეს 12 ნიჩაბი იყო განლაგებული და თითოს თითო მენიჩბე ემსახურებოდა. ნიჩბები შედარებით მოკლე იყო და ნავის გვერდებზე გრძელი თოკებით მაგრდებოდა. ნავის თავს უკეთდებოდა ცხოველის სტილიზებული გამოსახულება, რომელსაც ჩერქეზები თხასთან აიგივებდნენ. ცხვირზე ნავს გაკეთებული ჰქონდა კაუჭიცი, რაც მოწინააღმდეგის ხომალდზე იერიში-სათვის გამოიყენებოდა.

ვახუშტი ბაგრატიონის ცნობით, აფხაზები თავიანთ ნაევებს მეგრულის გავლენით ოლაჰკანდერს უწოდებდნენ. ასეთ ნაევებზე 100-დან 300 კაცამდე ეტეოდა. ნავის წყალწყვა ჩვენს ისტორიკოსს გადაჭარბებით აქვს მოცემული. ამის დადგენაში გვენხარება ერთი დოკუმენტი, რომელიც დღეს საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივშია დაცული.

1829 წელს აღრიანოპოლის ხელშეკრულების თანახმად, აღიღეს ზღვისპირეთი რუსეთის იმპერიის ნაწილად გამოცხადდა. ეს იყო ფორმალური აქტი, რადგან ამ მხარის შემოსამტიკებლად იმპერიას კიდევ 35 წლის ბრძოლა დასჭირდა. ამ ბრძოლაში დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა დაზვერვასაც. 1833 წლის თებერვალში კავკასიის სამხედრო ხელისუფლებამ აფხაზეთიდან აღიღეში გააგზავნა ვინმე მუსტაფა სულეიმიანი, რომელსაც, პირველ რიგში, ჩერქეზების სამხედრო ნაევების შესახებ ცნობების შეგროვება დაევალა: ცოტა ხნის შემდეგ მზვერავი დაბრუნდა და სამხედრო ხელისუფლებას დაწვრილებითი ანგარიში ჩააბარა.

ამ ანგარიშის მიხედვით, 1833 წელს ამ მხარეში 13 სანაოსნოდ გამზადებული ან კიდევ დასრულების პირას მიყვანილი დიდი ნიჩბიანი ნავი, ქართული ტერმინით, „კატარლა“ იღვა. გარდა ამისა. ჩერქეზებს ჰქონდათ კიდევ 3 ძველი კატარლა, რომელთა გამოყენება შეკეთების გარეშე შეუძლებელი იყო. 13 კატარლიდან სამი გაგრიდან უახლოეს ნავსადგურში იღვა, მათ შორის, ორი სავსებით მზად იყო, ერთის დასრულებასაც ბევრი დრო არ სჭირდებოდა. თითოეულ კატარლას 100 კაცის აყვანა შეეძლო. მომდევნო სანავსადგურში ორი კატარლა იღვა, რომელიც 80 კაცზე იყო გათვალისწინებული. შემდეგ ნავსადგურში მხოლოდ ერთი კატარლა იღვა, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში 100 კაცს აიყ-

ვანდა. აქედან ჩრდილოეთით, თითო-თითო კატარღა იდგა, რომელთაგან თითოეული 80 კაცზე იყო გამიზნული. რუსების მზვერავი არაფერს გვამცნობს რამდენიმე კატარღის წყალწყვის შესახებ. საფიქრებელია, რომ ისინი თავიანთი ზომებით სხვა კატარღებისაგან არ გამოირჩეოდნენ.

ამრიგად, ჩერქეზების თუ აფხაზების სამეკობრო ნაგები 80-დან 100 მებრძოლზე იყო გათვალისწინებული. ვფიქრობთ, მენიჩბეებიც ასეთ ნაგებზე საგანგებოდ არ იყვნენ გამოყოფილი და ყოველი მებრძოლი მორიგეობით ასრულებდა ამ მოვალეობას.

მზვერავის ანგარიშიდან ჩანს, რომ ასეთი ნაგების აგება შედარებით ადვილი იყო. თითოეულ ჩერქეზულ თუ აფხაზურ თემში „ნავის მოქმედნი“ ანუ ნავის მშენებლობის ოსტატები ბევრნი იყვნენ. ნავის აგებას თემი დიდ დროს არ ანდომებდა.

ჯიქების სამხედრო ნაგები ხმელეთს დიდი მანძილით არ შორდებოდნენ. ისინი, ჩვეულებრივ, ნაპირთან ახლოს მოსულ სავაჭრო ხომალდებს ესხმოდნენ თავს, ანდა დაუყვებოდნენ ნაპირნაპირ აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთს და სანაპირო ზოლის მოსახლეობას არბევდნენ. მიჰქონდათ ქონება, იტაცებდნენ ადამიანებს, რომლებსაც შემდეგ ჰყიდდნენ. ცუდ ამინდში ჯიქები თავს მდინარის შესართავებს აფარებდნენ, ანდა ნაგებს ნაპირზე ამოათრევდნენ. წყლით აავსებდნენ და ტოტებს მიაფარებდნენ, რომ მზეს არ გაეფუჭებინა.

ჯიქი მეკობრეები საქართველოს სანაპიროზე პირველად XIV ს. მიწურულში გამოჩნდნენ. თანდათან მათმა თავდასხმებმა სისტემატური ხასიათი მიიღო, რამაც დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირეთის მოსახლეობა ძალზე შეაწუხა. მეკობრეებთან ბრძოლა რთული იყო. ჯიქები მოულოდნელად გამოჩნდებოდნენ, ააოხრებდნენ ამა თუ იმ მხარეს და შემდეგ დაუყოვნებლივ უკანვე ბრუნდებოდნენ. მათთან საბრძოლველად სანაპიროს გასწვრივ სამხედრო ნაგების მუდმივი დარაჯობა იყო საჭირო, რაც ფეოდალურ საქართველოს, ცხადია, არ შეეძლო. ამიტომ ჯიქებთან ბრძოლის ერთადერთ საშუალებად საკუთრივ მათი ქვეყნის დალაშქვრა რჩებოდა, რათა მათი ნაგები ადგილზევე მოესპოთ და ქვეყანა მორჩილებაში მოეყვანათ. საქართველოდან ჯიქეთისაკენ მიმავალი სახმელეთო გზა, ფაქტიურად, ვიწრო ბილიკს წარმოად-

გენდა, რომელიც ასობით კილომეტრზე ან უშუალოდ ზღვას მიუყვებოდა, ან მაღალ მთებზე გადადიოდა. ასეთ პირობებში ამ ქვეყანაში ხმელეთით ლაშქრობა წინასწარ მარცხისათვის იყო განწირული. ლაშქრის გადაყვანა მხოლოდ ზღვით იყო შესაძლებელი.

ჯიქეთზე ლაშქრობა მოუწყვია ვამეყ II დადიანს (1384—1396 წწ.). ამაზე მოგვითხრობს ხობის მონასტრის ერთ ქვაზე ამოკვეთილი წარწერა. ქართველებს ჯიქეთში დიდი წარმატებისათვის მიუღწევიათ, მოსახლეობის დიდი ნაწილი დაუმორჩილებიათ. მძევლები წამოუყვანიათ, ურჩნი კი სასტიკად დაუსჯიათ. ლაშქრობიდან ვამეყ დადიანი დიდი ნადავლით დაბრუნებულა, ჯიქეთის ეკლესიებიდან მარმარილოს სვეტები წამოუღია და სამეგრელოს ეკლესიებისათვის შეუწირავს. ვფიქრობთ, რომ ვამეყ II დადიანს თავისი ლაშქრობა ზღვით განუხორციელებია. ამ წარმატებამ ცოტა ხნით შეაჩერა ჯიქების მეკობრეობა, მაგრამ მალე მათ ისევ განუახლებიათ თავიანთი თავდასხმები.

1533 წ. იანვარში ქართველთა ფლოტი ისევ გამოჩნდა ჯიქეთის ნაპირებთან. „ქორონიკოსა სკა დადიანი მამია და გურიელი მამია წარვიდეს ჯიქეთს საბრძოლად ზღვით ნავებითა“, — წერს ქართველი მემკვიდრე. ეს იყო ქართველთა პირველი სადესანტო ოპერაცია, რომელიც ჩვენთვისაც ცნობილი. ოდიშის და გურიის ამ ლაშქარში რამდენიმე ათასი მეომარი შაინც იქნებოდა, ამიტომ ქართველთა ფლოტი, ალბათ სულ ცოტა, 100 საზღვაო ნავისაგან შაინც შედგებოდა. ლაშქრობის დროც საგანგებოდ იყო შერჩეული. ფეოდალურ ხანაში ზამთრობით შავ ზღვაზე ნაოსნობა წყდებოდა. ამიტომ იანვარში ჯიქები ქართველთა თავდასხმას არ მოელოდნენ. სამწუხაროდ, ასე კარგად მოფიქრებული ოპერაცია ლალატმა ჩაშალა. პირველ დღეს, 30 იანვარს, ქართველებმა ბრძოლა მოიგეს. მაგრამ მეორე დღეს, განთიადისას, ქართველთა ფლოტმა უეკრად მიატოვა ქვეითი ლაშქარი და სამშობლოსაკენ აიღო კურსი. ჯიქებმაც გული მოიციეს, ქართველებს შეუტოვეს და გამარჯვებასაც მიაღწიეს. მამია დადიანი ბრძოლაში დაიღუპა, ხოლო მამია გურიელის ლაშქრის დიდი ნაწილი ტყვედ ჩავარდა. მხოლოდ რამდენიმე წლის შემდეგ მოახერხეს ქართველებმა თავიანთი თანამემამულეების გამოხსნა.

ქართველები ადვილად არ შერიგებიან ჯიქეთში მარცხს, მაგრამ XVI ს. 50-იან წლებში დასავლეთ საქართველოში იმდენი ახალი პრობლემა წამოიჭრა. რომ ჯიქეთის საკითხმა უკანა რიგში გადაინაცვლა.

1553 წელს საქართველოს ზღვისპირეთს თურქები შემოესივნენ. მათ ფეხი მოიკიდეს ლაზეთში, შემდეგ ჭოროხი გადმოლახეს „და მოვიდნენ ბათუმს და დაუწყეს ციხეს შენება კატარლებითა და ნავეებითა“. გურიის მთავარმა ბათუმიდან კი გარეკა მტერი, მაგრამ საკმაო ფლოტი არ აღმოაჩნდა, ჭოროხიც აღიდებული იყო და მდინარეზე ლაშქარი ცხენით ვერ გაიყვანა. ჰან დანმარები-სათვის სამეგრელოს მთავარს მიმართა, რომლისგანაც „კატარებს და ნავეებს“ მოელოდნენ. ლევან დადიანმა შეკრიბა თავისი საზღვაო ძალები, თავისი ვასალი აფხაზების ნავებიც მოიშველია და რიონის სათავეში — „რიონის თვალსა ზედა“ — ჩაუშვა ლუზა. ოდიშის ფლოტის გამოჩენას თურქეთში დიდი შეშფოთება გამოუწვევია. სტამბოლში ხმაც კი გავრცელებულა თურქეთის ფლოტის დიდი მარცხის შესახებ. როგორც უნგრელი მეცნიერის ლაიომ ტარდის წიგნშია („უნგრეთ-საქართველოს ურთიერთობა XVI საუკუნეში“, თბ. 1980) მოცემული, 1554 წ. აგვისტოში უნგრეთის ელჩმა თურქეთში ამის შესახებ საგანგებოდ აცნობა თავის მთავრობას: „სულთანს შავ ზღვაში გაუგზავნია თავისი ფლოტი, რომელსაც მეგრელები წარმატებით გამკლავებიან... ის სამწყება ნიჩბიანი კატარლები, რომლებიც შავ ზღვაში გაიგზავნა.... მეგრელებმა მიიტყუეს მდინარეში და ნაოსნობის საშუალება მოუსპეს. ამ ალყაშემორტყმული კატარლების განსათავისუფლებლად თურქები ახლა კიდევ სამ კატარლას ამზადებენ და სხვა სწრაფ ღონისძიებათა განხორციელებასაც ფიქრობენ, მაგრამ ისეთი შთაბეჭდილება იქმნება, რომ კატარლების გაგზავნა ნელი ტემპით მიმდინარეობს“. სამწუხაროდ, თურქებთან ბრძოლა შინა ომმა ჩაშალა. დადიანი გურიელს ვერ დაეხმარა და საქმე თურქეთის ფლოტთან შეტაკებამდე არ მისულა. გურიელმა ვერც ჭოროხი გადალახა მარტომ და ვერც გონიო დაიბრუნა. ამიტომ უნგრეთის ელჩი მეორე წერილში, რომელიც 1554 წლის 27 სექტემბერსაა შედგენილი, თავის მთავრობას უკვე სხვა ინფორმაციას აწვდის: „მარშან ზაფხულში სულთანის ბრძანებით შავ ზღვაში სამწყება ნიჩბიანი კატარ-

ლები შევიდნენ, პირველად ხუთი, ხოლო მოგვიანებით კიდევ სამი. პირველი ხუთი კატარლა ვითომ იგზავნებოდა ყირიმელი თათრების აზიაში გადასაგზავნად, დანარჩენი სამი კი ადრე გაგზავნილი იმ კატარლების დასახმარებლად, რომლებიც მდ. როონზე საფრთხეში ჩავარდნენ. სინამდვილეში ისინი არავითარი საშიშროების წინაშე არ მდგარან“.

სამწუხაროდ, ჩვენ არ ვიცით, როგორი იყო ის კატარლები, რომლებსაც გურიის მთავარი სამეგრელოსაგან მოელოდა. თავიანთი აგებულებით ისინი, ალბათ, ჩვენ მიერ ზემოთ აღწერილ ჯიქებისა და აფხაზების საზღვაო-სამხედრო ნაგებებს წაავადნენ, თუმცა ზომით აღემატებოდნენ მათ. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ვახუშტი ბაგრატიონი აფხაზური ოლაქკანდერის ზომას სინამდვილესთან შედარებით სამჯერ გადიდებულს იძლევა. ამ შემთხვევაში ქართველი ისტორიკოსი ქართული კატარლების შესახებ არსებულ გადმოცემას უნდა იყენებდეს. მისი ცნობა ოლაქკანდერის შესახებ, „რომელთა შინა შთასხლებიან რ(100), ს(200) და ტ(300) კაცი“, სწორედ ქართულ საბრძოლო საზღვაო ნაგებებს შეეხება.

ლევან I დადიანი 1533 წ. ჯიქეთში ქართველთა დამარცხებას არასოდეს შერიგებია, მაგრამ დიდხანს ამ მხრივ რაიმე ნაბიჯის გადადგმას ვერ ახერხებდა, ვინაიდან ასეთ ლაშქრობას დიდი სიძნელეები ახლდა თან. პირველ რიგში, საჭირო იყო ძლიერი ფლოტი. რომლის გარეშე ჯიქეთში ლაშქრობა შეუძლებელი იყო. და მოულოდნელად ოდიშის მთავარი დახმარებას სთხოვს ოსმალეთის სულთანს. ლევან I-ის ამ ნაბიჯის შესახებ დიდი ხნის განმავლობაში ჩვენ მხოლოდ ერთი ქართული საბუთიდან ვიცოდით. ეს არის ე. წ. „რატინთა სიგელი“, რომელიც XVII საუკუნის შუა წლებშია გაცემული სამეგრელოს მთავარს ლევან II დადიანის მიერ: „ასრე რომე პაპა ჩვენი ლიონ დადიანი, — ვკითხულობთ ამ სიგელში, — სტანბოლს წასულა და რაც ოდიშს პატროსანი საყდრები ყოფილა, იმისათვის ზოგს ოცი, ზოგს ათი, ზოგს ხუთი კვამლი (კომლი) შეუწირავს. ამ მთავარანგელოზისა წაჩხურისათვის შემოუწირავს წაჩხურელი და მისი შვილი კაჭუ და მისი ძმა ქრისტეკოჩი. ქრისტეკოჩი სტამბოლს წარუტანია, და ცხრა ხომალდი ბედნიერს ხუვანთქარს წყალობად მიეცა და მათს აქეთ წამობრძანებულა. ქრისტეკოჩი იქ სტამბოლს დაუგდია ხომალდების წინა-

მძღვრად და მღივნობაც უბოძებია და უფროსობაი ხომალდის“.

ხომალდი იმ დოკუმენტში შეცდომითაა ნახსენები. ქვემოთ ჩვენ ვნახავთ, რომ სულთანს სამეგრელოს მთავრისათვის ნიჩბიანი საზღვაო ნაგები — კატარღები გადაუცია. ეს შეცდომა ადვილად გასაგებია, თუ გავითვალისწინებთ, რომ ეს სიგელი ამ ამბებიდან დაახლოებით 70 წლის შემდეგაა გაცემული. ქრისტეკოჩი სიგელში რატიათ არის მოხსენიებული, რაც გვარ-სახელის რატიანის შემოკლებული მეგრული ფორმაა. 9 სამხედრო კატარღა (შეიძლება ეს რიცხვი გადაჭარბებული იყოს, რადგან ერთი უცხო ავტორი 6 კატარღას ასახელებს) XVI საუკუნისათვის საკმაოდ ძლიერი საზღვაო-სამხედრო შენაერთს წარმოადგენდა. ამიტომ მისი წინამძღვარი, თანამედროვე ტერმინოლოგიით, ფლოტის ადმირალად უნდა ჩაითვალოს. ასე რომ, ქრისტეკოჩი რატიანი ქართულ წყაროებში მოხსენიებული ერთადერთი ქართველი ადმირალია. ჩვეულებრივ, ადმირალს თავისი საფლაგმანო ხომალდიც აქვს. ეს წესი არც ქართველებს დაურღვევიათ. ქრისტეკოჩს „ადმირლობასთან“ ერთად ერთ-ერთი ხომალდის „უფროსობაც“ მიუღია.

ლევან II დადიანის სიგელში არაფერია ნათქვამი იმის შესახებ, თუ რა მიზნისათვის სჭირდებოდა ოდიშის მთავარს თურქებისაგან მიღებული სამხედრო ფლოტი. უკანასკნელ ხანებში გამოვლინდა რამდენიმე უცხოენოვანი დოკუმენტი, რომელიც ნათელს ჰფენს ამ საკითხს.

ჩვენ მიერ ზემოხსენებული უნგრეთის მეფის ელჩი სტამბოლში ვერენჩიჩი 1557 წლის 16 თებერვლის მოხსენებით ბარათში თავის მთავრობას ატყობინებდა, რომ თურქეთის ხელისუფლება ელოდება სამეგრელოს მთავარს. „იგი სამასკაციანი ამალით ჩამოდის იმისათვის, რომ ურჩიონ რაიმე თავის მეზობელ ჩერქეზებს, რომლებიც გამუდმებით ესხმიან თავს მის ქვეყანას“.

1557 წ. 1 მარტის ანგარიშში ვერენჩიჩი უკვე სამეგრელოს მთავრის სტამბოლში ჩამოსვლას იტყობინება. „იგი მობრძანდა ზღვით ჩვენი თებერვლის ანგარიშის გამოგზავნის მეორე დღეს (ი. ი. ლევან დადიანი სტამბოლში თებერვალში ჩასულა)... იგი ჩამოვიდა, როგორც მეფე სრულიად სამეგრელოსი. მან ეს ტიტული სულ ახლახან მიიღო“. ლევან I დადიანს ოსმალეთის სულთანისათვის უძვირფასესი თასი მიუერთმევია, რომელიც ისე ელავდა,

რომ ლამითაც კი ანათებდა. ამ თასს იმდენად მოუხიბლავს თურქები, რომ იგი მაშინვე სულთნის უძვირფასესი ნივთების საგანძურში მოუთავსებიათ. სამეგრელოს მთავარი სტამბოლში ჩასულა „მეზობელ ჩერქეზებზე შურისძიების მიზნით, რადგანაც მათ მოუკლავთ მამამისი. მეფეს მათ წინააღმდეგ გაუგზავნია ჯარი, მაგრამ მიგვახვედრა, რომ მისი სახმელეთო სამხედრო ნაწილები ეერ გაუძლებენ ჩერქეზების ძლიერ ლაშქარს. იგი დარწმუნებულია, რომ საზღვაო ფლოტის გარეშე ვერაფერს გახდება მტრის წინააღმდეგ“.

ლევან I დადიანს სამასი კაცისაგან შემდგარი ამაღა ხლებია თან. ამის გარდა მას სტამბოლში დიდი რაოდენობით ჩაუტანია ტილო და აბრეშუმის, რომელთა გაყიდვით, აპირებდა ელჩობის ხარჯების დაფარვას. აქედან გამომდინარე, უნდა ვიფიქროთ, რომ სამეგრელოს მთავარი თურქეთის დედაქალაქში რამდენიმე დიდი აფრიანი საზღვაო ხომალდით ჩასულა, რაც იმჟამად ქართული ზღვაოსნობის მაღალი მაჩვენებელია. საინტერესოა კიდევ ერთი გარემოება: სამეგრელოს მთავარი დიდ კატარლებს სთხოვდა სულთანს, რომელთა მართვაც საზღვაო საქმის კარგ ცოდნას მოითხოვდა, მაგრამ ამავდროს არაფერია ნათქვამი ამ კატარლების ეკიპაჟზე. ამ დროს დასავლეთ საქართველოში საკმაოდ იყვნენ გამოცდილი მეზღვაურები, რომელთაც ასეთი დიდი კატარლების მართვა არ გაუჭირდებოდათ.

უნგრეთის ელჩი თავის მოხსენებით ბარათში მთავრობას ატყობინებს: „აქ გავრცელებული მოსაზრების თანახმად, თურქეთის ფლოტის ზღვაში ყოფნის გამო სამეგრელოს მთავარი დაუყოვნებლივ ვერც მოთხოვნილ კატარლებს მიიღებს. საქმე ისაა, რომ სულთანს ეს ფლოტი სჭირდება გაცილებით უფრო მნიშვნელოვანი მიზნების განსახორციელებლად. შესაძლებელია, მან სამეგრელოს მთავარს მისცეს უფრო მცირე ზომის, მაგრამ მაინც მოჭედო-ცხვირიანი კატარლები, რომლებიც სავსებით გამოსადეგია სამხედრო-საზღვაო ოპერაციებისათვის“.

სამწუხაროდ, ჩვენ არ ვიცით, როგორი კატარლები მიიღეს ქართველებმა სულთნისაგან. მაგრამ როგორც კი ეს ფლოტი საქართველოს ნაპირებს მისდგომა, ლევან I დადიანს ნამდვილი საზღვაო ომი წამოუწყია ჯიქების წინააღმდეგ. ამის შესახებ ცნო-

ბებს გვაწვდის მარინო კავალი (იტალიელი კომერსანტი სტამბოლში). (მისი ცნობები თარგმნილი აქვს ქართველ ისტორიკოსს ელდარ შამისთვალაშვილს.) „მეგრელები, — წერს იგი, — მიუხედავად იმისა, რომ ოსმალეთთან დაახლოებულნი არიან... ცდილობენ ზათ გარეშე გააკეთონ ყველაფერი. ოთხი თუ ხუთი წლის წინათ ძატი მეფე თუ მთავარი დადიანი, რომელსაც სისხლისმღვრელი ომი ჰქონდა ჩერქეზებთან, პირადად წავიდა კონსტანტინოპოლში სულთნისაგან დახმარების სათხოვნელად და მიიღო 6 კატარა. მაგრამ ოსმალები ისე დაეხმარნენ მას, რომ მისთვის ნათელი შეიქმნა, სულთნის მონა და მასზე დამოკიდებული ხდებოდა, ვიდრე დახმარებას მიიღებდა. ეს მტერთან ბრძოლაზე უფრო მძიმე იყო. ამიტომ შემდეგ წელს მან მადლობა მოახსენა სულთანს გაწეული დახმარებისათვის და ჩერქეზებს შეუთანხმდა, რომლებთანაც უფრო მეტი სამართლიანობა ნახა, ვიდრე თურქებთან“.

ასე დასრულდა საზღვაო კონფლიქტი ჯიქებთან, რომელიც 25 წელზე მეტ ხანს გრძელდებოდა. ამ ბრძოლამ თავისი შედეგი გამოიღო, რადგან დიდი ხნის განმავლობაში ისტორიული წყაროები არაფერს ამბობენ საქართველოზე ჯიქების თავდასხმაზე.

ქართველების ბრძოლა ჯიქების წინააღმდეგ და თურქეთთან ხანმოკლე საზღვაო კავშირი მხოლოდ ერთი ნაწილი იყო იმ ბრძოლისა, რაც ქართველ საზღვაო ძალებს უხდებოდათ თავიანთი სანაპიროების დასაცავად. როგორც ირკვევა, მთავარი მაინც ოსმალეთის აგრესიის შეჩერება იყო, ვის წინააღმდეგ ბრძოლაშიც აქტიურ მონაწილეობას იღებდა საზღვაო ფლოტიც.

რამდენიმე წლის წინათ სტამბოლში გამოვიდა თურქი ისტორიკოსის კირზიოდლუს საისტორიო ნაშრომი, რომელიც ეხება თურქეთ-კავკასიის ურთიერთობას 1590 წლამდე. აქ უნიკალური ცნობები მოიპოვება ქართველთა ზღვაოსნობის შესახებ. როგორც ირკვევა, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის ხალხების, მათ შორის ქართველების სამხედრო ნაგები XV საუკუნის მეორე ნახევარში იმდენად მნიშვნელოვან ძალას წარმოადგენდა, რომ 1461 წელს თურქეთის ხელისუფლებამ ახლად შემოერთებულ ტრაპიზონში სპეციალური ფლოტი ააგო და ქართველებისაგან ოსმალეთის ნაპირების დაცვა დაავალა.

XVI საუკუნის დასაწყისში თურქეთი უშუალოდ საქართველოს ზღვისპირეთის ერთი ნაწილის — ლაზეთის დამორჩილებას შეუდგა. ლაზებს დამხმარედ დასავლეთ საქართველოს სხვა კუთხეები მოეგლინა. თურქულ წყაროებში პირველად ჩნდება ცნობები სამეგრელოსა და მისი ქვეშევრდომის, აფხაზთა „დიდი ნავების“ შესახებ, რომლებიც სისტემატურად ესხმოდნენ თავს თურქეთის სანაპიროს და არბევდნენ. განსაკუთრებით გაძლიერდა ქართველთა თავდასხმები 1560 წლის შემდეგ, როდესაც ჭიჭებთან შედარებით ნორმალური ურთიერთობა აღდგა. კირზიოლლუს წიგნში რამდენიმე ასეთი თავდასხმაა მოხსენიებული. 1560 წელს სამეგრელოს „15 დიდი და უხეში“ ნავი გონიოსთან გამოჩნდა. ოსმალებმა საჩქაროდ გამოყვეს ერთი შენაერთი თავიანთი ფლოტიდან და გონიოს მიდამოების მულმივი დაცვა დაავალეს. ეს დაცვა ეფექტური ვერ გამოდგა, რადგან შემორჩენილია 1560 წ. 15 თებერვლის თურქეთის მთავრობის საგანგებო ბრძანება არზრუმის ბეგლარბეგისადმი, რომელსაც ამ დროს გონიოს მხარე ექვემდებარებოდა. ბრძანებაში აღნიშნულია, რომ 1560 წლის 26 მაისიდან 25 ივნისამდე საქართველოს მხრიდან გონიოს ციხის ასაღებად 15 საზღვაო ნავი მოსულა. მათ დიდი ომი გადაუხდიათ, ციხის ბევრი დამცველი დაუხოცავთ და უკან გაბრუნებულან. ოსმალეთის მთავრობა არზრუმის ბეგლარბეგს ავალებდა 10 საბრძოლო ნავის აგებას და იმპერიაში არსებული წესის თანახმად, ნავების ეკიპაჟებით დაკომპლექტებას. საგანგებოდ დაინიშნა ამ შენაერთის წინამძღოლიც. ცოტა ქვემოთ ამ ბრძანებაში დამატებით კიდევ 5 ნავის აკებაზეა საუბარი.

გონიოს ციხე თურქეთის ყველაზე მნიშვნელოვანი პლაცდარმი იყო აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში. იგი კონტროლს უწევდა დასავლეთ საქართველოს საზღვაო ვაჭრობას. ამიტომ მისი დანგრევა ქართველებისათვის უპირველესი ამოცანა იყო.

1571 წელს სამხედრო ფლოტი კვლავ გამოჩენილა გონიოსთან. ამ თავდასხმის შესახებ ცნობები შემორჩა გონიოს ციხის ყადის მოხსენებით ბარათში. დადიანი და მისი ვაჟები 15 ნავით ორჯერ დასხმიან თავს გონიოს სანჯაყს, გონიოს, არქაბეს და ათინას ნახიების მაჰმადიანური მოსახლეობა დაუბრვევიათ, საქონელი დაუხოცავთ, ტყვეები წაუყვანიათ და სურსათი წაუღიათ. შემდეგ

6. თ. ბერაძე

თავდასხმა კიდევ განმეორებულა. ამჟამად მასში სამეგრელოს მთავრის ვასალი აფხაზი მეკობრეებიც იღებდნენ მონაწილეობას. ამ საზღვაო ლაშქრობებმა ისე დააშინა თურქები, რომ, როდესაც ისინი მზევრავებისაგან შეიტყობდნენ სამეგრელოს ნაევბის ზღვაში გასვლას, მაშინვე უშუალოდ სულთანს მოახსენებდნენ. იმავე 1571 წელს ოსმალეთის სულთანს საპასუხო საზღვაო ლაშქრობა უბრძანებია, რათა მოწინააღმდეგეს ადგილზევე გასწორებოდა. მალე თურქეთის მთავრობამ საგანგებო ღონისძიებებსაც მიმართა. ოსმალეთის დიპლომატიამ მოახერხა ქართველთა და მოკავშირეთა დაპირისპირება. ამისათვის გურიისა და სამეგრელოს საზღვაო ნაევბისათვის არტილერიისა და ტყვია-წამლის გადაცემაც არ დანახებიათ. ამავე დროს, თურქეთის ფლოტს ებრძანა, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში შესულიყო და მოწინააღმდეგის საბრძოლო ბაზებს დასხმოდა თავს. გამოყენებულ იქნა საზღვაო ბლოკადაც. სამეგრელოსა და ჭიქეთში აიკრძალა იარაღის შეტანა. ხომალდების კაპიტნები, რომლებიც ამ ბრძანებას დაარღვევდნენ, კატარლებზე იგზავნებოდნენ მენიჩბეებად, თვით ხომალდებს კონფისკაციას უკეთებდნენ, მაგრამ ვერც ამ ღონისძიებამ მიაღწია მიზანს. 1572 წლის მარტის ერთი თურქული დოკუმენტიდან ირკვევა, რომ სამეგრელოს ხომალდებს მოუხერხებიათ ზუთიათასი მარტო მახვილი შეეტანათ თავის ქვეყანაში. გარდა ამისა, სხვა საჭურველიც. სამეგრელოს მთავარს დამატებით კიდევ 9 ნავი აუგია და არტილერიით შეუიარაღებია. ამის გამო გონიოდან გამიზნული საზღვაო ლაშქრობა ჩაშლილა, მით უფრო, რომ თურქეთს ამ დროს ვენეციასთან ჰქონდა კონფლიქტი და აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში დამატებითი საზღვაო ნაევბის გამოყოფა არ შეეძლო. მხოლოდ 1578 წელს, როდესაც თურქებმა დიდი ძალები გადმოისროლეს საქართველოს ზღვისპირეთში, მათ დაიკავეს ფოთის, ბათუმისა და სოხუმის ნავსადგურები და ქართულ ნაოსნობას მძიმე დარტყმა მიაყენეს.

კირზუოლლუს მიერ გამოქვეყნებულ რამდენიმე დოკუმენტში მოხსენიებულია ქართველებისა და ჭიქების საბრძოლო „ჭეჩებე“ ნაევბი, რომელთა სიგრძე დაახლ. 17 მეტრი იყო. ეს სიტყვა ქართული წარმოშობისაა. გურიაში დღესაც პატარა ნავს „ხეჭეპე ნავს“ უწოდებენ. მისი ძირი ქართული სიტყვა „ხეჭბიდან“ მოდის,

რაც „სიტყვის კონის“ განმარტებით, „არის ქერქი წაბლთა, წიფელთა და მისთანათა“. ნავთმშენებლობის პირველ საფეხურზე აღამიანი ხშირად ნავებად ღიდი ხის ქერქსაც იყენებდა, ამიტომ ზოგ ენაში ქერქი და პატარა ნავი ერთი და იმავე სიტყვითაა ვაღმოცემული. ამგვარი ვითარება უნდა გვქონდეს ჩვენ ქართულშიც და „ხეჭბი“—„ხეჭები“ ნავის ერთ-ერთ უძველეს ქართულ სახელწოდებად უნდა მივიჩნიოთ.

შედარებით ბევრია ცნობები ქართველთა ნაოსნობის შესახებ შემდგომი, XVII საუკუნიდან. მაგრამ XVI—XVII საუკუნეებში ქართული ზღვაოსნობის შესახებ ცნობების შედარებითმა სიუხვემ არ უნდა გვაფიქრებინოს, რომ ამ პერიოდში ზღვაოსნობა საქართველოში აღმავლობას განიცდის. პირიქით, ეს საუკუნეები დასავლეთ საქართველოსათვის დაცემის ხანაა, როცა თანდათან უკან მიდის სოფლის მეურნეობა, ხელოსნობა, განათლება... ერთი სიტყვით, ცხოვრების ყველა დარგი, მათ შორის ნაოსნობაც.

წინა საუკუნეებში ჩვენი წინაპრები ბევრად უკეთეს საზღვაო ნავებსაც აგებდნენ და ზღვაოსნობაც უკეთ იყო განვითარებული, მაგრამ, სამწუხაროდ, მათ შესახებ წერილობითმა ცნობებმა ჩვენამდე ვერ მოაღწია. XVI—XVII საუკუნეებში კი უცხო წყაროების ცნობები დასავლეთ საქართველოს შესახებ განუზომლად მეტია. ისინი ბევრად მეტ მასალას გვაწვდიან საქართველოს ზღვაოსნობის შესახებ, ვიდრე თვით ქართული მასალები.

ფეოდალურ ხანაში წყლის ტრანსპორტს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭებოდა, რადგან წყლით ექვსჯერ მეტი ტვირთის წაღება შეიძლებოდა, ვიდრე ხმელეთით. ასეთი ვითარება იყო დასავლეთ საქართველოში, სადაც განსაკუთრებით ძნელი იყო სახმელეთო გზების გაყვანა და მოწესრიგება. როგორც უცხოელი ავტორები მოწმობენ, XVII ს. ქართველები საზღვაო ნავებს იყენებდნენ ყოველთვის, როცა კი ეს შესაძლებელი იყო. მაშინაც კი, როდესაც წყლით მგზავრობა გზას ბევრად აგრძელებდა. იგი მაინც მოხერხებულად ითვლებოდა, ვიდრე ხმელეთით მგზავრობა.

1614 წელს დასავლეთ საქართველოს კათოლიკე მისიონერი ბერები ეწვივნენ იეზუიტ ლუი გრანჟეს მეთაურობით. ისინი თურქეთიდან მოვიდნენ თურქული ხომალდით. გურიის სანაპიროზე თურქული ხომალდი ერთ ნავსადგურში შეჩერდა. მისიონერები

ნაპირზე გადავიდნენ და მთავარს ეწვივნენ. გურიის მთავარმა სტუმრები გულთბილად მიიღო, შემდეგ კი ნავსადგურში სპეციალური მოხელე გააყოლა, რათა სტუმრები სამეგრელოში ნავით გაეგზავნა. მთავრის მოხელემ ნავის მომზადება დააყოვნა. მაშინ მისიონერები თურქულ ხომალდს დაუბრუნდნენ და სამეგრელოსაკენ თურქებთან ერთად განაგრძეს გზა. საქართველოში ზღვით მგზავრობა ამ დროს იმდენად ჩვეულებრივი იყო, რომ აზრადაც არავის მოსვლია, კათოლიკე ბერებისათვის ხმელეთით მოგზაურობა შეეთავაზებინათ.

ამ ამბებიდან რამდენიმე ხნის შემდეგ კათოლიკე მისიონერთა ერთმა ჩგუფმა სამეგრელოს სამთავროში სოფ. წიფურიაში დაიდო ბინა. ეს სოფელი მდ. ენგურის მარჯვენა ნაპირზე მდებარეობს და, ზღვიდან 20—25 კმ დაშორებით. ერთხელ ისინი თურმე გურიის მთავარმა მალაქიამ მიიწვია და სტუმრებს საგანგებოდ ზღვის ნავიც გაუგზავნა. წიფურიიდანო, — წერს მისიონერი დონ პიეტრო ავიტაბილე, — „წავედით ნავით, რომელიც ამ მთავარმა გამოგვიგზავნა... აქედან წავედით 23 მარტს. პირქარის გამო ზღვაში ვერ გავედით. მხოლოდ 28-ს, ოთხშაბათს, მზის ამოსვლისას გადავედით გურიელის მხარეს ზღვის სანაპიროზე, სადაც ჩვენს გამცილებელს, მთავრის ბრძანებით, ცხენები უნდა ეშონა“.

ერთი წლის შემდეგ მალაქია გურიის მთავარი გარდაიცვალა. ახალმა მთავარმა იტალიელი მისიონერები ძალზე შეაფიწროვა. მაშინ ლევან II დადიანმა მისიონერთა დასაბრუნებლად, მისიონერ დონ ჯუზეპე ჯუდიჩე მილანელის ცნობით, „გურიაში გააგზავნა პატრიო... წერილით, მისცა ნავი და მეგზურიც გააყოლა, რომელსაც უკან უნდა წამოეყვანა ჩვენი მეგობრები“. როგორც ვხედავთ, გურიასა და სამეგრელოს შორის მიმოსვლაში, ყველა შემთხვევაში, ზღვით მგზავრობას აქვს მინიჭებული უპირატესობა.

XVI ს. II ნახევრიდან დასავლეთ საქართველოს ეკლესიის მეთაურის, კათალიკოს-პატრიარქის ძირითად რეზიდენციას გელათი წარმოადგენდა. ამავე დროს იგი არც თავის ძველ სამყოფელს ბიჭვინთას იფიქსებდა და პერიოდულად მასაც ეწვეოდა ხოლმე. როგორც ქრისტეფორე კასტელი მოწმობს, ასეთი მგზავრობა ბიჭვინთაში ხშირად ზღვით ხდებოდა. კასტელის ერთ ნახატზე, რომელზეც აფხაზი მთავარია გამოსახული, სხვა წარწერებს შორის

ერთი ასეთი წარწერაა დაცული: „იბერიის (ასე უწოდებენ ზოგჯერ დასავლეთ საქართველოს) პატრიარქს შავ ზღვაზე შეხვდა დიდი ქარიშხალი, ამიტომ... ზღვის სანაპიროზე გამოირიყა. იგი მიიპატიეს და დაასაჩუქრეს“.

1658 წელს საქართველოს ესტუმრა პატრიარქი პასიოსი, რომლის მოგზაურობის შესახებ ცნობები შემოგვინახა მისმა დიაკანმა, მომავალმა პატრიარქმა დოსითეოსმა. სტუმრებმა 1659 წლის ზამთარი გელათის მონასტერში გაატარეს, შემდეგ ხობის მონასტერში გადავიდნენ, რომელიც მდ. ხობის მარცხენა ნაპირზე დგას. „დიდ მარხვის დროს, — წერს დოსითეოსი, — ვახსნა სანაოსნო სეზონი და ჩვენ ჩავსხედით იბერიულ ხომალდში, და მდ. ხობით დავეშვიტე შავი ზღვისკენ და მივალწიეთ ფაზისს, რომელსაც ქართველები რიონს უწოდებენ... ფაზისიდან მივკურეთ ქობულეთში — გურიის ნავსადგურში. აქედან მდინარეს აყყევით 2 საათის განმავლობაში და მივედით გურიის მთავრის სასახლეში 1659 წლის 22 მარტს“.

ადგილობრივი მიმოსვლისათვის საზღვაო ტრანსპორტის გამოყენების შესახებ XVII საუკუნის საქართველოში საინტერესო მასალა მოიპოვება ცნობილი ფრანგი ვაჭრისა და მოგზაურის შარდენის ვრცელ თხზულებაში, რომელსაც „მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში“ ეწოდება.

1672 წლის 10 სექტემბერს ხომალდმა, რომელზედაც შარდენი იმყოფებოდა, სამეგრელოს უკიდურეს ჩრდილო-აღმოსავლეთ ნაწილადგურში, ისკურიაში ჩაუშვა ლუზა. ფრანგი ვაჭრის უპირველესი ამოცანა იყო, წიფურიაში მყოფ კათოლიკე მისიონერებთან დაკავშირება, რათა მათი დახმარებით გაეგრძელებინა მოგზაურობა სპარსეთში სამეგრელოს გავლით. წიფურია ისკურიიდან ხმელეთით 40 და ზღვით 45 მილით იყო დაშორებული. შარდენი მისიონერებთან კავშირს მხოლოდ ზღვით ამყარებს. მან იქ თავისი შახური გააგზავნა ნავით, რომელიც ისკურიიდან ანაკლიაში იყო ჩამოსული. რამდენიმე დღის შემდეგ მსახური დაბრუნდა ნავით, რომელიც „დაქირავებული იყო ორივე მიმართულებით საქგზავროდ“ და თან მისიონერების უფროსი პრეფექტი ძამბი ჩამოიყვანა. შარდენმა მთელი თავისი ბარგი ამ ნავში გადატვირთა და ანაკლიისკენ აიღო გეზი. ქარი ქროდა და ნავი აფრთ მიდიოდა,

თუმცა ნიჩბებიც ჰქონდა... შუა ლამისას მოგზაურები უკვე ანაკლი-ის რეალზე იღვანენ. რამდენიმე დღის შემდეგ ისინი აყვანენ მდინარეს ნავით 11 კმ მანძილზე, შემდეგ ბარგი ხმელეთზე გადატვირთეს. რისთვისაც 6 ურემი დასჭირდათ და ფეხით განაგრძეს გზა წითურასკენ.

სამეგრელოში ორ თვეზე მეტი ხნის ფათერაკების შემდეგ შარდენი დარწმუნდა, რომ თბილისში გამგზავრებას ის ვერ მოახერხებდა. მაშინ მან გადაწყვიტა, გონიოში გადასულიყო და იქიდან გაეგრძელებინა გზა აღმოსავლეთ საქართველოსაკენ. ამ მიზნით მან დაიქირავა გამაჰმადიანებული ლაზის, ანუ როგორც ის უწოდებს, თურქის ნავი. 28 ნოემბერს, დილით, ეს ნავი ენგურიდან ზღვაში გავიდა. ქროდა პირის ქარი, ამიტომ მოგზაურებმა მთელი დღის განმავლობაში 18 მილიც ვერ გაიარეს. ისინი იძულებული გახდნენ, შეფარებოდნენ მდ. ხობის შესართავს, საიდანაც მეორე დილით აღრე გავიდნენ. შუადღისას შარდენის ნავი რიონის შესართავში შევიდა. მოგზაურები დაახლოებით 10 კმ მანძილზე აყვანენ ამ მდინარეს, რათა ნავის პატრონს ამ ადგილზე თავისი ბარგის ნაწილი გადმოეტვირთათ. ზღვაში ნავი ხელახლა სალამოს გავიდა. ამჟამად ზურგის ქარი ქროდა და მოგზაურები აღარ შეჩერებულან ქობულეთის ნავსადგურში, რომელსაც იმავე სალამოს ჩაუარეს და მეორე დღეს, 30 ნოემბერს, ნაშუალამევს, შარდენის ნავმა გონიოს ციხის პირდაპირ ჩაუშვა ლუზა.

ამრიგად, ფრანგ ვაჟარს ანაკლიიდან გონიომდე ზღვით თითქმის ორი დღე-ღამე დასჭირდა. თუ გავითვალისწინებთ ქარის გამო ხობის შესართავში მთელი ღამით გაჩერებას, აგრეთვე იმ დროს, რომელიც მათ მდ. რიონზე დაკარგეს, საფიქრებელია, რომ, ჩვეულებრივ, ანაკლიიდან გონიომდე ზღვით მოგზაურს ერთ დღე-ღამეზე ცოტა მეტი დრო სჭირდებოდა. ხმელეთით ამ გზას ორჯერ მეტი დრო დასჭირდებოდა. ასე რომ, ზღვით დროის მოგებაც შეიძლებოდა. ამიტომ ქართველები ხელსაყრელ პირობებში ყოველთვის ზღვის ტრანსპორტს იყენებდნენ.

ისევე, როგორც წინა საუკუნეში, ქართველების საზღვაო ნაგები თავისი ნაპირებიდან საკმაოდ შორეულ ქვეყნებში დატურავდნენ. ტომას რეი, ინგლისის ელჩი სტამბულში, 1620—1625 წწ. წერს კაზაკებზე, რომლებიც იცავდნენ ქართული სავაჭრო ხომალ-

დების უშიშროებას და ზოგჯერ, უქარო ამინდის შემთხვევაში, ქაპანით მიათრევდნენ მათ. უშუალოდ საქართველოს ნაპირებზე ქართველ ვაჭრებს კაზაკების დაცვა არ დასჭირდებოდათ. კაზაკთა ნაუბი ვერც თურქეთის სანაპიროსთან გაუწევდნენ ქართველთა ნაუბს დახმარებას. ისინი თვით ერიდებოდნენ თურქეთის სამხედრო გემებს. ინგლისის ელჩს მხედველობაში ყირიმია და მისი მომიჯნავე ზღვის სექტორი უნდა ჰქონდეს, სადაც კაზაკები ამ დროს მდგომარეობის ბატონ-პატრონნი იყვნენ. ასე რომ, ქართული სავაჭრო ხომალდები ხშირად დატურავდნენ ჩრდილოეთ შავი-ზღვისპირეთში.

