

0732 მშენებლობა და სამოქალაქო ინჟინერია BUILDING AND CIVIL ENGINEERING**გზები და ხიდები აჭარაში (XX საუკუნის 20-იანი წლები)****მერაბ მეგრელიშვილი****ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი****E-mail: merabmegrelishvili@gmail.com****იბრაიმ დიდმანიძე****ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი****E-mail: ibraimd@mail.ru****რეზიუმე**

გეოსტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე, საბჭოთა პერიოდში აჭარაში გზების მოწესრიგებას დიდი ყურადღება დაეთმო. 1921 წლიდან აჭარაში მოქმედებს გზათა მშენებლობის სამმართველო. 1923 წელს გზების მშენებლობასთან დაკავშირებით მიიღეს 5 წლიანი გეგმა. სამხედრო-სტრატეგიული მიზნებიდან გამომდინარე განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო უჩაშის, სხალთის, მერისის გზების მოწესრიგებას.

საკვანძო სიტყვები: გზები, ხიდები, მშენებლობა.

შესავალი

საბჭოთა კავშირის დროს საქართველოში გზების მშენებლობას დიდი ყურადღება ექცეოდა, რაც საქართველოს გეო-სტრატეგიული მდგომარეობიდან გამომდინარეობდა. XX საუკუნის 20-იანი წლები აჭარისთვის მნიშვნელოვანი გარდატეხის ხანა იყო. რეგიონის ინტეგრაცია საბჭოთა საქართველოსთან ახალ მოთხოვნებს უყენებდა ინფრასტრუქტურულ განვითარებას. გზებისა და ხიდების განვითარება ამ პერიოდში გახდა ერთ-ერთი პრიორიტეტული საკითხი, რადგან სწორედ სატრანსპორტო ქსელი იყო საჭირო ადმინისტრაციული მართვის გამყარებისთვის, ეკონომიკური კავშირების გამარტივებისთვის და რეგიონის სოციალ-ეკონომიკური აღმავლობისთვის. განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობოდა მთიანი აჭარის სოფლებისა და ბათუმის ქალაქის დამაკავშირებელი გზების გაჭრასა და მდინარეებზე ხიდების აგებას.

ძირითადი ნაწილი

საბჭოთა პერიოდში სოფლად გზების მშენებლობაზე დაწესებული იყო შრომითი ბეგარა. 1921 წლის 7 მაისს, აჭარის სახკომსაბჭომ მიიღო დადგენილება ზემო აჭარის (ხულო, ღორჯოში, ჭვანა) გზებზე შრომითი ბეგარის დაწესების შესახებ, რომელიც გლეხებს ავალდებულებდა, უფასოდ შრომას სასოფლო გზების მშენებლობაზე [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 264, ფურც. 109].

1926 წლის 8 აგვისტოს აჭარის სახალხო კომისართა საბჭომ დააწესა საგზაო შრომითი ბეგარის ნორმები. შრომითი ბეგარა განისაზღვრა 6 თვით. შრომითი ბეგარიდან განთავისუფლებულნი იყვნენ: წითელარმიელები, შრომის უნარდაკარგულები და ომის ინვალიდები. მოსახლეობა 18-50 წლამდე ვალდებული იყო გამოსულიყო სამუშაოდ გზების მშენებლობაზე საკუთარი ურმებით, შრომის იარაღებით. შრომითი ბეგარის მოხდა შეიძლებოდა ფულადი გადასახადით [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 460, ფურც. 69].

1924 წლის 15 მაისს მოსკოვში ჩატარდა საგზაო კონფერენცია, რომელმაც დააკანონა ავტონომიურ რესპუბლიკებში მოსახლეობის მონაწილეობა გზათა მშენებლობაში, მიღებული იქნა გზათა მშენებლობის პროგრამები და გეგმები, მოწესრიგდა საგზაო სტატისტიკის, გზათა მშენებლობის მექანიზაციის საკითხი, მიღებული იქნა გზათა მშენებლობაში მეტრული სისტემა [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 193, ფურც. 15].

1924 წლის 17 იანვარს სახელმწიფო აღმშენებლობის მთავარი სამმართველოს ბრძანების საფუძველზე დაიწყო მაჭახლის, დიდაჭარის, ღორჯომის და ჭვანის გზების დაგება [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 193, ფურც. 9].