ქართული საზღვაო ნაგებისათვის არც ბოსფორის სრუტის გაცურვა და სტამბოლამდე მიღწევა წარმოადგენდა დიდ სიძნელეს. XVII საუკუნის პირველ ნახევარში დასავლეთ საქართველოში, განსაკუთრებით, სამეგრელოში საზღვაო ნაუბი დიდი რაოდენობით იგებოდა. ამისათვის აქ ყველა პირობა არსებობდა: ხის მასალაც და სააფრე სელის ქსოვილიც. 1636 წ. ერთი ცნობის მიხედვით, ოდიშის მთავარი მარტო ხარკის სახით თურქეთში ტილოს 80 ათას ნაჭერს აგზავნიდა. თითოეული ნაჭერი 12 არშინს ანუ 7,6 მ შეადგენდა. ასე რომ, თურქები სამეგრელოდან 690 ათას მეტრ ქსოვილს იღებდნენ. ბუნებრივია, საკუთრივ ქვეყანაში უფრო მეტი რჩებოდა. ასეთ პირობებში აფრებისათვის საჭირო ქსოვილის გამონახვა არავითარ სირთულეს არ წარმოადგენდა.

არქანჯელო ლამბერტის ცნობით, საქართველოში ნავის აგება სხვადასხვა სპეციალობის ხელოსანთა კოლექტიური შრომის ნაყოფი იყო. ზოგი მათგანი მხოლოდ ხე-ტყეს ამზადებდა და ნაპირამდე ჩამოჰქონდა, ზოგი — აფრას, ზოგი — ლურსმანს და ა. შ. „მეგრელები... ნავის გაკეთების დროს ცდილობენ, ხის მასალის გამყიდველიც, ლურსმანის მკედელიც და ოსტატიც, რომელიც ნავს აკეთებს, კარგად დაკმაყოფილდნენ მიღებული გასამრჩევლოთი“, — აღნიშნავს იტალიელი მისიონერი. „...ჩვენ გვაკეთეთ ჩვენდა სახმარებლად ერთი ნავი“, — ვკითხულობთ „სამეგრელოს აღწერაში“. სინამდვილეში ეს ნავი მისიონერებმა კი არ ააგეს უშუალოდ, არამედ მათი დაკვეთით ადგილობრივმა ხელოსნებმა. ამ ნავს სამოგზაუროდაც იყენებდნენ და სათევზაოდაც. მისიონერთა ნავის ნახატი მოცემულია კასტელის ალბომში შემდეგი

წარწერით: „ჩვენი პატრების ნავი სოფელ ანაკლიაში, რომლითაც სათევზაოდ მიდიოდნენ და კონსტანტინოპოლში შემოსული სანოვაგეც მოქონდათ, რომელსაც პაპი ურბანოს განკარგულებით წმინდა კონგრეგაცია გზავნიდა. პატრები მიდიან სათევზაოდ“.

XVII საუკუნის პირველ ნახევარში სამეგრელოს მთავარ ლევან II დადიანს მნიშვნელოვანი საზღვაო სამხედრო ძალები გააჩნდა, რითაც იგი ზღვაზე ხშირად მეკობრეობდა. „განმდიდრდა ფრიად, რამეთუ შემუსრნა ნაენი ზღვისანი“, — საგანგებოდ აღნიშნავს ლევან II დადიანის შესახებ ვახუშტი.

1657 წელს ლევან II დადიანი გარდაიცვალა. მალე დასავლეთ საქართველოში თითქმის ასწლიანი შინა ომი გაჩაღდა, რამაც დასავლეთ საქართველოს ყველა პოლიტიკური ერთეული ძალზე დააზიანა. მოიშალა საზღვაო ფლოტიც. XVII საუკუნის 70-იან წლებში აფხაზი და ჩერქეზი მეკობრეები ისევ დაუსჯელად დაცურავდნენ სამეგრელოსა და გურიის სანაპიროთა გასწვრივ, იტაცებენ საზღვაო ნაგებებს და საერთოდ ყველაფერს, რაზედაც ხელი მიუწვდებოთ. სამეგრელოს მთავარს ერთი კატარღაც აღარ მოეპოვება, რომ მეკობრეებს წინააღმდეგობა გაუწიოს. თანდათან მცირდება საზღვაო სავაჭრო ნაგებობების მშენებლობაც.

ყველაზე დიდი დარტყმა ქართველ ზღვაოსნებს თურქ-ოსმალებმა მიაყენეს, რომლებიც XVIII საუკუნის დასაწყისიდან სულ უფრო მტკიცედ იკიდებდნენ ფეხს აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში. უდიდესი დარტყმა სამეგრელოს სამთავრომ მიიღო, რომლის საზღვაო ფლოტთან, როგორც უკვე ვიცით, თურქებს ძველი ანგარიშები ჰქონდათ. ბრძოლამ თითქმის მეოთხედი საუკუნე გასტანა და საბოლოოდ მთელი სამეგრელოს ზღვისპირეთი ოსმალთა ხელში აღმოჩნდა. როგორც ირკვევა, სამშობლოს დაცვის საქმეში ქართული საზღვაო ძალებიც იღებდნენ მონაწილეობას. ამის შესახებ მოიპოვება რამდენიმე ცნობა, რომელსაც ქართველმა ისტორიკოსებმა ბულგარეთში დაცულ თურქულ დოკუმენტებში მიაკვლიეს.

1714 წლის 19 თებერვალს არის შედგენილი ბარათი, რომელიც ანაკლიისა და რუხის ციხეების თურქული გარნიზონის გადარჩენილმა მეციხოვნეებმა სულთანს გაუგზავნეს. აქ მოთხრობილია იმის შესახებ, თუ როგორ იგდეს ხელთ აჯანყებულმა ქარ-

თველებმა ამ ციხეებისათვის განკუთვნილი სურსათი. როგორც მეციხოვნეთა მიერ შედგენილი მეორე მოხსენებითი ბარათიდან ირკვევა, ამ საქმეში მთავარი როლი საზღვაო ნავეებს შეუსრულე-
ბიათ. ქართველებს ანაკლიის ციხისათვის ალყა შემოურტყამთ რო-
გორც ზღვიდან, ისე ხმელეთიდან, თავს დასხმიან თურქთა სურ-
სათით დატვირთულ ნავეებს, ეკიპაჟის 9 წევრი დაუტყვევებიათ,
ნავეები დაუწვავთ, სურსათი კი გაუნადგურებიათ. ამ დროს რუხის
ციხეც ალყაში ყოფილა. აჯანყებულებს მდ. ენგურის მაგისტრა-
ლი გადაუკეტავთ და თურქთა ვერცერთ ნავს ციხისათვის ვერ მი-
ულწევია. ნავეებით ბლოკადა იმდენად ეფექტური აღმოჩნდა. რომ
ვერც ანაკლიისა და ვერც რუხის ციხეში სურსათის მიწოდება
თურქებმა ვერ მოახერხეს და რუხის ციხე იძულებული შეიქნა,
ქართველებს დანებებოდა.

თურქების წინააღმდეგ ზღვაზე ბრძოლა არც შემდეგში შე-
წყვეტილა. ბულგარეთის არქივებში დაცულ ერთ თურქულ დოკუ-
მენტში აღნიშნულია, რომ სოხუმისა და ფოთის მახლობლად მცხოვ-
რები აფხაზები და ქრისტიანები (ე. ი. ქართველები) თავს ესხმოდ-
ნენ ოსმალთა გემებს ზღვაზე და გაჰირებების შემთხვევაში თავს აფა-
რებდნენ პატარა მდინარეების შესართავებში. სადაც ოსმალთა დი-
დი სამხედრო გემები ვერ შედიოდა. ამის გამო ოსმალებს გალაუ-
წყვეტიათ, აეგოთ მსუბუქი ნავეების ფლოტილია და სათანადოდ
აღეჭურვათ იგი, რათა შესაძლებელი გამხდარიყო ქართველთა ნავე-
ების განადგურება. ჩვენ არ ვიცით, მოიყვანეს თუ არა თავიანთი ვან-
ზრახვა სისრულეში თურქმა დამპყრობლებმა.

ოსმალთა აგრესიის შედეგად განსაკუთრებით სამეგრელოს სამ-
თავრო დაზიანდა. იგი ფაქტიურად მოწყვეტილი აღმოჩნდა ზღვიდან.
მიუხედავად ამისა, საზღვაო ნავეების მშენებლობის ტრადიციები
მთლად არ ჩამკვდარა. პატარა საზღვაო ნავეები, ცოტა, მაგრამ მა-
ინც იგებოდა. ამას მოწმობს XIX საუკუნის 10-იან წლებში შედ-
გენილი ერთი დოკუმენტი.

1815 წელს სოფ. გუდაეაში, ზღვის პირას, რუსეთის არმიის
ერთმა ასეულმა დაიბანაჯა. რაზმის სურსათით მომარაგება სამეგრე-
ლოს მთავარს ლევან V დადიანს დაევალა. მთავარმა სურსათის მი-
წოდება სამურზაყანოს თავადაზნაურობას დააქისრა. „ამ დროში, —
ბრძანებდა იგი, — ნავეები უნდა გააკეთონ ანჩაბაძეებმა და მაშინ

ნავით უნდა იქნას პროვიანტის მიტანა და ნავის გამკეთებელს მე წარუგზავნი“.

ანჩაბაძეებს ამ დროს მდ. ენგურის მარჯვენა ნაპირზე, ზღვასთან ახლოს რამდენიმე სოფელი ეკუთვნოდათ, ხოლო სურსათი გულდავაში ანაკლიიდან ზღვით უნდა მიეტანათ დაახლ. 30 კმ. მანძილზე. ირკვევა, რომ პატარა ზღვის ნავეები მალე აუგიათ და გულდავაში დაბანაკებული რუსთა ასეული ერთხანს ზღვის მეშვეობით მოუპარაგებიათ, თუმცა, ზამთარში ამ ნავეებით ცურვა ძალზე გასძნელებიათ.

სამეგრელოს სამთავროს საზღვაო ძლიერების დაცემას ძალზე უარყოფითი შედეგები მოჰყვა. მთელი ძალით იფეთქა მეკობრეობამ. ისევე, როგორც დაახლოებით 17 საუკუნის წინათ, როდესაც ეგრიისის (კოლხეთის) სამეფო დაეცა, ჩრდილო-აღმოსავლეთი შავი ზღვისპირეთის მოსახლეობა ახალი ძალით შეუდგა საქართველოს სანაპიროების რბევას. ჯიქებს გვერდით აფხაზი ფეოდალებიც ამოუდგნენ. რომლებიც ხან ქართველთა მხარდამხარ იბრძოდნენ საერთო მტრის წინააღმდეგ, ხანაც ჩვენს სანაპიროებს აოხრებდნენ.

ზღვისპირეთის აფხაზ მოსახლეობას საზღვაო სამხედრო ნავეები უძველესი დროიდან გააჩნდათ. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, XVI საუკუნეში აფხაზთა ნავეები ქართველთა მხარდამხარ იბრძოდნენ თურქების წინააღმდეგ. XVII საუკუნის 70-იან წლებამდე აფხაზი ფეოდალები ვერ ბედავდნენ სამეგრელოს ნაპირებზე თავდასხმას. მაგრამ შემდეგ ვითარება მთლიანად შეიცვალა. 1671 წ. შარდენი ახსენებს აფხაზთა ნავეების თავდასხმას სამეგრელოს ნაპირებზე. ფრანგი მოგზაურის ცნობით, ისინი თავს დასხმიან ანაკლიას და ნავსადგურში მდგარი ყველა საზღვაო ნავი დაუტაცებიათ. განსაკუთრებით ძლიერდება ეს თავდასხმები XVII საუკუნის ბოლოს, როცა ფეოდალურმა აშლილობამ დასავლეთ საქართველოში უკიდურეს საფეხურს მიაღწია. 1680 წლის ამბების გადმოცემისას ვახუშტი საგანგებოდ აღნიშნავს: „გარნა იყო ჭირი დიდი ოდიშს... და უმეტეს აფხაზთაგან, და რამეთუ მოვიდიან ნავებითა და ხმელით და სტყვევნიდნენ“.

მეზობლების ძარცვა ფეოდალური ეპოქისათვის დამახასიათებელია. ამ მხრივ გამონაკლისი არც აფხაზი ფეოდალები იყვნენ. მათ დასავლეთ საქართველოს შინაომში ახალი ელემენტი — საზღვაო

ნავები შემოიტანეს. განსაკუთრებით გაძლიერდნენ აფხაზები ზღვაზე XVIII ს. პირველ ნახევარში, როდესაც აღარც სამეგრელოს სამთავროს გააჩნდა რაიმე მნიშვნელოვანი საზღვაო ძალა და ოსმალეთსაც მტკიცედ არ ჰქონდა ფეხი მოკიდებული აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში. ვახუშტი ბაგრატიონი საგანგებოდ აღნიშნავს ამ ფაქტს და დასავლეთ-საქართველოს აღწერის დროს მხოლოდ აფხაზთა მეკობრეობაზე მიუთითებს: „ზღვათა შინა მაჟალნი ოლექკანდარებითა... დაუხვდიან ოსმალთა ნავთა და ლაზ-ქანთა და უფროსად ოდიშ-გურიას. არამედ არიან ბრძოლასა შინა მდედრნი: მალ მიმდრეკნი, ზღუასა შინა მაგარნი“.

მაშ, XVIII საუკუნის პირველ ნახევარში აფხაზები ბატონობენ შვე ზღვაზე. 1716 წ. კონსტანტინოპოლიდან ქობულეთს მიმავალ სულხან-საბა ორბელიანს კაპიტანმა განუცხადა: „მე გურიას ხომალდს ველარ წამოვიღებ, აფხაზი აშლილაა და მეშინიაო“. 1720 წელს აფხაზთა ნავები თავს დაესხნენ ქობულეთის მიდამოებს და თეთროსანის ცნობილი ეკლესია დაარბიეს. XVIII საუკუნის მეორე ნახევრიდან, როდესაც აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში მტკიცედ მოიკიდეს ფეხი თურქებმა, აფხაზთა აქტიურობა ზღვაზე შემცირდა, ისინი შორეულ თავდასხმებს ველარ აწყობენ და მხოლოდ ნაპირთან ახლოს მოკუთრავე სავაჭრო ხომალდებს ესხმიან თავს. ეს მეკობრეობა XIX საუკუნის დასაწყისამდე გაგრძელდა. წერილობითმა წყაროებმა შემოგვიანახა რამდენიმე ასეთი ფაქტი: 1820 წელს, გაშვას ცნობით, როდესაც რუსეთის არმიის კაპიტანი გოტიე რუკის შესადგენად აფხაზეთის ნაპირების გასწვრივ დაცურავდა, მას დაემუქრა ორი მეკობრე ნავი, ხოლო 1823 წელს მეკობრეებმა ხელთ იგდეს ტრაპიზონიდან მომავალი ხომალდი და ჩერქეზეთის ნაპირებისაკენ წაიყვანეს. 1833 წ. აფხაზი მეკობრეების ორი საზღვაო ნავი ტამიშის მიდამოებში რედუტ-კალედან სოხუმში მიმავალ ხომალდს დაუხვდა, კაპიტანს ფული წაართვეს და ორი კასრი ღვინო გაიტაცეს. საბედნიეროდ, ამ დროს ჰორიზონტზე გამოჩნდა რუსეთის სამხედრო ხომალდი და მეკობრეები მყისვე გაუჩინარდნენ. მეკობრეების ძებნამ ნაყოფი ვერ გამოიღო, თუმცა დადგინდა, რომ მათ შორის აფხაზეთის მთავრის მიხეილ შერვაშიძის უახლოესი პირებიც ერივნენ. ამ თავდასხმის ამბავი იმერეთის მმართველმა მოხსენებითი ბარათით აცნობა საქართველოს მთავარმართებელს და ახლა

იგი საქართველოს არქივშია დაცული. აღსანიშნავია, რომ რუსების სამხედრო ხომალდზე იმყოფებოდა ცნობილი ფრანგი მოგზაური დოკუმენტი და მონაწილე, რომელმაც თავის მხრივ აღწერა ეს შემთხვევა.

დავუბრუნდეთ ფეოდალური ხანის ქართულ საზღვაო ნაგებობებს. როგორც ვიცით, ისინი სათევზაოდაც გამოიყენებოდა. თევზს მეგრულად „ჩხომი“ ჰქვია. ამიტომ სულხან-საბა ორბელიანის „სიტყვის კონაში“ მოცემული სახელწოდება „ოჩხომელი“ სწორედ გვიანდელი ფეოდალური ქართული საზღვაო ნავის ერთ-ერთი სახელწოდება უნდა იყოს. ეს ტერმინი მეგრული „ოჩხომე ნიშადან“ უნდა მოდიოდეს, რაც ქართულად სათევზაო ნავს ნიშნავს.

ჩვენ ზემოთ რამდენჯერმე მოვიხსენიეთ ქრისტეფორე კასტელი და მისი ალბომი. იგი კათოლიკე ბერი იყო, რომელმაც 1628—1654 წწ. საქართველოში გაატარა. კასტელი კარგად ხატავდა და მან ვრცელი ალბომი დაგვიტოვა, რომელშიაც იმდროინდელი საქართველოს გამოჩენილი პირებისა თუ ყოფის ამსახველი ნახატებია მოცემული. კასტელის ეს ალბომი რამდენიმე წლის წინათ წიგნად გამოსცა ისტორიკოსმა ბუქან გიორგაძემ. ალბომში საქართველოს საზღვაო ნაგებობის რამდენიმე ნახატია მოცემული, მათ შორის, ორზე — ძალზე დაწვრილებით. ერთი მათგანი ჩვენს მიერ ზემოთ მოხსენიებული მისიონერთა ნავია, რომლითაც ისინი სტამბოლამდე აღწევდნენ; მეორე ნახატზე მოცემულია საქართველოს ერთ-ერთი ნავსადგური, სადაც ნაპირთან ახლოს მისიონერთა ნავის მსგავსი ორი სხვა ნავია გამოსახული. სამივე ეს საზღვაო ნავი უგემბანოა, თავი და ბოლო მაღლაა აწეული, გვერდები კი, განსაკუთრებით, შუა ნაწილში, შედარებით დაბალია. ნავის ერთ მხარეს ორი ნიჩაბი შეიმჩნევა, რაც იმას მოწმობს, რომ მას 4 ნიჩაბი გააჩნდა. 4 ნიჩაბი ასეთი ზომის ნავისათვის ძალზე ცოტა იყო და მას მხოლოდ დამხმარე მნიშვნელობა თუ ექნებოდა. ძირითადად იგი ქარის ძალით მოძრაობდა. კასტელის ნახატებში გამოხატულია ერთი ოთხკუთხა აფრა, რომლის ანძა ორი დამატებითი ძელითაა გამაგრებული. გვიანდელი ფეოდალური ხანის ქართული საზღვაო ნაგებობის უმეტესობა მცირე ზომის ხომალდს წარმოადგენდა.

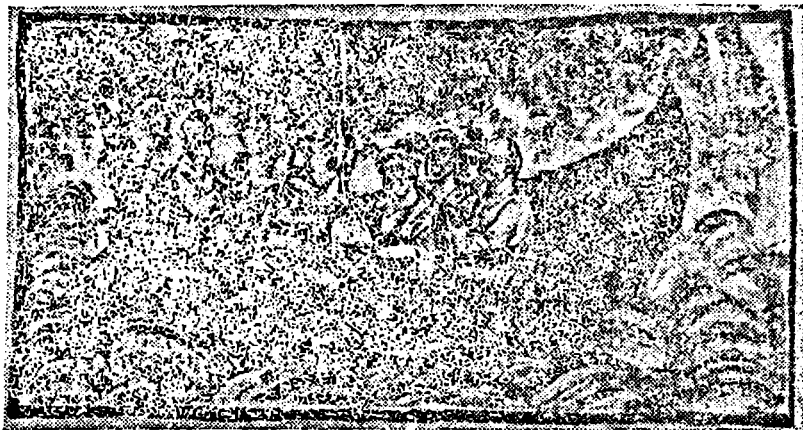
XIX საუკუნის 30-იან წლებში ამიერკავკასიაში იმოგზაურა ფრანგმა დოკუმენტი დე მონპერემ. მან თავის მოგზაურობის ანგარიშს

ვრცელი ოლბომიც დაუროთ, სადაც ნახატები ავტორის მიერ არ-ს შესრულებული. ერთ-ერთ ნახატზე მოცემულია აფხაზი ფეოდალის ზღვისპირა კარ-მიდამო. ნაპირზე ჩანს საზღვაო ნაეი, რომელიც სა-ოცრად წააგავს კასტელის ნაეს. XIX საუკუნის დასაწყისში საქ-ზავრო ნაეები მხოლოდ ლაზეთში იგებოდა და ეს ნაეიც მათი აგე-ბული უნდა იყოს. ეს კი იმას მოწმობს, რომ გვიანფეოდალურ ხა-ნაში, როგორც ლაზეთში, ისე საქართველოს სხვა კუთხეებში ერთი-დაიგივე ნაეები იგებოდა, რაც სრულიადაც არ არის გასაკვირა. ლაზეთი საქართველოს განუყოფელი ნაწილი იყო და მხოლოდ XVI საუკუნეში დაიპყრო იგი თურქეთმა.

უკვე XVIII საუკუნეში ლაზეთი საქართველოს ზღვისპირეთის სხვა ნაწილებთან შედარებით ზღვაოსნობაში დაწინაურებული ყო-ფილა. ვასუშტი ბაკრატიონი საგანგებოდ აღნიშნავს მათ ნეთმშე-ნებლობის ტრადიციებს „კაცნი არიან ხელოვანნი ხის მუშაკობისა და შენებითა ნეთათა, დიდთა და მცირეთა“.

ზღვაოსნობაში ლაზეთის დაწინაურებას ხელი შეუწყო ფიზი-კურ-გეოგრაფიულმა ვარემომ. ეს არის ცალკეული ხეობებისაგან შემდგარი ქვეყანა, რომელიც ვიწრო ზოლად გადაჭიმულა შავ ზღვასა და დიდ მთებს შორის. ლაზეთის მიწა-წყალი ძალზე მწირია და მოწეული მოსავალი მოსახლეობის ერთ მეოთხედს თუ ეყოფოდა გამოსაკვებად. ამიტომ სარჩოს დიდ ნაწილს ლაზეთი ზღვაზე თევ-ზაობით ან კიდევ საზღვაო ვაჭრობით შოულობდნენ. მიუხედავად ამისა, არაფრიდან არ ჩანს, რომ ლაზი ზღვაოსნები XVII საუკუნის მეორე ნახევრამდე საქართველოს ზღვისპირეთის სხვა კუთხეების-გან გამოირჩეოდნენ ნაოსნობით. ამ მხრივ გარკვეული როლი შეას-რულა თურქეთის იმპერიის შემადგენლობაში შესვლამ. ოსმალები გამაჰმადიანებული ლაზეთის ზღვაოსნობას ხელს არ უშლიდნენ, პირიქით, ეხმარებოდნენ, მაშინ, როდესაც გურიისა და სამეგრელოს ზღვაოსნებს სასტიკად ებრძოდნენ. XVIII საუკუნიდან, როდესაც ოსმალებმა საქართველოს ზღვისპირეთი დაიკავეს და ადგილობრი-ვი ზღვაოსნობა ფაქტურად მოსპეს, ლაზეთმა მონოპოლიური მდგო-მარეობა დაიკავეს სამხრეთ-აღმოსავლეთ და აღმოსავლეთ შავი-ზღვისპირეთის კაბოტაჟურ ნაოსნობაში. ისინი ჩრდილო შავიზღვის-პირეთშიც გადავიდნენ. ამ საუკუნის 80-იან წლებში, პეისონელის

ცნობით, ლაზები თანდათან დასახლდნენ თანამედროვე რუმინეთის სანაპიროზე და ხელთ იგდეს მთელი საზღვაო ვაჭრობა. ასე რომ, XIX საუკუნის დასაწყისში ლაზები ყველაზე კარგი ზღვაოსნები იყვნენ შავიზღვისპირეთში.



ბიზანტიური მცირე ზომის საზღვაო ხომალდი. XIII ს. მინიატურა

ლაზების საზღვაო ნავეები პირველად XVII საუკუნის თურქი მოგზაურის ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნში“ მოხსენიებული. სამხრეთ-აღმოსავლეთ და აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის აღწერის დროს თურქი მოგზაური რამდენჯერმე ახსენებს ლაზების ე. წ. „მენექსილა“ ნავეებს. ევლია ჩელები ასეთი ნავით იმოგზაურა გონიოდან ანაპამდე და მისი აღწერილობაც დაგვიტოვა: „სამასამდე მეთოფე ინიჩარი და მე მწირი, ჩემი ხუთი ქართველი ტყვებიკით, აქ ლაზურ მენექსილაში ჩავსხედით... ეს ხომალდები შენდება სამი მსხვილი ალვის ხისაგან, რომლებიც მდ. ჭოროხის ნაპირებზე ხარობენ. ერთი ფიცარი ქვემოდანაა გობივით, თითოც გვერდებზე, მაგრამ ძალზე დიდი ფიცრებია. ხომალდების გვერდებზე ორი კაცის სიმსხო ლერწმისა და ქილის წნულია შემოკრული. ამიტომაც არის, რომ შავი ზღვის ქარიშხალი ხომალდში ვერ ატანს და კორპებივით დასცურავენ. გობის მოყვანილობის საუცხოო ნავეებია,

რომელთაც თავი და ბოლო არ ატყვია. ამ მხარეში მას მენეჟსილას უწოდებენ. 100 კაცი აპყავს“.

ევლია ჩელების თხზულებიდან ირკვევა, რომ ეს ნავები აფრიანი ყოფილა, თურქი მოგზაური საგანგებოდ აღნიშნავს მენეჟსილა ნავების ანძებს, რომლებიც თურქებმა კიბებად გამოიყენეს გონიოს ციხეზე იერიშის დროს. ევლია ჩელების მიხედვით, ასეთი ნავები საქართველოს ზღვისპირეთში სხვაგანაც იყო გავრცელებული. თურქი მოგზაური ახსენებს „სამეგრელოდან ლაზური ცენეჟსილა ნავებით მოსულ მეგრელებს, რომლებიც 1647 წელს კაზაკების მიერ აღებულ გონიოს ციხის დაცვაზე კაზაკებს ეხმარებოდნენ. ციხის აღების შემდეგ „სამხრობის ჟამს, — წერს იგი, — ზღვაში 40—50 ლაზური მენეჟსილა გამოჩნდა, რომლებიც ციხეში მყოფი კაზაკების დასახმარებლად მოდიოდნენ. შიგ მყოფებმა დაინახეს, რომ ციხე მუჰამედის ხალხითაა სავსე. ერთიმეორის მიყოლებით იწყეს ნავების უკან გაბრუნება. ესენი იყვნენ ურჩი აზნაურები, რომლებიც ციხეში მყოფი კაზაკების დასახმარებლად მოდიოდნენ“. ეს ურჩი აზნაურები ქართველი ფეოდალები იყვნენ, რომლებსაც კაზაკების დახმარებით თურქების დამარცხება ეწადათ. მათ მიერ საბრძოლველად ერთბაშად ამდენი მენეჟსილა ნავის გამოყვანა დასავლეთ საქართველოში ასეთი ტიპის ნავების ფართო გავრცელებას მოწმობს.

მენეჟსილა დამახინჯებული ფორმაა ბერძნული სიტყვისა „მონოქსილოს“, რომელიც ამ ენაზე ერთ ხეში ამოთლილ ნავს ეწოდება. ლაზური მენეჟსილა ასეთ ნავად ვერ ჩაითვლება. მას გვერდები მიჰედლილი აქვს. ამიტომ იგი ოლაჰკანდერის ტიპის ნავად უნდა ჩაითვალოს.

გრძელი და ვიწრო ფორმის ლაზების მენეჟსილა საოცრად წააგავს დონელი და ზაპოროჟიელი კაზაკების საზღვაო ნავებს, რომლებიც XVI—XVII სს. მთელ შავიზღვისპირეთს შიშის ზარს სცემდნენ. მას რუსები „ჩაიკას“ ეძახდნენ. არც სახელწოდება და არც ნავის ტიპი ადგილობრივი წარმოშობისა არ არის. ამგვარი ნავები ფართოდ იყო გავრცელებული შავ და ხმელთაშუა ზღვის აუზში. „ჩაიკას“ ძირს ამოთლილი ხის მორი შეადგენდა (შეადარე — ფიცარი ქვემოდან გობივით). არც მისი თავი და ბოლო განსხვავდებოდა ერთმანეთისაგან. გვერდებზე მასაც ფიცრები ჰქონდა მიჰედლილი.

ასე რომ, „ჩაიკას“ აღწერილობა შეიძლება მენექსილა ნაეზეც გამოვიყენოთ. მისი სიგრძე დაახლ. 18 მეტრს შეადგენდა. სიგანე — 3—3,5 მ, სიმაღლე — 3,5 მეტრს, ნავის გვერდებზე მასაც ლერწმისა წნული ჰქონდა შემორტყმული, რაც ნავს სიმყარეს ანიჭებდა. „ჩაიკას“ ორი საკე გააჩნდა: ერთი თავში, მეორე — ბოლოში. ეს ორი საკე იმიტომ კეთდებოდა, რომ ასეთი ნავი გრძელი იყო და ერთი საკის პირობებში მანევრირებისათვის დიდი დრო დასჭირდებოდა. ნავს გემბანი არ გააჩნდა. იგი გადატიხრული იყო და კაზაკებისათვის გრძელი სკამები იყო გაკეთებული. „ჩაიკას“ ერთი აფრა ჰქონდა და 10—15 წყვილი ნიჩაბი. აპყავდა 50-ზე მეტი კაცი.

კაზაკების ნაეები ძალზე სწრაფნი იყვნენ და კარგი საზღვაო თვისებებით ხასიათდებოდნენ. მას, ჩვეულებრივ, საომრად იყენებდნენ, მაგრამ კაზაკებს ხშირად დიდი რაოდენობით საქონელიც გადაჰქონდათ. თურქეთის ნაპირებიდან გამარჯვებით დაბრუნებულნი აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ამ საქონლით ვაჭრობდნენ. ასე რომ, ლაზური, უფრო სწორად საერთო-ქართული მენექსილა, ძირითადად, სამხედრო ნავი იყო, რომელიც სავაჭროდაც გამოიყენებოდა. მას ქართველები ალბათ კატარებს უწოდებდნენ და ჩვენი წინაპრების საზღვაო ძალების მთავარ ნაწილს შეადგენდნენ.

ლაზებს სავაჭრო ნავი ანუ ხომალდიც გააჩნდათ. მისი სახელწოდება, ისე როგორც საქართველოს სხვა კუთხეებშია, თავდაპირველად „ოჩხომელი“ უნდა ყოფილიყო. მოგვიანებით, ამავე მნიშვნელობით, ლაზურში თურქულიდან შემოვიდა ახალი ტერმინი „ფელუკა“, რომელიც ხომალდს, გემს, ან ყოველგვარი ტიპის ევროპულ ნავს აღნიშნავდა. თურქულში „ფელუკა“ XVII საუკუნის 60-იან წლებიდან არის დამოწმებული და იტალიურიდან არის შესული. ამ სიტყვის წარმოშობის შესახებ მკვლევარებში ერთიანი აზრი არ არსებობს. ზოგი „ფელუკას“ ძირს ძველ ბერძნულ ენაში ეძებს, ზოგს იგი არაბული „ფალაგა“ — „ფალაკადან“ გამოყავს, რაც არაბულში ზენას ნიშნავს. მათი აზრით, არაბული ფელუკა ნიშნავს ნავს, რომელიც წყალს „ხნავს“, ანუ ტალღებზე თავის კვალს ტოვებს. უკანასკნელ ხანებში გამოთქმული მოსაზრების თანახმად, ტერმინი ფელუკა ჩრდილოეთის ზღვაში გავრცელებული ხომალდის „ხოლკი|||ხოლოკიდან“ უნდა მოდიოდეს. იგი ინგლისურ ენაში X საუკუნიდან არის დამოწმებული, საიდანაც საფრანგეთის გზით ესპანეთში

გავრცელდა. აქ „პალოკუე“ პატარა ხომალდს აღნიშნავდა. ესპანური ენისათვის დამახასიათებელია „პ“ და „ფ“ ბგერების მონაცვლეობა. ასე რომ, გარკვეული ხნის შემდეგ ტერმინი „პალოკუე“ „ფალოკუემ“ შეცვალა. ესპანეთიდან ეს უკანასკნელი ფართოდ გავრცელდა ხმელთაშუა ზღვის თუ შავი ზღვის ქვეყნებში და სხვადასხვა ვარიანტით აქ მოსახლე ხალხების თითქმის ყველა ენაში შევიდა. იტალიაში ეს სიტყვა „ფელიკას“ ფორმით შევიდა, აქედანვე მოდის თურქულში და შემდეგ ლაზურში „ფელუკა“.

XIX საუკუნის პირველ ნახევარში აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში გავრცელებულ ფელუკებს რუსები, ჩვეულებრივ „კოჩერმას“ უწოდებდნენ. ეს უკანასკნელი ტერმინი მსოფლიოს მრავალ ენაშია გავრცელებული და ზოგადად საზღვაო ნავს აღნიშნავს. იმ უპირავე რუსულ დოკუმენტებს შორის, რომლებშიც „კოჩერმაა“ მოხსენიებული, ჩვენი ყურადღება მიიპყრო აფხაზეთის უკანასკნელი მთავრის მიხეილ შერვაშიძის წერილმა იმერეთის მმართველისადმი. XIX საუკ. I ნახევარში, აფხაზეთის სამთავროს გაუქმებამდე, კანცელარიის ენას ქართული წარმოადგენდა. ამიტომ აფხაზეთის მთავარი რუსეთის ხელისუფლებას ქართულად მიმართავდა და ქართულ ტექსტს ჩვეულებრივ რუსული თარგმანი ახლდა თან. ასე რომ, 1833 წლის 6 აპრილის ზემოხსენებული რუსული წერილი სინამდვილეში თარგმანია, რომლის ქართული დედანი დღემდე შემორჩა. რუსული „კოჩერმას“ ადგილას ქართულად ეკითხულობთ: „ხასან ბეგთან ერთი თათრის კანჯო მოვიდაო და უკითხავს ამბავი და უთქვამს იმ ხსენებული კანჯოს პატრონს...“ ასე რომ, ქართული „კანჯო“ შეესაბამება რუსულ „კოჩერმას“ და თურქულ თუ ლაზურ „ფელუკას“.

სიტყვა „კანჯო“ ქართული წარმოშობის არაა. იგი ჩვენში თურქულიდან უნდა იყოს შემოსული. მკვლევარების აზრით, ამ სიტყვის ფუძე კელტურ ენაში უნდა ვეძიოთ, საიდანაც, ესპანურის საშუალებით, მთელ ხმელთაშუა ზღვის აუზის ქვეყნებში გავრცელდა. იტალიური „განზო“ — ganzo და აქედან წარმოქმნილი თურქული „კანჩა“ თუ „კანჩო“ ყოველგვარ კაუქსს აღნიშნავს. ამავე დროს, თურქულში „კანჩაბაშ“ ეწოდებოდა ორივე ბოლო აწეულ ნავეებს. შემოკლებული სახით, ეს სახელი „კანჯოს“ ფორმით ჩვენს ენაშიც დამკვიდრდა. აღსანიშნავია, რომ ქართულ ენაში „კანჯოს“ მეორე

თავდაპირველი მნიშვნელობაც აქვს. ასე უწოდებენ რკინის კაუქსს, რომელსაც ხის ტარი აქვს გაკეთებული.

როგორც აღვნიშნეთ, ფელუკა მთელ ხმელთაშუა ზღვის აუზში იყო გავრცელებული, როგორც ზოგადი სახელი. ამიტომ ამ ტერმინში სხვადასხვა ქვეყანაში სულ სხვადასხვა ტიპის საზღვაო ნავი იგულისხმებოდა. მაგ., ხმელთაშუა ზღვაში ამ სახელით აღინიშნებოდა დიდი საზღვაო ნავი, რომელსაც 10-დან 12 წყვილი ნიჩაბი გააჩნდა. ასეთ ფელუკას ერთი ოთხკუთხა და ორი „ლათინური სამკუთხა“ აფრა ჰქონდა. იგი, ჩვეულებრივ, სწრაფი ნაოსნობისათვის გამოიყენებოდა. ასეთი ფელუკა კატარა უფროა, ვიდრე ხომალდი. ხმელთაშუა ზღვაში გავრცელებული ფელუკა წააგავს ლაზეთის დიდ საზღვაო ნავს, რომელსაც „სანდალი“ ეწოდება. ქართულში ეს ტერმინი მხოლოდ საბასთან არის დამოწმებული. ამას გარდა, „სანდალი“ ჩვენს ენაში იხმარებოდა გარკვეული ძვირფასი ხის ჯიშის ან კიდევ ფეხსაცმლის აღსანიშნავად. ასეთ ფეხსაცმელს ძველ ბერძნულში „სანდალიონი“ ეწოდებოდა და ხომალდის სახელიც ამ ძირიდან მოდის. ლაზური სანდალი აღწერილი აქვს ეთნოგრაფ ზ. კუტაღიშვილს. მას უკეთდებოდა ერთიდან სამამდე ანძა. უქარო ამინდის შემთხვევაში იგი მოძრაობაში მოჰყავდა ათიდან თორმეტ წყვილამდე ნიჩაბს. მას შეეძლო გადაეტანა 2000 ფუთი ანუ 32 ტ ტვირთი და გადაეყვანა 100-დან 200-მდე მგზავრი.

XIX საუკ. I ნახევრის წყაროებში შემორჩენილი ცნობები საშუალებას გვაძლევს, შედარებით სრული წარმოდგენა ვიქონიოთ ლაზური ფელუკის შესახებ. ეს იყო შედარებით მცირე ზომის საზღვაო ხომალდი, რომელსაც გააჩნდა მაღალი თავი და ბოლო და შედარებით დაბალი გვერდები, განსაკუთრებით მის შუა ნაწილში, როცა ფელუკით დიდი რაოდენობით უნდა გადაეტანათ ტვირთი, მისი გვერდების სიმაღლეს დროებით ზრდიდნენ. ამისათვის გვერდებს ზემოდან ამაგრებდნენ ხის ჩარჩოებს, რომელთა შორის ქსოვილის ნაჭერი იყო გაბმული. ფელუკას, ჩვეულებრივ, ერთი ანძა ჰქონდა, რომელზეც ფართო ოთხკუთხა აფრა იყო დამაგრებული. ზოგჯერ ლაზების საზღვაო ნავს უკანა მხარეს კიდევ ერთ ანძას უყენებდნენ, რომელზედაც პატარა ზომის აფრა მაგრდებოდა. ზურგის ქარის დროს ფელუკა საკმაოდ სწრაფად მიცურავდა, უქარო ამინდში ორ წყვილ ნიჩაბს უსვამდნენ. ფელუკას ეკიპაჟი, ჩვეულებრივ,

6 წევრისაგან შედგებოდა. პირველი იყო „მენავეთმოდვარი“ ანუ „რეიზი“, როგორც მას ლაზნები უწოდებდნენ. იგი ხშირად ნავის მფლობელიც იყო. შემდეგ იყვნენ მესაქე და ოთხი მეზღვაური, რომლებიც საჭიროების შემთხვევაში მენიჩბეების მოვალეობასაც ასრულებდნენ. ყოველ ფელუკას პატარა ზომის ნავიც ჰქონდა, რომელიც ეკიპაჟს ნაპირზე გადასასვლელად სჭირდებოდა. ლაზური ხომალდი ბრტყელძირიანი იყო, რაც მას ხელს არ უშლიდა, ღია ზღვაში თამამად შეეცურა. მაგრამ ისინი უფრო ნაპირთან ახლო ცურვას ამჯობინებდნენ. ძლიერი ღელვის ან პირქარის შემთხვევაში ოთხი მეზღვაური პატარა ნავით ნაპირზე გადადიოდა და საგანგებო ბაგირით, რომელიც ხომალდის ცხვირზე იყო გამობმული, ნავს ნაპირ-ნაპირ ეწეოდნენ. შემდეგ ოთხივე მეზღვაური ამ ნავით გემზე ბრუნდებოდა და ფელუკაც თავის გზას აგრძელებდა.

1842 წელს ლაზეთსა და აჭარაში იმოგზაურა გერმანელმა მეცნიერმა ჰერმან კოილერმა, რომელმაც მეტად საინტერესო ცნობები დაგვიტოვა ამ მხარის ყოფა-ცხოვრებისა და, კერძოდ, ფელუკებზე შესახებ.

„როზესა და სურმენეში, — წერს გერმანელი მეცნიერი.— აგებენ ბრტყელძირიან, წინ და უკან აწეულ ცხვირიან ნავებს. ისინი კარგად ცურავენ ზურგის ქარის დროს, პირქარის დროს კი ჩერდებიან. მათ ღერძი არა აქვთ და თავისი ფორმით წააგვანან გერმანულ თუ პოლანდიურ გალიოტებს. პატარა ნავების სიგანე 7 ფუტაჰქდე აღწევს, ხოლო სიგრძე 30 ფუტამდე (ფუტი უდრის დაახლ. 31 სმ). უფრო მოზრდილებს შეუძლიათ წაიღონ 6—8 ტონა ტვირთი. თავი და ბოლო ამ ნავებისა მალაა აწეული ერთი-ერთ-ნახევარი ფუტის ერთმანეთისაგან დაშორებული ორ-ორი პარალელური, რქის მავარი წვეტი. უკანა ნაწილი 7—8 ფუტზე გადახურულია, რათა ტალღამ არ გადაიტანოს ტანსაცემელი, სურსათი ან კიდევ მგზავრების ბარგი. ამ მხარეზეა სულ ბოლოს მესაქის ადგილიც. ნავს, ჩვეულებრივ, ორი-სამი მგზავრი გადაჰყავს, რომლებსაც ღამე საქონლის ტომრებში სძინავთ. ზურგის ქარის დროს ბათუმიდან ტრაპიზუნამდე დადიან 14—18 საათში, პირქარის შემთხვევაში კი 5—6 დღეში. ამ დროს მეზღვაურები ზოგჯერ ნავს ეწევიან ნაპირიდან ბაგირით. სალამობით ნავები ნაპირზე ამოაქვთ, ქვეშ უყენებენ საგორავებს და ხსნიან საქვს. ნავებს აყენებენ ერთმანეთის გვერდით, პირით ზღვი-

საკენ. ანძას, ჩვეულებრივ, ნაპირზე ხსნიან და აფრა კარაივით ეხურება ნავს. მეზღვაურებიც ნაპირზე გადმოდიან და სამჯოხზე ჩამოკიდებულ ქვაბში ხარშავენ ფლავს, ან კიდევ თევზს“.

1979 წ. ჟურნალ „მეცნიერება და ტექნიკას“ მეცხრე ნომერში გამოქვეყნდა ეთნოგრაფ ზ. კუტალეიშვილის წერილი „ლაზური საზღვაო ნავი“, სადაც ეთნოგრაფიული მასალების საფუძველზე მოცემულია ლაზური საზღვაო გემების აგების ტექნოლოგია. ავტორის ცნობით, ლაზები უკანასკნელ ხანებამდე აგებდნენ ორი ტიპის ფელუკას. ერთი მათგანი სათევზაოდ გამოიყენებოდა და მისი ტვირთმზიდობა 200 ფუთს ანუ 3,2 ტონას არ აღემატებოდა. მეორე ტიპის ფელუკა სავაჭროდ იყო განკუთვნილი. იგი პირველს ბევრად აღემატებოდა სიდიდით და 500—600 ფუთის ანუ 8—9,6 ტ ტვირთის წალემა შეეძლო. ფელუკის აგება საგანგებო ცოდნას მოითხოვდა. ამიტომ ნავის ხელოსნები ლაზეთის სულ რამდენიმე ზღვისპირა სოფელში ცხოვრობდნენ. სანავე ხეს საგანგებოდ არჩევდნენ ტყეში. ამ მიზნით უფრო წაბლს იყენებდნენ, რომელიც ძალზე მაგარია, გაშრობის შემდეგ დიდ სიმსუბუქეს იძენს და საღებავსაც კარგად იწოვს. დახერხვისა და გათლის შემდეგ ტყიდან ჩამოტანილ სანავე მასალას საგანგებო შენობაში ინახავდნენ. ლაზური ნავის, ისე როგორც ყველა ნავის აგება, მისი ძირის — ნერჩის დამზადებით იწყებოდა. ნერჩს წინ და უკან უკეთდებოდა ორი მორკალური ნაწილი: თავის პოტოსტომა და ბოლოს პოტოსტომა. მისთვის სპეციალურად არჩევდნენ მოხრილ ხეებს ანდა საგანგებოდ გამოყავდათ იგი: ხეს მოღუნავდნენ, წვერს მიწაზე დაამაგრებდნენ, როცა გაიზრდებოდა, მოჭრიდნენ. ამის შემდეგ კრავდნენ ნავის კარკასს, უკან ბრტყელ საქეს — დიმონს გაუკეთებდნენ, ნავის შუა ნაწილში, სპეციალურად ამოღებულ ოთხკუთხა ფიცარში ანძა აღიმართებოდა. ანძის სიმაღლე, ჩვეულებრივ, ნავის სიგრძის ტოლი იყო. წვეროზე მაგრდებოდა სერენა და ზედ აფრა იჭიმებოდა. ანძაზე სერენას რეგულირება ხის კოჭებით — ბაკარებით ხდებოდა. სერენა თურქული ტერმინია და ანძის ბაგირს ნიშნავს. ასევე თურქული სიტყვაა ბაკარაც. თუ მკითხველი გვიანფეოდალურ ქართულ სავაჭრო ხომალდს ორჩხომელს XIX ს. ლაზურ ფელუკას შეადარებს, დარწმუნდება, რომ ეს უკანასკნელი უფრო პატარა ზომისაა. ამის მიზეზია ის, რომ გასულ საუკუნეში ლაზურ საზღვაო ნავებს დიდ მანძილებზე წარმა-

ტებით უწევდა კონკურენციას ახალი ტიპის ევროპული ხომალდები, ამიტომ მათ შედარებით მოკლე მანძილზე პატარა ტვირთის გადატანის ფუნქცია დაარჩა; ისიც მოუწყობელი ზღვის ნაპირებიდან ასეთ პირობებში შედარებით დიდი ზომის საზღვაო ნაგებობის აგებას არავითარი აზრი აღარ ჰქონდა.

როგორც დავინახეთ, არც ქართული ოჩხომელი და არც მისი პროტოტიპი ლაზური ფელუკა არაფრით არ განსხვავდებოდა ადრე თუ შუა ფეოდალური ხანის ქართული ხომალდებისაგან. XII—XIII საუკუნეების შემდეგ ზღვაოსნობის საქმეში რაიმე პროგრესს აღვილი არ ჰქონია. ამის მიზეზი იყო ის, რომ გვიანფეოდალურ ხანაში ნავთმშენებლობის უფრო მაღალ საფეხურზე ასვლისათვის საქართველოს ძალა აღარ გააჩნდა. მცირე ზომის საზღვაო ხომალდები სავსებით აკმაყოფილებდა იმ მოთხოვნილებას, რასაც ჩვენში ზღვაოსნობას უყენებდნენ. ოსმალეთის ბატონობის გამო შორეული ნაოსნობა საქართველოს ნაპირებიდან ფაქტიურად გამორიცხული იყო. ხოლო კაბოტაჟური ცურვისათვის ქართველებს ოჩხომელიც პყოფნიდათ, რომელიც თავისი ბრტყელი ძირის გამო ადვილად ადგებოდა ნაპირს და ნავსადგურად სულ პატარა მდინარის შესართავსაც კი იყენებდა. თანაც ასეთი მცირე ზომის საზღვაო ხომალდის აგება არც დიდ ხარჯს მოითხოვდა და არც ძნელი იყო.

გვიანფეოდალური ხანის ევროპული ხომალდები სათანადოდ მოწყობილ ნავთსაშენებში იგებოდა. ისინი დიდი ზომისანი იყვნენ და შედარებით დიდ ნავსადგურებსაც მოითხოვდნენ. ამიტომ მათი გამოყენების შემთხვევაში დასავლეთ საქართველოში რამდენიმე ხელოვნური ნავსადგურის მოწყობა გახდებოდა საჭირო. გვიანფეოდალური ხანის საქართველოს კი ევროპული ტიპის ხომალდების ასაგებად თუ ნავსადგურების საგანგებოდ მოსაწყობად არც სტიმული გააჩნდა და არც თანხები. ამის გამო იყო, რომ ჩვენმა წინაპრებმა მსოფლიო ზღვაოსნობის მიღწევებს მხარი ვერ აუბეს და შუა ფეოდალური ხანის მიღწევებიდან უკანაც კი დაიხიეს.

XIX საუკუნის 30-იან წლებში, როდესაც ამის საშუალება შეიქნა, გადაიდგა რამდენიმე ნაბიჯი ქართული ზღვაოსნობის განვითარებისათვის. 1835 წლის 10 ივნისის ერთ წერილში საქართველოს მთავარმართებელი ბარონი როზენი ახსენებს სავაჭრო ხომალდს,

რომელიც სამეგრელოს მთავარს აუგია. ხომალდს 1834 წლიდან მოყოლებული რამდენიმე რეისი შეუსრულებია ოდესაში და უკან. ბარონი როზენი წერილში ახსენებს მეორე ხომალდსაც, რომელიც ამ დროს იგებოდა სამეგრელოს მთავრის ბრძანებით. ამ მშენებარე ხომალდის შემდეგი თავგადასავლის შესახებ რაიმე ცნობას ვერ მივაგენით, ლევან V დადიანის მიერ აგებულ პირველ ხომალდს კი „ხოპის ღვთისშობელი“ ეწოდებოდა. მის შესახებ მასალები დაცულია საქ. ცენტრალურ საისტორიო არქივში.

„ზღვად მავალი“ სავაჭრო ხომალდის „ხოპის ღვთისშობლის“ მშენებლობა 1833 წ. მაისში დასრულებულა. იგი აუგიათ ყულევში, შდ. ხობის შესართავში, ბაზართან ახლოს. ხე-ტყე და მუშა-ხელი ხომალდისათვის სამეგრელოს მთავარს გაუღია. ხომალდის მშენებლობის დაფინანსებაში მონაწილეობა მიუღია აგრეთვე ქუთაისელ მოქალაქეს, ბერძენ ნიკოლოზ მეტაქსისს. ამის გამო, ხომალდი ორივე პირის საერთო საკუთრება ყოფილა. „ხოპის ღვთისშობელს“ რამდენიმე ანძა ჰქონია, ტვირთმზიდლობა კი 22420 ფუთი, ანუ 358,7 ტ ყოფილა.

საერთაშორისო კანონების თანახმად, ხომალდის ზღვაზე ცურვა მხოლოდ რომელიმე ქვეყნის დროშის ქვეშ არის ნებადართული. სამეგრელოს სამთავრო ამ დროს რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში შედიოდა. ამიტომ კომპანიონებმა შესაბამისი თხოვნით მიმართეს ხელისუფლებას და „ხოპის ღვთისშობელზე“ იმპერიის დროშის აღმართვის უფლება მოიპოვეს! მათ ითხოვეს აგრეთვე შესაბამისი პატენტი და ფირმანი, რომელიც მათ თურქეთის ნავსადგურებში შესვლის უფლებას მისცემდა.

დროშის აღმართვის ნებართვისა და პატენტის მიღებამ დიდი დრო მოითხოვა. თბილისიდან პეტერბურგამდე გაჰიანურებული მიწერ-მოწერა გაიმართა. გამოირკვა, რომ პატენტისათვის საჭირო პერგამენტი საზღვაო სამინისტროს იმ ხანად არ ჰქონდა. ბოლოს გადაწყვიტეს, ეს პატენტი ჩვეულებრივ ქაღალდზე დაეწერათ, ხოლო შემდეგ პერგამენტით შეეცვალათ. როგორც იქნა, საჭირო პატენტიც ჩამოვიდა ყულევში და ხომალდზე რუსეთის დროშის აღმართვის უფლებაც გაიცა. რაც შეეხება თურქეთის ნავსადგურებში შესვლისათვის საჭირო ფირმანს, „ხოპის ღვთისშობლის“ მებატრონეებს განემართათ, რომ ასეთ ნებართვას ადგილზე მყოფი რუსი

კონსულები იძლეოდნენ. ამ დროს, შავ ზღვაზე მოქმედი რუსეთის იმპერიის საზღვაო წესდების მიხედვით, ამ ზღვის ყველა სავაჭრო ხომალდი ორ კატეგორიად იყოფოდა. „მცირე სავაჭრო ხომალდებს“ მხოლოდ შავ და მარმარილოს ზღვაში ჰქონდათ ნაოსნობის უფლება, დიდ „სავაჭრო ხომალდს“ კი შეეძლო დარდანელის სრუტეც გაეცურა და ხმელთაშუა ზღვის ნავსადგურებში შესულიყო. „ხოპის ღვთისშობელი“ დიდ სავაჭრო ხომალდად ჩაითვალა, რადგან, როგორც ქვემოთ დავინახავთ, მას დარდანელის სრუტეც გადაულახავს და ხმელთაშუა ზღვაშიც შესულა. სათანადო ნებართვის მიღების შემდეგ ხომალდი ოდიშის მთავრის კუთვნილი „სხვადასხვანაირი ხე-ტყით“ დაიტვირთა და ყუღევის ანუ რედუტ-კალეს ნავსადგურიდან გავიდა. ხომალდის მართვა ნიკოლოზ მეტაქსისის ძმას ათანასეს და ამ უკანასკნელის ვაჟს, დიმიტრის ჩაბარდა. იგულისხმებოდა, რომ ხე-ტყის გაყიდვით აღებული თანხა, „ისე ყოველნი სარგებლობანი მოტანილნი ამ ხომალდის მიერ“, სამეგრელოს მთავარს და მის ბერძენ კომპანიონს თანაბრად უნდა გაეყო.

„ხოპის ღვთისშობელი“ ყუღევიდან 1834 წლის შემოდგომაზე გავიდა. როზენის წერილში მისი ოდესაში რამდენიმე რეისია მოხსენიებული, შემდეგ კი ამ ხომალდის თავგადასავალი ბურუსითაა მოცული. ერთი რამ ცხადია, თუ სამეგრელოს მთავარს რაიმე მოგების იმედი ჰქონდა ამ ხომალდის წყალობით, მალე უნდა დარწმუნებულიყო, რომ ამგვარ იმედებს განხორციელება არ ეწერა. მას, როგორც ჩანს, რაიმე ანგარიშიც არ მიუღია გემის კაპიტნისაგან.

1837 წლის 23 მარტს ლევან V დადიანმა თხოვნით მიმართა საქართველოს მთავარმართებელს როზენს: „უმორჩილესად ვთხოვ თქვენს უმაღლესობას, რათა წარუწეროთ ვისდამი ჯერ არს ძალდატანებისათვის ბერძენის მეტაქსისა, რათა მომცეს მე ანგარიში მიღებული მის მიერ დროიდან ცურვისა სავაჭრო ხომალდისა სარგებლობათა... ხოლო ვიდრე იმ დრომდე უბრძანეთ ხომალდი ესე ქონებად საყარაულოდ ქვეშე ყუღევისა შინა“.

ამ განცხადებას შედეგი არ მოჰყოლია. მეტაქსისი ეახლა ლევან V დადიანს და აცნობა, თითქოს მათი ხომალდი ევროპაში თავისუფალ ნაოსნობაში იყო წასული, რათა ნავსადგურებიდან სხვადასხვა ტვირთის გადატანით მოგება მიეღო. როგორც კი შავ ზღვა-

ში დაბრუნდებოდა, რედუტ-კალეს ნავსადგურში შევიდოდა და დადიანს ანგარიშს მიაართმევდა.

ლევან V დადიანი ხუთი წელი ელოდა დანაპირების შესრულებას და 1842 წელს კვლავ იჩივლა. ბოლოს გამოიჩვენა, რომ „ხოპის ღვთისშობელი“, ოღნავ სახეშეცვლილი შეკეთების მოლოდინში იდგა ოდესის ნავსადგურში. ამ დროს თვით ხომალდის კაპიტანმაც იჩივლა. საქმე ოდესის სასამართლომ გაარჩია და დაადგინა, ხომალდი გაეყიდათ და მოჩივართა კანონიერი პრეტენზიები აღებული თანხით დაექმყოფილებინათ. ამის შემდეგ რა ბედი ეწია გემს, არ ვიცით.

1 შავ ზღვაზე რეწვის ისტორიიდან

„ამის გარეთ ოდიშს მე მოვიწოდებ ღალიძგას, ანაკრიას, ფოთს, კალადიდს ჩუენი გამორჩეული მეთევზენი... დადიანმან პატრონმან ლეონ მისდა სადღეგრძელოდ მისი სულისათვის შესწირა“.

შეწირულობის წიგნი მალაქია კათალიკონისა ბიჭვინთისადმი (1616—1639 წწ.)

ქართველთა წინაპრები შავი ზღვის ნაპირზე ორმოცი საუკუნის წინ დასახლებულან. ამ დროიდანვე დაიწყეს მათ შავი ზღვის სამეურნეო ათვისებაც. დასავლურ ქართული ტომები ნეოლითის ხანიდან მისდევდნენ მეთევზეობას. ამასთან დიდი ხნის განმავლობაში შავი ზღვა დასავლეთ საქართველოსათვის მარილის მოპოვების ერთადერთი წყარო იყო.

საქართველო მრავალგვარი ნედლეულითაა მდიდარი. მაგრამ აქ არ მოიპოვება ისეთი აუცილებელი ნედლეული, როგორც სუფრის მარილია. ანტიკური ხანიდან მარილი ჩვენში მეზობელი მხარეებიდან შემოჰქონდათ, უფრო ადრე კი, როდესაც სხვადასხვა ტომებს შორის გაცვლა-გამოცვლა ჯერ კიდევ მოუწესრიგებელი იყო, საქართველოს ზღვისპირეთში მარილს ზღვის წყლიდან იღებდნენ.

სუფრის მარილი ზღვის წყლის დაახლოებით 2,5—2,7% შეადგენს. ადამიანმა ადრე დაამუშავა ზღვისგან მარილის მიღების ტექ-

ნოლოგია. ამისათვის ისეთ ქვეყნებში, სადაც ჰავა მშრალია და მზე — მცხუნვარე, ზღვის თხელ ყურეებში პატარა მონაკეთს ჭე-ბირით გამოპოფდნენ. ზღვის წყალი ორთქლდებოდა და სუფრის მარილი ფსკერზე ილექებოდა. საქართველოს ზღვისპირეთში თელი ყურეები არ გვხვდება და ჰავაც ნესტიანია. ამიტომ ჩვენი წინაპრები მარილს ზღვის წყლის გამოხდით იღებდნენ. ეს კი დიდძალ საწვავს მოითხოვდა და ძალზე შრომატევადი იყო. ამიტომ, როცა წინა ანტიკურ ხანაში დასავლეთ საქართველოში სუფრის მარილის შემოტანა მოწესრიგდა, ზღვის წყლიდან მისი გამოხდა შეწყდა. მხოლოდ სახელწოდება „მარილში“ შემოგვჩა ადრეულ ხანაში მარლის ამ გზით მოპოვების კვალი. ენათმეცნიერთა აზრით, „მარილი“ „მარე“ ფუძიდან მოდის, რომელიც ინდო-ევროპულ ენებში და მათი გავლენით ქართულში ზღვის ერთ-ერთი სახელწოდება იყო, ხოლო „მარილი“ ძველ ქართულში სიტყვა-სიტყვით „ზღვის პროდუქტს“ ნიშნავდა.

ქართველები თევზის ქერას, თევზაობას, „თევზობას“, „თხეულას“ ან კიდევ „ნადირობას“, ხოლო თევზის დამკერს — „მეთევზეს“, „მეთევზურს“, „მესათხეველს“ ან კიდევ „თევზზე მონადირეს“ უწოდებდნენ.

„მესათხეველე“ მეთევზის უძველესი ქართული სახელწოდებაა. იგი „თხეულა“-დან მოდის, რაც თავდაპირველად თევზის ქერასთან ერთად ყოველგვარ ნადირობას ნიშნავდა. „ნადირი“ და „მონადირე“ ქართულ ენაში შედარებით გვიანაა დამკვიდრებული. ამ სიტყვების ქართული ენის ლექსიკონში შემოსვლის შემდეგ ტერმინი „თხევის“ მნიშვნელობა დავიწროვდა და მხოლოდ თევზის ქერას აღნიშნავდა. ზოგადი მნიშვნელობა „თხეულამ“ მხოლოდ სვანურში შემოინახა, სადაც „მეთხუარ“ დღესაც მონადირეს ნიშნავს. ნადირობა თევზის ქერასაც ეწოდა. „მეთევზე — თევზზე მონადირე“, — ასეა განმარტებული საბას ლექსიკონში.

ტერმინები: „თევზის თხეულა“ და „თევზზე ნადირობა“ იმ შორეული ხანიდან მოდის, როდესაც ადამიანი თევზს ბადით ან ანკესით კი არ იჭერდა, არამედ ნადირივით იარაღით ჭლავდა. ასეთი „ნადირობის“ ტრადიცია საქართველოში უკანასკნელ ხანამდე შემორჩა. გ. ავალიშვილი თავის მოგზაურობის ჩანაწერებში ახსენებს ერთ მეთევზეს, რომელიც მღ. წყალწითელაზე, ქუთაისთან ახლოს

ნახა. მას ხელში ეჭირა „მშვილდი, წერილისა წკეპლის გამომქნილი და წკეპლისავე ისარი ოთხწვეტიანი“. მეთევზემ „ჰპოვნა ერთი ქვისა ქვეშე მწოლარეი ჰიკყინა, დასცა ისარი და აღმოიღო იგი მას ზედაცმული“. უძველეს ხანაში ისრით თევზზე ხშირად ნადირობდნენ და მეთევზესაც ჩვეულებრივი საბრძოლო მშვილდ-ისარი ეპყრა ხელთ.

დასავლეთ საქართველოში თევზზე სანადიროდ იყენებდნენ აგრეთვე „ქვილთს“, ანუ „მარცახს“. ეს იყო ხის ტარზე დაგებული სამწვერა რკინის იარაღი. ჩვეულებრივ, დიდ თევზს მიეპარებოდნენ ხოლმე და ქვილთის დარტყმით ადგილზე კლავდნენ.

შავი ზღვა განთქმული იყო თევზების მრავალფეროვნებით. მათ შორის აღსანიშნავია შავი ზღვის ზუთხი, რომელიც, ამ ზღვის გარდა, მხოლოდ აზოვის ზღვაში ბინადრობს. იგი ორ მეტრამდე იზრდება. წონა 40 კგ აღწევს. საკუთრივ ზუთხის გარდა, შავ ზღვაში ზუთხის ოჯახის რამდენიმე წარმომადგენელიც ბინადრობდა. ესენია: ანჯაქია (ატლანტიკის ზუთხი), რომელიც 300 კგ იზრდება, ტარალანა (იზრდება 27 კგ-მდე), ფორეჯი (ჯარალა) და სვია, რომელიც თევზის ამ ოჯახის ყველაზე დიდი წარმომადგენელია. მისი სიგრძე 9 მეტრამდე აღწევს. შავ ზღვაში გავრცელებულია აგრეთვე ძალზე ძვირფასი ჯიშის შავი ზღვის ორაგული. გარდა ამისა, შავ ზღვაში დიდი რაოდენობით იყო სამი სახეობის კეფალი, ქაფშია (ხამსა) და სხვ. მრავალი დიდი თუ პატარა ჯიშის თევზი. ამიტომ ზღვაზე თევზაობას ქართველებსათვის დიდი სამეურნეო მნიშვნელობა ჰქონდა.

ჩვენი წინაპრები ზღვის თევზს ანკესითაც იჭერდნენ და ბადითაც. ძველად ყოველგვარ ანკესს „სამჭედური“ ეწოდებოდა. „სამჭედური — ესე არს ყოველივე კავი თევზთა შესაპყრობელი, ხოლო უპატარაესსა ჰრქვია ანკასი, რომელ არს ნემსკავი, ხოლო გრძლად ნასხამსა ანკასსა წილკავი ეწოდების“, — ვკითხულობთ „სიტყვის კონაში“. „სამჭედური“ || „სამჭადური“ ძველი ქართული ტერმინია და, ენათმეცნიერთა აზრით, ზმნა „ჭერადან“ მოდის.

ეთნოგრაფების ცნობით, ზღვაზე თევზს ანკესით ნაპირიდანაც იჭერდნენ და ნავიდანაც. ერთ-ერთი ასეთი ანკესი იყო „ჭინო“, რომელსაც სატყუარად აბრეშუმის ძაფი ჰქონდა მობმული. ზოგიერთი ჯიშის თევზი ამ ძაფს გამოედევნებოდა და პირს დასტაცებდა. ძაფე-

ბი თევზს პირში გაეხლართებოდა, მეთევზე ამით საგებლობდა და თევზსაც იჭერდა.

აქარასა და ქანეთში ანკესის ზღვაში ჩაყიდებაც იცოდნენ. ამ მიზნით ზღვაში ნავით შედიოდნენ და დაახლოებით 3—4 მ სიღრმეზე რამდენიმე კმ სიგრძის თოკს გააბამდნენ, რომელთა ბოლოებში ბოძები იყო დასმული. თოკზე თითო მეტრის დაშორებით ანკესები იყო ჩამობმული. სატყუარად ასეთ ანკესებზე წერილ თევზს იყენებდნენ. მეთევზე ანკესის ბოძებზე თავის დრომას კვილებდა, რათა თავისი ანკესი შორიდანაც კარგად დაენახა. გარკვეული დროის შემდეგ კი ნავით ჩამოუვლიდა და დაჭერილ თევზს ნავზე გადაიტანდა.

ზღვაზე თევზის ქერა ძირითადად მაინც ბადით ხდებოდა. ბადის უძველესი ქართული სახელწოდებაა „სათხეველი“. ტერმინ „ბადის“ გავრცელების შემდეგ სათხეველი მხოლოდ ერთი სახის ბადეს შემორჩა, რომელსაც ღღეს „სასროლ ბადეს“ უწოდებენ. მას აბრეშუმის ან კენაფის ძაფიდან ქსოვდნენ. „სასროლ ბადეს“ ბოლო შემოკეცილი აქვს და დას. საქართველოს ზოგიერთ კუთხეში ამ შემოკეცილ ნაწილს „სალვინაკს“ უწოდებენ. სალვინაკთან თოკში გაყრილია ტყვიის პატარა ბურთულები სიმძიმისათვის. როდესაც ბადეს წყალში ისროდნენ, იგი გადაიშლებოდა და ფსკერამდე ჩაძირებოდა. შემდეგ მეთევზე ბადეს მოსწევდა და თევზები „სალვინაკში“ ექცეოდნენ.

ბადის ნართი დასაველეთ საქართველოში დიდი რაოდენობით მზადდებოდა. XVI—XVII საუკუნეებში იგი ექსპორტის უმნიშვნელოვანეს ნაწილს შეადგენდა. ამიტომ საქართველოში მრავალნაირი ბადე გვხვდება. ზოგის სახელებმა ღღემდე მოაღწია. ასეთია: „აპლადი“, „ზეღმა“, „მანიათი“, „მასეშოსე“, „ოსარო“, „პეტაკი“, „სახვრეპელი“, „ლრიპონი“, „ჩიჩინური“, „ხოლიხი“, „ხელბადე“ და სხვ.

ბადეები, პირველ რიგში, ქსოვის მანერით განსხვავდებოდა. ზოგი დიდი თევზისთვის იყო განკუთვნილი და ამიტომ იგი ფართო თვლებით იქსოვებოდა, ზოგი ბადით წვრილ თევზს იჭერდნენ და თვლებიც წვრილად იქსოვებოდა. ზოგს ერთპირად ქსოვდნენ, ზოგს — რამდენიმე პირად.

ბადეები ერთმანეთისაგან ფორმითაც განსხვავდებოდნენ. მაგ., „ხოლიხი“ წრიული ბადე იყო და მას. ჩვეულებრივ, წყალში ღვამ-

დნენ. ასეთივე იყო, მხოლოდ უფრო დიდი — „ხელბადე“. ზოგი ბადე მხოლოდ მდინარეში გამოიყენებოდა, ზოგს ტბებში და ზღვაზე ხმარობდნენ.

ზღვის ბადეების ერთ ჯგუფს გასაშლელი ბადეები შეადგენდნენ. ამ ტიპს მიეკუთვნებოდა „პეტიკი“. იგი ზღვაში ნავით შეჰქონდათ და ნაპირიდან 30—40 მეტრზე შლიდნენ. ბადეს ტივტივები გააჩნდა და წყალში არ იძირებოდა. ზოგი დიდი თევზი ასეთ ბადესთან შეხებისას გადახტომას მოინდომებდა და შიგ ეხვეოდა.

ბადეთა მეორე ჯგუფს მოსასმელი ბადეები შეადგენდნენ. მათ ზღვაში ნავის სვლის დროს შლიდნენ. ასეთ ბადეს „სათრეველა“ ეწოდებოდა, შემდგომში კი — „მასე||მოსე“ ბადე.

გვიანფეოდალურ ხანაში საქართველოში ყველაზე უფრო ბადით თევზაობა იყო გავრცელებული. ამის შესახებ ცნობები არქანჯელო ლამბერტის „სამეგრელოს აღწერაში“ მოიპოვება, სადაც ერთი თავი თევზაობას ეთმობა. „თევზი მრავალია შავ ზღვაში,—კვითხულობთ მასთან,—ზუთხი ბლომდაა ყველგან. კოლხიდაში თევზაობას ეტანებიან უმთავრესად ორ ადგილას: ფაზისისა (რიონის) და ენგურის ზღვასთან შესართავეებში. ამ ადგილებში შუა აპრილიდან შუა აგვისტომდე მეთევზეები ყოველსავე სხვა საქმეს თავს ანებებენ და სრულიად თევზაობას მიეცემიან. აქაური ზუთხი სამწიროა. ერთს ჰქვია ზუთხი, მეორეს — ანჯაქია, მესამეს — ფორონჯი. პირველი... თავისი ნაზი და გემრიელი ხორციით არის ნაქები... ანჯაქია განირჩევა ზუთხისაგან თავისი მოყვანილობით და გემოთიც. სიდიდით კი არ ჩამორჩება ზუთხს, არამედ აღემატება კიდევ. ფორონჯი უფრო დიდია ანჯაქიაზე. ჩემს დროს დაიპირეს ერთი ფორონჯი, რომელიც კამეჩზე ორჯერ დიდი იყო. გემოთი ფორონჯი ბევრად ჩამოუვარდება ზუთხსაც და ანჯაქიასაც... მეთევზეებმა იციან, როდის შეიძლება ზუთხის დაჭერა. იმათ შენიშნული აქვთ, რომ, როცა მდინარეში წყალი აღიღდება, მაშინ ზუთხი ბლომად მოყვება... მეგრელები ასე იჭერენ ზუთხს: თვითთელი მეთევზე თავისი ნავითა და ბადეთი გამოვა მდინარის იმ ადგილას, სადაც მდინარის მტკნარი და ზღვის მარილიანი წყალი შეერთვიან ერთმანეთს. აქ ნავზე მოაბამენ ბადეს, რომელიც ნავის სიგრძეა, ჩეულებრივ, 40 მტკაველი. ბადეს ჩაუშვებენ პირდაპირ წყალში და ძირში მოაბამენ ჰეებს ტყვიების მაგივრად. თავსა და ბოლოში ამ ბა-

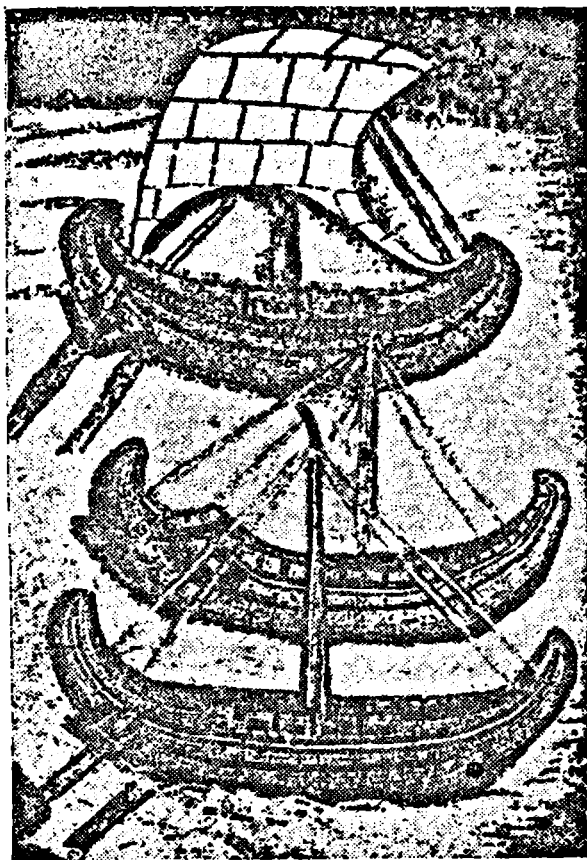
დეს მობმული აქვს თოკები. ეს თოკები ორ კაცს უჭირავს. როცა ეს კაცები იგრძნობენ, ბადეში თევზი გაებაო, მოსწევენ ბადეს და ჩააგდებენ ნავში... ზუთხს გარდა მეთევზეები იჭერენ და დიდად აფასებენ სვიას... ამ თევზს იჭერენ ზღვაში. ბადე. რომლითაც იჭერენ, სიმალლით კაცის ოდენაა და მეტად გრძელია. ბადეს ჩააგდებენ სულ ძირს, ქვიშამდე, რადგან ეს თევზი მუდამ ზღვის ფსკერზე ცურავს. ამ თევზს იჭერენ დეკემბრიდან მაისამდე... ბლომად იჭერენ აგრეთვე კეთალს... ზღვის გარდა, მდინარეებშიც ბევრი თევზი მოიპოვება, განსაკუთრებით კალმახი, რომელთაც ყველგან ბლომად იჭერენ... კალმახი ორნაირია: ერთი პატარა, მეორე — უფრო დიდი. პირველს მხოლოდ მდინარეებში იჭერენ, მეორეს — ზღვაშიაც. ამ უკანასკნელს ჰქვია ორაგული“.

ქართველებმა თევზაობასთან ერთად დაქვრილი თევზის მოვლა-პატრონობაც კარგად იცოდნენ. თუ მათ თევზის ცოცხლად შენახვა უნდოდათ რამდენიმე დღით, დიდ თევზს ლაყუჩებზე თოკს მოაბამდნენ და წყალში ჩააბამდნენ. ზოგჯერ კი საგანგებო აუზში უშვებდნენ. ასე ექცეოდნენ, მაგალითად, საკუთრივ შავი ზღვის ზუთხს. „ამ ჯიშის თევზს სულ ერთიანად ან სასახლეში წაიღებენ და მთავარს მთარმევენ, ან აუზში შეინახავენ, რათა მოიხმარონ მაშინ, როდესაც მისი დაქვრის დრო აღარ იქნება. აუზებში მე მინახავს ეს თევზი“, — წერს არქანჯელო ლამბერტი.

ასეთ აუზებს დასაყვლეთ საქართველოში „საღობს“ უწოდებდნენ. მას მდინარესთან ახლოს აწყობდნენ. ასეთ აუზში წყალი გამდინარე იყო და თევზი დიდხანს ძლებდა.

ქართველები ზუთხის ოჯახის თევზების ქვირილიდან ხიზილასს ამზადებდნენ. ამის შესახებ პირველი ცნობა ლამბერტის აქვს: „ქვირითს ცოტაოდენი მარილით ჩაყრიან ფართო ხის ჭურჭელში. რომელსაც გადგამენ მზეში. დღის განმავლობაში რამდენჯერმე ჯობით აურევენ და როცა ოდნავ გამაგრდება, გადაიტანენ სხვა შესაფერ კურჭელში“. ეთნოგრაფებმა შემოგვინახეს ხიზილალის დამზადების უფრო დაწვრილებითი აღწერილობა: „ხიზილალისათვის განკუთვნილ თევზს ჯერ კიდევ ცოცხალს გასჭრიდნენ და ქვირითს ამოიღებდნენ. ქვირითს სპეციალურ საცერზე დადებდნენ, რომელიც ბადესავით იყო მოქსოვილი. ამავე დროს, მზად ჰქონდათ ჭურჭელი, რომელშიც მარილიანი წყალი იყო ჩასხმული. საცერი მხოლოდ ქვი-

რითის მარცვალს ატარებდა, გარსი კი საცერზე რჩებოდა. სამი-ოთხი დღის შემდეგ ხიზილალა უკვე მზად იყო“. გამბას ცნობით, ასეთ ხიზილალას თაფლის სანთლის გარსში ღიბხანს ინახავდნენ.



ბიზანტიური ნაუბი. შოზაიკა. რავენა

ზუთხის ოჯახის თევზების ქვირითისაგან უძვირფასესი შავი ხიზილალა მზადდებოდა. მისი დამზადების ის წესი, რომელიც და-

სავლეთ საქართველოში იყო ცნობილი, პრინციპში არაფრით განსხვავდება უმაღლესი ხარისხის შავი მარცვლოვანი ხიზილალის დამზადების ქარხნული წესისაგან. ამ პროდუქტს ჩვენთან სხვა თევზებისაგანაც ამზადებდნენ, მაგრამ მისი ხარისხი შედარებით დაბალი იყო.

დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირეთში იცოდნენ თევზისაგან თევზის ქონის დამზადებაც. ამისათვის დიდ თევზს დაქრიდნენ და ქურქელში ჩააწყობდნენ. ზემოდან ცოტაოდენ წყალს დაასხამდნენ და ასადულებლად დადგამდნენ. ჩვენი წინაპრები თევზის ქონს სხვადასხვა სამკურნალო მიზნებისათვის იყენებდნენ.

იცოდნენ თევზის გამოყენაც. „ამისათვის დასჭირან რამდენსამე ნაჭრად და დებენ სამი დღით მარილიან წყალში. შემდეგ კი გაახმობენ მზეზე და შეინახავენ“, — წერს არქანჯელო ლამბერტი.

ეთნოგრაფიამ თევზის გამოყენების უფრო დაწვრილებითი ცნობები შემოგვინახა. წერილ თევზს, ჩვეულებრივ, არ შიგნავდნენ, არამედ მარილიან წყალში აწყობდნენ, შემდეგ მზეზე აშრობდნენ. ზუთხს ან სხვა რომელიმე დიდ თევზს სიგარძეზე დათლიდნენ და ასევე მარილიან წყალში ხის დიდ კასრებში ჩააწყობდნენ. 6 დღის შემდეგ თევზის ნაჭრებს ამოიღებდნენ, გარეცხავდნენ და ჩრდილში გააშრობდნენ. ამის შემდეგ თუ უნდოდათ შებოლავდნენ, რისთვისაც სპეციალური მოწყობილობები გაჩნდათ.

დასავლეთ საქართველოში გამოუყენებლად არ ტოვებდნენ თევზის პატარა ნაწილსაც კი. ეს შეიძლება ითქვას, განსაკუთრებით, შავი ზღვის ზუთხზე. „ამ თევზის ყველა ნაწილს ხმარობენ და არაფერს არ გადააგდებენ, გარდა პატარა ძვლებისა, რომელიც კანზე აკრავს... შიგნით სრულებით არა აქვს ძვალი, მხოლოდ აქვს თავიდან კუდამდე ერთი თითის სისქე კაკანატელი, რომელიც ხერხემლის მაგივრად მთელ ტანს იკაეებს. ზუთხს რომ დასჭირან, ამ კაკანატელს გამოიღებენ. იგი წლებივით იწელება. მას მზეზე გაახმობენ და შეინახავენ დიდ მარხვას საკმელად, როგორც გემრიელ საქმელს. შიგნულიდან აკეთებენ თევზის წებოს“, — იტყობინება არქანჯელო ლამბერტი.

მსოფლიოს ყველა კუთხეში მეთევზეებსა და მეზღვაურებს საოცრად სწამთ სხვადასხვა ნიშნები. ამ მხრივ გამონაკლისს არც ქართველები წარმოადგენდნენ. მათ სჯეროდათ, რომ თევზის ჰერა მხო-

ლოდ ნავზე იყო დამოკიდებული და არა ბადის სიკეთეზე, მეთევზის გამოცდილებაზე და თევზის სიმრავლეზე. ქართველ მეთევზეებს სჯეროდათ, რომ ნავს ალლო ჰქონდა, რომლითაც იგი თევზს იჭერდა. ამიტომ თუ რომელიმე ნავზე ბევრი თევზი იყო დაჭერილი, მას დაძველების შემდეგაც არ აგდებდნენ და ცდილობდნენ, რაც შეიძლება მეტ ხანს ეთევზავათ ამ ნავით.

ჩვენს მეთევზეებს „ავი თვალისაც“ სჯეროდათ. ამიტომ იმ მეთევზეებს, რომლებსაც ასეთი რამ ბრალდებოდათ, ზღვის ნაპირზე გასვლის უფლება არ ჰქონდათ, როცა სხვები თევზაობდნენ.

თევზაობასთან ერთად შავ ზღვაში დასაველეთ საქართველოს მოსახლეობა დელფინის რეწვასაც მისდევდა. ამის შესახებ უძველესი ცნობა ქსენოფონტესთან მოიპოვება. მან მოსინიკების სახლებში მრავალი თიხის ჭურჭელი ნახა, რომლებშიც ეწყო დამარილებული დელფინის ხორცი, ან კიდევ ესხა დელფინის ქონი.

დელფინზე სანადიროდ ზღვაში ნავით გადიოდნენ. თავდაპირველად მას ბარჯით კლავდნენ, მოგვიანებით კი თოფს იყენებდნენ. დელფინზე ნადირობა სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოსა და აფხაზეთში იყო გავრცელებული. აფხაზები თევზს საერთოდ არ ჰამდნენ და მხოლოდ დელფინის რეწვას მისდევდნენ. XIX საუკუნის 40-იან წლებში აჭარაში, ქობულეთის მხარეში, დელფინის ქონს ისეთი დიდი რაოდენობით ამზადებენ, რომ გერმანელი მეცნიერის კოილერის ცნობით, მუხის კასრებით უცხოეთში გაჰქონდათ.

დელფინისაგან ქონის დამზადებას აჭარის ზღვისპირეთში ჩვენი საუკუნის მეორე ნახევრამდე მისდევდნენ. ამისათვის დელფინის ნაჭრებს დიდ ქვაბში ჩააწყობდნენ, წყალს დაასხამდნენ და ცეცხლზე შედგამდნენ. ერთი დელფინიდან 4 კგ-ზე მეტი ქონი გამოდიოდა, რომელსაც ქვევრებში ასხამდნენ. თუ ქონი კარგად იყო გამოხდილი და ქვევრსაც თავი მჭიდროდ ჰქონდა დახურული, ქონი ძალიან დიდხანს ინახებოდა.

თევზით მდიდარი ადგილი ანუ სათევზაო (მდინარესა თუ ზღვაში) დასავლეთ საქართველოში ფეოდალებს ეკუთვნოდათ. მეფეს, მთავრებს, თავადებს თუ ეკლესიას ეკუთვნოდა „საკალმამახობი მთის მდინარეებში“ ან კიდევ „ლრუდოები“, ე. ი. ისეთი ადგილი, სადაც დინება შედარებით ნელია და წყალი ღრმა. აქ ჩვეულებრივ ბევრი თევზი იყრიდა თავს. დიდი მდინარეების: რიონის, ცხენის-

წყლის, ხობის... ქვემო წელი საერთოდ კერძო საკუთრების ობიექტებს წარმოადგენდა. მათი დინების ამა თუ იმ მონაკვეთზე თევზაობის უფლება იმ ფეოდალს ეკუთვნოდა, რომლის სამფლობელოც ამ მდინარის ნაწილზე გადიოდა. ანალოგიური ვითარება იყო ზღვაზეც. მაგ., სამეგრელოს სამთავროში მთელი ზღვის სანაპირო მთავარს ეკუთვნოდა და ზღვაზე თევზის ჰერა მისი ნებართვით და სპეციალური გადასახადის გადახდით შეიძლებოდა. შესაბამისი სოცე-ლით XV საუკუნის 70-იანი წლებიდან სამეგრელოს მთავრებმა ხობის მონასტრის სასარგებლოდ ზღვაზე მეთევზეებს თავლის სანთ-ლის გადახდა დააკისრეს. ლამბერტის ცნობით, ეს წესი იმდენად იყო გაბატონებული, რომ მენავეებს მთელი სეზონის განმავლობაში ეს სანთელი ნავით დაჰქონდათ. როცა თევზაობის სეზონი გათავ-დებოდა, სანთელს ფულთან ერთად ხობის ღეთისმშობელს შესწი-რავენენ.

მეთევზეები ხობის მონასტრის ბეგარას წლის გარკვეულ დროს იხდიდნენ. XVI საუკუნეში ფოთელ მეთევზეებს „ნავისა თავს მუნის წონაი სანთელი მაისობას“ უნდა გამოეღოთ. ამ თვეში ზუთხი ზღვი-დან დიდი რაოდენობით აღიოდა რიონით ქვირითის დასაყრელად. თევზაობის სეზონიც ამ დროს წყდებოდა. ფოთში ამის აღსანიშნა-ვად მაისში დღეობა იმართებოდა და ამ დროს ფოთელი მეთევზეება ხობის მონასტერს განკუთვნილ ბეგარას უხდიდნენ.

თავისი საზღვაო სათევზაო ნავეები ფეოდალურ ხანაში ეკლესია-საც გააჩნდა. „მერმე რაცა საცაიშლო ნავი ზღვაზედა სათევზაოლ დავიდოდეს, თითო მრთელს ნედლს ზუთხსა ცაიშლის ოფსინატურს მიაბარებდის“, — ვკითხულობთ 1621 წელს შედგენილ ცაიშის სა-ეპისკოპოსოს შემოსავლის დავთარში. „ოფსინატური“ ლათინური obsonator-დან მოდის, რაც შემსყიდველს, სანოვაგის შემსყიდველს აღნიშნავს. ქართულში მას მეკუჰნავის, მნეს მნიშვნელობა უნდა ჰქონოდა.

მეთევზენი ფეოდალთა ყმები იყვნენ და მათ ჩვეულებრივ ყო-ველგვარი ფეოდალური ვალდებულებათა ნაცვლად „ნავტობა და მეთევზეობა“ ევალდებოდათ. „ნავტობა“ ბერძნული „ნაუთოსიდან“ მოდის, რაც ამ ენაზე მეზღვაურს ნიშნავს. ეს იყო ბატონის წინაშე ნავით სამსახურის ვალდებულება, მის საფუძველზე ხდებოდა სა-მეგრელოს მთავრის ფლოტის დაკომპლექტება. მეთევზე მთავრის

სამსახურში ან თავისი ნაგებით გამოდიოდა, ან სამხედრო-საზღვაო ნაგებზე, კატარლა-ოლაქკანდირზე რიგით მეზღვაურად მსახურობდა.

ნაონსობა დასავლეთ საქართველოს მდინარეებზე

„არის ექვსი დიდი მდინარე, რომელზედაც დასცურავენ ხომალდები.

პირველია მდინარე კოდორი, მეორე ლალიძგა, მესამე — ენგური, მეოთხე ხობი, მეხუთე — ტეხური, მეექვსე — ცხენისწყალი“.

საქართველოს აღწერილობა შედგენილია პავლე აღმაშენებლის მიერ.

შავი ზღვით უცხო ქვეყნებთან ურთიერთობა მეტ-ნაკლებად საქართველოს ყველა მხარეს სჭირდებოდა. ამისთვის კი მოწყობილი გზები იყო საჭირო, რომლებიც საქართველოს შიდა კუთხეებს ნავსადგურებთან დააკავშირებდა. კოლხეთის დაბლობზე ამგვარი საქარაენო გზების გაყვანა მრავალ სიძნელესთან იყო დაკავშირებული. უნდა აეგოთ ხიდები უამრავ პატარა მდინარეზე, რომლებიც აქ მიედინება. ყოველი აღიდებისას ეს ხიდები ჩვეულებრივ მდინარეებს მიჰქონდა. გზები ხშირად უნდა გაეწმინდათ მცენარეებისაგან, თორემ ისინი გაუვალი გახდებოდნენ. ხშირი წვიმებისა და მდინარეების კალაპოტიდან გადმოსვლის გამო გზები დასავლეთ საქართველოს დაბლობ მხარეში, ჩვეულებრივ, ტალახით იყო დაფარული. ასეთ პირობებში გზებზე ფეხით თუ ცხენით გავლა, ასე თუ ისე ასატანი იყო, მაგრამ მოგზაურობა ძალზე ძნელდებოდა, თუ მნიშვნელოვანი ტვირთი იყო გადასატანი. ამიტომ უფრო მოსახერხებლად მდინარეზე ნავით ცურვა ითვლებოდა.

დღეს, როდესაც დასავლეთ საქართველო ავტოსტრადებითაა დასერილი და თითქმის ყველა ზღვისპირა პუნქტი სამანქანო გზით ან რკინიგზითაა დაკავშირებული ქვეყნის შიდა მხარეებთან, სამდინარო ტრანსპორტის საჭიროება აღარ არსებობს. გასულ საუკუნეში ტყეების მასობრივმა გაკაფვამ კი მდინარეთა დონის კატასტროფული დაწვევა გამოიწვია. ზოგი მდინარე საერთოდ გაქრა, ზოგიც პატარა ლელედ გადაიქცა. ასეთ პირობებში საუბარი ფეოდალურ ხა-

ნაში დასავლეთ საქართველოს მდინარეების სანაოსნოდ გამოყენების შესახებ ხშირად ღიმილსაც კი იწვევს, მაშინ, როდესაც წერილობითი წყაროები მეტყველებენ: ამ მიზნით გამოიყენებოდა თითქმის ყველა მდინარე, რომელიც კი შავ ზღვას უერთდებოდა.