1924 წლის 2 თებერვალს ქობულეთში, სოფელ კოხში გზის მშენებლობასთან დაკავშირებით ეზოს მიწა ჩამოეჭრა მემედ ჭყონიას და ჯიჯავაძეს. 1924 წლის 3 თებერვალს აჭარის აღმართის თემის სასოფლო ყრილობამ (თემის აღმასკომის თემჯდომარე ქაზიმ თავდგირიძე) მხარი დაუჭირა მთავრობის

დადგენილებას მაჭახლის და ჩიქუნეთის გზის გაყვანის შესახებ. შეიქმნა საგზაო კომისია, რომელშიც შევიდნენ სულეიმან კახიძე, ხასან ქოქოლაძე, საფირ სალვარიძე, იუსუფ აბესლამიძე, აბდი კირკიტაძე, უზეირ შაშიკაძე, ქაზიმ თავდგირიძე, რასიმ მალაყმაძე [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 193, ფურც. 15].

1923 წლის 1 ივლისიდან 1924 წლის 1 იანვრამდე მთავარი ყურადღება დაეთმო ვიწრო გზათა გაფართოებას, კლდეთა კედლების გამაგრებას. აჭარის გზათა რეკონსტრუქციაზე დაიხარჯა 10000 მანეთი ოქროთი [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 11, ფურც. 136].

1924 წლის 10 იანვარს აჭარის სახკომსაბჭოს თავმჯდომარე იუწყებოდა, რომ რკინიგზის ტარიფების გაზრდის გამო ტრანსპორტის (არაბა) მოძრაობა ოზურგეთის. სენაკის და ქუთაისის მაზრებიდან მიმდინარეობდა ქობულეთ ბათუმის გზაზე, რომელზეც ყოველდღიურად გადიოდა 200 ბორბლიანი ტრანსპორტი, თითოეული 100 ფუთი ტვირთით, რაც გზებს აზიანებდა, ჩდებოდა ორმოები და ფერხდებოდა მოძრაობა. გზების კაპიტალური რემონტი დაევალა ადგილობრივ მოსახლეობას. ანალოგიური მდგომარეობა იყო ბათუმი-ახალციხის გზაზე [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 193, ფურც. 4].

1924 წლის 24 აპრილის აჭარის სახკომსაბჭოს თავმჯდომარის ანგარიშში აღნიშნულია, რომ ღორჯომის გზაზე მიწის სამუშაოები შესრულდა, დარჩა ქვა გასატეხი და მოსაკენჭავი. ჭვანის გზის მშენებლობა ხიჭაურიდან ცხმორისამდე შესრულებული. ჩაქვისთავის გზა ჯერ არ არის დამთავრებული, ჭახათის გზა ერთი ვერსი იქნება გასაკეთებელი, ლედვის გზა 7 ვერსით აიგო და დარჩენილია 2 ვერსი. მერისის, უჩამბის და სხალთის თემში მიმდინარეობს საგზაო სამუშაოები [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 193, ფურც. 59].

1924 წელს 1200-მა ადგილობრივმა მცხოვრებმა მონაწილეობა მიიღო სოფლების წონიარისის, ახოს, გეგელიძეების, ხარაულას, დანდალოს, კოკოტაურის, ცხმორისის, საღორეთის, აგარის, აქუცას, მეძიბნას, ორცვას, ორთახოხნას, კორომხეთის და ა.შ. გზათა მშენებლობაში [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 240, ფურც. 16].

1924 წლის 14 ნოემბერს საზეიმოდ გაიხსნა ხუცუბნის ქვის ხიდი. ამავე წელს დაიწყო სოფელ ჩაოს გზის გაყვანა (ხულო). ჩიქუნეთის გზაზე 10 ვერსიდან 8 ვერსი კლდეს მიჰყვებოდა და 2 ადგილზე გვირაბის გაყვანა გახდა აუცილებელი. 1924 წლის 17 დეკემბერს გაიხსნა ჭვანის გზა. ამავე დროს დაიწყო მუხაესტატედან ალამბრამდე გზის გაყვანა. 1924 წელს სოფელ ყოროლისთავის მცხოვრებლები მოითხოვდნენ ბათუმიდან ორთაბათუმში მიმავალი გზატკეცილის სოფლებამდე მიყვანას [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 240, ფურც. 1].

1924 წლის 16 მაისს, სახელმწიფო აღმშენებლობის მთავარმა სამმართველომ გზათა სამუშაოების შესრულებაზე დანიშნა საჯარო ვაჭრობა [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 193, ფურც. 66].

ამავე დროს სოფელ ზენდიდში მცოვრები 30 კომლი (თავმჯდომარე აბდულ ბერიძე) ითხოვდა კანონიერი გზის გაყვანას [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 193, ფურც. 75].