მდინარეებზე ნაოსნობას ძველად ორგვარი დანიშნულება ჰქონდა: ან მდინარის ორ ნაპირს აკავშირებდნენ ერთმანეთთან. ან კიდევ დასავლეთ საქართველოს ზღვიდან დაშორებულ კუთხეებს შავი ზღვის ნავსადგურებთან.

უძველესი დროიდან ხილა საქართველოს მრავალ მდინარეზე იყო. სტრაბონის ცნობით, რომელიც, ალბათ, გადაჭარბებულია, ჩვენი წელთაღრიცხვის პირველი საუკუნის დასაწყისში რიონზე 120 ხილი ყოფილა. XIX ს. დასაწყისში კი ამ მდინარეზე პირველი ხილი ქუთაისში იდგა. აქედან მოკიდებული სათავემდე რიონზე კიდევ ხილი იყო. ცხენისწყალზე ხილი, ე. წ. „ბამბუას ხილი“, სოფ. მათხოჯთან იყო აგებული. გარდა ამისა, ამ მდინარეზე მრავალი ბონდის ხილიც იყო. ასეთი ხიდები ვახუშტი ბაგრატიონს შემდეგნაირად აქვს აღწერილი: „ამისთვის შესწვენენ ვაზისაგან და გააბმენ ამიერ კილით იმიერამდე, და გაუბმენ ვაზისაგანვე სახელურებსა. აქეთ და იქით, და ვლენან ქვეითნი მასზედა და ექანების მკილარებისაგან ფრიალ ხილი იგი“.

ბონდის ხილი ყველაზე უფრო სამეგრელოში გავრცელდა. ქვისათუ ბონდის ხილი დასავლეთ საქართველოს მთაგორიან მხარეებში მრავალ მდინარეზე იყო. დაბლობზე კი, როგორც წესი, მდინარეებზე ხილი არ იყო. აქ მათი გადალახვა ან ფონით ხდებოდა, ან ერთი ნაპირიდან მეორეზე გადასასვლელად ნაევებს იყენებდნენ.

სამდინარო ნავის უძველეს ტიპს „ნავტიკი“ წარმოადგენს. ასეთი ნაევები აღმოსავლეთ საქართველოში დიდხანს შემორჩა. ხოლო დასავლეთ საქართველოში მათი გამოყენების შესახებ ცნობები მხოლოდ წერილობით წყაროებში გვხვდება. 1578 წლის ერთ საეკლესიო დავთარში მოხსენიებულია „ნავტიკის ბადე“, ხოლო „ათხაზეთის საკათალიკოზო გლეხთა დავთრის“ ერთი მინაწერის მიხედვით, XVII საუკუნეში გლეხებს „ერჭევია გუდაიეს და თვალთვაჯეს“ ეკლესიის სასარგებლოდ „დაედოთ ნავტიკით ნიადაგ სამსახური“.

საქართველოში გამოყენებული ნავტიკის აღწერილობა მოცემული აქვს გერმანელ მოგზაურს ეიხვალდს. მისი სიტყვით, ქარ-

თველები „პაერით ბერავენ კამეჩის ტყავს (რომელსაც აგრეთვე იყენებენ ლინის გადასატანი ტიკების დასამზადებლად). მას შემდეგ, რაც ოთხში ამოყვანილს წინ და უკან ფეხებს შეუტარავენ და ამოტენიან. შემდეგ რამდენიმე ასეთ გაბერილ ტყავს ერთმანეთის გვერდით აწყობენ, ზემოდან მათზე ამაგრებენ ფიცრებს. უკან ბოლოში სამი ასეთი ტიკია, წინაზე — მხოლოდ ორი. ამიტომ ნავტიკი უკანა მხარეს უფრო მაღლაა ამოწეული, ვიდრე წინა მხარეს. მისი ფიცრები ქალზე ვიწროა და თხელი. ყოველ თვე ტიკები ხელახლა უნდა გაიბეროს და ხშირი ხმარების შემთხვევაში ძლებს ორი-ოთხი თვე“.

დასავლეთ საქართველოში მდინარის ერთი მხაირიდან მეორეზე გადასასვლელად უფრო ხშირად ნუშა-ვარცლა ნავებს იყენებდნენ, განსაკუთრებით კი რიონის ქვედა ნაწილში. არქანჯელო ლამბერტის ცნობით, ამ მდინარის ორი ნაპირი მჭიდროდ იყო დასახლებული. „თითოეულ ოჯახს აქვს თავისი ერთი ხისაგან გამოთლილი ნავი, რომლითაც გადადიან ერთი ნაპირიდან მეორეზე... ნავებს ხშირად ქალები მართავენ“.

ერთ ხეში ამოთლილ ნავებს რიონის შუა წელზეც იყენებდნენ. ასე მაგ., 1772 წელს სოფ. სანაევარდოსთან რიონის მარჯვენა ნაპირიდან მარცხენა ნაპირზე გადავიდა გერმანელი მეცნიერი გიულდენშტედტი. მისი ცნობით, გადასვლა აქ ხდება თელაში ამოთლილი ნავით. ცხენებს კი შეაძურებენ ხოლმე“.

ამ წელს გიულდენშტედტმა მთელი იმერეთი დაიარა. სოფ. ზარათში, რომელიც მდ. რიონის მარცხენა ნაპირზე მდებარეობს, ქუთაისის ზემოთ, მან ნახა ერთ ხეში ამოთლილი ნავები, რომლითაც გადადიან რიონზე. უფრო ადრე, 1769 წელს ამ სოფელს ეწვია ახალციხელი ქართველი, კათოლიკე იოანე ხუცესი, რომელმაც თავის დღიურში საგანგებოდ აღნიშნა: „ზარათს წავედი... და პირველად ნავით გავედი იქ“.

არქანჯელო ლამბერტის ცნობით, ნავები აკავშირებდა მდინარეების ენგურისა და კოდორის ნაპირებსაც.

1826 წლის გაზაფხულზე გერმანელმა მეცნიერმა ეიხვალდმა იმოგზაურა თბილისიდან დასავლეთ საქართველოში და უკან. ზესტაფონთან იგი მდ. ყვირილაზე გადავიდა „ამოფულრული ხის ნავით“. ცხენისწყალზეც ასეთივე ნავით მოუწია გადასვლა. უკან,

რედუტ-კალედან თბილისისკენ, ასეთი ნაგებობის გამოყენება მას უფრო მეტჯერ დასჭირდა. „ჩემი გავედი ტეხურაზე, რომელიც აქ ძალიან სწრაფია, რადგან ის ახლა ძალზე ადიდებულიც იყო. ჩვენ ცხენები შეცურდნენ, ჩვენ კი გავედით პატარა ნავით, რომელიც წარმოადგენდა ამოფულრულ ხის ტანს“, — წერს იგი. ეიზვალდ ბორანით გადავიდა მდ. ცხენისწყალზე, მდ. ჩოლაბურზე ის ერთ ხეში ამოთლილი ნავით გადასულა, ხოლო ცხენები ცურვით გაუყვანიათ. ზესტაფონთან ყვირილაზე ამჟამად მას ბორანი გამოუყენებია, „რადგან ყვირილას დინება არ იყო სწრაფი, როგორც აქეთ მგზავრობის დროს“.

ზესტაფონის მიდამოებში ყვირილას გადასალახავად ნავის გამოყენების აუცილებლობა XIX ს. პირველი ნახევრის კიდევ რამდენიმე მოგზაურს აქვს აღნიშნული.

ფეოდალური ხანის დასავლეთ საქართველოში მდინარეებზე საგანგებო ნავით გადასასვლელები იყო მოწყობილი, რომელთაც სანაო ეწოდებოდა. ეს გადასასვლელები მეფეს ან ფეოდალებს ეკუთვნოდათ, რომლებიც მგზავრებს დიდ ბაჟს ახდენენ ბუნა. მაგ., ვარციხესთან ორი ასეთი სანაო მოქმედებდა: ერთი ყვირილაზე, მეორე — რიონზე. აქ ყოველგვარ ტვირთზე, სურსათის გარდა. ერთ საპალნეში 65 ფარა ფულს იხდიდნენ. ეს კი ამ დროისათვის საკმაოდ დიდი თანხა იყო. XIX ს. დასაწყისში ამ ფულით შეიძლებოდა 325 კვერცხის, ერთ ფუთზე ცოტა მეტი ქერის, ლობიოს ან ცერცვის ყიდვა. ამიტომ, სამეფო კარი გამონაკლისის სახით ზოგიერთ პირს ასეთი სანაო გადასასვლელსაგან ათავისუფლებდა. დღემდე მოაღწია 1806 წლის იმერეთის დედოფლის ბრძანებამ ვარციხეს სანაოსნოს უფროსისადმი იმის თაობაზე, რომ მეფის დაეღებოთ ახალციხეში მიმავალი დავით ოცხელისა და მისი შვილებისათვის არ გამოერთმიათ სანაო ბაჟი ქუთაისიდან ახალციხის გზაზე და უკან.

სანაო გადასასვლელი მეფესა და მის ფეოდალებს დიდ შემოსავალს აძლევდა. მისგან სარგებლობას იღებდნენ ის პირებიც, რომლებიც აქ ბაჟის ასაკრეფად იყვნენ დაყენებულნი, რადგან შემოსავლის ნაწილს ისინი თვითონ ითვისებდნენ. ამიტომ. „სანაოზე დადგომა“ საპატიო და სარფიან საქმიანობად ითვლებოდა. ამ მხრივ განსაკუთრებით დამახასიათებელია 1822 წლის ივლისში შედგენილი ერთი პირობის წიგნი, რომელიც ორმა ყმა გლეხმა თავად ჩუგავაძეს

შიართვა: „თქვენ თავად ჩიჯავაბე ნიკოლაუს ასე პირობის წერილი მოგართვით, — ვკითხულობთ ამ საბუთში. — ჩვენ საეკლესიო ყმებმა კაშმაბე გოგიელამ და კიდეე გოგიელა ბაშალეიშვილმა, ასრე რომე გევედრეთ, სანაოზე დადგომას და გვისმინეთ ვედრება ჩვენი და



ნავი. XVII ს. „ვეფხისტყაოსნის“ მინიატურა.

წიგნი გვთხოვეთ და ასე კაცის უტყუელ წერილს გაძღვეთ, რომელიც მოსაველი მოვიდეს თქვენი მოსართმევი თეთრი არ დაგაკლოთ და არ სხვა რაიმე ცუდი რაიმე ვქნათ, და არც სასაკუთროთ რაიმე

დავიჩემოთ“. სწორედ ბაჟში აკრეფილი მცირეოდენი თანხის სასა-
კუთროდ დაჩემების იმედი ჰქონდათ ამ საეკლესიო გლეხებს. თო-
რემ ჩიჭავაცხესთან უანგარო სამსახურზე ისინი თავს არ გამოი-
ღებდნენ.

დასავლეთ საქართველოში მდინარის ერთი ნაპირიდან მეორეზე
გადასასვლელად ნავის გამოყენება ფეოდალურ ხანაში სამდინარო
მიმოსვლის უმნიშვნელო ნაწილი იყო. სამდინარო ტრანსპორტის
ძირითად მოვალეობას მდინარის გასწვრივ ცურვა წარმოადგენდა.
თანაც ერთი სოფლიდან მეორეში მდინარით იშვიათად მოგზაურობდ-
ნენ. ნაოსნობის უდიდესი ნაწილი ზღვიდან ქვეყნის შიგნით და უკან
ნავით ცურვაზე მოდიოდა. ამის შესახებ ცნობები მოიპოვება ფე-
ოდალური თუ უფრო ადრე ხანის წერილობით წყაროებში, XIX ს.
I ნახევრის რუსი თუ ევროპელი მოგზაურების ჩანაწერებში, საარ-
ქივო მასალებში და ამ საუკუნეში შედგენილ აღმოსავლეთ შავი-
ზღვისპირეთის გეოგრაფიულ აღწერილობებში.

ერთიანი საქართველოს საზღვრებში შედიოდა თავის დროზე
ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის დიდი ნაწილი. დღეისათ-
ვის წარმოუდგენელია, რომ ამ მთავორიან ქვეყანაში მდინარეებ-
ს ქვემო წელზე ნავებით ცურვა შეიძლებოდა. ისტორიული წყაროები
სდუმან ამის შესახებ. სამაგიეროდ, XIX საუკუნის 50-იან წლებში
სამხედრო ხელისუფლების მიერ შედგენილი გეოგრაფიული აღწე-
რილობანი ერთხმად აღნიშნავენ, რომ ხსენებული რეგიონის ზოგ-
ერთი მდინარე: ფშაფე, ჭუბლა, მაკოფსე, ვარდანე, ბზიმთა, საჩე
(დღევანდელი მამაიკა), სანაოსნოდ გამოიყენებოდა შესართავიდან
6—8 კმ მანძილზე.

ქველად მდ. ბზიფს ქართველები „კაპეტის მდინარეს“ ანუ „კა-
პუეტის წყალს“ უწოდებდნენ. ბზიფს ანუ ზუფუს მდინარეს, ზუფუს
წყალს, ჩვენი წინაპრები დღევანდელ ხიფსთას უწოდებდნენ, რო-
მელიც ფეოდალური ხანის აფხაზეთის მთავრებს რეზიდენციას.
ზუფუს, დღევანდელ სოფ. ლიხნს შუაზე კვეთს. ამ მდინარეთა სახე-
ლების ცვლილებას XIX საუკუნის დასასრულში უნდა ჰქონოდა
ადგილი.

ბზაღი მთის მდინარეა და თავის ტალღებს დიდი სისწრაფით
მიაქროლებს ზღვისკენ. ძნელი წარმოსადგენია ამ მდინარეზე ნაოს-
ნობა. „ნიუხედავად იმისა, რომ ბზიფი არაა სანაოსნო მდინარე, —

წერს ეიხვალდ- — ჩერქეზები მაინც დატურავენ მასზე პატარა ნა-
ევებით, იმალებიან მის კლდოვან ნაპირებში და ზელსაყრელ დროს
თავს ესხმიან აფხაზებს“:

ბზიფის აღმოსავლეთით, სულ ახლოს, შავ ზღვას პატარა მდი-
ნარე მჩიშთა — ქართული წყაროებით, „მუწუს წყალი“ უეროდება,
რომელზედაც ეიხვალდის ცნობით „შეიძლება რამდენიმე ვერსზე
აღმა ტურვა“.

მჩიშთას აღმოსავლეთით გერმანელი მოგზაური ასახელებს მდ.
აფსთას, რომელზედაც „სწრაფი დინების მიუხედავად, პატარა ნა-
ვით შეიძლება ტურვა 4 ვერსზე“. მდ. აფსთა ეს ვახუშტისეული
„ალაცოს წყალია“. დღეს მას „ბაკლანოვკას“ ეძახიან. ამ მდინარის
მარცხენა ნაპირზე, შესართავიდან 4 კმ დაშორებით, მდებარეობს
სოფ. ააც (ბაკლანოვკა), რომელიც გვიან ფეოდალურ ხანაში შედ-
გენილ რამდენიმე რუკაზე ალაცო||ალაცუს სახელით არის დატანილი.
როგორც ჩანს, ნავეები ზღვიდან ამ სოფლამდე ამოდიოდა. ამან გა-
ნაპირობა მისი ხსენებულ რუკებზე დატანა, მაშინ როდესაც ამ რუ-
კებზე სხვა უფრო მნიშვნელოვანი პუნქტები გამოტოვებულა.

სოხუმის ახლოს, აღმოსავლეთით, ზღვას შეერთვის პატარა მდი-
ნარე კელასური. იგი, როგორც სანაოსნო მდინარე, მოხსენიებული
აქვს რუსეთის არმიის შტაბ-კაპიტანს ენსგოლმის. ნან 1817 წელს
სამხედრო უწყების დავალებით შეადგინა დასავლეთ საქართველს
მოკლე აღწერილობა, რომელიც დღემდე არ გამოქვეყნებულა. „კე-
ლასურს, — წერს იგი, — საკმაოდ ნელი დინება აქვს, ამიტომ პა-
ტარა ნავეებისათვის ზღვიდან შესვლა ამ მდინარეში მოსახერხებე-
ლია“. მსგავს ცნობას გვაწვდის ეიხვალდიც: „კელასური ერთვის
ზღვას ციხის ნანგრევების გვერდით. მასზე პატარა ნავეებით ტურვა
შეიძლება, თუმცა არც ისე შორ მანძილზე“.

მდ. კელასურის აღმოსავლეთით შავ ზღვას კოდორი უერთდე-
ბა. შესართავიდან 6 კმ დაშორებით ძველი სოფლის წყაბას მიდა-
მოებში ეს მდინარე ორ ტოტად იყოფა. სამხრეთის ტოტი სამხრეთ-
აღმოსავლეთით მიედინება და ზღვას შეერთვის. მისი შესართავიდან
2,5 კმ ჩრდილოეთით ზღვას უერთდება მეორე ტოტიც. კოდორის
„სამხრეთი ტოტის დინება შედარებით ნელია და მასში მცირე ზო-
მის ნავეებს შეუძლიათ ტურვა“, — წერს ენსგოლმი. მსგავს ცნობას
გვაწვდის ეიხვალდიც: „კოდორი... სოფელ წყაბას ანუ დრანდას

უკან ერთვის ზღვას ორ ტოტად, რომელთაგან სამხრეთისა ძალზე ნელა მიედინება და პატარა ნავებისათვის სანაოსნოა“.

კოლორის სამხრეთ-აღმოსავლეთით, ქ. ოჩამჩირის მიდამოებში, ზღვას ერთვის მდ. მოქვი. დღეს ეს მდინარე იმდენად მეჩხურია, რომ მასზე ნაოსნობა კი არა, დიდი ხის მორის ცურვაც კი ძნელი წარმოსადგენია, მაგრამ რამდენიმე საუკუნის წინათ ეს მდინარე თურმე ბევრად წყალუხვი ყოფილა და მასში ზღვიდან დიდი საზღვაო ნავები შემოდინდნენ. ამაში გვარწმუნებს ჩვენ მიერ უკვე მოხსენიებული რატიანთა სიგელის ის ნაწილი, რომელიც სამეგრელოს მთავარ ლევან III დადიანს (1661—1680 წწ.) ეკუთვნის: „გვიბოძებია პაპია რატიასათვის, — კვითხულობთ ამ სიგელში, — ხომალდები, სადაც დადგეს ტყაყურს და მორკვლას, ანაკლიას და ხორგას მდივნობაი და მებაყეობაი“. „მორკვლა“ ანუ „მერკულა“ მდ. მოქვის ნაპირზეა შესართავიდან 10 კმ მანძილზე. თუ ამ სოფელში ხომალდსადგომი და საბაჟო არსებობდა, ექვს გარემეა, მდ. მოქვი აქამდე მაინც საკმაროდ დიდი ზომის საზღვაო ნავებისათვის სანაოსნოდ გამოიყენებოდა.

მდ. მოქვის სამხრეთ-აღმოსავლეთით, სოფ. გუდავაში, ზღვიდან ნახევარი კილომეტრის დაშორებით ერთმანეთს უერთდება და შემდეგ ზღვას მიერთვის ოქუმის წყალი და ერისწყალი. XIX საუკუნეში ორივე ეს მდინარე სანაოსნოდ ითვლებოდა. ვ. მაევსკის ცნობით, რომელმაც გასული საუკუნის მიწურულში სამხედრო შტაბის დავალებით სპეციალურად შეისწავლა დასავლეთ საქართველო და წიგნიც გამოსცა მის შესახებ, მდ. ოქუმის წყალზე „ქვემო წელში თავისუფლად შეიძლება ბრტყელძირიანი ნავებით ცურვა შესართავიდან ხიდამდე, რომელიც ამ მდინარეზე შოსე-გზაზეა გადაყვანილი“ (ვ. მაევსკის მხედველობაში აქვს ის ხიდი, რომელიც დღეს გალიდან სოხუმისკენ მიმავალ გზაზე, მის დროს ოქუმის წყალზე იყო აგებული).

სანაოსნო იყო მდ. ერისწყალი. ამ მდინარეს გასულ საუკუნეში და, ალბათ, უფრო ადრეც ქართველები ერთისწყალს უწოდებდნენ. მის შესართავში სოფ. გუდავა მდებარეობს, რომელსაც ძველად ძილანევი ეწოდებოდა. ამიტომ ამ მდინარეს ძველი ბერძნები „სინგამეს“ უწოდებდნენ. მდ. სინგამეს სანაოსნოდ მიიჩნევს არიანე, რომელმაც 134 წელს რომის იმპერატორის დავალებით აღმოსავ-

ლეთ შავიზღვისპირეთი დაიარა და მისი დაწერილებითი აღწერილობა დაგვიტოვა. ვ. მავესკის ცნობით, ერთისწყალის ქვემო წელი დაახლოებით 20—25 კმ მანძილზე „თავისუფლად შეიძლება სანაოსნოდ ჩაითვალოს“.

ერისწყალის აღმოსავლეთით ერთმანეთის პარალელურად ორი პატარა მდინარე ოხოჯე და გაგიდა მიედინება. ვ. მავესკის აზრით, ეს მდინარეებიც ქვემო წელში სანაოსნოდ გამოდგებოდა.

მნიშვნელოვანი სანაოსნო მდინარე იყო ენგური. ამ მდინარის შესართავში, ზღვიდან დაახლოებით ნახევარი კილომეტრის მანძილზე, ანაკლიის შემდეგ, XIX ს. I ნახევარში საკმაოდ დიდი ზომის საზღვაო ნაევი ამოდირდნენ. უფრო მცირე ზომის ნაევი კი ენგურის აყოლებით ბევრად უფრო მალეც აღიოდნენ.

მდ. ენგურზე ნაოსნობის შესახებ ცნობა ფრანგ მოგზაურ შარდენტან მოიპოვება. იგი 1672 წელს ეწვია სამეგრელოს. იმავე ნაწილში, რომლითაც იგი ისკურიის ყურიდან ანაკლიაში მოვიდა, იგი აყვა ამ მდინარეს და დაახლოებით 11 კმ იცურა. მხოლოდ შემდეგ გაუდგა ხმელეთის გზას. ამ ნაგზე 8 მგზავრის გარდა იმდენი ტვირთი იღო, რომ მის გადასატანად 8 ურემი გახდა საჭირო.

ენგურზე ნაოსნობის შესახებ ცნობები მოიპოვება ჩვენ მიერ ზემოთ უკვე ერთხელ მითითებულ თურქულ დოკუმენტში, რომელიც ანაკლიის ციხესა და მის მიდამოებს შეეხება. ამ საბუთში ანაკლიის მეციხოვნენი თურქეთის სამეფო კარზე ჩივიან იმის შესახებ, რომ ქართველებმა „რუხის ციხე გარემოიცვეს, ზღვიდან და ხმელეთიდან სურსათ-სანოვავის მისაწოდებელი გზები გადაუკეტეს. რადგანაც ციხეში შიგნით არაერთი პროდუქტი არ გააჩნდათ, ციხის თავი იბადულიას მუსლიმანი შიმშილით გარდაიცვალა... უბედურებას ვერც პატარა ნაევი გადაურჩა“ და რუხის ციხის გარნიზონი იძულებული შეიქნა, ქართველებს დანებებოდა.

რუხის ციხე მდ. ენგურის მარცხენა ნაპირზე დგას, ზუგდიდიდან 4 კმ დაშორებით. ამ ციხესთან დაკავშირებით ზღვიდან მომავალი გზისა და მცირე ნაევების მოხსენიება მოწმობს, რომ ამ დროს მდ. ენგურზე ნაევი შესართავიდან ამ ციხემდე ამოდირდნენ.

1804 წელს რუსეთის ჯარმა ანაკლიის ციხე აიღო. მალე იმდროინდელი საერთაშორისო ვითარების გამო რუსეთის ხელისუფლება იძულებული შეიქნა, თურქებთან ამ ციხის დაბრუნების თა-

ბაზე მოლაპარაკება გაემართა. ამასთან დაკავშირებით რუსეთის მთავრობის წარმომადგენელმა დასავლეთ საქართველოში ლიტკინოვმა საგანგებო რაპორტით მიმართა საქართველოს მთავარმართებელს ციციანოვს. მან სთხოვა, ანაკლიის ციხის დაბრუნების შემთხვევაში, თურქებისაგან გამოეთხოვათ თავისუფალი ნაოსნობის უფლება მცირე საზღვაო ნაგებობათვის მდ. ენგურზე რუხის ციხემდე. სადაც გათვალისწინებული იყო რუსეთის არმიის ორი ასეულის ჩაყენება.

რუხამდე ნაგებობით ზღვიდან ამოსვლის შესახებ ცნობას გვაწვდის მ. ბრონეესკი. ეს უკანასკნელი XIX საუკუნის დასაწყისში საქართველოს მთავარმართებლის კანცელარიის უფროსი იყო, ამიტომ მისი წიგნი კავკასიის შესახებ საქართველოზე ზუსტ ცნობებს შეიცავს.

მ. ბრონეესკი წერს, რომ, მართალია, ენგური „მთის მდინარედ უნდა ჩაითვალოს, მაგრამ მასზე ნაგებობით ცურვა შეიძლება სოფ. რუხამდე, რომელიც ზღვიდან 50 ვერსითაა დაშორებული“. მანძილს ავტორი უშუალოდ მდინარის გაყოლებით ათვლის. თორემ სამანქანო გზით ზღვიდან ამ სოფლამდე 10—12 კმ-ით ნაკლები მანძილია.

ენგოლში ოდნავ განსხვავებულ ცნობას გვაწვდის ენგურზე ნაოსნობის შესახებ. „ეს მდინარე სანაოსნოა მცირე ნაგებობათვის შესართავიდან 20 ვერსის მანძილზე სოფ. ბარბალამდე“.

სოფ. ბარბალა ენგურის მარჯვენა ნაპირზე მდებარეობდა. რუხის სამხრეთ-დასავლეთით, დღევანდელ სოფ. თაგილონის მიდამოებში. ორესტ ევეციკი კი, რომელმაც თავისი ამიერკავკასიის აღწერილობა გასული საუკუნის 30-იან წლებში შეადგინა, ენგურზე ნაოსნობის ყველაზე შორეულ პუნქტად რუხს მიიჩნევს. როგორც ჩანს, სოფ. რუხში გვიანდროდალურ ხანაში სამეგრელოს სამთავროს უძლიერესი ციხე-სიმაგრის აგება მდ. ენგურზე ნაოსნობის შესაძლებლობასაც ითვალისწინებდა.

ენგურის სამხრეთ-აღმოსავლეთით ზღვას პატარა მდინარე კურია უერთდება. მისი ჭეშმარიტი წელი ვ. მავესკის მიხედვით სანაოსნოდ გამოდგებოდა.

ქალაქ. ფოთთან, სამხრეთით, როინის მარცხენა ნაპირზე, ზღვასთან ახლოს პალიასტომის ტბა მდებარეობს. ამ ტბას ოთხ-

კუთხედის ფორმა აქვს. სიგრძე-სიგანე ერთმანეთის ტოლია და დაახლოებით 4 კმ უდრის. საერთო ფართობი 17 კვ. კმ შეადგენს. პალიასტომის ტბის საშუალო სიღრმე 3 მეტრამდე აღწევს.



ნავი. XVII ს. „ვეფხისტყაოსნის“ მინიატურა.

პალიასტომის ტბიდან გამოედინება მდ. კაპარუკა, რომლის სიგანე დაახლ. 50 მეტრია, სიღრმე კი ორიდან სამ მეტრამდე მერყე-

ობს. იგი მიედინება ზღვის პარალელურად და შემდეგ უერთდება მას. კაპარქას დინება ძალზე ნელია და ბევლად მასზე საკმაოდ დიდ საზღვაო ნაევებს შეეძლოთ ცურვა. კაპარქას უერთდება პატარა მდინარეები დედაბერა და მალთაყვა. რომლებიც მდინარესთან შეერთების წინ ერთიან ერთმანეთს. ორივე ეს მდინარე ღრმაა. ნელა დინება აქვთ და სანაოსნოდ გამოიყენებოდა.

პალიასტომის ტბას ერთვის მდ. თხოორინა, რომლის სიგრძე სულ 13 კმ-ია. სათავიდან უკვე 3—4 კმ-ის შემდეგ თხოორინა ღრმადდება. იგი ბუნებრივი არხით იყო დაკავშირებული მდ. მალთაყვასთან, რომელზეც დიდი ნავით ცურვა თავისუფლად შეიძლებოდა. ასე რომ, ზღვიდან პალიასტომში ორი გზით შეიძლება შესვლა: ერთი — უშუალოდ მდ. კაპარქით, მეორე — მალთაყვათი და თხოორინათი. ძველი მოგზაურები ალბათ, ჩვეულებრივ, მდ. კაპარქას ირჩევდნენ და ზღვიდან დიდი საზღვაო ნაევებით პალიასტომის ტბაში შესვლა ჩვეულებრივი ამბავი იყო. ამასთან დაკავშირებულ ეახუშტი ბაგრატიონი წერს: „ფოთის სამხრით ზღვის კიდესეღ არს ტბა პალიასტომისა, დიდი. ამ ტბიდან შესდის ზღვას მდინარე ამისიეე. აქედან შემოვლენ ნავნი და დგებიან ტბასა შინა განსვენებისათვის“.

პალიასტომის ტბას ერთი შედარებით გრძელი მდინარე ფიჩორა უერთდება. იგი აჭარა-მესხეთის კალთებიდან გამოდის და დაახლოებით 43 კმ სიგრძისაა. მთავის ცნობით, მდ. ფიჩორაზე ნაკიო ცურვა შეიძლებოდა თითქმის მის სათავემდე, ყოველ შემთხვევაში, იმ ხდამდე, რომელიც XIX ს. დასასრულს სოფ. ნიგოჯიდან სოფ. კოდორისკენ მიმავალ გზაზე ამ მდინარეზე იყო გადებული. ფიჩორას მრავალი შენაკადი ერთვის, რომელთაგან ზოგიერთი სანაოსნოდაც გამოდგებოდა. ერთ-ერთი ასეთი შენაკადი იყო მდ. წითელწყალი, გურიამი, სოფ. ებალაურში. ამ მდინარეში ნაევებით ეშვებოდნენ ახლო-მახლო სოფლების მცხოვრებლები. რომლებიც წითელწყალის გატურვის შემდეგ, მდ. ფიჩორითა და პალიასტომის ტბით ფოთამდე აღწევდნენ.

საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივში დაცულია ერთი დოკუმენტი, რომლის მიხედვით გურიის სოფლებიდან მდ. ფიჩორით, პალიასტომის ტბითა და მდ. კაპარქით უშუალოდ ფოთის ნავსადგურთან შეიძლებოდა სავაჭრო საქონლის მიტანა.

ფეოდალურ ხანაში მდ. ფიჩორაზე ნაოსნობა შედარებით უმ-

ნიშვნელო გახდა. ანტიკურ ხანაში კი ამ მდინარეზე ნაოსნობას ბევრად უფრო ინტენსიური ხასიათი ჰქონდა. ამას მოწმობს თუნდაც ის ფაქტი, რომ ამ ღროს მდ. ფიჩორიდან რიონამდე ფართო არხიც კი გაუყვანიათ. ამ არხის კალაპოტი დღემდეა შემორჩენილი: არხს „ნადართუ“ ეწოდებოდა.

პალიასტომის ტბის სამხრეთით, სოფ. გრიგოლეთთან შავ ზღვას მდინარე სუფსა შეერთვის. ფეოდალურ ხანაში ეს მდინარეც სანაოსნოდ გამოიყენებოდა. ენსგოლმის ცნობით, ამ მდინარეზე ჰატარა საზღვაო ნაევებს, რომლებიც წყალში მეტრ-ნახევარზე ისხდნენ, გურიანთას ციხემდე შეეძლოთ ასვლა. ეს ციხე კი შესართავიდან 16 სმ-ით იყო დაშორებული. სამდინარო ნაევები გასული საუკუნის დასასრულს უფრო ზემოთ, მდ. ბახვისწყალის შესართავამდე, ზღვიდან 26 კმ დაშორებით აღიოდნენ. XIX საუკუნის დასასრულს მდ. სუფსაზე 25—30 ასეთი ბრტყელირიანი ნავი იყო, რომელთა ტვირთმზიდობა 100—300 ფუტს ანუ 1,5—5 ტონამდე აღიოდა.

სუფსის სამხრეთით, დაახლ. 5 კმ დაშორებით, შავ ზღვას ჰატარა მდინარე სეფა უერთდება. ვ. მაეცკის ცნობით, ზღვიდან ჰატარა ნაევებს ამ მდინარეზე 4 კმ მანძილზე შეეძლოთ ასულეყვნენ.

სეფას სამხრეთით მოედინება ორი შედარებით დიდი მდინარე: ნატანები და ჩოლოქი, რომლებიც ზღვამდე ნახევარი კილომეტრის დაშორებით უერთდებიან ერთმანეთს და შემდეგ შეერთვიან ზღვას. გასული საუკუნის დასასრულს მდ. ნატანებში მცირე ზომის ნაევები დატურავდნენ შესართავიდან დაახლ. 20 კმ მანძილზე.

ქობულეთის სამხრეთით ერთმანეთს და შემდეგ ზღვას უერთდება სამი მდინარე: აკვისწყალი, კინტრიში და ლელვა. ამათ შორის აკვისწყალი საკმაოდ დიდი საზღვაო ნაევებისათვის გამოდგებოდა სანაოსნოდ. ამას მოწმობს დოსითეოს პატრიარქის მოგზაურობის ჩანაწერები, რომელიც ზემოთ მოვიყვანეთ. დოსითეოსი დიდი ნავით ზღვიდან სოფ. ალაშბარამდე ასულა. ეს სოფელი კი მდ. აკვისწყლის ნაპირზე მდებარეობს.

ფეოდალური ხანის დასავლეთ საქართველოს ძირითადი სანაოსნო მაგისტრალები ხობი, კოროხი და რიონი იყო.

როგორც სანაოსნო მდინარე, ხობი ჯერ კიდევ 134 წელს ბერძენ ისტორიკოსს არიანეს აქვს მოხსენიებული. ამის შემდეგ ამ მდინარეზე ნაოსნობის შესახებ ცნობები დიდი ხნის განმავლობაში აღარ

მოვევპოვება. მხოლოდ შამადავლა დადიანის (1470—1474 წწ.) ხობის მონასტრისადმი წყალობის ერთ სიგელშია ნახსენები „ქარიანთას და კემხელს მესამედი წყლის ბაჟი“, რომელიც ხობის მონასტრის ეკუთვნოდა. ქარიანთა ხობის შესართავიდან დაახლ. 10 კმ-ითაა დაშორებული. სიგელი დაახლოებით ორი საუკუნის შემდეგ ლევან II დადიანმაც დაადასტურა. 1675 წლის ლევან III დადიანის წყალობის ერთ წიგნში „ხორგას სამი ნავი ვაქარია“ მოხსენიებული. სოფ. ხორგა მდ. ხობზე დგას შესართავიდან 20 კმ დაშორებით და ამ სოფელში სამი სავაჭრო ნავის მოხსენიება მოწმობს, რომ ზღვიდან აქამდე ნაევებით ამოსვლა ჩვეულებრივი ამბავი იყო.

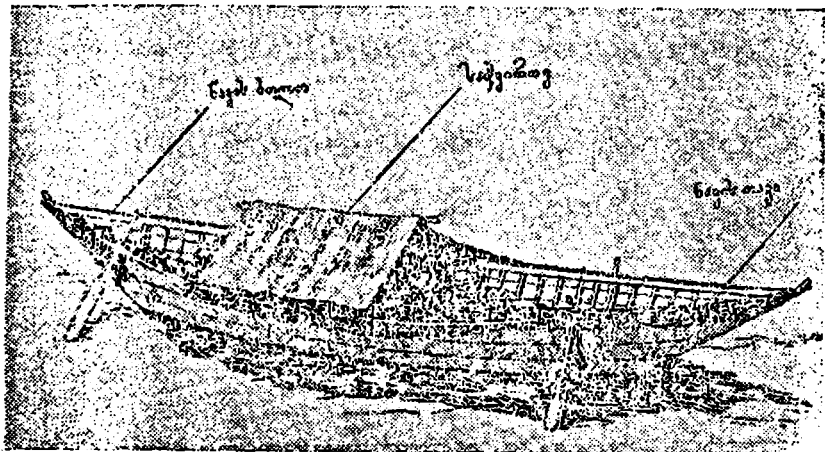
როგორც ირკვევა, ზღვიდან ნაევი მდ. ხობზე შესართავიდან უფრო მაღლა, ხობის მონასტრამდეც აღიოდნენ. ამის შესახებ პირველი ცნობა არქანჯელო ლამბერტის აქვს: „ხოფი მეტად მდიდარია ნაირნაირი თევზით და ნავით სავალია იმ ადგილამდე, რომელსაც ჰქვია ხოფი. ამ ადგილის გამო თვითონ მდინარესაც ეწოდება ხოფი. აქ არის მონასტერი“. სწორედ ამ მონასტრიდან იმოგზაურა 1653 წელს საზღვაო ნავით ქობულეთამდე დოსითეოს პატრიარქმა.

1804 წლის მიწურულში ხობის შესართავი რუსეთის არმიის ოფიცერმა ლაშქაროვმა შეისწავლა. მან თავის ანგარიშში აღნიშნა: ეს მდინარე „იმდენად ღრმაა, რომ მასზე შესართავიდან 20 კმ მანძილზე სოფ. ხორგამდე და უფრო ზემოთაც შეუძლიათ ავიდნენ სატრანსპორტო გემებს მძიმე ტვირთით, ყოველგვარი სიძნელის გარეშე“. მომდევნო წელს რუსეთის ხელისუფლების საგანგებო წარმომადგენელი დას. საქართველოში ლიტვინოვი ერთგვარად აზუსტებს ამ ცნობას. იგი აღნიშნავს, ამ მდინარის ნაპირი მოსახერხებელია ნაევების მდინარის აღმა კაპანით გაწევისათვისო. არც მდ. ხობში და არც სხვა მდინარეებში, რომლებიც ზემოთ ჩამოვთვალეთ. მდინარის აღმა ნაევებს თავისი სვლით ცურვა არ შეეძლოთ და საჭირო იყო მათი ნაპირიდან თრევა.

1822 წელს რედუტ-კალედან ქუთაისამდე იმგზავრა გამბამ. გზის ერთი ნაწილი მდ. ხობის ნაპირებს მიუყვებოდა. „შესართავიდან ოც ვერსზე მეტ მანძილზე ეს მდინარე კიდევ უფრო ღრმაა და გამოსადეგი დიდი ხომალდების სანაოსნოდ. მაგრამ აქ მხოლოდ რამდენიმე ნავს თუ შეამჩნევთ აგურებით თუ კრამიტებით დატვირთულს, რომლებსაც ხობის მონასტერთან ახლოს ამზადებენ... ამავე

მდინარეზე გვხვდება რამდენიმე დატვირთული ტივი საამშენებლო და საწვავი ხე-ტყით“.

გასული საუკუნის 50-იანი წლებიდან მდ. ხობზე ნაოსნობის მნიშვნელობა თანდათანობით დაეცა. მიუხედავად ამისა, 1892 წელს ვ. მავესკიმ ნახა შესართავიდან 12 კმ დაშორებით ამოსული ორი შედარებით დიდი საზღვაო ხომალდი. ამ დროს ნავეები ზღვიდან ხობის მონასტრამდე უკვე ველარ აღიოდნენ, მათ ზემოთ ცურვას ხელს უშლიდა ხიდი ამ მდინარეზე, რომელიც სენაკ-ზუგდიდის



დატვირთული კოროხული ნავი

გზაზე აშენდა. ამიტომ ზღვიდან ნავეები მხოლოდ ამ ხიდამდე აღიოდნენ. გასული საუკუნისათვის მდ. ხობში სულ 40 ასეთი ნავი იყო, რომელთაც 200—500 ფუთი ანუ 3,2—8 ტონამდე ტვირთის გადაზიდვა შეეძლოთ.

სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს მდინარეების სანაოსნო თვალსაზრისით მიმოხილვა მოცემულია რუსეთის იმპერიის საგანგებო მოხელის მასალისკის მოხსენებით ბარათში ბათუმის ოლქის შესახებ, რომელიც მან 1885 წელს მთავრობას წარუდგინა. ბარათის მიხედვით, ამ მხარეში სანაოსნოდ გამოიყენებოდა კოროხი,

ამის გარდა, ნავეებით ცურვა შეიძლებოდა მის შენაკადებზეც: „კოროხის შენაკადებზე ნაოსნობა შესაძლებელია, — წერს იგი, — არტანუჯის წყალით — არტანუჯამდე, იმერხევით — ქართისწყალის შესართავამდე, მურღულის წყლით — სოფ. არხუამდე და აქარის წყლით შუახევამდე. გადმოგვეცემენ, რომ დახელოვნებული ბორჩხელი რეიზები ნავის აყვანას კისრულობენ კოროხითა და ოლთისწყალით თვით ოლთამდე“.

უძველესი ცნობა კოროხზე ნაოსნობის შესახებ არიანესა აქვს. შემდეგ ისტორიული წყაროები დიდი ხნით დუმან ამ საკითხზე და ზნობოდ XVIII საუკუნის 80-იან წლებში იოანე გედევანი-შვილი ახსენებს მდ. კოროხზე ნაოსნობას. ართვინის შემდეგ, — წერს იგი, — კოროხის ხეობა „განვცელდა და მდინარე იგი, ხოლო წყალს ამას შიგან ვლენან ნავით ანუ ლოდკით კაცნი მსახლობელნი ვითა ქართველნი და ენისა თვისისა მოლაპარაკე ქართულად“.

კოროხზე ნაოსნობის შესახებ მეტად საინტერესო მასალაა 1843 წ. გერმანულ ენაზე გამოსულ ჰერმან კოლერის წიგნში, რომელშიც სამხრეთ-დასავლეთი საქართველოა აღწერილი. განსაკუთრებით მოიმატა ამგვარი ხასიათის ცნობებმა XIX საუკუნის 60-იანი წლებიდან. გასული საუკუნის დასასრულს და ჩვენი საუკუნის დასაწყისში დიმიტრი ბაქრაძე, გიორგი ყაზბეგი და სხვა ბევრი ქართველი თუ უცხოელი ავტორი შეეხო აქ ნაოსნობას და ამიტომ კოროხზე ნაოსნობის შესახებ ჩვენ უფრო მეტი ვიცით, ვიდრე სხვა რომელიმე მდინარეზე. თავისი სიტყვა თქვა ეთნოგრაფიამაც. აქარის სახელმწიფო მუზეუმის შრომებში (ტ. III) გამოქვეყნდა თ. ჩიქოვანისა და კ. ნიკოლაიშვილის წერილი „კოროხზე ნაოსნობის ისტორიიდან“, რომელშიც ძვირფასი მასალაა მოცემული ამ საკითხის ირგვლივ.

კოროხზე მენავეობას ამ მდინარისპირა სოფლების: ზემო და ქვემო მარადიდის, სებეს, კირნათის, კატაფხოს, ბორჩხას და სხვა სოფლების მცხოვრებნი მისდევდნენ. მათ შორის თავისი ოსტობით ბორჩხელი მენავეები გამოირჩეოდნენ. ნავს მხოლოდ ორ სოფელში: ბორჩხაში და ქვემო მარადიდში აგებდნენ. ეს უკანასკნელი მდინარე კოროხისა და მაჭახელის შესართავში მდებარეობს, სადაც კოროხი შედარებით ნელა მოედინება და ბუნებრივ ნავსად-

გურს ქმნის. კოროხის ნაგებობის დიდი უმრავლესობა ქვემო მარადილში იგებოდა.

XIX საუკუნის რუსულ წყაროებში დას. საქართველოს მდინარეებში მოცურავე ნაგებობებს „კაიუკს“ უწოდებდნენ. აპარაში ამ მნიშვნელობით ზოგჯერ „ყაილს“, ლაზეთში — „კაიხს“. სამივე სიტყვა თურქული „კაილიდან“ მოდის, რომელიც ნავს ნიშნავს. თვით ეს ტერმინი „კაიმაკიდან“ მოდის, რაც თურქულად ყოველგვარ სრიალს ნიშნავს.

კოროხული ნავის მშენებლობა მისთვის საჭირო ხე-ტყის დამზადებით იწყებოდა. თავდაპირველად იგი წაბლისაგან იგებოდა, გასული საუკუნის დასაწყისიდან კი თხმელას გამოყენებაც დაიწყო. ამ ხის მასალისაგან ნავის ძირს ამზადებდნენ, ხოლო გვერდებს — კვლავ წაბლისაგან.

ნავისათვის საჭირო მასალას სპეციალურად არჩევდნენ. ხეებს მხოლოდ განსაზღვრულ თევში ჰრიდნენ, შემდეგ დახერხავდნენ, დათლიდნენ და გასაშრობად შეინახავდნენ. მასალის გაშრობა ზოგჯერ რამდენიმე წელიწადს გრძელდებოდა.

კოროხული ნავი შედგებოდა: თავისგან (ბაში), ბოლოსაგან, კიჩოსაგან, გვერდებისაგან (კაბურღა//კაბულღა), ძირისაგან (ტაბანი) და ნავის შუა ნაწილისაგან (საჭვირთე). ნავის აგება მისი ძირის გამოყვანით იწყებოდა, რომელიც, ჩვეულებრივ, სამი ფიცრისაგან შედგებოდა. შუა ფიცარს სარაგანი ეწოდებოდა, ორივე მხარეს იგი ერთი ზომისა იყო, გვერდითი ფიცრების გარეთა მხარე კი ოვალურად ითლებოდა და მასზე ნავის ფიცრები ამოჰყავდათ. ნავის გვერდების ამოყვანის შემდეგ თავსა და ბოლოში მენავეთა საჭლოში და შემდეგ ჩათალი კეთდებოდა. ჩათალი ორად განტოტვილი ხე იყო. ტერმინი თურქულია და ორკაპს ნიშნავს. თავის ჩათალზე რკინის პალოს ამაგრებდნენ, რომელზეც თოკი იყო გამობმული.

კოროხულ ნავს თავში ორი ნიჩაბი ჰქონდა. ნავს ბოლო საქვს არ უკეთებდნენ. მის მაგივრობას ორი, ნიჩაბის მოყვანილობის, მაგრამ უფრო გრძელი სისტარი ასრულებდა. კოროხს ჩქარი დინება აქვს და ერთი საკით მისი მართვა შეუძლებელი იყო.

ნავის აგების შემდეგ ფიცრებს შორის დარჩენილ სივრცეს გაფისული სელის ძენით ამოტენიდნენ და ნავის კორპუსსაც კუპარს წაუსვამდნენ. შემდეგ მას შელებავდნენ. მოგვიანებით ამ მიზ-

ნით შავ საღებავს ხმარობდნენ, ადრე კი, ჰერმან კოლერის ცნი ბით, თეთრი საღებავიც გამოიყენებოდა და ჰოროხული ნავებ შავ-თეთრ ზოლებად იყო შეღებილი.

საჭვირთეს ნავის შუა ნაწილი ეკავა და ისე იყო მოწყობილი რომ ტვირთი არ სველდებოდა. აქ ნავის ძირს ფიცრები ჰქონდა და რული, ამიტომ რაიმე მიზეზით ნავეში შესული წყალი საჭვირთეს არ ჩერდებოდა და ნავის თავსა და ბოლოში გროვდებოდა. საიდა ნაც დროგამოშვებით ამოხაპავდნენ ხოლმე.

ჰოროხული ნავის ეკიპაჟი 4 კაცისაგან შედგებოდა. მეთაური იყო რეიზი, რომელსაც ნავის მესაჭეობაც ევალებოდა. მის გარდა ნავზე იყო უფროსი მენიჩბე (უფროსი ტაიფა) და ორი მენიჩბე (ტაიფა).

ჰოროხი ღრმა მდინარე არაა, ამიტომ არც ჰოროხული ნავის ტვირთმზიდლობა იყო დიდი. იგი, ჩვეულებრივ, 150—200 ფუტს არ აღემატებოდა. ტვირთთან ერთად ჰოროხულ ნავეებს მგზავრებიც გადაჰყავდა. მათი რიცხვი, ჩვეულებრივ, ათ კაცს არ აღემატებოდა.

მდ. ჰოროხზე ნაოსნობა თითქმის მთელი წლის განმავლობაში გრძელდებოდა, თუმცა წყალდიდობა მას ძალზე აფერხებდა. განსაკუთრებით დიდი წყალდიდობა ჰოროხზე მაისსა და ივნისში იცის. ამ დროს ნაოსნობა ხშირად წყდებოდა.

ჰოროხზე ტვირთის გადატანა მდინარის ორივე მიმართულებით ხდებოდა, ხოლო მგზავრები ძირითადად ქვემოთ ჩაჰყავდათ. ნაოსნობა ქ. ართვინში ქვის ხილთან იწყებოდა და მ. ჰოროხის შესართავამდე გრძელდებოდა, შემდეგ ზღვის გაყოლებით — ბათუმამდე. ჰოროხის ზემო წელიდან ბათუმში თიხის ჰურქელი, კრამიტი და სოფლის მეურნეობის სხვა პროდუქცია ჩაჰქონდათ, აქედან კი ნავეებით ზღვისპირეთის და დას. ევროპის საქონელს ეზიდებოდნენ. ხშირად ვაჭრებს თავისი საქონელი სტამბოლიდან მოჰქონდათ ზღვით ბათუმამდე, აქედან ნავეებით ართვინამდე ეზიდებოდნენ, შემდეგ კი ყარსსა და არდაგანში საპალნეებით გადაჰქონდათ. საზღვაო ნავეების ჰოროხში შესვლა მისი კალაპოტის თავისებურებების გამო გამორიცხული იყო.

ართვინიდან ნავეები შესართავამდე 8—10 საათში აღწევდნენ, ხოლო უკან, ბათუმის ნავსადგურამდე, ორ საათში. თუ გამოცდილი რეიზი მაისსა და ივნისში დიდ წყალში ჰოროხზე ტურვას გა-

ბედავდა, ართვინიდან შესართავამდე 6—7 საათში ჩამოვიდოდა. მდინარის აღმა ცურვას, ბუნებრივია, ბევრად მეტი დრო სჭირდებოდა, ჩვეულებრივ, 3—4 დღე, წყალდიდობის დროს კი შესართავიდან ართვინამდე ასვლას მენავეები 6—8 დღეს უნდებოდნენ.

ჭოროხი ძალზე სწრაფი მდინარეა და კალაპოტიც მიხვეულ-მოხვეული აქვს. ამიტომ მდინარის დაყოლებით ცურვა ძალზე დიდ ხელოვნებას მოითხოვდა. მენიჩბეები ამ დროს ნავის თავში ისხდნენ. მათ მთავარ მოვალეობას რეიზისათვის დახმარება წარმოადგენდა. რადგან ეს უკანასკნელი მესაჭის მოვალეობას ასრულებდა, ნავის ბოლოში იდგა, თითოეულ ხელში თითო საჭის ნიჩაბი ეჭირა და ნავს მართავდა. ჩვეულებრივ, ჭოროხული ნავის ეკიპაჟი იმდენად გამოცდილი იყო, რომ რაიმე უბედურ შემთხვევას ადგილი არ ჰქონდა. მგზავრებს, განსაკუთრებით, პირველად ცურვის დროს, ძალზე ხშირად ეჩვენებოდათ, რომ ნავი კლდეს ეჯახებოდა, მაგრამ უკანასკნელ წუთს ნავი მოუხვევდა და ცურვაც გრძელდებოდა. შესართავამდე ნავი უვნებლად ჩადიოდა.

ჭოროხის ზღვასთან შესართავს კაპნისთავს ეძახდნენ. ლელვის დროს აქ ზღვაში ნავით შესვლა ძნელი იყო, ამიტომ მენავეები მის დამშვიდებას ელოდნენ. ხშირად მგზავრები ნავიდან გადმოდიოდნენ და ხმელეთით აგრძელებდნენ გზას ბათუმამდე.

ბათუმიდან ართვინისაკენ მიმავალ სანაოსნო გზაზე, ჭოროხის შესართავიდან ზემოთ, მენავეები თავიანთ ნავებს ჭაპანით ეწეოდნენ. ამ დროს ნავში მხოლოდ რეიზი რჩებოდა, მენიჩბეები კი ნავს ნაპირზე თოკით ეწეოდნენ, რომელიც ჩათალს იყო გამოზმული. რეიზი ამ დროს ნავის ბოლოში იდგა და ნავს მიმართულებას უსწორებდა. როდესაც ჭოროხის ერთი ნაპირი გაუვალი ხდებოდა, მაშინ მენიჩბეებიც ნავში სხდებოდნენ და მეორე ნაპირზე გადადიოდნენ. შემდეგ კვლავ ნავის თრევას აგრძელებდნენ. ასეთ ადგილებს „სამენაო თავს“ უწოდებდნენ. კაპნისთავიდან ართვინამდე ასეთი სამენაო თავი 10 იყო.

1879 წელს აჭარა და სამხრეთ საქართველოს დიდი ნაწილი საქართველოს შემოუერთდა. თანდათანობით, ბათუმი-ართვინის გზის გაყვანის შემდეგ, ჭოროხზე ნაოსნობის მნიშვნელობა ეცემა. თუ 1873 წელს ამ მდინარეზე 200-მდე ნავი დაცურავდა, XX საუკუნის დამდეგს მათი რიცხვი 70-მდე შემცირდა. მიუხედავად ამისა,

ართვინამდე ნაოსნობა ოქტომბრის რევოლუციამდე გრძელდებოდა. შემდეგ კოროხის ზემო წელი თურქეთის ხელში გადავიდა და ზღვით ამ მდინარეზე მხოლოდ სოფ. ქვემო მარადილამდე ამოდიოდნენ. ეს იყო საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების პირველ წლებში, შემდეგ კი კოროხზე ნაოსნობა საერთოდ შეწყდა.

დასავლეთ საქართველოს მთავარი სანაოსნო მდინარე რიონი იყო. მას ძველი ბერძნები თუ რომაელები „ფასის//ფასიდს“ უწოდებდნენ. მათი გავლენით ეს სახელი შუა საუკუნეებში ზოგიერთი ხალხის ენაშიც გადავიდა. მაგ. იტალიელები ამ მდინარეს დოესაც „ფასიდს“ უწოდებენ, ხოლო თურქები „ფაშს“. ყველა ეს სახელი „ფოთის“ უძველესი ძირიდან „ფათიდან“ მოდის. ასე ეწოდებოდა დასახლებას მდ. რიონის შესართავთან იმ დროს, როდესაც ძველი ბერძნები მას პირველად ეწვივნენ. ქართული „ფათი“ მათ „ფაზისად“ გამოთქვეს და მდინარესაც ამ დასახლების სახელი უწოდეს. აღსანიშნავია, რომ ანტიკურ ხანაში ძველი ბერძნები თუ რომაელები მდ. რიონის სათავედ ყვირილას მიიჩნევდნენ. საკუთრივ რიონის ზემო წელი კი მათთვის ამ მდინარის ერთ-ერთი შენაკადი იყო, რომელსაც ისინი „როსს“ ან კიდევ „რეონს“ უწოდებდნენ.

სანაოსნოდ მდინარე რიონი ძალზე ადრე ხანიდან გამოიყენებოდა. არგონავტების მითში, რომელიც ძვ. წ. მეორე ათასწლეულის მეორე ნახევარშია შექმნილი, ზღვიდან ამ მდინარეში საზღვაო ნაევებით შესვლა უკვე ჩვეულებრივ ამბად გამოიყურება. მომდევნო ხანაში რიონზე ნაოსნობას ისეთი ფართო ხასიათი მიუღია, რომ იგი ძალზე ადრე გახდა ცნობილი მსოფლიოს მრავალი ხალხისათვის. ამიტომაცაა, რომ ჰესიოდე ძვ. წ. VIII—VII სს. დაწერილ ჰომეროში „თეოგონიაში“ მას მსოფლიოს უდიდეს მდინარეთა შორის მოიხსენიებს.

ძვ. წ. VI საუკუნის დასაწყისში რიონის შესართავში ქართული დასახლების გვერდით ძველი ბერძნული ქალაქი-კოლონია ფაზისი გაჩნდა. ეს იყო ბერძენთა პირველი ახალშენი მთელ დასავლეთ საქართველოში. ამ არჩევანში მთავარი როლი მდ. რიონზე ნავიგაციის ფართო გავრცელებამ ითამაშა, რადგან ბათუმის, სოხუმის თუ ბიჭვინთის ყურეებისაგან განსხვავებით, ამ მიდამოებში არც მოხერხებული ნავსადგურია და არც რიონის შესართავი ჯობს საზ-

ღვათ ხომალდების გასაჩერებლად დასავლეთ საქართველოს სხვა მდინარეების — ხობისა თუ ენგურის შესართავებს.

უძველესი წერილობითი ცნობა რიონზე ნაოსნობის შესახებ ძვ. წ. IV ს. მოგვეპოვება. ამ დროს არის შედგენილი ერთი გეოგრაფიული ნაშრომი, რომლის ავტორობას ხშირად ძველ ბერძენ სკილაქს კარბანდეს მიაწერენ... აქ მოხსენიებულია „მდ. ფასიდი და ელინური ქალაქი ფასიდი“ და აქედან მდინარის ზემოთ ცურვით 180 სტადიონის დაშორებით დიდი... ქალაქი, საიდანაც იყო მედეა“. სტადიონი ძველ საბერძნეთში მანძილის საზომი ერთეული იყო. 180 სტადიონი დაახლოებით 36 კმ უდრის.

ძვ. წ. IV—I სს. ამიერკავკასიაზე გადიოდა სავაჭრო გზა, რომელიც დას. ევროპას შავი ზღვის აუზით აღმოსავლეთ აზიის ქვეყნებთან აკავშირებდა. რიონის სანაოსნო მაგისტრალი ამ მსოფლიო მნიშვნელობის გზის ერთი მონაკვეთი იყო. მისი ყველაზე დაწვრილებითი აღწერილობა სტრაბონის „გეოგრაფიაშია“ დაცული. ეს სავაჭრო გზა ინდოეთში იწყებოდა და ჩრდილოეთისაკენ მიემართებოდა. ჰინდიკუშის მთების გადალახვის შემდეგ სანაოსნო მდინარით ოქსოსით (ამუ-ღარია), რომელიც ამ დროს ჰირკანიის (კასპიის) ზღვას უერთდებოდა, ვაჭრებს თავიანთი საქონელი ამ ზღვაში ჩააქონდათ. შემდეგ გადაცურავდნენ კასპიის ზღვას და მდ. მტკვარს ნაევებით გამოჰყვებოდნენ. ოთხი დღის სახმელეთო გზის გავლის შემდეგ უცხოელი ვაჭრები დასავლეთ საქართველოში გადადიოდნენ და მდინარეების ყვირილასა და ძირულას შესართავში სავაჭრო ქალაქ სარაპანის (შორაპანს) აღწევდნენ. აქედან ნაევებით ყვირილას დაუყვებოდნენ, შემდეგ საკუთრივ რიონს და ქ. ფაზისში (ფოთში) თავიანთ საქონელს საზღვაო ხომალდებზე გადატვირთავდნენ.

ყვირილას სტრაბონი ფაზისის (რიონის) ზემო წელად მიიჩნევს და აღნიშნავს: „ფაზისზე აღმა ცურვა შეიძლება შორაპანამდღო“. ეს არის პირველი შემთხვევა წერილობით წყაროებში, სადაც ზღვიდან რიონზე ნავით ასვლის სანაოსნო მანძილია მოცემული. უფრო ზუსტად ამის შესახებ სტრაბონის თანამედროვე რომაელი ისტორიკოსი გაიუს პლინიუს სეკუნდი წერს. მისი ცნობის თანახმად, რიონზე დიდი საზღვაო ხომალდებით ცურვა შეიძლებოდა შესართავიდან 38500 რომაული ნაბიჯის ანუ 53,5 კმ დაშორებით და შემდეგ ბევრად უფრო შორ მანძილზე პატარა საზღვაო ნაევებითაც.

თუ არ ჩავთვლით V საუკუნის უცნობი ავტორის გეოგრაფიული თხზულების — „მოგზაურობა შავი ზღვის გარშემო“ — აშკარად მცდარ მონაცემებს იმის შესახებ, რომ „ეს მდინარე სანაოსნოა 100 სტადიონის ანუ 4 მილის მანძილზე“, ანტიკური ხანის წერილობითი წყაროები, სტრაბონისა და პლინიუსის მონაცემების გარდა, ამ მხრივ არაერთარ ცნობას არ გვაწვდიან. მხოლოდ მრავალი საუკუნის შემდეგ. XVII საუკუნის თურქი მოგზაური ევლიე ჩელები თავის „მოგზაურობის წიგნში“ აღნიშნავენ: „ფაში ღუნანისა-ვით ფართო მდინარეა, ზოგან ერთი მილი სიფართე აქვს, ყველაზე ვიწრო ადგილი ნახევარი მილია. შიგ სამეგრელოს და აბაზას ქვეყანაში მიმავალი ხომალდები შედიან. 100 მილის მანძილზე აღიან აღმა“. ხოლო 1650—1652 წწ. იმერეთის სამეფო კარზე რუსეთის ელჩის ალექსი იველევის ცნობით, ზღვიდან მომავალი ნაევი სოფ. ვარციხემდე ამოდიოდნენ.

უფრო დაწვრილებითი ცნობები რიონის სანაოსნო ფარვატერის შესახებ XVIII საუკუნის პირველი ნახევრის ქართულ წერილობით წყაროებში მოგვეპოვება. პირველ რიგში ეს არის 1737 წ. შედგენილი დასავლეთ საქართველოს რუკა, რომელიც იმერეთის მეფის ალექსანდრე V ბრძანებით რუსეთის მთავრობას გავგზავნა. ამ დროს იმერეთი რუსეთისაგან სამხედრო დახმარებას ითხოვდა თურქების წინააღმდეგ, ამიტომ რუკაზე ბევრი ისეთი ცნობაა მოცემული, რომლებიც პირველ რიგში სამხედრო ხელისუფლებას დაინტერესებდა, კერძოდ, დაწვრილებითი ცნობები რონზე ნაოსნობის შესახებ. შესართავში, სადაც ფოთის ციხეა გამოხატული. მდ. რიონზე შემდეგი წარწერაა: „ამ ციხეს ზეით ხომალდი შემოვა“. სოფ. საჯავახოსთან — „აქამდის ფოთიდან ზარბაზნიანი ნავი დიდი ამოვა“, ვარციხესთან — „აქამდე მოდიდო ნავი ამოვა ლერძიანი“. იქვე, ყვირილას შესართავთან, წარწერა რატომღაც რუსულ ენაზეა შესრულებული: „აქამდე პატარა გალერები დატურავენ“, ხოლო საკუთრივ ყვირილაზე შორაპნის ციხესთან კითხულობთ: „საქილას ნავი ამ ყვირილის წყალით შორაპნის ციხემდე ამოვა“. ქუთაისთან შემდეგი წარწერაა: „აქამდე დიდი ნავი ამოვა უაფრო“.

თავისი დაკვირვება მდ. რიონზე ვახუშტი ბატონიშვილსაც მოუპოვება. ჩვენ ყველგან, როცა ამ გამოჩენილ ქართველ ისტორიკოსს ვახსენებთ. მხედველობაში გვაქვს მისი ვრცელი ნაშრომი

„აღწერა სამეფოსა საქართველოსა“, რომელშიც მოცემულია ჩვენი ქვეყნის ყველა მხარის დაწვრილებითი აღწერილობა. აგრეთვე საქართველოს ისტორია უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის 50-იან წლებამდე.

ვახუშტი წერს: „კახნიაურს ქვემოდ დამდორღების და ბაჟ ქვეით ფრიად მდორე და განიერი ზღვამდე და უფრო ცხენისწყალს ქუეით განვრცელებული რამეთუ ვლენან ნავეებით ზღვიდან ბაჟამდე“. ბაჟი — ეს სოფელი ბაშია, რიონის მარჯვენა ნაპირზე. ზღვის ნავებში ვახუშტი გულისხმობს შედარებით დიდი ზომის საზღვაო ხომალდებს, რომელთაც რიონზე ამ სოფლამდე შეეძლოთ ამოსვლა. ეს რომ ასეა, მოწმობს 1857 წ. შედგენილი ერთი ანგარიში, რომელიც მთავრობას მიართვა რიონზე ნაოსნობის შემსწავლელმა კომისიამ. ამ დროისათვის ტყის მასობრივი გაჩეხვის გამო რიონის დონე მნიშვნელოვნად დაწეული იყო. მიუხედავად ამისა, გამოირკვა, რომ შესართავიდან 102 კმ მანძილზე იმ ადგილამდე, სადაც რიონს გუბისწყალი შეერთვის, ამ მდინარეში ამოსვლა შეეძლოთ საზღვაო ბუქსირებს, რომლებიც წყალში 1,5 მ სიღრმეზე იხსდნენ. მათ შეეძლოთ ამოეყვანათ დიდი ბარჯა, რომელიც 4000 ფუტს ანუ 640 ტ ტვირთს დაიტევდა. სოფ. ბაში გუბისწყლის შესართავიდან სულ რამდენიმე კმ-ზე მდებარეობს. ასე რომ, საზღვაო ხომალდებს ამ სოფლამდეც თავისუფლად შეეძლოთ ამოსულიყვნენ. ამას თვით სოფლის თავდაპირველი სახელი — ბაჟი ადასტურებს, რომელიც ვახუშტის გარდა კიდევ რამდენიმე დოკუმენტშია დამოწმებული. იგი უნდა მოდიოდეს იმ „ბაჟიდან“, რომელსაც იხდიდნენ ამ სოფელში ტვირთის გადმოზიდვის დროს.

მდ. რიონის მარცხენა ნაპირზე, დაახლოებით გუბის წყლის შესართავის პირდაპირ, მდებარეობს დაბა ვანი. აქ არქეოლოგებმა აღმოაჩინეს ძველი, ანტიკური ხანის ქალაქი, რომლის აღმოცენებას და დაწინაურებას, როგორც ჩანს, რიონზე ნავიგაციამ შეუწყობ ხელი. ანტიკურ ხანაში საზღვაო ხომალდებიდან გადმოიტვირთებოდა სავაჭრო საქონელი, რომელიც შემდეგ ხმელეთით აღმოსავლეთ საქართველოში თუ მესხეთ-ჯავახეთში იგზავნებოდა.

სავაჭრო ხომალდების გარდა, რიონში ზღვიდან დიდი სამხედრო კატარლებიც შემოდებოდა. ამას უნდა გულისხმობდეს გაიუს პლინიუს სეკუნდის ზემოთ მოყვანილი ცნობა იმის შესახებ, რომ

მის ღროს რიონზე დიდი გემები 58,5 კმ-ზე აღიოდნენ. როგორც ირკვევა, დიდი ნიჩბიანი სამხედრო გემები მდ. რიონის დაღმა თავისი ნიჩბებით ცურავდნენ. ამას მოწმობს VI ს. ბიზანტიელი ისტორიკოსის აგათია სქოლასტიკოსის ცნობა, რომელიც ბერძენ-სპარსელთა ომის ერთ ეპიზოდს შეეხება. 555 წ. სპარსელებმა ფოთზე გალაშქრება გადაწყვიტეს. ამ ამბავმა მდ. ტეხურისა და რიონის შესაყარში, დღევანდელი სოფ. ისულეთის მიდამოებში დაბანაკებული ბიზანტიელები ძალზე შეაშფოთა. „მათ ჯარით აავსეს ტრიკემები და რაც კი ოცდაათნიჩბიანი ნავეები იყო მზად მდ. რიონში და სასწრაფოდ გაჰყვნენ მდინარის დინებას“. სპარსელებს ერთ ადგილას მდ. რიონი ხეებით და ნავეებით გადაუხერგავთ. ეს რომ დაინახა შორიდან, რომელთა ჯარმა მაშინვე მოაბრუნა საჰე. რაც ძალი და ღონე ჰქონდა, მოუსვა ნიჩბები და გაბრუნდა უკან. თუმცა ძალზე გაუძნელდა ფაზისზე აღმა ცურვა და პირისპირ შებრძოლება ძლიერ ტალღებთან“.

დიდი საზღვაო კატარა უნდა იყოს 1737 წ. დას. საქართველოს რუკაზე მოცემული „ნიჩბიანი ნავი დიდი“, რომელიც ამ რუკის მიხედვით მდ. რიონზე ცხენისწყლის შესართავამდე აღიოდა.

ამრიგად, ანტიკურ თუ ფეოდალურ ხანაში რიონზე დიდი საზღვაო კატარები ცხენისწყლის შესართავამდე აღიოდა, ხოლო დიდი საზღვაო ხომალდები სოფ. ბაშამდეც აჰყავდათ. უფრო ზემოთ, ვარციხემდე, ზღვიდან მხოლოდ მცირე საზღვაო ნავეები აღიოდნენ.

სანაოსნოდ გამოიყენებოდა მდ. რიონის რამდენიმე მარჯვენა შენაკადიც. ვ. მადეცკის ცნობით, მდ. გუბისწყალზე ნავით ცურვა შეიძლებოდა შესართავიდან 15—20 კმ მანძილზე. „წყლის ტრანსპორტის გამოყენებით, იმერეთისა და სამეგრელოს მცხოვრებლებს შეუძლიათ თავიანთი ოჯახური ნაწარმი ჩამოიტანონ ფოთამდე... მდ. რიონით და მდინარეებით, რომლებიც მას მარჯვენა მხარიდან ერთვიან: ცხენისწყალით, აბაშათი, ტეხურით და ცივის წყალით“, — ვკითხულობთ ფოთის მცხოვრებთა ერთობლივ თხოვნაში, რომელიც მათ 1839 წელს მთავრობას წარუდგინეს. მდინარეებზე აბაშაზე და ცივისწყალზე ნაოსნობის შესახებ რაიმე ცნობა დღემდე არ შემორჩენილა. ცხენისწყლის ქვემო წელზე ნაოსნობა XIX ს. I ნახევრამდე გრძელდებოდა. დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა ტეხურზე

ნავით ცურვასაც: „ფოთიდან სამეგრელომდე სანაოსნო კავშირი არის მდ. ტეხურით ნოსირამდე, რომელიც ახლოა სოფ. სენაკთან“, — ვკითხულობთ იმერეთის მართებლის სიმონოვიჩის მოხსენებით ბარათში. სენაკი დღევანდელი ძველი სენაკია, საიდანაც ტეხურით სულ ათიოდე კილომეტრი თუ იქნება ძველი ეგრისის დედაქალაქ ციხე-გოჯამდე (დღევანდელი ნოქალაქევი). უნდა ვიფიქროთ, რომ თავის დროზე ზღვიდან ნავეები ეგრისის დედაქალაქამდე ამოდიოდა.

წერილობითი წყაროების მოწმობით, ადრე ანტიკური ხანიდან ახალი წ. აღ. VI საუკუნის ჩათვლით, რიონზე ნაოსნობა ინტენსიურ ხასიათს ატარებდა. მომდევნო რვა საუკუნის მონაკვეთში ამგვარი ხასიათის ცნობები თითქმის არ მოგვეპოვება. გამონაკლისს ამ მხრივ წარმოადგენს XI ს. შუა წლები, როცა საქართველოს მეფემ ბაგრატ IV თავისი ძღვევამოსილი ქვეშევრდომის ლიპარიტ ბაღვაშის წინააღმდეგ სკანდინაველი მეომრები — ვარანგები ანუ ვარიაგები მოიწვია. ისინიც, როგორც ირკვევა, თავიანთი ნავეებით ეახლნენ საქართველოს მეფეს და ზღვიდან ბაშამდე ამოჰყენენ მდინარეს. „და მოვიდეს ვარანგნი სამი ათასი კაცი და დააყენა ბაშს“, — ვკითხულობთ XI ს. ქართულ საისტორიო თხზულებაში „მატიანე ქართლისაი“.

სამეგრელოს მთავრის შამადავლეს (1470—1474 წ.) ერთ სიგელში მოხსენიებულია საბაეო „წყლისპირს ჭალადიდს“, რაც ამ დროისათვის რიონზე ნაოსნობის უეჭველი მოწმობაა. ამის შემდეგ ასეთი ცნობები მატულობს.

არქანჯელო ლამბერტის ცნობით, 1578 წ. ოსმალეთის სულთან მურად II ბრძანებით თურქეთის საზღვაო კატარღები რიონში შევიდნენ, რათა აეღოთ ქუთაისი, როგორც გზა თბილისისაკენ: „ხოლო როდესაც ეს კატარღები მიუახლოვდნენ ქუთაისს, მათ დახვდათ ქართველების თოფებით შეიარაღებული ჯარი, რომელიც ჩასაფრდა იქ, სადაც მდინარე ვიწრო იყო და ისე ძლიერად დაუწყო თურქებს თოფების სროლა ორივე ნაპირიდან, რომ აიძულა მაშინვე თავი დაენებებინათ თავისი განზრახვის შესრულებისათვის“. შარდენის მიხედვით, ქართველებს ამ ბრძოლაში ერთი კატარღა ჩაუძირავთ, სხვებს კი გაქცევით უშველიათ თავისთვის. ირკვევა, რომ მდ. რიონის სანაოსნო მაგისტრალის სამხედრო მიზნებით გამოყენებაზე

ოსმალებს არც ამ მწარე გამოცდილების შემდეგ აუღიათ ხელო. 1738 წ. გამოცემულ ერთ თურქულ წიგნში საზგასმულია, რომ 1723 წელს „საგანგებოდ აშენდა ფოთის ციხე, რაკი ამ ადგილადან თბილისისაკენ გზის გახსნა აიოლებდა ფლოტი ფოთისაკენ მიმავალი საჭურველის თბილისისაკენ უმოკლესი მანძილით გადაჭანას და საჭიროების დროს შირვან-დაღესტნისათვის დახმარებას“.

რიონზე ნაოსნობის შესახებ ბევრი ცნობებია XVII საუკუნიდან. რუსეთის ელჩი იმერეთში იველევი თავის ანგარიშში ახსენებს ნიჩბიან ნავებს — ნიჩბიან სტრუგებს, რომლებიც მის დროს შესართავიდან ვარციხემდე ამოდიოდნენ. ასეთი ნავით ქუთაისიდან შავ ზღვამდე ტურვას ორი დღე სჭირდებოდა.

XVIII საუკუნის I ნახევარში, რიონზე ნაოსნობას ინტენსიური ხასიათი ჰქონდა, რასაც თუნდაც 1737 წ. დასავლეთ საქართველოს რუკისა და ვახუშტის მონაცემები მოწმობს. ამ დროს ქუთაისის ციხეში თურქეთის გარნიზონი იდგა. მისი მომარაგება ზღვიდან ძირითადად რიონით ხდებოდა. სწორედ ამიტომ, 1769 წ. იმერეთის ელჩი რუსეთში მაქსიმე ქუთათელი საგანგებოდ ახსენებს რუსეთის იმპერიის საგარეო საქმეთა კოლეგიას: „ქუთაისის ქალაქიდან ვაჭრები დადიან ნავით ბათომს, ფოთს და სოხუმს. გასასყიდლად დააქვთ წმინდა სანთელი, აბრეშუმი, ბამბა, ბეწვი მელისა. კერწისა... და საჭმლის ხორაგი. იქიდანაც წყლით მოაქვთ სხვადასხვა ფერი ფარჩა, მაული, შაქარი, ყავა...“

1770 წელს ქართველებმა იმერეთი თურქეთის გარნიზონებისაგან გაწმინდეს. ოსმალებთან ვითარება ძალზე დაიძაბა. ამიტომ რიონით თურქეთის ნავსადგურებთან კავშირი თითქმის შეწყდა. რუსეთის წარმომადგენელი საქართველოში რიონზე ნაოსნობის შესახებ უფრო ცოტას წერს: „რიონი უერთდება შავ ზღვას. ქუთაისის ქვემოთ მასზე ადგილობრივი მოსახლეობა ნაევბით დატურავს... რიონზე დიდი ნაევბი დატურავენ“.

ფეოდალურ ხანაში ნავიგაცია რიონზე ხელს უწყობდა მის პირას მდებარე პუნქტების დაწინაურებას. V—VI სს. მნიშვნელოვანი ქალაქი იყო ვარდციხე (ბერძნები მას როდოპოლისს ეძახდნენ) და მუხურისი (მდებარეობდა დღევანდელი ვანის რაიონის სოფ. შუამთის მახლობლად). გვიან შუასაუკუნეებში რიონის ქვემო წელში

ორი სოფელი: კოდორი და ჭალადიდი იყო დაწინაურებული. კოდორი ამ მდინარის მარჯვენა ნაპირზე მდებარეობს. აქ ბერძენი ვაჭრები ცხოვრობდნენ, რომლებიც ზღვიდან შემოსულ საქონელს უცვლიდნენ ადგილობრივ მოსახლეობას. აქვე მისდევდნენ ტილოს ღებვას. სოფ. ჭალადიდი რიონის ორივე ნაპირზე იყო გაშენებული. მისი მოსახლეობა საშუაშალო ვაჭრობას ეწეოდა. აქვე იყო სამღებროებიც. ჭალადიდეში მისდევდნენ მენავეობასაც. XIX საუკუნის დასაწყისში სამდინარო ნაევების უმრავლესობა, რომლებიც მდინარის ქვემო წელზე დატურავდა, მათ ეკუთვნოდათ.

მართალია, რიონში საკმაოდ შორს შემოდიოდნენ ზღვის ხომალდები თუ კატარლები, მაგრამ მათ ცურვას მაინც ებიზოდური ხასიათი ჰქონდა. ზღვიდან ჩვეულებრივ ოჩხომელის ტიპის პატარა ხომალდები შემოდიოდნენ, რომელსაც ნაპირიდან ჭაპანით ეწეოდნენ. ვარციხემდე ზღვის შედარებით პატარა კატარლებიც ამოდიოდნენ. სწორედ ასეთი საზღვაო ნავი იგულისხმება იველევის ნიჩბიან სტრუგებში. მათი აგებულება ძალზე წააგავდა ქართული ოლაჰკანდერის თუ მენეჰსილას აგებულებას. ისინი, როგორც ზღვაზე, ისე მდინარეზე დატურავდნენ.

საზღვაო ხომალდების გვერდით რიონზე სამხედრო კატარლებიც დატურავდნენ, რომელთა შესახებ ცნობები შემოგვინახეს XIX ს. წერილობითმა წყაროებმაც. მათი შენების ტრადიციები რიონისპირა ბევრ სოფელში დღემდე შემორჩა. როგორც ირკვევა, რიონზე ერთ ხეში ამოთლილი ნაევების გარდა, კიდევ ორი ტიპის ნავს აშენებდნენ. ერთ მათგანს რიონის ქვედა წელში აგებდნენ. მის შესახებ ცნობები მ. გეგეშიძეს მოეპოვება. ასეთი ნავი, ჰოროხული ნავისაგან განსხვავებით, უფრო ღრმად იჭდა წყალში და გაცილებით მეტი ტვირთშიდაობაც ჰქონდა. მას 1000 ფუთამდე ან 16 ტ ტვირთის გადატანა შეეძლო. ასეთ ნავს სამი ნიჩაბი ჰქონდა: „ორი — მეთაური — წინ უკეთდებოდა, ერთი — მებოლოე ნიჩაბი — უკან“. ეს უკანასკნელი უფრო განიერი იყო და საჭის მოვალეობას ასრულებდა. ნავზე იყო აგრეთვე გრძელი ჯოხი — ხალა. რომელსაც წყალთხელ ადგილებში იყენებდნენ. ასეთი ნავის პირველი აღწერილობა გამბასთან არის მოცემული. „ისინი შედგებიან 3—4 ოდნავ სქელი ფიცრისაგან და ძალზე ცუდადაა ერთმანეთთან შეერთებული. ეს ნაევები არაა შეღესილი არც ფისით,

არც გუდრონიით“, — ვკითხულობთ ფრანგი კომერსანტის ჩანაწერებში. დიდი ნავის ეკიპაჟი ხუთი კაცისაგან შედგებოდა. ჩვეულებრივ კი მას ორი კაცი მართავდა: მეთაური და მებოლოე. მებოლოე მესაჰის მოვალეობას ასრულებდა. იგი კარგად იცნობდა მდინარის ფარვატერს და უშეცდომოდ მართავდა ნავს.

ორპირიდან ვარციხემდე რიონის ორივე ნაპირზე მდებარე სოფლებში და ცხენისწყლის ქვემო წელში შედარებით პატარა ნავეებს აგებდნენ. ხსენებული რეგიონის ერთი ნაწილი გვიანფოდალურ ხანაში საჰილაოს მხარეში წედიოდა. ამიტომ აქ აგებულ ნავეებს, როგორც 1737 წ. დას. საქართველოს რუკა მოწმობს, საჰილაოს ნავს უწოდებდნენ. დღეისათვის ასეთი ნავეების მშენებლობის ტრადიცია მხოლოდ სოფ. ჭყვიშის დას. უბანში, წიქვაის ფონში შემორჩა. სიტყვა ფონს ქართულში უფრო ფართო მნიშვნელობა ჰქონდა, ვიდრე დღესაა. იგი ყოველგვარ გასასვლელს ნიშნავდა, იქნებოდა ეს უღელტეხილი, მაგ. უღელტეხილი ფონა ლიხის ქედზე; მდინარეში ფეხით გასასვლელს თუ მდინარეზე ნავით თუ ბორნით მოწყობილ გადასასვლელს. სწორედ ასეთი გადასასვლელი იყო წიქვაის ფონიც. მსგავსი სახელწოდების გასასვლელები რიონზე რამდენიმე იყო. მაგ.; ქვის ფონი, პატარა ფონი, კაცია ფონი და სხვ. წიქვაძეები ჭყვიშში მენავეები იყვნენ და რიონზე გადასვლას ემსახურებოდნენ. აქედან მოდის სახელწოდებაც წიქვაის ფონი. ნავის გამკეთებლები ამ სოფელში ძირითადად ლეჩავეები იყვნენ.

ჩვენ სპეციალურად ვეწვიეთ სოფ. ჭყვიშს და ჩავიწერეთ აქაური ნავის აგების ტექნოლოგია, რომელიც შეიძლება საჰილაოს ყველა ნავზე გავრცელდეს. აქაც, როგორც ყველგან, ნავისათვის საჭირო ხე-ტყეს, ძირითადად, ვერხეს, წლის გარკვეულ დროს ჰკრიდნენ. მას საგანგებოდ დახერხავდნენ და ძირს ანუ ნერკს „გამოულებდნენ“. ასეთი ნავის ტანის წინა ნაწილი ბოლო ნაწილზე ოდნავ ფართეა, ამიტომ წინ ნერკს ორივე მხარეს ოცი სანტიმეტრი სიგანის თითო ფიცარი ემატებოდა, რომელსაც წიწილებს უწოდებდნენ. შემდეგ ნერკზე მაგრდებოდა გვერდები, რომლებსაც აქ ნავის კედლებს უწოდებდნენ. ეს გვერდები სპეციალური ფართოთავიანი „ახალციხური“ ლურსმნით იჭედებოდა, რომლებსაც ადგილზე ამზადებდნენ. ნერკისა და გვერდების ერთობლიობას ნავის

ტანი ეწოდებოდა. შემდეგ მას თავს ანუ „წინა წინამავალს“ და ბოლოს — „უკანა წინამავალს“ გადააბამდნენ. ნავის ფიკრებს შორის სპეციალური საბეგველით ბაგეს ანუ ქსოვილის ნარჩენებს ჩატენიდნენ და ნავიც მზად იყო. ასეთ ნავს ნიჩბები არ ჰქონდა. საჭედ იყენებდნენ 3—4 მ სიგრძის აკაციის ხეს, რომელიც აუცილებლად სწორი და მაღალი უნდა ყოფილიყო. მას თავზე 20 სმ სიმაღლის რკინის ბუნიკი უკეთდებოდა, რათა საჭე მდინარის ფსკერზე მტკიცედ დაბჯენილიყო. მენავეებს თან ჰქონდათ აგრეთვე პატარა ნიჩაბიც, მას ღრმა წყალში იყენებდნენ, როცა საჭე ძირამდე ველარ წვდებოდა.

გასულ საუკუნეში დიდი ნავეები რიონზე, ჩვეულებრივ, მხოლოდ ორპირამდე ამოდიოდნენ. ორპირიდან ვარციხემდე კი ჩვეულებრივი საქილაოს ნავეები დაცურავდნენ. რიონის აღმა ნავით ცურვა საკმაოდ ძნელი იყო. ამიტომ ნავეებს ჰაპანით მიათრევდნენ. საჰაპანო გზის მოწყობა რიონის ქვემო წელში რთული იყო. როცა გზა აღარ იყო, ნაპირზე მდგარი ხეების ტოტებსა და გრძელ ჯოხს — ხალას იშველიებდნენ. ნაბადას მიდამოებიდან სოფ. მარანამდე რიონზე აღმა ცურვას 5—6 დღე სჭირდებოდა. ფოთიდან ვარციხემდე კი ბევრად მეტ დროს მოუწოდებდნენ. ნავით ტვირთის გადატანა ძვირი ჯდებოდა. მაგ. XIX ს. დასაწყისში ჰალადიდიდან სანავარდომდე ერთი ფუთი ტვირთის წაღება 10 ფარა ანუ 10 კაპ. ვერცხლით ღირდა. ფოთიდან ვარციხემდე საქონლის გადატანა ხომ უფრო ძვირი ეღირებოდა.

ფეოდალურ ხანაში მენავეები მდინარეზე ნაოსნობისათვის „წყლის ბაჟს“ იხდიდნენ. რიონზე. ჰალადიღში, სამეგრელოს მთავრებს ჯერ კიდევ XV ს. ჰქონდათ მოწყობილი საბაჟო. ჩვენ არ ვიცით, რამდენი იყო წყლის ბაჟი გვიანფეოდალურ ხანაში. XIX ს. 40-იან წლებში სამეგრელოს მთავრები თავის ქვეშევრდომ მენავეებს ორპირიდან ყულევამდე ნავით ტვირთის გადატანისათვის 3 მან. ახლევინებდნენ. ამდენივე უნდა გაეღოთ მენავეებს მთავრის სასარგებლოდ, თუ მდინარის აღმა ტვირთით დაბრუნდებოდნენ. 1866 წ. სამეგრელოს სამთავრო სახლი წელიწადში 1478 მან. იღებდა. როგორც ამ გადასახადით ირკვევა, თვითნებური ნავი მისი მოცულობის მიხედვით იყო დაბეგრული. სამეგრელოს მთავარი თავის ქვეშევრ-

დომებს გადასახადს ახდევინებდა ნავის აგებისათვის, ნავიდან ხომალდზე ტვირთის დატვირთა თუ გადმოტვირთვისათვის და ა. შ.

XVIII ს. 80-იან წლებში რუსეთის წინაშე დადგა საქართველოსა და შემდეგ მთელი ამიერკავკასიის შემოერთების ამოცანა. იმპერიის უმაღლესი წრეები ამ პრობლემის გადასაჭრელად საფუძვლიანად მოემზადნენ. სხვა მასალასთან ერთად ისინი კავკასიის შესახებ ძველი ბერძენი ისტორიკოსების თხზულებებსაც გაეცნენ. ამის შედეგია, იმდროინდელ მოხელეთა მოხსენებით ბარათებში ძველი ანტიკური სახელწოდებები რომ გვხვდება. ეს გავლენა შემჩნევა 1800 წელს ქართლ-კახეთის სამეფოში სრულფუნქციანი წარმომადგენლის, კოვალევსკის მიერ დაწერილ საქართველოს მოკლე აღწერილობაში. „მდინარე რიონი ანუ ფაზი სანაოსნოა ქუთაისამდე“, — ვკითხულობთ აქ.

1801 წ. 12 სექტემბერს რუსეთის იმპერატორმა ალექსანდრე I ხელი მოაწერა მანიფესტს აღმოსავლეთ საქართველოს რუსეთთან შეერთების შესახებ. წინა დღეს მან კიდევ ერთ რესკრიპტს მოაწერა ხელი და თავის სამხედრო მოხელეებს ამიერკავკასიის გზების შესწავლა დაავალა. იმპერატორს განსაკუთრებით აინტერესებდა, შეიძლებოდა თუ არა სტრამბონისდროინდელი გზის გამოყენება, კასპიის ზღვიდან მტკვრის გაყოლებით ნავით ასვლა და „იმერეთის მდინარე ფაზით შავ ზღვასთან დაკავშირება“.

იმპერატორის ბრძანების შესაბამისად, აღმოსავლეთ საქართველოს მთავარმართებელმა დ. ციციანოვმა თავისი კანცელარიის უფროსი მ. ბრონევსკი იმერეთში გააგზავნა და რიონზე ნაოსნობის შესწავლა დაავალა. გამოიჩინა, რომ ამ დროს ფოთიდან ჯერ კიდევ ამოდრიოდენ ვარციხემდე ნავეები და ამ უკანასკნელ პუნქტში ნავმისადგომის მოწყობაც შეიძლებოდა. ამის შესაბამისად, დ. ციციანოვმა იმპერატორს მოხსენებითი ბარათიც კი მიართვა. „მდ. რიონი სანაოსნოა თითქმის ქუთაისამდე. მისი ნაპირები დაფარულია გემთმშენებლობისათვის საჭირო ყოველნაირი ხით... ძველი სავაჭრო გზის აღდგენა რუს ვაჭრებს საშუალებას მისცემს, ივაჭრონ ამ ბეტყით და სიმდიდრე შეიტანონ შავი ზღვის რუსეთის ნავსადგურებში“.

1804 წლის მეორე ნახევარში რუსეთის ჯარის ნაწილები იმერეთსა და სამეგრელოში დაბანაკდნენ. საჭირო გახდა მათი პურის

ფქვილითა და მარილით მომარაგება, რაც დასავლეთ საქართველო-ში ნაკლებად იყო. მომარაგება ყველაზე მოსახერხებელი ზღვით იყო. რუსეთის სამხრეთის გუბერნიებიდან სურსათი საქართველოს ნავსადგურებამდე ხომალდებით უნდა მოეტანათ, შემდეგ კი რიონის სანაოსნო მაგისტრალით ქვეყნის შიგნით აეზიდათ. ამ დროს ფოთი თურქებს ეკუთვნოდათ და რუსეთის ხელისუფლებამ ნავსადგური მდ. ხობის შესართავში მოაწყო. აქედან ტვირთი ხმელეთით 12 კმ მანძილზე — ნაბადამდე — მდ. რიონის მარჯვენა ნაპირზე გადმოქონდათ, ხოლო შემდეგ ნაევებში ტვირთავდნენ. 1804 წლის დასასრულს დაიწყო ამ ტვირთის გადატანისათვის საჭირო ხარებისა და ურმების შესყიდვა. მომდევნო ხანაში ნაბადაში ციხესიმაგრე რიონსკაია ააგეს, რომელსაც 200-კაციანი გარნიზონი იცავდა. ხობის შესართავში აგებულ ნავსადგურ რედუტ-კალეს 100 წყვილი ხარ-კამეჩი და ურემი გამოუყვეს, რათა მთავრობის ტვირთი მდ. რიონამდე შეუფერხებლად გადაეტანათ, რიონსკაიაში კი სურსათის საწყობები ააგეს.

თავდაპირველად რუსების არმიისათვის საჭირო ტვირთი სოფ. სანავარდომდე ნაევებით აჰქონდათ, სადაც რუსთა ერთი ათეული იყო განლაგებული. შემდეგ ასეთი ნავმისადგომი მდ. ცხენისწყალზე გადაიტანეს. დღევანდელი სამტრედიის მახლობლად, ცხენისწყლის ორივე ნაპირზე სოფ. ილორი იყო გაშენებული. ამ სოფელში ცხენისწყლის მარცხენა ნაპირზე, უბანში, რომელსაც მარანი ეწოდებოდა, ხელისუფლებამ ააგო სიმაგრე, მოაწყო სურსათის მაღაზიები და არმიის სპეციალური პოსტი დააწესა. ამის შემდეგ (ეს მოხდა დაახლ. 1805 წელს) სურსათი ამ პოსტამდე ამოჰქონდათ და შემდეგ ხმელეთით ანაწილებდნენ. თავდაპირველად სამხედრო ხელისუფლება რიონისპირა სოფლებლთა, ძირითადად, ჭალადიდელთა ნაევებს ქირაობდა, შემდეგ რუსეთის მთავრობამ ნაევები შეისყიდა. ამ ნაევებით ტვირთის გადასატანად, სათანადო გასამრჩელოს ანაზღაურების პირობით, მორიგეობით გამოჰყავდათ ადგილობრივი მენავეები. ხშირად დაპირებული ანაზღაურება იგვიანებდა. მაგ. 1816 წ. მაისისათვის არ იყო გადახდილი არც 1815 წლის—ვერცხლით 1680 მან. — და არც 1816 წლის პირველი ნახევრის გასამრჩელო.

1824 წელს მდ. რიონისა და ცხენისწყლის შესაყარში სპეციალური ასეული დააბანაკეს. აქ გადმოიტანეს მარანის პოსტი, ააგეს

საწყობები, რაზმი ნაევებით მოამარაგეს და სახელმწიფო ტვირთის რიონზე გადატანა დაავალეს.

რედუტ-კალედან მდ. რიონამდე ტვირთის გადმოტანა დიდ უხერხულობას ქმნიდა და ზედმეტ ხარჯებსაც მოითხოვდა. ამავე დროს, მდ. ხობისა და რიონის აუზები სოფ. ქალადილთან ძალიან მცირე მანძილით არის დაშორებული ერთმანეთისაგან. ქალადილში, რიონთან სულ ახლოს მიედინებოდა ვიწრო, მაგრამ ღრმა მდინარე ყორათი, რომელიც ხობის შენაკადს — სანაოსნოდ გამოსადეგ ცივს უერთდებოდა. ასე რომ, თუ ქალადილში არხს გაიყვანდნენ და რიონის წყალს ყორათში გადაუშვებდნენ, შეიქმნებოდა ერთიანი სანაოსნო მაგისტრალი, რომელიც რედუტ-კალეს რიონს დაუკავშირებდა.

არხის გადაყვანის იდეა უკვე 1804 წელს ჩაისახა. ამის შესახებ ლიტვინოვმა, რუსეთის მთავრობის წარმომადგენელმა იმერეთში, მოხსენებითი ბარათით მიმართა დ. ციციანოვს: „მდ. ცივი, — ვკითხულობთ აქ, — ძალზე ახლოა რიონთან და ვფიქრობ, არ იქნება ძვირი მათი შეერთება არხით. მაშინ შესაძლებელი გახდება წყლით დიდი ნაევებით ტვირთის მიტანა ქუთაისამდე“. ციციანოვმა ამის შესახებ პეტერბურგს აცნობა. ალექსანდრე I ეს იდეა მოეწონა და მისი ნებართვით საქმის პრაქტიკულ განხორციელებას შეუდგნენ. 1804 წ. 24 დეკემბრის მოხსენებით ბარათში ვკითხულობთ: „მესამე ბატალიონი დარჩა ხორგას და ქალადილში, რათა შეასრულოს სათანადო სამუშაო ცივის რიონთან დასაკავშირებლად“. მიუხედავად ამ სამზადისისა, ხელისუფლებამ ვეღარ მოიცალა და არხის გაყვანა არ დასრულდა. ამას ხელი შეუშალა 1806 წელს დაწყებულმა ომმა თურქეთთან.

1809 წელს რუსეთის არმიამ ფოთი დაიკავა. არხის გაყვანის საჭიროება ერთხანს აღარ არსებობდა. მაგრამ 1812 წელს, ოსმალეთთან დადებული ზავის თანახმად, რუსეთი იძულებული გახდა, ფოთი კვლავ თურქეთისათვის გადაეცა. რიონში რუსების ნაევების შეყვანა კვლავინდებურად აიკრძალა და არხის მშენებლობა კვლავ დღის წესრიგში დადგა. 1817 წელს ეს არხი ჭერ კიდევ არ იყო გაყვანილი, რადგან ენსგოლმი ზემოთ მოხსენებულ „დასავლეთ საქართველოს აღწერილობაში“ კვლავ აყენებს ასეთი არხის მშე-

ნებლობის იდეას. 1822 წელს რიონისა და ცივის დამაკავშირებელი არხი ახალი დასრულებული იყო და გამბა თავის „მოგზაურობის ჩანაწერებში“ საგანგებოდ აღნიშნავს ამის შესახებ: „ქალაქიდან ახლოს გაიყვანეს არხი, რომელიც ცივამდე აღწევს. და რომელმაც სამდინარო კავშირი დაამყარა ფაზისსა და ხობს შორს. ეს სამუშაო, რომლის შედეგიც ასერიგად სასარგებლო იქნება კომერციისათვის და ძველი კოლხური პროდუქციის გასაღების ბაზრებისათვის, უდიდესი პატივის გრძნობას იმსახურებს თავად გორჩაკოვისადმი, რომელსაც პირველს მოუვიდა ეს აზრი“. გორჩაკოვი ამ დროს იმერეთის მმართველი იყო.



ქიროხული ნავი

საკუთრივ ცივის არხი, ანუ „რუსული არხი“, როგორც მას მოსახლეობა ეძახდა, სულ 300 საყენი ანუ 600 მ სიგრძისა იყო. იგი იწყებოდა ქალაქიდან იმ უბანში, რომელსაც საბაჟო ეწოდებოდა. მიემართებოდა ჩრდილოეთისაკენ და ყორათს უერთებოდა. არხის

სიგანე სულ 3 საყენი ანუ 6 მეტრი იყო. არხის დასაწყისში გასული საუკუნის 40-იან წლებში იდგა ქოხი, რომელიც მის ზეღამხედველს ეკუთვნოდა. შემდეგში საკუთრივ მდ. ყორათიც არხად მიიჩნიეს და ამით მისი სიგრძე ხელოვნურად გაიზარდა. ცივის არხმა თავისი მნიშვნელობა 1860 წელს დაკარგა, როდესაც ფოთში ნავსადგური გაიხსნა. 1872 წელს ეს არხი რკინიგზამ გადაკვეთა და ნაოსნობა პრაქტიკულად შეწყდა. ჩვენი საუკუნის 30-იან წლებში სოფ. ჰალადილში არხი მიწით ამოავსეს, ხოლო მდ. ყორათი 1927 წელს ხობიდან ცივისწყალამდე ახლადგაყვანილმა დიდმა არხმა შეიერთა და ამ მდინარემ ფაქტიურად არსებობა შეწყვიტა.

ცივის არხის გაყვანის შემდეგ ქერჩიდან მოსული ხომალდები რედუტ-კალეში გადმოიტვირთებოდნენ. აქ ჯარისათვის საჭირო სურსათს ნავებზე აწყობდნენ. სამდინარო ნავები რამდენიმე კილომეტრ მანძილზე მდ. ხობს მიჰყვებოდნენ, შემდეგ ცივში შედიოდნენ, აქედან კი არხით რიონში გადადიოდნენ და მდინარის დონების საწინააღმდეგოდ მიცურავდნენ.

ნავებით სახელმწიფო ტვირთის გადატანა ფოთი-თბილისის რკინიგზის გადაყვანამდე გრძელდებოდა. 1858 წ. რიონზე ორთქლის გემებმა დაიწყეს ცურვა. თავდაპირველად ორი საზღვაო ღერძიანი გემი „აკერმანი“ და „ნადეჟა“ დაცურავდნენ, რომლებიც წყალში 1,5 მ სიღრმეზე ისხდნენ, შემდეგ ამ მიზნით სპეციალურად ააგეს სამდინარო გემები. ეს გემები ფოთიდან გამოდიოდნენ დილის 7 საათზე, ორშაბათობით, ხუთშაბათობით, პარასკეობითა და შაბათობით. ხოლო ორპირიდან დილის 8 საათზე — ოთხშაბათობით, პარასკეობით, შაბათობით და კვირაობით. დღის მეორე ნახევარში ისინი დანიშნულების ადგილს აღწევდნენ. ფოთი-თბილისის რკინიგზის გაყვანის შემდეგ რიონზე რეგულარული ნაოსნობა შეწყდა, მაგრამ სამდინარო ნავებით ტვირთის გადატანა კვლავაც გრძელდებოდა. მაგ. გასული საუკუნის 90-იან წლებში ორპირსა და ფოთს შორის ცურვის დროს ვ. მავესკის 70 ასეთი ნავი შეხვდა. სულ კი 200 ნავი ითვლებოდა. რიონზე ნაოსნობამ თავისი მნიშვნელობა საბოლოოდ საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების დროს დაკარგა.

საქართველოს საზღვაო საზღვრები ფიქციურ ხანაში

„მაგული ახლად მოგებული ღვაწლითა ჩემითა და თქვენიითა: ნიკოფსიდიდან დარუბანდისა ზღუამდე და ოსეთიდან სოერად და არაგუ-წამდე“.

დავით აღმაშენებლის ანდერძიდან.

მკითხველს უკვე წარმოდგენა შეექმნა ქართული ზღვაოსნობის ისტორიის შესახებ. მას, ალბათ, დააინტერესებს, თუ შავი ზღვის სანაპიროს რა ნაწილი ეკავათ ქართველებს ისტორიის სხვადასხვა მონაკვეთში, და რომელ ქვეყანასთან ამყარებდნენ ისინი ზღვით კავშირს. წიგნის ეს თავი საქართველოს საზღვაო საზღვრებს დაეთმობა, ხოლო მის მომდევნო, უკანასკნელ თავში მკითხველი საქართველოს საზღვაო ვაჭრობას და შავი ზღვით უცხო ქვეყნებთან ურთიერთობას გაეცნობა.

ძვ. წ: VII ს. დასავლეთ საქართველოში შეიქმნა სახელმწიფო, რომელსაც ქართველები ეგრისს უწოდებდნენ, ძველი ბერძნები — კოლხიდას. ეგრისი მოდის ერთ-ერთი ქართული ტომის ეგრის სახელიდან, რომელიც ამ დროისათვის დასავლეთ საქართველოს ძირითად მოსახლეობას წარმოადგენდა. კოლხიც ქართული ტომი იყო, რომელიც ტრაპიზონის მიდამოებში ცხოვრობდა. ძველი ბერძნები დასავლეთ საქართველოს ტომთა შორის პირველად მათ გაეცნენ და მათი სახელი მთელ დასავლეთ საქართველოზე გაავრცელეს.

ახლადშექმნილ ქართულ სახელმწიფოს თავდაპირველად ვრცელი ტერიტორია ეკავა. მის შემადგენლობაში შედიოდა აღმოსავლეთ შავი ზღვისპირეთი და სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავი ზღვისპირეთის დიდი ნაწილი. შავ ზღვაზე მისი საზღვრები მდ. ყუბანიდან ტრაპიზონამდე იყო გადაჭიმული.

ძვ. წ. V საუკუნეში ეგრისის (კოლხიდის) სამეფო აქემენიდთა სპარსეთის გავლენის ქვეშ აღმოჩნდა. სპარსელებმა დაჭაბუნეს ეგრისი და აიძულეს, ნებაყოფლობით ხარკი ეკისრა. ბრძოლამ ეგრისის სამეფო დაასუსტა და მისი საზღვრებიც შემოიზღუდა. სამხრეთით კოლხეთის სამეფო დღევანდელ გონიოს ციხემდე აღწევდა,

ეგრისის საზღვრებში აღარ შედიოდა ჩრდილო შავიზღვისპირეთის დიდი ნაწილიც.

ძვ. წ. IV—III სს. ეგრისის სამეფოს ერთიანობა დაირღვა. ცალკეული ერისთავები — „სეკეტუხები“ — სულ უფრო და უფრო ნაკლებ ანგარიშს უწევდნენ ცენტრალურ ხელისუფლებას. ამით ისარგებლა პონტოს სამეფომ და ძვ. წ. I საუკუნის დასაწყისში, ძღვევამოსილი მითრიდატე VI ევპატორის დროს, კოლხეთი შეიერთა. პონტოს მეფეს ქვეყნის ერთიანობა არ დაურღვევია, მის დროს ეგრისს, როგორც მეფის ნაცვლები, მისი ვაჟები მართავდნენ.

მითრიდატე VI ევპატორმა მთელი თავისი ენერგია რომთან ბრძოლას შეაღია და დამარცხდა. ძვ. წ. 65 წელს რომაელთა სარდალი პომპეუსი დასავლეთ საქართველოში გადმოვიდა. დაიწყო ახალი, რომაული ხანა.

ეგრისის (კოლხეთის) სამეფოს გაუქმების შემდეგ მის ტერიტორიაზე რამდენიმე სამთავრო გაჩნდა. მათ შორის იყო ლაზების სამთავრო, რომელიც კოლხეთის დაბლობის ცენტრალურ ნაწილს მოიცავდა. სულ მალე ლაზთა მთავრები სათავეში ჩაუდგნენ დასავლეთ საქართველოს გაერთიანების საქმეს.

324—329 წწ. რომის იმპერატორმა კონსტანტინემ ბოსფორის სრუტესთან ძველი ბერძნული ბიზანტიონის ადგილას საფუძველი ჩაუყარა ახალ ქალაქს, კონსტანტინოპოლს. მომდევნო ხანაში რომის იმპერიის ერთიანობაც დაირღვა, ხოლო 395 წელს ეს იმპერია საბოლოოდ დაიშალა. იგი ორ ნაწილად გაიყო — აღმოსავლეთ და დასავლეთ რომის იმპერიად. აღმოსავლეთ რომის იმპერია, რომლის დედაქალაქი კონსტანტინეპოლი გახდა, ისტორიაში ბიზანტიის სახელითაა ცნობილი.

თავდაპირველად აღმოსავლეთ რომის იმპერია დიდ ტერიტორიას მოიცავდა. მათ შორის იყო შავიზღვისპირეთის ყველა ის რეგიონი, რომელზედაც რომაელთა ხელისუფლება ვრცელდებოდა. ბიზანტიის იმპერიის გავლენის ქვეშ აღმოჩნდა დასავლეთ საქართველოც.

IV საუკუნის შუა წლებიდან ბიზანტიელთა გავლენა აღმოსავლეთის ქვეყნებში ძალზე შესუსტდა. შავიზღვისპირეთში გამოჩნდნენ მომთაბარეები, რომლებიც იმპერიის მცირე აზიისა და ბალკანეთის პროვინციებს დაემუქრნენ. ასეთ პირობებში ბიზანტიელები

აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის ადგილობრივ ძალებზე დაყრდნობას შეეცადნენ. მათ ხელი აიღეს ლაზებთან დაპირისპირებაზე და მის მთავრებს ხელს არ უშლიდნენ ქვეყნის გაერთიანებაში.

V საუკუნის მეორე ნახევარში დასავლეთ საქართველო გაერთიანდა და ბიზანტიისაგან ფაქტიურ დამოუკიდებლობას მიაღწია.

ახლად აღორძინებულ ქართულ სახელმწიფოს ბიზანტიელები ლაზიკას უწოდებდნენ ლაზების მიხედვით, რომლებიც ამ გაერთიანებას ხელმძღვანელობდნენ. ხოლო ქართველები მას კვლავინდებურად ეგრისს ეძახდნენ.

ეგრისის (ლაზიკის) სამეფო თავს ძველი ეგრისის (კოლხეთის) მემკვიდრედ თვლიდა და დაკარგული ტერიტორიების დაბრუნებას ცდილობდა. იგი პრეტენზიას აცხადებდა სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის იმ ნაწილზე, რომელიც რიზესა და კოროხს შორის იყო მოქცეული. საქმე ბიზანტიასთან ომამდეც მისულა. 455—475 წწ. ამ საკითხის გადასაჭრელად კონსტანტინეპოლს ეწვია ეგრისის მეფე გუბაზ I. დაიდო ზავი, რომლის თანახმად ეგრისსა და ბიზანტიას შორის საზღვარი ხუფათის ციხე გახდა. ეგრისის (ლაზიკის) სამეფოს საზღვრებში შედიოდა ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის ერთი ნაწილიც.

V—VI სს.-ში ეგრისში, ზღვისპირას, მრავალი ძლიერი ციხე-სიმაგრე იყო აღმართული. დღევანდელი ახალი ათონის მიდამოებში იდგა ძლიერი ციხე, რომელსაც ბერძნები ტრაქეას უწოდებდნენ. ეს სახელწოდება ქართული უღალის ბერძნული თარგმანი უნდა იყოს. უღალი ქართულში „უვალ, ძნელად სავალს“ ნიშნავდა. ასეთივე მნიშვნელობა ჰქონდა ტრაქეას ბერძნულში. შემდგომში ამ ციხეს ანაკოფიის ციხე ეწოდა.

უღალის საპირისპიროდ დღევანდელ გაგრას გაგარი ეწოდებოდა. ეს სიტყვა ძველ ქართულში მთაში გასასვლელს ნიშნავდა. V—VI სს.-ში აქაც ძლიერი ციხე იდგა. მნიშვნელოვანი ნავსადგური და ქალაქი იყო ამ დროს ბიჭვინთა. ეს სახელი ქართული ფიჭვიდან მოდის. ძველმა ბერძნებმა ქართული სახელი თარგმნეს და ამ ადგილს პიტეუნტი უწოდეს.

V საუკუნეში ეგრისის სამეფოს მნიშვნელოვანი საზღვაო ქალაქი იყო ცხუმი და ფოთი. ცხუმი დღევანდელი სოხუმის ძველი ქართული სახელია. სვანურში ეს სიტყვა რცხილას ნიშნავს. სუ-

ბუნი //სოხუმი ქართული ცხუმის თურქული ვარიანტია. თურქულ ენაში ქართულ ბგერა ც-ს ს-ბგერა შეესაბამება. თანაც ეს ენა ორ თანხმოვანს ერთად ვერ იტანს. ასე მივიღეთ გვიანფეოდალურ ხანაში ქართული ცხუმიდან სუხუმი. თურქულიდან ეს სახელი მრავალ ენაში, მათ შორის ქართულშიც შევიდა.

VI ს. II მეოთხედში ეგრისში ბიზანტიელთა გავლენა გაიზარდა. ბიზანტიელებმა დღევანდელი ციხისძირის მიდამოებში, ძველი ციხე-სიმაგრის ადგილას, ციხე-ქალაქი პეტრა გააშენეს და შიგ დიდი გარნიზონი ჩააყენეს. ქართველებმა ამ ციხე-ქალაქს პეტრას ციხე უწოდეს. ბიზანტიელებმა თავიანთი გარნიზონები ეგრისის კიდევ რამდენიმე მნიშვნელოვან ციხეში ჩააყენეს და მას ქოროხის სამხრეთით მდებარე ზღვისპირეთი ჩამოაშორეს.

მალე ირანსა და ბიზანტიას შორის ხანგრძლივი ომი ატყდა, რომელიც მრავალი წლის განმავლობაში დასავლეთ საქართველოშიც წარმოებდა. ამ ომმა ეგრისი ძალზე გააჩანავა. ამით ისარგებლეს ბიზანტიელებმა და მეფობა გააუქმეს. ეგრისი მათ მიერ დანიშნულ პატრიკოსს (მთავარს) დაუმორჩილეს. VIII საუკუნის დამდეგისათვის ეგრისში ადგილობრივი ხელისუფლება საერთოდ აღარ იყო.

მტრისაგან შედარებით დაცული იყო ეგრისის ჩრდილო-დასავლეთი ნაწილი, აფხაზეთი, რომელიც VIII ს-ის დასაწყისში ერთ სამთავროდ იყო გაერთიანებული. ამ საუკუნის 80-იან წლებში აფხაზეთის გამგებელმა მთელი დასავლეთ საქართველო გააერთიანა და ქვეყნის დამოუკიდებლობა აღადგინა. ახლად შექმნილ სახელმწიფოს ისტორიკოსები აფხაზთა ან კიდევ ეგრის-აფხაზთა სამეფოს უწოდებენ.

ეგრის-აფხაზეთის სამეფო ჩაება საქართველოს გაერთიანებისათვის ბრძოლაში. X საუკუნის დასასრულს შეიქმნა ერთიანი ქართული სახელმწიფო და დასავლეთ საქართველოც მის შემადგენლობაში შევიდა.

ეგრის-აფხაზეთის სამეფოს ჩამოყალიბებისას მისი ჩრდილო-დასავლეთი საზღვარი ნიკოფსისის რეგიონამდე აღწევდა. თვით ეს ქალაქი VIII—IX საუკუნეებში ჭიჭეთს ეკუთვნოდა და ჭიჭეთის მართლმადიდებელი ეკლესიის საეპისკოპოსოს ცენტრს წარმოადგენდა. X ს. დასაწყისში ნიკოფსისის საეპისკოპოსო მოიშალა და ეს ქალაქიც საქართველოს საზღვრებში შემოვიდა. საზღვარი საქართველო-

სა და ჭიკეთს შორის ნიკოფსისის რამდენიმე კმ-ით დასავლეთით, მდ. ნიკოფსისზე გადიოდა.

ნიკოფსია — ასე უწოდებდნენ ნიკოფსისს ქართველები, დღევანდელი ტუაფსის ჩრდილო-დასავლეთით, სამანქანო გზით 47 კმ-ზე, დღევანდელი ნოვომიხაილოვკას მიდამოებში მდებარეობდა. ქალაქს სახელი მდინარისაგან უნდა მიეღო. ამ მდინარეს დღეს ნეგეფსუხო ეწოდება. XIX ს. ადგილობრივი მოსახლეობა ნიკოფსისის ციხის ნანგრევებს დუზუ-კალეს ანუ ძველ ციხეს ეძახდა. იგი ილგა ზღვიდან 30 მ სიმაღლის კლდეზე, პატარა ყურის პირას, რომელიც მოხერხებულ ნავმისადგომს წარმოადგენდა. სწორედ ეს ნავსადგური გახდა ნიკოფსისის ქალაქად გადაქცევის მიზეზი. დღეისათვის, ციხის მიდამოებში ტურისტული კომპლექსის აშენების შემდეგ, ციხესიმაგრე თითქმის დანგრეულია. შემორჩენილია მხოლოდ ერთი კოშკი, რომელიც თავისი აშენების ტექნიკის მიხედვით ადრეფეოდალური ხანის საქართველოს ციხესიმაგრეებს წააგავს. ჩვენი საუკუნის დასაწყისში აქ ჯერ კიდევ იყო შემორჩენილი გვირაბი, რომელიც ციხესიმაგრეს ზღვასთან აკავშირებდა.

ნიკოფსისის ძველი სახელი იყო ლაზოსი, რომელიც იმ დროიდან მოდის, როდესაც შავიზღვისპირეთის ეს ნაწილი ქართველთა მოდგმის ტომებით იყო დასახლებული. II საუკუნეში არიანე მას უკვე ძველ ლაზიკას უწოდებს. ნიკოფსია ნიკოფსისის ფორმით პირველად V საუკუნეშია მოხსენიებული ფსევდო არიანეს თხზულებაში. იგი უძველესი დროიდან მნიშვნელოვანი პუნქტი ყოფილა. ჩვენი საუკუნის დასაწყისში, მიწის სამუშაოების დროს, აქ იპოვეს ბერძნული წარწერა, რომელიც 59 წლით თარიღდება. აქვე აღმოჩნდა იუსტინიანეს ეპოქის დროინდელი ოქროს ჯვარი.

ნიკოფსია ქრისტეს ერთ-ერთი მოციქულის სვიმონ კანანელის განსვენების ადგილად ითვლებოდა. აქ დაცული იყო ლუსკუმი, რომელშიც თითქოს ამ წმინდანის ძვლები ინახებოდა. ქრისტიანული წესის თანახმად, ქრისტეს მოწაფეების მიერ დაარსებული ეკლესია, სხვა ქრისტიანულ ეკლესიებთან შედარებით, დიდი სახელით სარგებლობდა. სვიმონ კანანელი ანდრია მოციქულთან ერთად ითვლებოდა დასავლეთ საქართველოში ქრისტიანობის წემომტანად და ამით ქართველები ძალზე ამაყობდნენ. ამიტომ იყო, რომ XII საუკუნეში ბერძნებთან კამათის დროს ცნობილმა საეკლესიო მოღვა-

წემ გიორგი მთაწმინდელმა საგანგებოდ აღნიშნა: „სიმონს ვიტყვ კანანელსა, ქუეყანასა ჩუენს დამარხულ არს აფხაზეთს, რომელს ნიკოფსი ეწოდების“.

ნიკოფსიის ციხესიმაგრის დაკავებით საქართველომ ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში თავის ბუნებრივ საზღვრებამდე მი-აღწია. უფრო დასავლეთით დაბლობი იწყებოდა, სადაც ქართველებს გამაგრება უკვე აღარ შეეძლოთ. ნიკოფსია ჩერქეზ-ადილელების მხა-რეში ქართული გავლენის საყრდენს წარმოადგენდა. ამიტომ იყო, რომ ქაშაგანი//ქეშეგანი, როგორც უწოდებდნენ ადრე და შუა ფე-ოდალურ ხანაში ქართველები ადიღეური მოდემის ტომებს, და-სავლეთ საქართველოს ლაშქარში გამოდიოდნენ და საქართველოს ძლიერებისათვის იქნეოდნენ ხმალს. ნიკოფსია დავით აღმაშენებ-ლის ანდერძშიც არის მოხსენიებული. შუა ფეოდალურ ხანაში გა-მთქმა „ნიკოფსიიდან დარუბანდამდე“ ორ, შავ და კასპიის ზღვას შორის გადაჭიმული საქართველოს სამეფოს მნიშვნელობით იხმარე-ბოდა.

თუ ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში სასაზღვრო ხა-ზი ძალზე მალე მყარი გახდა, განსხვავებული ვითარება შეიქმნა საქართველოს ზღვისპირეთის უკიდურეს სამხრეთით. აქ ქართველე-ბი ბიზანტიის იმპერიას ემეზობლებოდნენ და სასაზღვრო ხაზი სწო-რად იცვლებოდა. თავდაპირველად, ზოგიერთი ისტორიკოსის აზ-რით, ეგრის-აფხაზეთის სამეფო ტრაპიზონამდე აღწევდა. შემდეგში ეს მხარე ქართველებს დაუკარგავთ. X ს.-ში ხუფათი უკვე ბიზან-ტიელთა ხელშია და ბრძოლა მის შემოსაერთებლად მიმდინარეობს. 1045 წ. ერთიანი საქართველოს მეფემ ბაგრატ IV „მოიყენა ქუთა-თისა სამოქალაქოსა ლაშქარი და გურიელნი აზნაურნი და ლომსიანნი მოიყენა ხუფათსა და ბრძოდეს“. ხუფათისათვის ბრძოლა მალე წარმატებით დამთავრებულა. 1054 წლისთვის იგი უკვე საქარავე-ლოს შემადგენლობაშია. კონსტანტინეპოლიდან დაბრუნებულ ბაგ-რატ IV-ს „მიეგება ყოველი ლაშქარი აფხაზეთისა ზღვის პირსა ხუ-ფათს და ჰყო სიხარული დიდი“, — წერს ქარაველი მემატიანე-ამის შემდეგ საზღვარი, რომელიც ხუფათის ციხის დასავლეთით გადიოდა, ორ საუკუნეზე მეტ ხანს არ შეცვლილა.

1204 წელს ჭვაროსნებმა იერიშით აიღეს კონსტანტინეპოლი. ბიზანტიის იმპერიის ძლიერებას ბოლო მოეღო. საქარაველოს სამე-

ფო კარმა სიტუაცია შესაბამისად შეაფასა და ბიზანტიის საქმეებში ჩარევა გადაწყვიტა. „წარგზავნა მცირენი ვინმე ლიხთ-იქითნი და წარუღეს ლაზია, ტრაპიზონი, ლიპონი, სამისონი, სინოპი, კერასუნდი, კოტიორა, ამასტრია, არაკლია და ყოველნი ადგილნი ფებლადონოს და პონტოსანი“, — ვკითხულობთ თამარის ისტორიკოსის ბასილ ეზოსმოძღვარის თხზულებაში.

ლიხთ-იქეთი დასავლეთ საქართველოს ნიშნავს. აქედან სამხრეთ შავიზღვისპირეთში, სადაც ქართველთა ჯარი გაიგზავნა, სახმელეთო გზა არ მოდიოდა. ამიტომ საგულისხმოა ქართული ლაშქრის ზღვით გამგზავრება. ახლად დაპყრობილი ტერიტორია საქართველოს სამეფომ უშუალოდ არ შემოიერთა, არამედ ბიზანტიის საიმპერატორო გვარეულობის კომენდოსთა წარმომადგენელს ალექსის გადასცა და ამით ახალ, ტრაპიზონის იმპერიას ჩაუყარა საფუძველი. 1261 წელს ბიზანტიის იმპერია კვლავ აღდგა, მაგრამ მან, ყველა ცდის მიუხედავად, ტრაპიზონის შემოერთება ვეღარ მოახერხა.

თავდაპირველად, წარმატების მიუხედავად, საქართველოს საზღვარი სამხრეთ შავიზღვისპირეთში არ შეცვლილა. იგი კვლავინდებურად ხუფათის ციხესთან გადიოდა. XIII საუკუნის 90-იან წლებში რიზეს მხარე ჩამოშორდა ტრაპიზონის იმპერიას და საქართველოს შემადგენლობაში შევიდა. საზღვარი რიზეს დასავლეთით გადიოდა, სადაც „ჩამოვარდების მცირე მთა კნინლა ზღვამდე ჭანეთის მთიდამ. და ეს არს საზღვარი საქართველოსა და საბერძნეთისა. აქ არს სატყეპელა. აქ აღაშენა მეფემან არჩილ მოწამენ ციხე, შემდგომად ყრუს შემოსვლისა, ვგონებ რიზეს“, — წერს ვახუშტი ბაგრატიონი.

ასე მიაღწია ფეოდალური ხანის საქართველომ თავის საზღვარ საზღვრების მაქსიმუმს. ახლა მის შემადგენლობაში შედიოდა სანაპირო ხაზი რკინის პალოდან მდ. ნიკოფსიამდე. ეს ვითარება არ შეცვლილა თითქმის ორი საუკუნის განმავლობაში.

1453 წლის 23 მაისს თურქ-ოსმალებმა იერიშით აიღეს კონსტანტინეპოლი. 1000-წლოვან ბიზანტიის იმპერიას ბოლო მოეღო. ქალაქს სახელი გამოუცვალეს და სტამბული უწოდეს; ასე აღიმართა საქართველოს საზღვრებზე ძლევამოსილი ოსმალეთის იმპერია. სულ მოკლე ხანში თურქებმა ხელში ჩაიგდეს დასავლეთ და ჩრდილო შავიზღვისპირეთი, დაიპყრეს ყირიმი და საქართველოს ჩრდი-

ლოეთიდან და სამხრეთიდან შემოუტიეს. მხოლოდ აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი რჩებოდა მათი საზღვრების გარეთ.

საქართველოს სანაპიროებს ოსმალები ჯერ კიდევ კონსტანტინეპოლის აღებამდე დაემუქრნენ. 1451 წ. „გამოვიდნენ 50 კატარლანი სავსენი სპითა სულთან მურადისა, მაჰმადის ძისა და ალა-ოხრეს და მოსწყევრნეს ცხომი და აფხაზეთი და ზღვისპირნი, უკუნ-იქცნენ და წარვიდნენ“, — წერს ვახუშტი ბაგრატიონი, 1454 წ. თურქთა თავდასხმა განმეორდა. ამ წლის ზაფხულში ოსმალების ფლოტი შავ ზღვაში შევიდა, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი და-არბია, ცხუმი აიღო და გაძარცვა.

1461 წ. თურქებმა ტრაპიზონის იმპერია დაიპყრეს და საქართველოს ზღვისპირეთს უშუალოდ დაუმეზობლდნენ. ოსმალების სულთანი ლაშქრობის გაგრძელებას საქართველოზეც აპირებდა. მაგრამ მზვერავეებმა მას ასეთი ლაშქრობის სიძნელე აცნობეს და თურქებმაც საქართველოს ზღვისპირეთის დაპყრობის განზრახვაზე ხელი აიღეს.

საქართველო მოუმზადებელი აღმოჩნდა ახალი მტრის წინა-აღმდეგ ბრძოლისათვის. ერთიანი სახელმწიფო დაშლის გზას ადგა. XV ს-ში შავი ზღვის პირას თანდათან ჩამოყალიბდა გურიის, ოდიშის (სამეგრელოს), აფხაზეთის სამთავროები, რომელთა ხელისუფალნი სულ უფრო და უფრო მიისწრაფევდნენ დამოუკიდებლობისაკენ. ამ დროს გურია მოიცავდა ზღვისპირა ტერიტორიას რკინის პალოდან ფოთამდე. აქედან მოკიდებული ანაკოფიის ციხის ჩათვლით ზღვისპირეთი ოდიშის მთავრებს ეკუთვნოდათ. შემდეგ კი აფხაზეთი იწყებოდა. საზღვარი აქ მდ. ანაკოფიის წყალზე, დღევანდელ ფსირცხაზე გადიოდა. აფხაზეთში ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის დიდი ნაწილი შედიოდა. აღწევდა თუ არა იგი ამ დროისათვის ნიკოფსიამდე, არ ჩანს. საკუთრივ ქართულ წყაროებში ეს ქალაქი უკანასკნელად 1347 წლის ამბებთან დაკავშირებით არის მოხსენიებული.

XV საუკუნეში აფხაზეთი, გურია და ოდიში ერთიანი საქართველოს შემადგენლობაში შედიოდა. XV ს. 90-იან წლებში, როდესაც იმერეთის სამეფო გამოიყო, მათი ხელისუფალნი იმერეთის მეფეს დაემორჩილნენ. XVI საუკუნის 50-იან წლებიდან კი გურია, ოდიში და აფხაზეთი დამოუკიდებელ პოლიტიკურ ერთეულებად

იქცნენ. თუმცა აფხაზეთის მთავარი ხშირად ოდიშის ხელისუფლის უზენაესობას აღიარებდა.

XVI ს. პირველ ნახევარში თურქებმა თანდათანობით მიიერთეს რიზეს მხარე. ამ საუკუნის 50-იან წლებში მათ გონიოც დაიკავეს და ციხესიმაგრე ააგეს. შემდეგ ისინი გურიასაც მიაღწენენ, მაგრამ მისი დამორჩილება ველარ მოახერხეს და საზღვრად თურქეთსა და საქართველოს შორის მდ. ჭოროხი დადგინდა. კატასტროფულად წემცირდა საქართველოს ტერიტორია ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთშიც. აქ მოსახლე ჩერქეზ-აღილეური ტომები — ჭიქები გამოვიდნენ მორჩილებიდან და თანდათანობით საქართველოს საზღვარი ამ სექტორში გავრამდე შემცირდა.

1578 წ. თურქებმა კიდევ ერთი ნაბიჯი გადადგეს აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის დასაპყრობად. ოსმალეთის ფლოტმა ფოთისა და ცხუმის ციხეებზე დაიკავა და იქ თურქული გარნიზონები დაბანაკდნენ. შეიქმნა ე. წ. სოხუმის ვილაეთი. ფორმალურად ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი თურქეთს დამორჩილდა.

ამჯერად თურქებმა შავიზღვისპირეთში ფეხი ვერ მოიკიდეს. აფხაზეთისა და ოდიშის სამთავროებს სოხუმისა და ფოთის ციხეების გარნიზონების შენახვა ვერ დაავალეს. მალე მდგომარეობა შავიზღვისპირეთში ქართველებისათვის ერთგვარად ხელსაყრელი გახდა. მას მოკავშურედ მოევიდნა დონისა და ზაპოროჟიეს, ანუ დნეპრის კაზაკობა. კაზაკები თავიანთი „ჩაიკა“ ნავეებით თავს ესხმოდნენ თურქთა სავაჭრო ხომალდებს, ათავისუფლებდნენ ტყვექრისტიანებს, ხოლო ხომალდის ეკიპაჟს და მის მაჰმადიან მგზავრებს გემთან ერთად ძირავდნენ. კაზაკები არც თურქეთის ზღვის სანაპიროების დარბევას ერიდებოდნენ. ასეთ შემთხვევაში ისინი თავიანთ ნავეებს მდინარეთა შესართავებში შეაფარებდნენ, თვითონ კი ერთი დღის სავალ მანძილზე მდებარე სოფლებს ძარცვავდნენ. ქართველებს და კაზაკებს შავ ზღვაზე ერთი საერთო მტერი გააჩნდათ, ამიტომ თურქების წინააღმდეგ ისინი შეთანხმებულად მოქმედებდნენ. თუ კაზაკები ზღვაზე ქართული ხომალდების უშიშროებას იცავდნენ, ქართველები, თავის მხრივ, თავიანთ ნავსადგურებში კაზაკთა ნავეებს თავშესაფარს აძლევდნენ. ხშირად ქართველები მათ ნადავლსაც ყიდულობდნენ. თურქეთის მთავრობა მოითხოვდა, საქართველოს ნავსადგურები კაზაკებისათვის დაეხურათ,

რაზედაც ქართველები არ თანხმდებოდნენ. 1637 წ. კაზაკებმა ალყა შემოარტყეს აზოვის ციხესიმაგრეს ღონის შესართავში, რომელიც აზოვის ზღვაზე თურქთა მთავარ დასაყრდენს წარმოადგენდა. ქართველები ამ ბრძოლაში კაზაკთა მხარეზე რომ არ გამოსულიყვნენ, თურქეთის მთავრობამ საგანგებო ღონისძიებებს მიმართა. 1637 წ. მაისში თურქთა კატარღებმა სამეგრელოს ნაპირები დაარბიეს, ხოლო 18 მაისს ისინი მოულოდნელად დაესხნენ თავს ღრანდის მონასტერს და მთლიანად გაძარცვეს. 1637 წ. ივნისში კაზაკებმა აზოვის ციხე იერიშით აიღეს და შიგთავიანთი გარნიზონი ჩააყენეს. აზოვის აღებამ უდიდესი გამოძახილი ჰპოვა მთელ აღმოსავლეთში. იგი შეაფასეს როგორც თურქეთის დიდი მარცხი შავიზღვისპირეთში. ოსმალებმა საგანგებო ღონისძიებებს მიმართეს ციხესიმაგრის დასაბრუნებლად. 1640 წელს მთელი თავისი საზღვაო ძალები აზოვის ციხესთან განალაგეს. ასე რომ, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში მათი ძალები ძალზე შეთხელდა. ამით ისარგებლეს ქართველებმა და ამავე წელს იერიშით აიღეს ფოთის ციხე, დაანგრეს იგი და ციხის ქვემეხები ნადავლად წამოიღეს. აზოვით გართულმა თურქეთის ხელისუფლებამ ამ ამბავს წაუყრუა და დაკმაყოფილდა მხოლოდ სამეგრელოში ელჩობის გამოგზავნით. დაახლოებით ამავე დროს თურქებისაგან სოხუმის ციხეც განთავისუფლდა. ყოველ შემთხვევაში, 1641 წლის გაზაფხულზე თურქი მოგზაური ევლია ჩელები, რომელმაც ამ წელს აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი ინახულა, არაფერს ამბობს სოხუმის ციხეში თურქეთის გარნიზონის ყოფნის შესახებ. ასე რომ, მთელი XVII ს. განმავლობაში თურქეთსა და საქართველოს შორის საზღვარი კვლავინდებურად მდ. ქოროზზე გადიოდა.

მაგრამ XVIII საუკუნის დასაწყისში მდგომარეობა შეიცვალა. თურქეთის ხელისუფლებამ კვლავ აქტიური მოქმედება დაიწყო, რათა აღმოსავლეთი შავიზღვისპირეთი საბოლოოდ დაემორჩილებინა. თურქთა ეს ნაბიჯი რუსეთის მხრიდან მოსალოდნელმა საფრთხემ გამოიწვია.

1696 წელს პეტრე I აზოვის ციხე აიღო და შვე ზღვაზე მომავალი ომისათვის მზადებას შეუდგა. მოკავშირეთა შორის მას დასავლეთ საქართველოც ეგულებოდა, რომელიც ყოველთვის მზად იყო თურქეთის წინააღმდეგ გამოსასვლელად. თურქეთის ხელი-

სუფლებამ გადაწყვიტა, მოვლენებისათვის დაესწრო და 1703 წელს დასავლეთ საქართველოში დიდი ლაშქარი გამოგზავნა. ამავე დროს, თურქეთის ფლოტმა დესანტი გადმოსხა სამეგრელოში და ფოთი, ანაკლია და რუხი დაიკავა. ამას გარდა, თურქეთის სახმელეთო ლაშქარი გურიის და ახალციხის გზით იმერეთში შემოიჭრა. იმავე წელს თურქეთში გადატრიალება მოხდა. ახალმა სულთანმა სახმელეთო ლაშქრობის მოშლა ბრძანა, ზღვისპირეთში კი ბრძოლა გრძელდებოდა. თურქებმა ხელში ჩაიგდეს ბათუმი, ჩაქვის წყალი და საზღვარი მდ. კინტრიშზე გადაიტანეს. შეუპოვარი ბრძოლები იყო სამეგრელოშიც. ანაკლიასა და რუხის ციხეში განმტკიცებისათვის თურქებს დაახლოებით 20 წელი დასჭირდათ. 1723 წ. მათ კიდევ ერთი ლაშქრობა მოაწყვეს საქართველოს ზღვისპირეთში და ფოთის, ანაკოფიის, ანაკლიის და სოხუმის ციხეებში თავიანთი გარნიზონები ჩააყენეს. ამის შემდეგ ოსმალებმა საქართველოს ზღვისპირეთში უკვე მტკიცედ მოიკიდეს ფეხი. 1737 წ. ალექსანდრე V იმერეთის მეფის წერილში რუსეთის ხელმწიფისადმი ეს სიტუაცია კარგად არის აღწერილი: „სადაც ციხენი არიან ანაკოფიისა, რომელიც ცარიელ არის, იქილამ სოხუმის ნავთსაყუდელზე. რომელიც ჩვენი სამკვიდროა, აწ თათარი პყრობელობენ. იქნება ასი კაცი და მცირე ჯაბახანა. ანაკლიის ციხეში, რომელიც სოხუმის ფაშის ხელქვეითი არის, ჯარი არაფერი არ არის. ეგების ათიოდე კაცი იყოს, ჯაბახანაც მაგდონიც არ არის. ფოთის ციხე, რომელსაც 1723 წ. პყრობელობენ, არის შიგ ფაშა და ორასამდე კაცი. ჯაბახანა მომცრო, ორმოცდაათი დიდი თოფი ძევს“. თურქების ბატონობის გარეშე რჩებოდა გურიის ზღვის სანაპირო ფოთიდან ქობულეთის ჩათვლით. XVIII ს. 70-იან წლებში ოსმალებმა გურიის ზღვისპირეთის დიდი ნაწილიც მიიტაცეს. „ციხის ძირს აქეთი სოფელი ქობულეთი, ხინო, ოცი წელია, რაც მამაჩუენს დააკლდა“, — ვითხულობთ 1804 წლის გურიელი მამიას ერთ წერილში. ასე რომ, XIX ს. დასაწყისისათვის თითქმის მთელი აღმოსავლეთი შავიზღვისპირეთი თურქეთის ხელში იყო. შემორჩენილია საქართველოს ზღვისპირეთში თურქეთის სიმაგრეთა აღწერილობა, რომელიც ოსმალების დიდვეზირის დავთრიდან არის ამოღებული. ამის მიხედვით, ოსმალთა გარნიზონი იღვა ბათუმის, ქაჯეთის (ციხისძირის), სეფის, ფოთისა და ანაკლიის ციხეებში. თურქული გარნიზონი იღვა სოხუმის, სუ-

ჭუკ-კალეს (დღევანდელი ნოვოროსიისკის) ციხეებში. ზ.თუმის ციხეს იცავდა 121-კაციანი გარნიზონი, ფოთის ციხეს 197-კაციანი. ქაჭეთისა და ანაკლიის ციხეებში — 78—78 კაცი იღვა. ასე რომ, ერთი შეხედვით, თურქეთი საბოლოოდ დამკვიდრდა შავიზღვისპირეთში. მაგრამ ამ დროს უკვე არსებობდა ძალა, რომელიც სულ მოკლე ხანში ოსმალთა მრავალსაუკუნოვანი ბრძოლის მონაპოვარს არარად აქცევდა. ეს ძალა იყო რუსეთის იმპერია.

რუსები შავ ზღვაზე 1774 წელს კუჩუკ — კაინარჯის ზავის შემდეგ დამკვიდრდნენ. ამ ზავით მათ თურქებისაგან მიიღეს ჩრდილო შავიზღვისპირეთის მცირე ნაწილი. მალე რუსეთის იმპერიამ შავი ზღვის ფლოტი შექმნა და 1783 წ. ყირიმი შეიერთა.

1801 წ. ქართლ-კახეთის სამეფო რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში შევიდა. 1803 წლის დასასრულს სამეგრელოს მთავარმა გრიგოლმა ხელი მოაწერა რუსეთის ხელისუფლებისადმი სათხოვარ პუნქტებზე, რომელიც შემდეგ ალექსანდრე I-მა დაამტკიცა. სამეგრელოს სამთავრო შეზღუდული ავტონომიის უფლებით იმპერიის შემადგენლობაში შევიდა. 1804 წლის შემოდგომაზე რუსეთის ფლოტი სამეგრელოს ნაპირებთან გამოჩნდა. ამ დროს თურქებისაგან მხოლოდ ხობის შესართავი იყო თავისუფალი. ადრე აქ ქართველთა დასახლება, კემხელი არსებობდა, მაგრამ ახლა მას სახელიც შეეცვლილი ჰქონდა. კემხელში კოშკი იღვა. კოშკს თურქები კულეს უწოდებდნენ და ამ ადგილსაც XIX საუკუნის დასაწყისისათვის ყულევს ეძახდნენ. ქერჩიდან რუსეთის ესკადრა გამოიგზავნა, რომლის მიზანი იყო, ყულევს მოსულიყო და, თუ თურქთა გარნიზონი ხელს არ შეუშლიდა, დესანტი გადმოესხა. ამ დროისათვის შავი ზღვის რუკები არ არსებობდა და რუსები შავიზღვისპირეთს თითქმის არ იცნობდნენ. ესკადრამ ვერ მიაგნო ყულევს და უკან გაბრუნდა. მაშინ ქერჩიდან სპეციალური შხუნა გამოაგზავნეს. იგი სულ ახლოს მივიდა ყულევთან, მაგრამ მეზღვაურებმა ეს ნავსადგური ვერ იცნეს და კვლავ გაბრუნდნენ. ყულევში რუსეთის სამხედრო ხომალდებს ლიტვინოვი ელოდებოდა. მან იცნო შხუნა და პატარა ნავით დაეწია. ამის შემდეგ რუკაზე დაიტანეს ყულევის ნავსადგური და რუკა სევასტოპოლში გაგზავნეს. თვით შხუნა ყულევთან დარჩა, როგორც ნიშანი მომავალი დესანტისა. ოქტომბრის თვეში რუსთა სამხედრო გემებიც მოვიდნენ. 12 ოქტომ-

ბერს ლიტვინოვი აცნობებდა დ. ციციანოვს: „ხობის შესართავში აიგო რედუტი, რომელსაც ხის მესერი შემოვავლეთ. მას იცავს ოთხი პატარა ქვემეხი, რომელიც შხუნიდან არის გადმოზიდული. საკმარისი რაოდენობით გვაქვს თოფის წამალი, ჭურვები და კარტეჩი“. ასე ჩაეყარა საფუძველი ახალ ნავსადგურს, რომელიც XIX საუკუნის პირველ ნახევარში საქართველოს მთავარ ნავსადგურად იქცა.

1805 წლის აპრილის დასაწყისში რუსთა ჯარებმა ანაკლიის ციხეც აიღეს, რომელსაც აფხაზთა მთავარი ქელეშ-ბეი იცავდა თურქეთის მთავრობის სახელით. ამ ციხესიმაგრის აღებამ თურქეთის ხელისუფლების დიდი პროტესტი გამოიწვია. რუსეთის მთავრობა მოერიდა თურქეთთან ურთიერთობის გამწვავებას, ციხე უკან დააბრუნა და ქელეშ-ბეისათვის მიყენებული 1000 მან. ვერცხლის ზარალის ფასად 150 ოქროს თუმნიანი გადასცა. ანაკლიის ციხე საბოლოოდ 1810 წ. გადავიდა რუსეთის ხელისუფლების ხელში, როცა აფხაზეთიც რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში შევიდა. ამ წელს რუსეთის ჯარმა იერიშით აიღო სოხუმის ციხე და შიგთვისი გარნიზონი ჩააყენა.

1809 წ. რუსეთის შემადგენლობაში შევიდა გურიის სამთავროც. ასე რომ, საქართველოს ზღვისპირეთი ჩოლოქიდან გაგრამდე თურქთა ბატონობისაგან განთავისუფლდა. გურიაში რუსეთის ხელისუფლებას სამხედრო ბაზა ესაჭიროებოდა. ამიტომ 1813 წ. საქართველოს მთავარმართებელმა რტიშჩევმა წერილით მიმართა მამია გურიელს „...მე გთხოვ და მოვითხოვ თქვენი სარგებლობისათვის დაუყოვნებლივ შეუდგეთ სამხედრო რედუტის შენებას მდ. ნატანების შესართავთან შეკვეთილში“. მუშახელი და მშენებლობისათვის საჭირო მასალა გურიელს უნდა გაეღო, ხოლო რუსეთის ხელისუფლება სამხედრო ინჟინერსა და ოსტატებს ჰპირდებოდა. 1815 წლისათვის ეს მშენებლობა ძირითადად დასრულებული იყო. სიმაგრე იდგა ზღვასთან ახლოს მდინარეების: ჩოლოქისა და ნატანების შესართავში. მას წმინდა ნიკოლოზის სიმაგრე უწოდეს და რუსული გარნიზონი ჩააყენეს. 1820 წ. რუსეთის ჯარის ნაწილები გამოყვანილ იქნა როგორც შეკვეთილის, ისე ანაკლიის ციხეებიდან. 1829 წ. შეკვეთილში რუსული გარნიზონი კვლავ დაბრუნდა. 1834 წ. ეს სიმაგრე ინახულა დიუბუა და მონპერემ და მისი აღწერილობა

ბა დაგვიტოვა: „ეგრეთწოდებული წმინდა ნიკოლოზის სიმაგრე შეიცავს მხოლოდ და მხოლოდ ხუთ-ექვს ცულ თურქულ ქვე-მებს დამსხვრეულ ლაფეტებზე. იგი განლაგებულია მცირედ ამა-ლებულ ადგილზე მიწაყრილის გარეშე. ნახევრად დანგრეულის ხის კოშკის გვერდით“...

1829 წლის ბოლოს რუსეთის ხელისუფლებამ გურიის სამთა-ვრო გააუქმა. 1862 წელს გაუქმდა აფხაზეთის, ხოლო 1866 წელს — სამეგრელოს სამთავრო.

ასე დამყარდა საქართველოს შავიზღვისპირეთში უშუალო რუ-სული მმართველობა. 1877—1878 წწ-ის რუსეთ-თურქეთის ომის შედეგად საქართველოს დაუბრუნდა აჭარა და ლაზეთის ერთი ნა-წილი — მაკრიალის ხეობა. სასაზღვრო ხაზმა თურქეთსა და რუ-სეთის იმპერიას შორის მდ. ჩოლოქიდან მდ. მაზიმ ჩაიზე გადაინაც-ვლა. ოქტომბრის რევოლუციის შემდეგ მაკრიალის ხეობის სოფელ-თა უმეტესობა თურქებმა უკანვე მიიტაცეს. დღეისათვის საქარ-თველოს საბჭოთა რესპუბლიკის საზღვრებშია შავიზღვისპირეთის ის ნაწილი, რომელიც მდინარეების ფსოუსა და შქიბულალ ტიბაშის შორისაა მოქცეული. ამ უკანასკნელზე გადის სახელმწიფო საზღვა-რი საბჭოთა კავშირისა და თურქეთის რესპუბლიკას შორის.

ფეოდალური საქართველოს უცხო ძველმეტან საზღვაო ურთიერთობის ისტორიიდან

„ქ. პატრონის ერისთავთ ერისთავისა და მან-დატურთ უხუცესისა დადიანისა ვამეყის ბრძა-ნებითა მოვიყვანე კოსთანტიპოვლით მხატვარი კირ მანოელი ევენიკოს და დავახატინე ესე ეკლესია“.

წალენჯიხის საყდრის ერთი წარწერიდან.

ქართველთა წინაპრებმა თავიანთ მეზობლებთან საზღვაო ურ-თიერთობა ჯერ კიდევ ნეოლითში დაამყარეს. ბრინჯაოს ეპოქაში ისინი შედარებით შორეულ ქვეყნებსაც დაუკავშირდნენ. ძვ. წ. აღ-მეორე ათასწლეულის II ნახევარში დასავლეთ საქართველოს

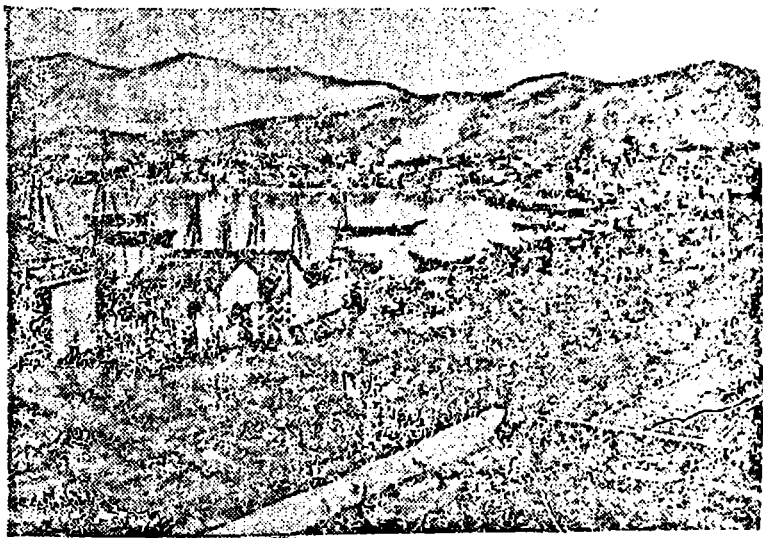
ტომებს საეპრო ურთიერთობა ჰქონდათ ყირიმის იმდროინდელ მოსახლეობასთან. ამავე ხანებში მყარდება პირველი საზღვაო კონტაქტები ეგეოსის ზღვის აუზში მოსახლე ბერძნულ მოსახლეობასთან. ასე რომ, საქართველოს საზღვაო ურთიერთობას უცხო ქვეყნებთან ოცდაათ საუკუნეზე მეტი ხნის ისტორია აქვს.

განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა საქართველოსათვის შავი ზღვით უცხო ქვეყნებთან კავშირის ანტიკურ ხანაში, როდესაც ჩვენს ქვეყანას მკიდრო ურთიერთობა ჰქონდა შავი, ეგეოსის თუ ხმელთაშუა ზღვათა ნაპირებზე მოსახლე ხალხებთან. შავი ზღვის უცხო ქვეყნებთან კავშირის საქართველოსათვის არც მომდევნო, ფეოდალურ ხანაში დაუკარგავს დიდი მნიშვნელობა. სანამ მკითხველს შუა საუკუნეებში ჩვენი ქვეყნის უცხო ქვეყნებთან საზღვაო ურთიერთობას გავაცნობდეთ, მის ყურადღებას შავ ზღვაზე ნაოსნობის ზოგიერთ თავისებურებაზე შევაჩერებთ.

შავი ზღვა თავისი კლიმატით თბილი ზღვაა და ზამთრობით არ იყინება. იშვიათად, განსაკუთრებული ცივი ზამთრის დროს, თხელი ყინულით იფარება ზღვის ვიწრო ზოლი ჩრდილო შავიზღვისპირეთში. მიუხედავად ამისა, ფეოდალურ ხანაში ნაოსნობა შავ ზღვაზე მთელი წლის განმავლობაში უწყვეტად არ გრძელდებოდა. ცივი ამინდების დადგომის შემდეგ, შემოდგომის მეორე ნახევრიდან, ამ ზღვაზე მიმოსვლა თითქმის წყდება და მხოლოდ მომავალ გაზაფხულზე, დათბობის შემდეგ განახლდებოდა ხოლმე. ნაოსნობის ასე ხანგრძლივად შეწყვეტის მიზეზი ძლიერი ქარები იყო. რომელიც შავ ზღვაზე წელიწადის ცივ დროს იცის. ამ ცივ სეზონს მეზღვაურები „ზამთარს“ უწოდებდნენ და მის დროს შავ ზღვაზე ცურვას ძალზე ერიდებოდნენ. „მთელი შავი ზღვა ძალზე მღელვარეა და ამიტომაც ჩვეულებრივ ძლიერ სახიფათოა ამ ზღვაში ზამთარში მოგზაურობა, რაც მე ჩემს თავზე გამოამიცილია“, — ვკითხულობთ არქანჯელო ლამბერტის წიგნში.

XIII—XV სს-ში იტალიელებისათვის „ზამთარი“ შავ ზღვაზე უკვე პირველ ოქტომბერს იწყებოდა და პირველ აპრილამდე გრძელდებოდა. წელიწადის ამ მონაკვეთში ისინი შავ ზღვაზე თავიანთ ხომალდებს ცურვას უკრძალავდნენ. XVII საუკუნეში, შარდენის ცნობით, თურქ და ბერძენ მეზღვაურებს წესად ჰქონდათ შავ ზღვაში „წმ. გიორგის დღეს, აპრილის დამდეგს გასვლა და ნავ-

სადგურში წმ. დემეტრეს დღეს, ოქტომბრის დასაწყისში შემოსე-
ლა“. როგორც ირკვევა, საკუთრივ სამხრეთ-აღმოსავლეთის და აღ-
მოსავლეთ შავიზღვისპირეთის მცხოვრებლები შავ ზღვაზე შემოდ-
გომის უკანასკნელ თვეშიც დატურავდნენ და ზღვაოსნობის სეზო-
ზონს აპრილის დასაწყისიდან ნოემბრის ბოლომდე აკრძებდნენ.
აუცილებლობის შემთხვევაში ისინი ზღვაში გასვლას არც ზამთარ-
ში ერიდებოდნენ, თუმცა წელიწადის ამ დროს თავიანთი ხომალ-
დები ჩვეულებრივ ნაპირზე ამოჰქონდათ.



ბათუმის ნავსაყუდელი. XIX ს. დასასრული.

შავ ზღვაზე ნაოსნობის სეზონის შესაბამისად ჩვენს ნავსად-
გურებში უცხოელთა ხომალდები აპრილის დასასრულიდან უშეებდ-
ნენ ლუზას. სექტემბრის ბოლოდან ეს ხომალდები, ჩვეულებრივ,
ტოვებდნენ ჩვენს ნაპირებს მომავალ ნავიგაციამდე, ზოგჯერ კი გა-
მოსაზამთრებლად საქართველოს ნავსადგურებში ჩერდებოდნენ.

XVII ს-ში უცხოელები ცხუმს (სოხუმს) ირჩევდნენ. საფიქრებელია, რომ უფრო ადრე ხანაში უცხოელთა ხომალდები ბიჭვინთაშიაც იზამთრებდნენ.

ფეოდალურ ხანაში ნაოსნობისათვის საკუთრო დრო ამინდზე იყო დამოკიდებული. „ქარგი ქარების“ დროს ხომალდები სწრაფად მიაპობდნენ ტალღებს, აედარში კი მოგზაურობა ძალზე ჭიანჭურდებოდა. ამის გამო ნავსადგურებს შორის ცურვისათვის საკუთრო დროს ძალზე მიახლოებით ანგარიშობდნენ. XII ს-ის არაბი გეოგრაფის იდრისის ცნობით ხომალდებს ტრაპიზონიდან კონსტანტინოპოლამდე ან კიდევ დასავლეთ შავიზღვისპირეთში დუნაის შესართავამდე ცურვისათვის ერთიდაიგივე დრო — ცხრა დღე და ღამე სჭირდებოდათ. იმავე იდრისის ცნობით, ტრაპიზონიდან აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის გაყოლებით ქერჩის სრუტემდე ხუთი დღის სანაოსნო გზა იყო. ამავე გეოგრაფის მიხედვით, ამ ქალაქიდან ცხუმამდე ხომალდებისათვის სამი დღის გზას ანგარიშობდნენ.

1672 წ. შარდენი ყირიმიდან საქართველოს ნაპირებამდე ცურვას სამი დღე მოუწდა. 7 სექტემბერს, შუალამისას, მისი ხომალდი კაფის (დღევანდელი ფეოდოსია) ნავსადგურიდან გამოვიდა და 10 სექტემბერს ისგაურში, სამეგრელოს ნავსადგურში ჩაუშვა ლუზა. XVII ს-ში ქართველები ყირიმისა და საქართველოს ნავსადგურებს შორის საშუალოდ ხუთი დღის სანაოსნო გზას ანგარიშობდნენ, დასავლეთ საქართველოდან აზოვის ნავსადგურამდე, რომელიც მდ. დონის შესართავში, აზოვის ზღვის ჩრდილო ნაპირზე იდგა, კარგ ამინდში ექვსი დღის სანაოსნო გზას ითვლიდნენ.

1716 წ. სულხან-საბა ორბელიანი კონსტანტინოპოლიდან სამშობლოში გამოემგზავრა. მოგზაურებს ზურგის ქარი შეხვდათ და მეათე დღეს ისინი ათინას ნავსადგურში, გონიოსთან ახლოს იყვნენ. ჩვეულებრივ, XVIII ს-ში თურქეთის იმპერიის დედაქალაქიდან საქართველოს ნაპირებამდე რვა დღის სანაოსნო გზას ანგარიშობდნენ.

ფეოდალურ ხანაში საქართველოს მყარი საზღვაო ურთიერთობა ჰქონდა სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთთან, კონსტანტინოპოლთან (1453 წლის შემდეგ ამ ქალაქს თურქებმა სტამბული უწოდეს) და ჩრდილო შავიზღვისპირეთთან. შედარებით იშვიათი იყო საზღვაო კავშირი საქართველოსა და დასავლეთ შავიზღვისპირეთს შორის.

სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის უმნიშვნელოვანესი ნავსადგური, რომელიც საქართველოდან სამხრეთით მიმავალ ხომალდს პირველი ზღვებოდა, იყო ტრაპიზონი. XIII ს-მდე ეს ქალაქი ბიზანტიის იმპერიის საზღვრებში იყო. ამიტომ საქართველოდან ზღვით ბიზანტიის დედაქალაქში მიმავალი ელჩები თუ სახელმწიფო მოღვაწენი ხშირად ტრაპიზონში ჩერდებოდნენ და მხოლოდ იმპერიის ხელისუფლებისაგან მიღებული საგანგებო ნებართვის შემდეგ აგრძელებდნენ გზას კონსტანტინოპოლისაკენ. ტრაპიზონის ნავსადგურში ხშირად უწევდნენ ლუზას სავაჭრო ხომალდებიც, რომლებიც ბიზანტიასა და საქართველოს შორის დაცურავდნენ. მაგრამ ყველა ხომალდი როდი შემოდოდა ამ ნავსადგურში. 1060 წ. გიორგი მთაწმინდელი სამისოდან (ძველი ამისო, დღევანდელი სამსუნი) გამოემართა სამშობლოსაკენ ხომალდით და ფოთამდე რომელიმე ნავსადგურში შეუვლელად იცურა. ასევე, 1658 წ. პატრიარქმა დოსითეოსმა სინოპიდან პირდაპირ ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთამდე იცურა. სამსუნი და სინოპი სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის უკიდურეს დასავლეთ ნაწილში მდებარეობენ. ამ ნავსადგურებიდან შედარებით ახლოა შავი ზღვის ჩრდილო და დასავლეთი ნაპირები. ამიტომ ფეოდალურ ხანაში სამსუნი და სინოპი უმნიშვნელოვანეს როლს თამაშობდნენ შავი ზღვის ნაოსნობაში. კონსტანტინოპოლიდან ყირიმსა თუ აზოვის ზღვაში მიმავალი ხომალდები ჯერ სამხრეთ შავიზღვისპირეთს მიუყვებოდნენ სინოპამდე ან კიდევ სამსუნამდე, შემდეგ კი ღია ზღვას გადაივლიდნენ და უმოკლესი გზით ყირიმში მიდიოდნენ. საფიქრებელია, რომ ქართველები ამ ნავსადგურებით ძირითადად დასავლეთ შავიზღვისპირეთს უკავშირდებოდნენ.

ძალზე ხშირად ხომალდები კონსტანტინოპოლსა და საქართველოს ნავსადგურებს შორის პირდაპირ, სხვა ნავსადგურებში შეუვლელად დაცურავდნენ. ასეთი ნაოსნობის შესახებ ცნობები VI საუკუნიდან მოგვეპოვება. ამ საუკუნის პირველ ნახევარში, როდესაც ეგრისის (ლაზიკის) ელჩებმა ირანელებს ბიზანტიის წინააღმდეგ ერთობლივი გამოსვლა შესთავაზეს, პირველ რიგში დასავლეთ საქართველოდან ბიზანტიონამდე (კონსტანტინოპოლამდე) საზღვაო ლაშქრობის მოწყობის შესაძლებლობა დაახარბეს: „აქ თუ ხომალდებს ააგებ, მეფევ, არავითარ სიძნელეს არ წარმოადგენს,

რომ ბიზანტიონს წიალწიო. გზაზე არავითარი სიძნელე არ შეგხედება“, — არწმუნებდნენ ქართველი ელჩები ირანის მბრძანებელს.

დასავლეთ საქართველოსა და კონსტანტინოპოლს შორის პირდაპირი ნაოსნობის შესახებ ცნობები ფეოდალური ხანის ყველა დროისათვის მოგვეპოვება. 1065 წ. ზღვით, საქართველოდან კონსტანტინოპოლამდე, რომელიმე ნავსადგურში შეუსვლელად იმოგზაურა გიორგი მთაწმინდელმა. XII—XIII სს-ის ბიზანტიელი ისტორიკოსი ნიკიტე ხონიანი თავის საისტორიო თხზულებაში „ფაზისიდან ბიზანტიონში“ მიმავალ ხომალდს ასახელებს.

„ამ თვეში სამეგრელოდან კონსტანტინოპოლში გადის თურქთა გემები“. — ვკითხულობთ იტალიელი მისიონერის 1640 წლის სექტემბერში შედგენილ მოხსენებით ბარათში. 1716 წელს სულხან-საბა ორბელიანი კონსტანტინოპოლში ხომალდის პატრონს გაურიგდა იმის თაობაზე, რომ ამ უკანასკნელს იგი თურქეთის დედაქალაქიდან უშუალოდ ქობულეთამდე უნდა მიეყვანა. ხომალდის პატრონმა არ შეასრულა და სულხან-საბა ორბელიანი ნავსადგურებში შეუვლელად მხოლოდ ათინამდე მოიყვანა.

ფეოდალურ ხანაში საქართველოსა და ყირიმს შორის ურთიერთობა მხოლოდ შავი ზღვით მყარდებოდა. ამისათვის ხომალდები ჯერ აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთს მიუყვებოდნენ, შემდეგ კი ქერჩის სრუტეს გადალახავდნენ. ზოგჯერ ისინი შედიოდნენ ამ სრუტის აღმოსავლეთ ნაპირას მდებარე ქალაქში, რომელიც დღევანდელი სტანიცა ტამანსკაიას მიდამოებში მდებარეობდა. ფეოდალურ ხანაში აქ იდგა ქალაქი, რომელსაც სხვადასხვა ხალხები სხვადასხვა სახელს უწოდებდნენ. ხაზარები მას სამრკეცს უწოდებდნენ, ბიზანტიელები — ტამარტახას, ყივჩალები — მატარახს, ძველი რუსები — ტმუტარაკანს, ევროპელები და თურქები — ტამანს. ტამანში ჩერდებოდნენ ის ხომალდები, რომლებიც საქართველოს ნაპირებიდან ქერჩის სრუტით აზოვის ზღვაში მიცურავდნენ.

ყირიმის მეშვეობით ქართველები დასავლეთ შავიზღვისპირეთს უკავშირდებოდნენ, თუმცა, როგორც აღვნიშნეთ, ამ რეგიონთან საზღვაო კავშირი სინოპისა და სამსუნის მეშვეობითაც მყარდებოდა.

ფეოდალურ ხანაში საქართველოს ნავსადგურებში შედიოდა ხომალდები, რომლებიც კონსტანტინოპოლსა და სამხრეთ შავიზღვისპირეთს ჩრდილო შავიზღვისპირეთთან აკავშირებდა. ეს მარ-

შრუტი სხვა გზებთან შედარებით ბევრად გრძელი იყო და მეზღვაურებს შორის დიდი პოპულარობით არ სარგებლობდა. მიუხედავად ამისა, კონსტანტინოპოლიდან თუ სამხრეთ შავიზღვისპირეთიდან ყირიმისა და აზოვის ზღვისაკენ ცურვა აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის ნაპირების გაყოლებით შუა საუკუნეების არც ერთ პერიოდში არ შეწყვეტილა.

საქართველოს ზღვისპირა პუნქტები სრულებითაც არ იყო ქვეყნისათვის ერთნაირი მნიშვნელობის. განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა იმ ზღვისპირა ქალაქებს გააჩნდა, საიდანაც ქვეყნის შიგნით სავაჭრო-საქარავნო გზები მიემარებოდა. ამ მხრივ გამოირჩეოდა ფოთი, რომელიც რიონის სამდინარო მაგისტრალთ, აგრეთვე სახმელეთო გზით ქუთაისს და შემდეგ თბილისს უკავშირდებოდა. ქუთაისის გზით აღმოსავლეთ საქართველოსთან დაკავშირებული იყო ცხუმიც, რომელიც, ამავე დროს, დიდ როლს თამაშობდა ჩრდილო კავკასიის ხალხების შავ ზღვასთან დაკავშირების საქმეში. ფეოდალურ ხანაში საქართველოსათვის დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა ხუფათს და ბათუმს, საიდანაც იწყებოდა აღმოსავლეთ საქართველოსაკენ მიმავალი გზები. ეს გზები ახალციხეში ერთიანდებოდა და შემდეგ თბილისისაკენ გრძელდებოდა. თბილისიდან და ახალციხიდან მგზავრს შეეძლო წასულიყო კასპიის ზღვის ნაპირებისაკენ ან ჩრდილოეთ ირანისაკენ, აქედან კი უფრო შორს, ინდოეთისა და ჩინეთისაკენ.

V—XII სს-ში ყველაზე მკიდრო საზღვაო ურთიერთობა საქართველოს ბიზანტიასთან ჰქონდა. თავდაპირველად ზღვით ამ ქვეყანასთან ძირითადად დასავლეთ საქართველო იყო დაკავშირებული. XI ს-ის მეორე ნახევარში წინა აზიაში თურქ-სელჯუკები გაბატონდნენ, რომლებმაც ჩვენი ქვეყნიდან ბიზანტიაში მიმავალი სახმელეთო გზები მთლიანად გადაკეტეს. ამის შემდეგ აღმოსავლეთ საქართველოს მცხოვრებლებიც კონსტანტინოპოლში ზღვით მიემგზავრებოდნენ, რამაც საქართველოსა და ბიზანტიას შორის საზღვაო ურთიერთობა კიდევ უფრო ინტენსიური გახადა. ეს, ნაწილობრივ, ქართულ საისტორიო წყაროებშიც აისახა. მკითხველმა უკვე იცის, რომ თამარის პირველი მეუღლე საქართველოდან ზღვით გააძევეს და იგი „ჩასმული ნავითა, ზღულად მიიწია კონსტანტინოპოლელად“. თამარის ხანაში ზღვითვე გააძევეს საქართველოდან „მაკედონიას საბერძ-

ნეთისას“ ხუთი ძმა კახაბერიძე. როგორც ჩანს, ამ ხანაში საქართველოს მთავრობისათვის თავიანთი მოწინააღმდეგეების ზღვით ბიზანტიაში გასახლება ჩვეულებრივ ამბავს წარმოადგენდა.

XI ს. მეორე ნახევრიდან ხომალდებით არა მარტო ბიზანტიაში მიემგზავრებოდნენ, არამედ კონსტანტინოპოლის გავლით, ასევე სანაოსნო გზით, ხმელთაშუა ზღვის ნაპირზე მდებარე ქვეყნებსაც უკავშირდებოდნენ, პირველ რიგში, საქართველოს საზღვრების გარეთ არსებულ ქართული კულტურისა და საეკლესიო ცენტრებს. ამიტომ, როდესაც დავით აღმაშენებლის ისტორიკოსი წერს, მეფემ „ლაგრანი და საკრებულონი და მონასტერნი არა თვისთა ოდენ სამეფოთა, არამედ საბერძნეთისნიცა, მთაწმინდისა და ბორღალეთისანი მერმეცა ასურეთისა და კვიპირისა, შავი მთისა, პალესტინისანი, აღავსნა კეთილითა... და წარსცა ოქრო მრავალ ათასეული და მოსაკიდელნი, ოქსინონი და წიგნები საეკლესიო სრულებით, და სამსახურებელი სიწმინდეთა ოქროსა რჩეულისა“—ო, უნდა ვიფიქროთ, რომ ეს ძვირფასი საჩუქრები საქართველოდან ზღვითაა გაგზავნილი. ხომალდებს დავით აღმაშენებლის ნაბოძარი ჯერ კონსტანტინოპოლამდე ჩაუტანიათ და შემდეგ ასევე ზღვით ქართული კულტურის ცენტრებში გაუნაწილებიათ.

საფიქრებელია, რომ საქართველოს მთავრობას საგანგებო შეთანხმება ჰქონდა დადებული ბიზანტიის ხელისუფლებასთან, რაც კონსტანტინოპოლის გზით აღმოსავლეთის თუ დასავლეთის ქვეყნებში მიმავალ ქართველთა უშიშროებას იცავდა. წინააღმდეგ შემთხვევაში დავით აღმაშენებლის საჩუქარი, საექვო იყო, რომ დანიშნულების ადგილს მიაღწევდა. 1203 წ. ბიზანტიის იმპერატორმა ალექსი III ანგელოსმა საქართველოსთან დადებული ეს შეთანხმება დაარღვია. თამარის კარზე,—გვამცნობს ძველი ქართველი მემკვიდრე,—„მოიწიეს ოდესმე ჩვეულებისაებრ... მონაზონნი შავი მთისა, ანტიოქიით და კვიპრის ჭალაკით... მთაწმინდით და მრავალ ადგილთა... შეიწყნარა თამარ... მისცნა ყოველთა ღიადი და აღვსნა ყოველთა სახმარითა... მისცა ღიდალი ოქრო... წარვიდეს მონაზონი და მიიწვიეს რა კონსტანტინოპოლედ, ესმა მეფესა ბერძენთასა ალექსის.. იხილა სიდიდე და ოქროსა, რომელ მიეცა თამარს და წარულო მათ მონაზონთა“. ბერებმა ბევრი იბრძოლეს, საქართველოს მთავრობაც მათ ეხმარებოდა, მაგრამ წართმეული ქონება ვერ დაიბრუნეს. მაშინ

საქართველოს ხელისუფლება სამხედრო ძალით ჩაერია ბიზანტიის იმპერიის საშინაო საქმეებში, რასაც ტრაპიზონის იმპერიის შექმნა მოჰყვა შედეგად.

ბიზანტიასთან საზღვაო ვაჭრობაში, თავდაპირველად, ძირითადად მხოლოდ დასავლეთ საქართველო იყო ჩამბული. VI ს.-ის ბიზანტიელ ისტორიკოსთა ცნობით, უმეტეს წილად ნედლეული გაჰქონდათ. VI ს.-ში ბიზანტიის ხელისუფლება შეეცადა ეგრისის (ლაზიკის) მთელი საზღვაო ვაჭრობა თავისი კონტროლისათვის დაემორჩილებინა. ამ მიზნით დღევანდელ ციხისძირში საგანგებო პეტრას ციხე ააგეს და საგანგებო მოხელე დასვეს, რომელიც ბიზანტიასა და საქართველოს შორის მოცურავე სავაჭრო ხომალდებს უწევდა კონტროლს. „ვაჭრებს უკვე ნება აღარ ჰქონდათ კოლხიდაში შეეტანათ მარილი და სხვა საქონელი, არც აქედან შეეძლოთ რამე ეყიდათ“, რადგანაც ამ მოხელემ „შემოიღო ეგრეთწოდებული მონოპოლი და თვით გადაიქცა მეწვრილმანედ და მთელი ვაჭრობის ზედამდგომელად. ყველაფერს ჰყიდულობდა და აწვდიდა კოლხებს არა ისე, როგორც ეს ჩვეულებრივ იყო, არამედ ისე, როგორც ეს მისი ნებადართული იყო“. საზღვაო ვაჭრობას ეგრისისათვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა ჰქონდა. ამიტომ ბიზანტიელთა ამ ღონისძიებას დიდი აჯანყება მოჰყვა. ბიზანტიის ხელისუფლება იძულებული შეიქნა, ეს ღონისძიება გაეუქმებინა. VII—VIII სს-ში მთავრობის საგანგებო მოხელე კომერკარი, რომელიც ბიზანტიისა და აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის ვაჭრობას უწევდა კონტროლს, ტრაპიზონში იჯდა და ტრაპიზონის, კერასუნტის და ლაზიკის კომერკარის ტიტულს ატარებდა.

საერთოდ, VI—VII სს-ში ტრაპიზონი დიდ როლს თამაშობდა საქართველო — ბიზანტიის საზღვაო ვაჭრობაში. VII—XII სს-ში ქართველების გარდა აქ ჩამოდიოდნენ ზღვით ვაჭრები საბერძნეთიდან თუ ყირიმიდან. სახმელეთო გზებით მოდიოდნენ სომხეთიდან, შუამდინარეთიდან, სირიიდან. ტრაპიზონში იყო მუსლიმან ვაჭართა დიდი კოლონია.

სათყობელია, რომ ქართველ ვაჭრებს ყურადღების გარეშე არც სინოპი და სამისონი დარჩებოდათ. მართლაც, VII ს-ში. „პატრიარქი ევტიხის ცხოვრების“ მიხედვით, ამისონში (სამისონი) ცხოვრობდა მრავალი ქართველი, რომლებიც, უნდა ვიფიქროთ, ძირითადად ვაჭრობას ეწეოდნენ.

ქართველებს ყველაზე უფრო კონსტანტინოპოლი იზიდავდათ. ეს „ოქროს ხიდი“ ევროპასა და აზიას შორის. ამიტომ აქაც მრავლად ცხოვრობდნენ ქართველი ვაჭრები. XII ს-ის ბიზანტიელი ისტორიკოსის ნიკიტე ხორიატეს ცნობით, 1182 წელს ბიზანტიის იმპერატორს ალექსი კომნენს საკუთარი და მარიამი აუჯანყდა. რომელმაც სსვებს შორის „დაიჭირავა მამაცი იბერიელები, სვაჰრო დავალებით სატახტო ქალაქში მყოფნი“. 1203 წელს უკვე ბიზანტიის იმპერატორს ისაყ ანგელოსს დასჭირდა მეომრები, რომლებიც დიდი გასამრჯელოს დაპირებით იმპერიის დედაქალაქის მცხოვრებლებისაგან შეაგროვეს. იმპერატორის ლაშქარში ჩაწერილან „არამცირედნი იბერიელთაგან, რომლებიც სამეფო ქალაქში სავაჭროდ იყვნენ გამოგზავნილნი“. ბიზანტიელები იბერიელებს, ჩვეულებრივ, ქართველებს უწოდებდნენ.

კონსტანტინოპოლიდან ქართველები სავაჭროდ ბიზანტიის სხვადასხვა კუთხეში მიემგზავრებოდნენ. მაგალითად, X—XII სს-ში საბერძნეთში. სოლუნში (დღევანდელი თესალონიკე) წელიწადში ერთხელ იმართებოდა დიდი ბაზრობა, სადაც ბულგარეთიდან, იტალიიდან თუ ეგვიპტიდან მოტანილი საქონლის გვერდით საქართველოს ნაწარმიც იყიდებოდა. იგი ზღვით მოჰქონდათ კონსტანტინოპოლამდე. შემდეგ კი სახმელეთო გზებით სოლუნში გადაჰქონდათ.

დღეისათვის კარგად არაა ცნობილი, თუ სახელდობრ. რითი ვაჭრობდნენ ქართველები ბიზანტიაში. XII ს-ში ბიზანტიელი ისტორიკოსები ახსენებენ ძვირფასი ქართული იისფერი ქსოვილისაგან შეკერილ სამოსს და საქართველოში დამზადებულ თავსაბურს, რომელსაც ბიზანტიელი დიდებულები ატარებდნენ.

VI—VII სს-ში საქართველოს მკიდრო საზღვაო ეკონომიური ურთიერთობა ჰქონდა ჩრდილო შავიზღვისპირეთთანაც. VI ს-ში ყირიმი და ტამანის ნახევარკუნძული ბიზანტიას ეკუთვნოდა, VII საუკუნიდან კი ხაზარებმა დაიკავეს. ბიზანტიელებმა შეინარჩუნეს დღევანდელი სევასტოპოლის მიდამოებში მდებარე ქალაქი ქერსონი და მისი მომიჯნავე ტერიტორია.

ხაზარეთი ვრცელი სახელმწიფო იყო, რომელიც ჩრდილო შავიზღვისპირეთის გარდა ჩრდილო კავკასიის ველებს და მდინარეების დონისა და ვოლგის ქვემო წელს მოიცავდა. იგი აზოვისა და შავი ზღვებიდან შუა აზიის ველებამდე იყო გადაჭიმული. ამის წყალობით

ხაზარეთს მჭიდრო ურთიერთობა ჰქონდა ზღვით კონსტანტინოპოლთან და შუა აზიაზე გამავალი გზებით — შორეულ ინდოეთთან და ჩინეთთან. ხაზარები დიდ მოგებას იღებდნენ მათ ქვეყანაზე გამავალი ვაჭრებისაგან და ამიტომ ხელს უწყობდნენ მათ უშიშარ მგზავრობას. X ს-ის დასასრულიდან, ხაზარეთის სახელმწიფოს დაცემის შემდეგ, ამ ქვეყანაზე გამავალი სავაჭრო გზები დროებით ჩაიკეტა. XI საუკუნის დასასრულს ხაზარეთის სამეფოს დიდი ნაწილი, მათ შორის ყირიმი და ტამანის ნახევარკუნძული, ყივჩაღების ხელში გადავიდა, რომლებიც არა ნაკლებ იყვნენ დაინტერესებულნი სატრანზიტო ვაჭრობით. ამის გამო კონსტანტინოპოლიდან ინდოეთსა და ჩინეთში მიმავალი სავაჭრო გზები კვლავ აღდგა.

ჩრდილო შავიზღვისპირეთის ნავსადგურებიდან შორეულ ინდოეთსა და ჩინეთში ქართველებიც მოგზაურობდნენ. ამას მოწმობს XII—XIII სს-ის ქართველი პოეტის ჩახრუხაისის პოემა „თამარიანი“, სადაც აღმოსავლეთ აზიისკენ მიმავალი ამ გზების მსოფლიოში პირველი აღწერაა მოცემული.

კონსტანტინოპოლიდან თუ საქართველოს ნავსადგურებიდან ხაზარეთის თუ ყივჩაღების გავლით, შორეულ ინდოეთსა და ჩინეთში გამგზავრება ქართველებისათვის მაინც ეპიზოდური იყო. სამაგრიოდ, უშუალოდ ჩრდილო შავიზღვისპირეთის ნავსადგურებთან მათ მჭიდრო ეკონომიური ურთიერთობა ჰქონდათ. არქეოლოგების მოწმობით, IX—XII სს-ში აღმოსავლეთ საქართველოს ხელოსნური წარმოების ცენტრებიდან ხელოსნური ნაწარმი, ძირითადად, მინის სამაჯურები თუ მოკიჭული კერამიკა, დასავლეთ საქართველოს ნავსადგურებში გადმოჰქონდათ. აქ იგი ხომალდებზე იტვირთებოდა და ზღვით ტამანამდე მიჰქონდათ, შემდეგ კი ხმელეთით ალანიაში შეჰქონდათ, ან კიდევ აზოვის ზღვით და მდ. დონით სარკელამდე ანუ ბელაია ვეჟამდე აჰქონდათ, რომელიც დღევანდელი ციმლიანსკაის ზღვის მიდამოებში მდებარეობდა. არქეოლოგების მოწმობით, ქართული მოკიჭული კერამიკა, ზღვით, ყირიმშიც, კერძოდ, ქალაქ ქერსონშიც შედიოდა.

XII ს-ში საზღვაო ურთიერთობა ჩანს კიევის რუსეთთან. რუსული მატრიანების ცნობით, 1153 წ. კიევის დიდი მთავრის იზიასლავის ძე მსტისლავი კიევიდან გაემგზავრა საქართველოს მეფის ასულის შესახვედრად, რომელიც დიდ მთავარს მეორე ცოლად უნდა შე-

ერთო. მსტისლავი ქ. ოლეშიამდე მივიდა და, რადგან სადედოფლო ვერ ნახა, უკან გაბრუნდა. 1154 წ. უფლისწული დნეპრის კორომებადმდე მივიდა. აქ შეხვდა იგი საქართველოს მეფის ასულს და კიევამდე მიაცილა. ქალაქი ოლეშია შავ ზღვაზე, დნეპრის შესართავში მდებარეობდა, ხოლო დნეპრის კორომებადმდე ამ დროისათვის საზღვაო ხომალდები ამოდიოდნენ. ეს კი იმას მოწმობს, რომ საქართველოს მეფის ასული კიევის რუსეთში სამშობლოდან ხომალდით გაემგზავრა, რაც საქართველოსა და კიევის რუსეთს შორის საზღვაო ურთიერთობათა ხანგრძლივ ტრადიციებზე მიგვიჩივებს.

X—XII სს-ის ქართული წარმოშობის ნივთები ბალტიისპირეთშიაც არის აღმოჩენილი. საქართველოდან ეს ნივთები შავი ზღვით, შემდეგ კი სამდინარო მაგისტრალით უნდა მოხვედრილიყო. ამავე გზით უნდა იყოს შეტანილი ჩვენი ქვეყნიდან მოზაიკის ქვები, რომლებიც გადმოცემით კიევის სოფიოს ტაძრის მოზაიკისათვის გამოუყენებიათ. შავი ზღვით, შემდეგ მდინარე დნეპრით უნდა მისულიყვნენ კიევში ქართველი მხატვრებიც, რომლებმაც XII საუკუნეში აქ ერთ-ერთი ეკლესიის მოხატვაში მიიღეს მონაწილეობა.

ანტიკურ ხანაში ბოსფორის სრუტით ცურვა თავისუფალი იყო და შავიზღვისპირეთის ქვეყნები ხშირად პირდაპირ საზღვაო ურთიერთობას ამყარებდნენ ხმელთაშუა ზღვის აუზის ქვეყნებთან. VI საუკუნიდან კი ვითარება შეიცვალა. თავდაპირველად ბიზანტიის მთავრობამ კონსტანტინოპოლიდან შავ ზღვაზე გასვლისათვის უცხო ხომალდებს ძალზე მაღალი ბაჟი დაუწესა, შემდეგ კი მათ საერთოდ აუკრძალა შავ ზღვაში შესვლა. ამის შემდეგ, დაახლოებით ხუთი საუკუნის განმავლობაში, ხმელთაშუაზღვის აუზისა და შავიზღვისპირეთის, მათ შორის საქართველოს ნავსადგურებს შორის პირდაპირი მიმოსვლა მთლიანად შეწყდა.

საზღვაო ქვეყნები დიდხანს ამაოდ ცდილობდნენ, ბიზანტიის ხელისუფლებისაგან შავ ზღვაში გასვლის უფლება მიეღოთ. პირველად წარმატებას ვენეციის ქალაქ-რესპუბლიკამ მიაღწია. 1082 წ. ბიზანტიის მთავრობასთან დადებული ხელშეკრულების მიხედვით მან უფლება მიიღო თავისი კვარტალი მოეწყო კონსტანტინოპოლში და უბაჟოდ ევაკრა იმპერიის ყველა ნავსადგურში. XII საუკუნის განმავლობაში ვენეციელებთან დადებული ეს ხელშეკრულება ბიზანტიის მთავრობამ რამდენჯერმე გააუქმა და აღადგინა. 1169 წ. ვე-

ნეციელების მსგავსი უფლებები ბიზანტიასთან ვაჭრობაში გენუის ქალაქ-რესპუბლიკამაც მიიღო. ასე რომ, XI ს-ის დამდეგიდან ჯერ ვენეციელების, შემდეგ გენუელთა ხომალდებმა უფლება მიიღეს, თავისუფლად ეცურათ შავ ზღვაში. დღეისათვის ცნობილი არაა. იყენებდნენ თუ არა ამ უფლებას იტალიელი მეზღვაურები, ან ჰქონდათ თუ არა პირდაპირი საზღვაო ურთიერთობა საქართველოს ნავსადგურებთან.

1204 წ. ჯვაროსნებმა იერიშით აიღეს კონსტანტინოპოლი და ბიზანტიის იმპერია რამდენიმე ნაწილად დაიშალა. საკუთრივ კონსტანტინოპოლი ჯვაროსანთა მიერ შექმნილ „ლათინთა იმპერიის“ დედაქალაქი გახდა. იმავე წელს სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში შეიქმნა ტრაპიზონის იმპერია. ორი ათეული წლის შემდეგ შავი ზღვის ნაპირებთან მონღოლები გამოჩნდნენ, რომლებმაც XIII ს-ის პირველ ნახევარში დაიპყრეს ჩინეთი, შუა აზია, ირანი, მცირე აზია, კიევის რუსეთი, ამიერკავკასია, ყირიმი, ჩრდილოეთ კავკასიის ველები... ასე დაიწყო ახალი ეპოქა შავიზღვისპირეთში.

• • •

ტრაპიზონის იმპერია, როგორც ვიცით, ქართველებმა შექმნეს. ამ შემთხვევაში ბიზანტიის საქმეებში ჩარევა, ნაწილობრივ, საქართველოს საზღვაო ვაჭრობის ინტერესებითაც იყო გამოწვეული. სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში დამოკიდებული სახელმწიფოს შექმნით საქართველოს ხელისუფლება ფიქრობდა, რომ თავის კონტროლს დაუმორჩილებდა მთავარ საზღვაო გზას, რომელიც კონსტანტინოპოლიდან ჩრდილო შავიზღვისპირეთში მიემართებოდა. საქართველოს სამეფოს გავლენის ქვეშ ექცეოდა ის სავაჭრო-საქარავნო გზებიც, რომლებიც ტრაპიზონის იმპერიის ნავსადგურებიდან ჩრდილო ირანისა და კასპიის ზღვისაკენ მიემგზავრებოდა. ამის გამო ბუნებრივია, რომ ჩვენ ქვეყანას ტრაპიზონის იმპერიასთან მყარი საზღვაო ურთიერთობა გააჩნდა. ისტორიულ წყაროებში დაცულია ცნობა იმის შესახებ, თუ როგორ ჩავიდა საქართველოს ნავსადგურში, მაკრიალში ტრაპიზონის იმპერატორი ალექსი III, რომელსაც ზღვით მოჰყავდა საქართველოს დედოფალი, ბაგრატ VII მომავალი მეუღლე ანა. 1373 წ. ალექსი III კვლავ ეწვია საქართველოს. „შევხვდით მეფეს. მას შემდეგ მივედით ბათუმში, კარვები გარეთ, ცის

ქვეშ დავდგით. გვექონდა 2 კატარღა და 40 ნავი“, — წერს ისტორიკოსი მიქელ პანარეტოსი.

XIII—XV სს-ში ქართველებს კვლავინდებურად იზიდავდათ კონსტანტინოპოლი, რომელიც ჯერ კიდევ მსოფლიო ვაჭრობისა და კულტურის ცენტრს წარმოადგენდა. წერილობითი წყაროებიდან არ ჩანს ქართველთა რაიმე ურთიერთობა „ლათინთა იმპერიასთან“. 1261 წ. ბიზანტიის იმპერია აღდგა და კონსტანტინოპოლიც კვლავ ინდებურად მისი დედაქალაქი გახდა. აქედან მოკიდებული უკვე მყარი საზღვაო ურთიერთობა ჩანს კონსტანტინოპოლსა და საქართველოს ხელისუფალთა შორის. ამ ამბებიდან რამდენიმე წლს შემდეგ დასავლეთ საქართველოს მეფემ დავით ნარინმა ცოლად მოიყვანა ბიზანტიის იმპერატორის მიხეილ VII პალეოლოგის ძმისშვილი. დაახლოებით ათი წლის შემდეგ, როდესაც დავით ნარინმა რაჭის ერისთავი კახაბერ კახაბერის ძე დასაჯა, „ორნი შვილნი მისცა ექსორიობად. კონსტანტინოპოლს წარგზავნა, რამეთუ დედოფალი, ცოლი მისი, ასული იყო დიდისა პალიალოლის მეფისა“, — ვკითხულობთ XIV ს-ის ქართველი ისტორიკოსის თხზულებაში.

დიპლომატიური ურთიერთობა ბიზანტიის იმპერიასთან, ზღვით, ამ იმპერიის დაცემამდე გაგრძელდა. 1449 წ. კონსტანტინოპოლიდან საქართველოში სპეციალური ელჩობა გამოიგზავნა, რათა საქართველოს მეფე გიორგი VIII-ის ასული ბიზანტიის იმპერატორზე დაენიშნათ. ელჩებს საქართველოდან, ზღვით, თურქთა წინააღმდეგ დახმარების მიღების იმედიც ჰქონდათ. სათანადო მოლაპარაკება წარმატებით დამთავრდა. მხარეები შეთანხმდნენ, რომ ბიზანტიის ელჩი გიორგი სფარქესი კონსტანტინოპოლიდან, „დადგება თუ არა გაზაფხული, წავა კატარღებით, რათა მოიყვანოს“ სადედოფლო. სამწუხაროდ, სულ მალე თურქებმა ალყა შემოარტყეს კონსტანტინოპოლს და ეს ქორწინებაც ჩაიშალა.

კონსტანტინოპოლში ქართველები ხშირად იმდროინდელი მსოფლიოს კულტურის მიღწევების გასაცნობად მიემგზავრებოდნენ. ამ ქალაქიდან იწვევდნენ ხოლმე ისინი საუკეთესო მხატვრებსაც თავიანთი ეკლესია-მონასტრების მოსახატად.

ოდიშის ერისთავს ვამეყ I-ს 1386-1396 წწ.-ში ამ მიზნით კონსტანტინოპოლში გაუგზავნია მახარებელი ქვაბალია და ანდრონიკე გაბისოლავა. მათ ბიზანტიის დედაქალაქიდან ჩამოუყვანიათ ბერძენ-

ნი მხატვარი მანუელ ევგენიკოსი, რომელმაც მოხატა წალენჯიხის საყდარი. ამის შესახებ ცნობა დაცულია ამ საყდრის ორი ცენტრალური სვეტის ფრესკულ წარწერებში, რომელთაგან ერთი ეპიგრაფის სახით აქვს წამძღვარებული წიგნის ამ თავს.

XIII—XV სს-ში ქართველები კონსტანტინოპოლში ძირითადად სავაჭროდ დადიოდნენ. ზოგი ქართველი ვაჭარი ამ ქალაქში დიდ რაოდენობით იძენდა უცხოურ საქონელს, რომელიც შემდეგ სამშობლოში მიჰქონდა. უკანასკნელ ხანებში გამოქვეყნდა 1423—1440 წწ-ში ბიზანტიის დედაქალაქში მცხოვრები ვენეციელი ვაჭრის ჯაკობო ბადოერის სავაჭრო გარიგების დავთრები, სადაც სხევენს შორის მოხსენიებულია ვინმე გიორგი „მეგრელი“, რომელმაც დიდძალი სხვადასხვა ხარისხისა თუ ფერის იტალიური მაუდი შეისყიდა სამშობლოში წასალებად.

XIII—XV სს-ში ქართველები დასავლეთ ევროპელებთან, კონსტანტინოპოლის გარდა, შავიზღვისპირეთის, მათ შორის, საქართველოს ნავსადგურებშიც ვაჭრობდნენ, რადგან ამ საუკუნეებში ხმელთაშუა ზღვის რამდენიმე ქვეყნის ხომალდები თავისუფლად დაცურავდნენ შავ ზღვაში. 1204 წ. კონსტანტინოპოლის აღებაში ჯვაროსნებს დიდი დახმარება გაუწია ვენეციის ფლოტმა. ამიტომ „ლათინთა იმპერიის“ ხანაში მხოლოდ ვენეციელ ვაჭრებს ჰქონდათ უფლება, კონსტანტინოპოლიდან შავ ზღვაში შესულიყვნენ და იქ მოსახლე ხალხებთან ევაჭრათ.

1261 წ., „ლათინთა იმპერიის“ დაცემისა და ბიზანტიის იმპერიის აღდგენის შემდეგ, ვითარება შეიცვალა. მიხეილ VII პალეოლოგი იძულებული შეიქნა, ვენეციის მეტოქე გენუის ქალაქრესპუბლიკასთან დაედო ხელშეკრულება, რომლის თანახმად გენუელებმა მიიღეს ბიზანტიის მთელ ტერიტორიაზე უბაყოდ ვაჭრობის უფლება. იმპერატორმა კონსტანტინოპოლში მათ დაუთმო ორი გარეუბანი პერა და გალათა. შავ ზღვაში შესვლის უფლება. ბიზანტიელების გარდა, მხოლოდ გენუისა და პიზას ხომალდებს ეძლეოდათ. 1263 წ. ბიზანტიის იმპერატორმა ეგვიპტის მთავრობას უფლება მისცა, წელიწადში ორი სავაჭრო ხომალდი გამოეგზავნა შავ ზღვაში. 1265 წ. ვენეციელებმა დაიბრუნეს შავ ზღვაში ცურვის უფლება, ხოლო 1290 წ. კატალონიელებს ნება დართეს ევაჭრათ „ბოსფორის იქით“, შავ ზღვაში, შემოტანილი თუ გატანილი საქონლის ღირებუ-

ლების სამი პროცენტის გადახდით. მომდევნო საუკუნეში მათ ეს ბაჟი ერთი მესამედით შეუმცირეს.

XIII—XV სს-ში საქართველოს საზღვაო ურთიერთობა ჰქონდა ეგვიპტესთან. უკვე 1365 წ. მეფე დავით ნარინის ელჩები, ზღვით, დიდძალი საჩუქრებით ეგვიპტის სულთნის კარზე გამოცხადდნენ. 1268 წ. ქართველი ელჩები კვლავ ეწვივნენ ეგვიპტის გამგებელს და თავიანთი მეფის წერილი გადასცეს. 1305 წ. საქართველოს მეფის ელჩები ზღვით კონსტანტინოპოლში ჩავიდნენ, სადაც ისინი ბიზანტიის იმპერატორმა ანდრონიკე II მიიღო. შემდეგ მათ თავისი ელჩები გააყოლა და ეგვიპტეში გაამგზავრა. ბიზანტიელები და ქართველები ზღვით მივიდნენ ალექსანდრიამდე, შემდეგ კი ხმელეთით კაიროში გამგზავრებულან, სადაც სულთანისათვის თავიანთი მბრძანებლების წერილები გადაუციათ. როგორც ირკვევა, საქართველოსა და ეგვიპტეს შორის პირდაპირი საზღვაო ურთიერთობა 1517 წლამდე გრძელდებოდა. ამ წელს კი ეგვიპტე თურქეთმა დაიპყრო და მათი ხომალდების შავ ზღვაში ცურვა მთლიანად შეწყდა.

XII—XIII სს-ში ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებიდან წამყვანი ადგილი შავ ზღვაზე ვაჭრობაში გენუის ქალაქ-რესპუბლიკას ეკავა. მეორე ადგილზე იყვნენ ვენეციელები. 1266 წ. ყირიმში გენუელებმა მონღოლებისაგან მიიღეს კაფა, რომელიც ამ დროს უმნიშვნელო დასახლებას წარმოადგენდა. მეოთხედი საუკუნის შემდეგ გენუელთა ეს სავაჭრო კოლონია ხალხმრავალ, მდიდარ სავაჭრო ქალაქად გადაიქცა. მალე, მონღოლთა ნებართვით, გენუელებმა თავიანთი სავაჭრო კოლონიები ყირიმის მთელ სამხრეთ ნაპირზე დააარსეს. გარდა ამისა, მათ თავიანთი სავაჭრო კოლონიები ჰქონდათ ტრაპიზონში და სამხრეთ შავიზღვისპირეთის კიდევ რამდენიმე ქალაქში. გენუელთა სავაჭრო კოლონია იყო ტამანში და ტანაში — აზოვის ზღვაზე, მდინარე დონის შესართავში. გენუელთა სავაჭრო კოლონია იყო ცხუმშიც. ამ ქალაქს XIII—XV სს-ში ევროპელები სებასტოპოლს უწოდებდნენ. XIV ს-ის პირველ ნახევარში გენუელებმა თავიანთი შავიზღვისპირეთის სავაჭრო კოლონიები კაფის კონსულს დაუმორჩილეს, რომელიც ამის შემდეგ კაფის, გაზარიისა და შავი ზღვის დიდი კონსულის ტიტულს ატარებდა. 1453 წლამდე ამ კოლონიებს გენუის მთავრობა განაგებდა, ამ წლიდან კი ისინი ამ ქა-

ლაქის წმინდა გიორგის ბანკს გადაეცა, რომელიც ამ დროისათვის ევროპის უდიდეს ბანკს წარმოადგენდა.

შავიზღვისპირეთში ვენეციელთა ყველაზე მნიშვნელოვანი კოლონია ტანაში იყო. გარდა ამისა, მათ სავაჭრო კოლონიები ჰქონდათ ტრაპიზონსა და სინოპში. ყოველ წელს შავ ზღვაში ვენეციელთა 8—10 ხომალდი შემოდის, ამათგან სამი სინოპში მიცურავდა, დანარჩენი — ტრაპიზონსა და ტანაში. ტანასკენ ვენეციელთა გალერები ტრაპიზონიდან, ჩვეულებრივ, აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის გაყოლებით მიცურავდნენ.

კაფისა და კიდეე რამდენიმე ქალაქის გარდა, რომლებიც მთლიანად გენუელებს ეკუთვნოდათ, შავიზღვისპირეთის იტალიურ სავაჭრო კოლონიებს, ჩვეულებრივ, ამა თუ იმ ქალაქში ერთი კვარტალი ეკავათ. ამ კვარტალებში მათ საკუთარი ეკლესია, სასაფლაო და აბანო ჰქონდათ. იხმარებოდა იტალიური წონისა და ზომის ერთეულები. კოლონისტთა შორის დავას მათი ადგილობრივი კონსული სჭიდა. ისინი თავისუფალნი იყვნენ სურსათზე ადგილობრივი გადასახადისაგან.

შავიზღვისპირეთში იტალიელთა დამკვიდრებას თან ახლდა ამ მხარეში კათოლიკური რელიგიის გავრცელება. XIII—XV სს-ში კათოლიკეები ცხოვრობდნენ ცხუმშიც. შემორჩენილია ამ ქალაქის კათოლიკე ეპისკოპოსის წერილი, რომელიც მან 1330 წ. ინგლისში კენტის არქივისკოპოსს გაუგზავნა. ამ წერილის მიხედვით. რომელიც „დაწერილია ქალაქ სებასტოპოლში, ქვემო საქართველოს სამეფოში“, ცხუმში „არის დიდების მოყვარე, თავმომწონე ქალაქი“, სადაც ქართველებთან ერთად ცხოვრობდნენ მუსლიმანები და ებრაელები, რომელთაც, ალბათ, ამ ქალაქში საკუთარი კვარტალები ჰქონდათ. ეპისკოპოსი ჩივის, „არც ეკლესია და არც სახლი არ გამაჩნია თავის შესაფარებლად, არც ერთი დინარი არ მაქვს გასაცემი... კვირაობით რომელიმე ღარიბი ქართველისაგან შემოწირულებას ვიღებ“. ამ წლამდე კათოლიკებს არც თავიანთი ცალკე სასაფლაო ჰქონდათ და მართლმადიდებლებთან ერთად იმარხებოდნენ. 1330 წ. საქართველოს მეფეს მათთვის ცალკე სასაფლაო გადაუცია. რასაც ცხუმის ადგილობრივი მოსახლეობის დიდი მღელვარება გამოუწვევია: „ზემთ ნათქვამი სასაფლაოს მიცემით ძალიან განაწყენებული დარჩა სქიზმატიკოსი (ასე უწოდებდნენ მართლმადიდებლებს კათოლიკე-

ბი. თ. ბ.). ეპისკოპოსი და სამღვდლოება. ამის გამო იმდენად გაიზარდა შფოთი, რომ კათოლიკე ლათინთა სასაფლაოს შუაგულში აშართული ჯვარი ამოგლიჯეს და ასევე ლათინების აღმართული 15 სასაფლაოს ქვა დაანგრეს“.

როგორც ვიცით, საკუთარი ეკლესია და სასაფლაო შუაფეოდალური სავაჭრო კოლონიის აუცილებელ პირობას წარმოადგენდა. ცხუმის კათოლიკე ეპისკოპოსის 1330 წ. წერილი კი მოწმობს, რომ ამ დროისათვის გენუელებს ამ ქალაქში თავიანთი სავაჭრო კოლონია არ ჰქონდათ.

1306 წ. ბიზანტიელი ისტორიკოსის გიორგი პანიმერის ცნობით, ტრაპიზონში ადგილი ჰქონდა კონფლიქტს ტრაპიზონის იმპერატორ ალექსი II-სა და გენუელებს შორის, რომლებიც მისგან სავაჭრო შეღავათების გაზრდას მოითხოვდნენ. როდესაც საქმე შეტაკებამდე მივიდა, იმპერატორმა, „თან რომ ჰყავდა იბერთა რაზმები, ისინი მიუსია მათ... გამარჯვება იბერთაჲს ვადაიხარა... გაუბედურებულმა გენუელებმა ზავი ითხოვეს“.

იბერებთან ანუ ქართველებთან დამარცხება კარგი გაკვეთილი გამოდგა გენუელებისათვის. ფეოდალური ხანის ქართველი ისტორიკოსები საერთოდ არაფერს წერენ ქართველებისა და გენუის ურთიერთობის შესახებ, რაც მოწმობს, რომ რაიმე სამხედრო შეტაკებას საქართველოში მათ შორის ადგილი არ ჰქონია. ცხუმში სავაჭრო კოლონიის დაარსების უფლებაც გენუელებს საქართველოს ხელისუფლებასთან სათანადო მოლაპარაკების შედეგად აქვთ მიღებული. ამისათვის ისინი შესაფერის დროს აირჩევდნენ. 1350 წ. გენუამ წარმატებითი ომი დაიწყო ვენეციასთან. დაამარცხა მისი მოკავშირე ბიზანტია, ხოლო 1354 წ. მთლიანად გაანადგურა ვენეციის სამხედრო ფლოტი. ასეთ ვითარებაში საქართველოს ხელისუფლებამ გენუელთა თხოვნა საფუძვლიანად ჩათვალა და მათ ცხუმში სავაჭრო კოლონიისათვის ადგილი გამოუყო. მართლაც, სებასტოპოლის პირველი კონსული, ვინმე ამბროჯიო დი პეტრო 1454 წლის ამბებთან დაკავშირებით არის მოხსენიებული.

მშვიდობიანი პოლიტიკა საქართველოს მიმართ გენუას ცხუმში თავისი კოლონიის დაარსების შემდეგაც არ შეუწყვეტია. ჩვენამდე მოაღწია რამდენიმე იტალიურმა დოკუმენტმა, რომლებიც XV ს-ის

მესამე მეოთხედში საქართველოსა და გენუის ურთიერთობას შე-
ეხება. ამ დოკუმენტებიდან ჩანს, რომ გენუელები ყოველგვარ ლო-
ნეს ხმარობდნენ, რათა კარგი ურთიერთობა ჰქონოდათ ოდიშის ერის-
თავთან, რომლის უშუალო გამგებლობაში იყო ცხუმი. ირკვევა, რომ
თვით სებასტოპოლის კონსულს გენუის ხელისუფლება მასთან შე-
თანხმებით ნიშნავდა.



სამზავრო ნაოსნობა კოროზე.

დღეისათვის ჩვენ ცოტა რამ ვიცით სებასტოპოლის სავაჭრო
კოლონიაში გენუელთა თვითმმართველობის შესახებ. 1449 წლის
კაფის წესდების მიხედვით, გენუელებს ცხუმში განაგებდა კონსული,
რომლის კანცელარია საკუთრივ კონსულის გარდა ნოტარიუსის,
მწერლის, თარჯიმანისა და კურიერისაგან შედგებოდა. კონსული
გენუელების მიერ შემოზიდული თუ გაზიდული საქონლის ღირე-
ბულების ერთ პროცენტს კრეფდა ბაჟის სახით. საფიქრებელია, რომ
ბაჟს გენუელები ადგილობრივ ხელისუფლებასაც უხდიდნენ. დღე-
ისათვის სებასტოპოლის ათამდე კონსულის სახელია ცნობილი. უკა-
ნასკნელი მათგანი არის 1473 წ. დანიშნული ქრისტეფორე დი კანე-

ვალე. ამ, ან მომდევნო წელს გაუქმდა გენუელთა სებასტოპოლის კოლონიაც.

ცხუმის გარდა, იტალიელი ვაჭრები ცხოვრობდნენ ბათუმში, ფოთში და საქართველოს სხვა ნავსადგურებში, მაგრამ ამ ქალაქებში ისინი თვითმმართველობით არ სარგებლობდნენ.

XIII—XV სს-ში შავი ზღვის იტალიური კოლონიები ვაჭრობდნენ შავიზღვისპირეთის მოსაზღვრეობასთან, რუსეთთან და აზიის შორეულ ქვეყნებთან. XIII ს-ის მეორე ნახევრიდან შავი ზღვის ნავსადგურებიდან იწყებოდა სახმელეთო-საქარაუნო გზები, რომლებიც დასავლეთ ევროპის ქვეყნებს ჩინეთთან და ინდოეთთან აკავშირებდა. ჩვეულებრივ, ევროპელი ვაჭრები კონსტანტინოპოლამდე ხოშაღდებით მიდიოდნენ, შემდეგ ასევე ზღვით — კაფამდე ან ტანამდე. ამ ნავსადგურებიდან ვაჭრები გზას ხმელეთით აგრძელებდნენ. ისინი სავაჭრო-საქარაუნო გზებით მდ. ვოლგის აუზს გაივლიდნენ და შუა აზიის ან კიდევ ციმბირისა და ურალის ველების გავლით ინდოეთისა და ჩინეთისაკენ მიემართებოდნენ.

აღმოსავლეთ აზიის ქვეყნებში გზა სამხრეთ შავიზღვისპირეთის ნავსადგურებიდანაც მიდიოდა. მგზავრი ხმელეთით ჯერ. თავრიზში ხვდებოდა, შემდეგ კი სპარსეთის ურუმში. აქედან ინდოეთამდე გზას უკვე ზღვით აგრძელებდნენ.

თავრიზამდე სახმელეთო გზები საქართველოს ნავსადგურებდანაც მიდიოდა. ამ გზებს ევროპელები თავდაპირველად ნაკლებად იყენებდნენ. მომდევნო საუკუნეებში საქართველოს მნიშვნელობა დასავლეთ ევროპისა და ირანის ურთიერთობაში ძალზე გაიზარდა, განსაკუთრებით 1461 წლიდან, როდესაც თურქებმა დაიპყრეს ტრაპიზონის იმპერია. 1475 წლამდე ეს იყო მთავარი გზა, რომელიც დასავლეთ ევროპას ირანთან აკავშირებდა. ელჩები თუ ვაჭრები სახმელეთო გზებით ყირიმამდე, ქალაქ კაფამდე მოდიოდნენ, შემდეგ ზღვით საქართველოს ნავსადგურებში გადმოდიოდნენ, საიდანაც ხმელეთით აგრძელებდნენ თავიანთ გზას ირანამდე.

XIII—XV სს-ში ქართველები აქტიურად მონაწილეობდნენ შავიზღვისპირეთის ვაჭრობაში. ამ დროს ამ რეგიონში ძირითადად ტრაპიზონული მონეტები — ასპრები იხმარებოდა. ამიტომ საქართველოს ხელისუფლებამ დაიწყო ტრაპიზონული ასპრების მსგავსი მონეტების მოჭრა, რათა ქართველებს შავიზღვისპირეთის იტალიურ

კოლონიებთან ვაჭრობა გააღვივებოდათ. ასეთ მონეტებს ჩვენი წინაპრები კირმანეულს უწოდებდნენ.

ქართველი ვაჭრები ცხოვრობდნენ გენუელთა მთავარ კოლონიაში, კათაში და საქართველოს ხელისუფლება ყოველნაირად იცავდა მათ ინტერესებს. 1398 წ. გიორგი VII-ის ტრაპიზონის იმპერატორთან ერთად გენუის ხელისუფლებასთან უკმაყოფილება გამოთქვამს მათი ქვეშევრდომების კათაში შევიწროების გამო. ამ პროტესტის განსახილველად გენუის ხელისუფლებამ სპეციალური კომისია გამოყო ოთხი კაცის შემადგენლობით. იმ შემთხვევაში, თუ ქართველი ან ტრაპიზონელი ვაჭრების მიმართ მიღებული დადგენილებანი უსამართლო აღმოჩნდებოდა, კომისია ვალდებული იყო, ეს დადგენილება გაეუქმებინა. საერთოდ, გენუის ხელისუფლება ცდილობდა, დაეცვა როგორც საკუთარი, ისე ქართველი ვაჭრებს ინტერესები.

ყირიმში მრავლად ცხოვრობდნენ სომეხი ვაჭრებიც. მათი ერთი ნაწილი საქართველოს მეფის ქვეშევრდომები იყვნენ. დამახასიათებელია ყირიმში გადაწერილი ერთი სომხური ხელნაწერის მინაწერი: „დაიწერა წიგნი... სურხათში... ყირიმში... მე ტრაპიკ... მღვდელ ჩამოვედი საქართველოდან..... ქალაქ ერევნიდან. გადმოვიარე ეს უსაზღვრო ზღვა. მოვედი ფრანკთა ქალაქში, კათას...“

კათის რამდენიმე დოკუმენტში მოხსენიებულია ქუთაისელი ვაჭარი გიორგი კეცაძე, რომელსაც კათის კრედიტორებისათვის, ვინმე ამირბეის ორი შვილისათვის 83600 ასპრის ზარალი მიუყენებია. ეს იმ დროისათვის უზარმაზარი თანხა იყო. რომლითაც, მაგალითად, 120 მონის ყიდვა შეიძლებოდა. კათის ხელისუფლებამ გადაწყვიტა. ეს თანხა აქ მყოფი ქართველი ვაჭრებისათვის დაეკისრებინა, მაგრამ წმინდა გიორგის ბანკი, რომელსაც 1453 წლიდან ეს კოლონა ეკუთვნოდა, ამ დადგენილებას წინ აღუდგა. მას შეეშინდა საქართველოსთან კავშირის გაწყვეტისა. „ამიტომ ბანკმა შეწყვიტა ეს ამბავი და ვიდრე იგი დაწყნარდებოდა, მატყუარა სომხებს აზღვევინა კათისათვის კეცაძის მიერ მიყენებული ზარალიდან 26 ათასი ასპრი“.

XIII—XV სს-ში ჩრდილო შავიზღვისპირეთის მარილსახდლეები გენუელებს ეკუთვნოდა და ქართველებიც იპულებულნი იყვნენ. მათთვის აუცილებელი ეს პროდუქტი კაფიდან შემოეტანათ. ამ საუკუნეებში მარილს საქართველოს იმპორტში უმნიშვნელო ადგილს ეკავა. ამ დროს კათაში, ტანაში, ცხუმში და შავი ზღვის სხვა ნაე-

სადგურებში ევროპისა და აზიის მრავალი ნაწარმი იყიდებოდა. ჩინეთიდან და ინდოეთიდან შემოდრიოდა სანელებლები: მიხაკი, დარიჩინი, ზაფრანა, შავი პილპილი, საღებავები, მაგ. ინდიგო, ძვირფასი ნელსაცხებლები, მუშკი, ქაფური და სამკურნალო ბალახები. ამ ნავსადგურებში მოჰქონდათ ძვირფასი ბეწვეული, ძვირფასი ქსოვილები, ლითონები: რკინა, კალა, სპილენძი. შავი ზღვის ნავსადგურებში დიდი რაოდენობით იყიდებოდა ოქრო, ვერცხლი, ქარვა, ვენეციური ძვირფასი მინის ქურქელი და სხვ.,.. ქართველები ყველა ამ საქონლის აქტიური მომხმარებლები იყვნენ. ამის შედეგად XIII—XV სს-ში აღმოსავლური სანელებლები ფართოდ გავრცელდა დასავლეთ საქართველოში და უკანასკნელ ხანებამდე მათი მოხმარება გურიაში, ოდიშსა და აფხაზეთში ბევრად მეტი იყო, ვიდრე საქართველოს რომელიმე სხვა კუთხეში. ამ დროიდანვე დაიწყო ზოგი ჩინური თუ ინდური წარმოშობის მცენარის გაშენება დასავლეთ საქართველოში.

დასავლეთ ევროპული ხელოსნური ნაწარმის მოზღვავეებამ დასავლეთ საქართველოში ხელოსნობა დასცა და ზღვისპირა ქალაქები თანდათანობით დაკნინდა. საქართველოს საზღვაო ექსპორტში უკვე აღარ გვხვდება ხელოსნური ნაწარმი, შემოტანილი საქონლის ღირებულება კი ბევრად უფრო მეტი იყო, ვიდრე ზღვით უცხო ქვეყნებში გატანილი ქართული ნაწარმისა. წარმოიშვა სავაჭრო დეფიციტი. ამის შედეგი იყო ის, რომ XV საუკუნიდან გვხვდება საქართველოდან ტყვეთა სყიდვის პირველი შემთხვევები.

1453 წ. თურქებმა იერიშით აიღეს კონსტანტინოპოლი, ხოლო 1475 წ. მათ ხელში გადავიდა იტალიელთა უკანასკნელი კოლონია შავიზღვისპირეთში — კაფა. ოსმალეთის იმპერიამ უცხო ქვეყნის ხომალდებს შავ ზღვაში შემოსვლა აუკრძალა. შავიზღვისპირეთში დაიწყო ახალი ეპოქა, რომელიც თითქმის XIX ს-მდე გაგრძელდა.

XVI—XVIII სს-ში საზღვაო ვაჭრობის მნიშვნელობა დასავლეთ საქართველოსათვის, განსაკუთრებით ზღვისპირა გურიის, ოდიშისა და აფხაზეთის სამთავროებისათვის კიდევ უფრო გაიზარდა. „იმ წლებში, როდესაც ხომალდები ჩვენს ნაპირებს არ ადგებიან, ჩვენთან დიდი ვაჭირვებაა მარილის, რკინის და ყოველგვარი საქონლის“, — უხსნიდნენ რუსეთის ელჩებს სამეგრელოში 1640 წელს. თვით ამ სამთავროების იმერეთის სამეფოდან გამოყოფის დროს დიდი როლი საზღვაო ვაჭრობამ ითამაშა. გურია, ოდიში და აფხაზეთი

ეკონომიკურად ზღვაზე უფრო იყვნენ დამოკიდებულნი, ვიდრე დასავლეთ საქართველოს რომელიმე კუთხესთან. თურქებმა ძალზე კარგად იცოდნენ ეს და დასავლეთ საქართველოს სამთავროებზე ზეგავლენის მოსახდენად ზოგჯერ უცხო ხომალდებს საქართველოს ნაპირებისაკენ ცურვას უკრძალავდნენ. ასე მოიქცნენ ისინი 1572 — 1580 წწ-ში, 1614 წელს.

XVI—XVII სს-ში ოდიშის მთავარ ნავსადგურს ტყაყურუ წარმოადგენდა, რომელსაც ევროპელები ისაუბრეს უწოდებდნენ. იგი იღგა სკურჩას ყურესთან, რომელიც ზაფხულობით დიდი ხომალდებისათვის მოხერხებულ მისადგომს წარმოადგენს. ამ ნავსადგურს მულმივი მოსახლეობა არ გააჩნდა. „აქ არის მოედანი, რომელიც სიგრძით ორას ორმოცდაათი ნაბიჯია, სიგანით კი ორმოცდაათი.. აქ გადის ქუჩა, რომლის ორივე მხარეზე ჩამწკრივებულია ორასამდე, ერთიმეორეზე გადაწნული ხის ტოტებისაგან აგებული პატარა ქოხი. თითოეული ვაჰარი ერთ ქოხს იკავებს, ბინავდება შიგ და იქვე მართავს დუქანს“, — წერს შარდენი. ამის გარდა, ოდიშის მნიშვნელოვანი ნავსადგური იყო ანაკლია, სადაც შარდენის ცნობით, ორასამდე სახლი ყოფილა; კემხელი — მდ. ხობის შესართავში და ფოთი. გურიის მთავარი ნავსადგური იყო ქობულეთი, აფხაზეთისა კი — სოხუმი.

XVIII სს-ში საქართველოს საზღვაო ვაჭრობა ძირითადად თურქების მიერ დაკავებულ ციხესიმაგრეებში: ფოთში, ბათუმსა და სოხუმში წარმოებდა, რომლებიც ამავე დროს პატარა სავაჭრო ქალაქებსაც წარმოადგენდნენ. ამ დროს ფოთში 3—4 ათასი კაცი ცხოვრობდა, სოხუმში — 3 ათასი, ბათუმში კი, ერთობ გადაჭარბებული მონაცემებით, 30 ათასამდე კაცი. მათ შორის ყველაზე მნიშვნელოვანი იყო ფოთი, სადაც ბაზრობაზე დასავლეთ საქართველოს ყველა კუთხიდან მიდიოდნენ. აქედან ზღვით შემოტანილი საქონელი აღმოსავლეთ საქართველოშიც გადაჰქონდათ. ფოთის გარდა ზღვით შემოტანილი საქონელი აღმოსავლეთ საქართველოში ბათუმიდან, გონიოდან და ხოფიდანაც (ძველი ხუფათი) გაჰქონდათ.

XVII სს-ში პოლონეთის მეფეს მეგობრული ურთიერთობა ჰქონდა გურიისა და ოდიშის სამთავროებთან და 1626 წლის ერთი ცნობის მიხედვით. „ხომალდები ხშირად დატურავენ ერთი ქვეყნიდან მეორეში“. პოლონეთის მეფე კაზიმირს ორი დატვირთული ხომალ-

დი გაუგზავნია სანუქრად დასავლეთ საქართველოში გადასული ქართლ-კახეთის მეფე თეიმურაზ პირველისათვის. როგორც ირკვევა, საზღვაო ურთიერთობა დასავლეთ საქართველოსა და პოლონეთს შორის ე. წ. „მოლდავური გზით“ მყარდებოდა. ლვოვიდან ვაჭრები დასავლეთ შავიზღვისპირეთის ნავსადგურებისაკენ მიემართებოდნენ, შემდეგ კი ზღვით აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში გადმოდიოდნენ. ამ დროს პოლონეთიდან საქართველოში შემოჰქონდათ ცეცხლსასროლი იარაღი, ქარცა, ლითონის ნაწარმი, ძვირფასი ქსოვილები და სხვა... დასავლეთ საქართველოდან პოლონეთში დიდი რაოდენობით გაჰყავდათ კამეჩები.

პოლონეთთან ურთიერთობა გვიანფეოდალური ხანის საქართველოს საზღვაო ვაჭრობაში უმნიშვნელო როლს თამაშობდა. XVI—XVIII სს-ში ზღვით საქართველო კელავინდებურად კონსტანტინოპოლს, სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთს და ჩრდილო-შავიზღვისპირეთს უკავშირდებოდა.

გვიანფეოდალურ ხანაში მარილი კელავინდებურად ჩრდილო-შავიზღვისპირეთის მარილსახელებიდან შემოდიოდა. ამიტომ საქართველოს სტუმრები იყვნენ ვაჭრები კაფადან, აზოვიდან და ტამანიდან. XVIII ს-ში ამ უკანასკნელ ქალაქში მრავლად იყვნენ ვაჭარი თუ ტყვეობიდან თავდახსნილი ქართველები და ისინი ცალკე ცხოვრობდნენ „ქართველთა უბანში“.

თურქთა მიერ კონსტანტინოპოლის აღების შემდეგ ეს ქალაქი უკვე ისე აღარ იზიდავდა ქართველებს. მიუხედავად ამისა, მათ მაინც უწყევდათ ოსმალთა დედაქალაქში ზღვით გამგზავრება. ამ გზით მიდიოდნენ ისინი ხშირად დასავლეთ ევროპაში, ან საქართველოს გარეთ მდებარე ქართული კულტურისა და საეკლესიო ცენტრებში. სულთნის კარზე ხშირად მიდიოდნენ დასავლეთ საქართველოს მეფე-მთავრების წარმომადგენლები. კონსტანტინოპოლში ზღვით დადიოდნენ ქართველი ვაჭრებიც. 1792 წ. ზურაბ წერეთელს ცნობილ ვაჭარ ბეჟან ბაინდურაშვილისათვის ამ ქალაქში სავაჭროდ თავისი კაცი გაუტანებია საქონლით, ხოლო გრიგოლ წერეთელს „სამხანაგოდ“ მიუცია ფული ზურაბიშვილისათვის, რომელიც სავაჭროდ აგრეთვე კონსტანტინოპოლში მიემგზავრებოდა.

XVI—XVIII სს-ში კიდევ უფრო გაიზარდა იმ საქონლის რიცხვი, რომელიც საქართველოში ზღვით შემოჰქონდათ. აი, როგორ

აგვიწერს შარდენი იმ საქონელს, რომელიც მის სომალდს სამეგრელოში გასაყიდად ჰქონდა ჩამოტანილი: „ჩვენი გემის ტვირთს შეადგენდა: მარილი, თევზი, ხიზილალა, ზეთი, ორცხოზილა. მატყლი, რკინა, სპილენძი, სპილენძისა და ქაშანურის ჭურჭელი, ყოველგვარი იარაღი და აკაზმულობა, სამიწათმოქმედო იარაღი, ყოველგვარი ფერის მალედი და ტილო, ქალისა და კაცის მზა ტანსაცმელი, საბნები, ნახები, ტყავი, ჩექმები, ფეხსაცმელები. ერთი სიტყვით. ყველაფერი, რაც ყველაზე მეტად აუცილებელია ადამიანისათვის. გემზე იყო აგრეთვე საგალანტეროო და საბაჟლო საქონელი. წაშლები და ყოველგვარი ნელსაცხებლები“.

ზღვით შემოდინდა საქართველოში ხის ბუკები, კერიის ჩაქვები, ნახატი ხატები, ჩოხა-ახალუხი და სხე... მათ შორის მარშარილოს ქეებიც. ამას მოწმობს წარწერა, რომელიც წალენჯიხის საყდარში. ლევან II დადიანის სახელს ერთ ქვაზეა შესრულებული.მარშარილოს ორი ქვა გვაკლდა და კონსტანტინეპოლითამ მოგუბტანინებია. ერთზე დაწვრილივართ და მეორეზე გულზე წაგვიდგამს“.

გვიანფეოდალურ ხანაში დასავლეთ საქართველოდან ზღვით გაჰქონდათ სოფლის მეურნეობის პროდუქცია: ხე-ტყე, აბრეშუმი, სელის ძაფი. ტილო, სელის თესლი. კანაფი. ტყაეპა. კერნისა და თასკის ტყვი. ლინო, ბროწეული და სხვა... დიდი რაოდენობით გაჰქონდათ საქართველოდან ლომი. სოლო XIX ს-ის დასაწყისიდან სიმინდი. ძალზე დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა სელის ან კიდევ კანაფის ძაფით ვაჭრობას, რადგან შავიზღვისპირეთში თევზაობისათვის საჭირო ბადეები დასავლეთ საქართველოს ნართით იქსოვებოდა. ამიტომ, როდესც 1572—1578 წწ-ში თურქეთის ხელისუფლებამ საქართველოს სანაპიროს ბლოკადა გამოაცხადა. დიდ ვაჭრებში ჩავარდნენ ყირიმელი მეთევზეები.

XVI—XVIII სს-ში დასავლეთ საქართველო ოსმალეთის გავლენის სფეროს შეადგენდა. თურქები კი მათზე დამოკიდებული ხალხებისაგან ტყვეთა სყიდვის დაშვებას მოითხოვდნენ. ამის შედეგი იყო ის, რომ დასავლეთ საქართველოში დაიწყო ადამიანებთ ვაჭრობა და ყოველ წელიწადს რამდენიმე ათასი კაცი გაჰყავდათ უცხო ქვეყნებში. საერო თუ სასულიერო ხელისუფალთა მრავალი ცდის მიუხედავად, ტყვეთა სყიდვას ბოლო მხოლოდ XIX ს-ის დასაწყისში მოეღო.

როგორც ყველგან, ისე საქართველოშიც. ზღვიით შემოტანილ თუ გატანილ საქონელზე ბაჟს იღებდნენ. გვიანფეოდალურ ხანაში მებაჟეობა საპატიო საქმედ ითვლებოდა და მებაჟის დანიშვნა მეფის ან მთავრის მიერ საგანგებო სიგელით ხდებოდა. შემორჩენილია გურიის მთავრის მიერ გაცემული ერთი ასეთი დანიშვნის სიგელი: „ჩვენმა ბატონმა გურიელმა გიორგიმ თავართქილაძეს ბეჟიას და შენს შვილს მამუქას და პეპუს გიბოძეთ გრიგოლეთს მებაჟეობა, რაც უნდა მოხდეს ყველას ბაჟს შენ აიღებდე და მომიტანდე. შენს სარგებელს შენთვის აიღებდე“. მებაჟეს ჩვეულებრივ 10—12 შეიარაღებული პირი დაყვებოდა. ამა თუ იმ საქონელზე გარკვეული თანხა აიღებოდა და აგრეთვე ამ საქონლის გარკვეული ნაწილიც. ამას მოწმობს ლევან II დადიანის ერთი სიგელი: „შემოგვიწირავს ხომალდის ბაჟი ჩვენ დადიან ლეონს ბიჭვინთის ლეთისმშობლისათვის, თითო ხომალდისათვის 10 მეში, 10 მახათელი მარილი, 10 მთელი თევზი, ერთი ჩექმა. ერთი მშვილდი. ერთი თივთიკის თეთრი ქუნთა, ერთი ხალიჩა. ერთი წონა მატყლი. ერთი წონა სპილენძი, ერთი წონა რკინა“.

ბაჟის აკრეფის წესის შესახებ XIX ს-ის დასაწყისში შედგენილია სამეგრელოს მთავრის ერთი წერილი: „დავკიდვენია მათ შინა მებაჟენი, რომელცა მიმავალ — მომავალთა ოსმალთა ვაჭართაგან ან ჩვენი ქვეყნის მიმავალთა ვაჭართაგან აიღებდნენ ბაჟთა... მებაჟენი ჩვენი თუ რამდენიმესა მარჩილისა იქნებოდა, თითო ფარასა აღიღებდნა და საპალნე ღვინოსა ზედა ასსა ფარასა და საპალნე ოტკასა ზედა ასსა ფარასა“.

XIX ს-ის დასაწყისში გურიის, აფხაზეთისა და ოდიშის მთავრებს რუსეთის ხელისუფლებამ დაუტოვა თავიანთი ქვეშევრდომების, ან კიდევ თურქი ვაჭრებისაგან ბაჟის აკრეფის უფლება. 1823 წლის შემდეგ კი ბაჟის აკრეფის უფლება მხოლოდ რუსეთის მიერ დაარსებულ საბაჟოებს მიეცა.

შ ი ნ ა ა რ ს ი

შესავალი	3
ძველი ქართული სანაოსნო ტერმინოლოგია	18
ზოგი რამ ქართველთა ზღვაოსნობის შესახებ	58
შაუ ზღვაზე რეწვის ისტორიიდან	104
ნაოსნობა დასაეღეთ საქართველოს მდინარეებზე	114
საქართველოს საზღვაო საზღვრები ფეოდალურ ხანაში	148
ფეოდალური საქართველოს უცხო ქვეყნებთან საზღვაო ურ- თიერთობის ისტორიიდან	161

Берадзе Тамаз Николаевич
МОРЕПЛАВАНИЕ В ДРЕВНЕЙ ГРУЗИИ

(На грузинском языке)
Детюниздат Грузинской ССР
«Накадули», Тбилиси, 1981

ს. ბ. № 741

რედაქტორი მარინე სოხაძე
მხატვარი გ. ლლონტი
მხატვრული რედაქტორი შ. დოლიძე
ტექნიკური რედაქტორი ნ. შველიძე
კონტ.-კორექტორი ლ. სულთანაშვილი
კორექტორი ქ. გუნცაძე
გამომშვები გ. ინასარიძე

გადაეცა ასაწყობად 11.03.81. ხელმოწერილია დასაბეჭდად 29.06.81.
ანაწყ. ზომა 6×9. ქალაქის ზომა 60×84¹/₁₆. ნაბეჭდი თაბახი 10,93.
საღებავგატარება 11.28. საბ. ქალაქი № 2. სააღ.-
საგამომცემლო თაბახი 9.48.
უე 00399. შეკვ. № 222. ტირაჟი 10 000.
ფასი 00 კაპ.

გამომცემლობა „ნაკადული“, თბილისი. მარჯანიშვილის 5.
Издательство «Накадули», Тбилиси, ул. Марджанишвили 5.

საქართველოს სსრ გამსახკომის თბილისის № 4 სტამბა
380060, მედქალაქის II კორპ.
Тбилисская типография № 4 Госкомиздата
Грузинской ССР. Тбилиси 380060. Медгородок, II корп.