1924 წელს გაყვანილი იქნა დოლოგანის გზა. 1926 წლის 3 დეკემბერს გახსნეს სხალთის გზა და მას უწოდეს სერგო ორჯონიკიძის სახელი. საგზაო კომისიაში შედიოდნენ რიზა ხოზრევანიძე, ხალვაში, შუქრი ბოლქვაძე და საგზაო ინჟინერი ტეპენკიჩევი, ტექნიკოსი ციგანტი აირჩიეს სხალთის თემის საპატიო მოქალაქედ. გზათა მშენებლები ვასილ ფილაღის ძე ჯაიანი, ისმაი სულეიმანის ძე მიქელაძე, იუნუს შერიფის ძე ბერიძე, ვეზირ თუფუსის ძე მქავანაძე, ნური სულეიმანის ძე მახარაძე, მირიან არიფის ძე შაინიძე, დევრის ხიმშიაშვილი, მემედ ქამადაძე და სულეიმან ქამადაძე გამოაცხადეს სხალთის გზის შრომის გამირებად [ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 192, ფურც. 10].

1924 წელს სარემონტო სამუშაოები მიმდინარეობდა ბათუმი-სარფის, გოროდოკი-ბარცხანის, ბარცხანიდან პოლკის ყაზარმამდე, ორთაბათუმი-კაპრემუმის გზებზე. განახლდა ჭვანა-ცხემლისის, ზომღეთი-სხალთას, შუახევი-ჭვანას, შუახევი-უჩამბას და ა.შ. გზათა მშენებლობა. აჭარის სახკომსაბჭოს 1925 წლის 3 ივნისის დადგენილებით საფუძველზე დამტკიცდა ქალაქ ბათუმის ახალი საზღვრები, კერძოდ ჩრდილოეთით განისაზღვრა შავი ზღვის სანაპირო, აღმოსავლეთით სკურკუბიეს წყალი სამხედრო უწყებამდე და სამხრეთ-დასავლეთით მდინარე ბარცხანამდე, შემდეგ ბარცხანის წყლის მიმართულებით გორის ძირამდე, სამხრეთ-დასავლეთით მთის ძირის გზატკეცილამდე და პირდაპირ ზღვის ნაპირისკენ, ვიდრე ქილინსკის არხზე გადებული ხიდებით ზღვის ჩასართავამდე [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 325, ფურც. 6].

1924 წლის 16 თებერვლის საზღვაო ტრანსპორტის სამმართველომ განიხილა ბათუმის პორტის საზღვრები და დაადგინა: დასაწყისი – მდინარე ბარცხანის ვიწროები პირდაპირი გზით სამხრეთით, ქარხნის ქუჩის სახლებამდე, ასევე საზღვაო პორტის ტერიტორია მოიცავდა ბათუმის საბაჟოს

(დღევანდელი გოგებაშვილი ქუჩა) ოკლობეის (დღევანდელი მერაბ კოსტავას) და სვატოპოლსკ მირსკის ქუჩებს, ბურუნ -თაბიეს უბანს. საზღვაო პორტის საზღვრები აღნიშნული იყო დანომრილი სვეტებით.

1925 წელს დაიწყო გონიოს ახალი გზის მშენებლობა [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 240, ფურც. 88]. 1926 წლის 23 ივლისს რიყეთის თემის ყრილობაზე გადაწყდა დიდაჭარის, ბელეთის და სოფელ რიყეთის ახალი გზის და ხიდის მშენებლობა [ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 192, ფურც. 91]. 1926 წლის 28 ივლისს ქედის სამაზრო აღმასკომის სხდომაზე ტექნიკოსმა კრილოვმა წარმოადგინა ინფორმაციული მოხსენება მერისის გზის გაყვანის შესახებ. დამუშავდა 160 საუენი რბილი მიწა [ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 123, ფურც. 43].

1926 წლის 25 ივნისს აჭარის სახკომსაბჭოს პლენუმმა დაამტკიცა მარადიდის გზატკეცილის მშენებლობის გეგმა. მარადიდის გზატკეცილის მშენებლობას დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა თურქეთთან ვაჭრობის განვითარების საქმეში. [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 460, ფურც. 83].

1926 წელს ქედის ხიდის აგებასთან დაკავშირებით, ტექნიკოსები პეტრე ნევეჩენკოვი და ივანე გრაფსკი აირჩიეს ქედის მაზრის საპატიო მოქალაქეებად [ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 123, ფურც. 58]. 1926 წელს ქედის სამაზრო აღმასკომის პრეზიდიუმის სხდომამ განიხილა სოფლების ძეწმანის, ვაიოს, ალიქოლდის (დღევანდელი სოფ. ოქტომბერი) გზების შეკეთების საკითხი. სასოფლო გზების მშენებლობის საწარმოებად ირჩევდნენ საგზაო კომისიებს 3 კაცამდე, ამ სამი კაციდან ირჩევდნენ თემის კომისიას და შემდეგ სამაზრო კომისიაში თემიდან თითო კაცს. ხერთვისის გზის კომისიაში შეყვანილი იყვნენ ფერად ლორთქიფანიძე, ხუსეინ აბაშიძე, ხასან ვერძაძე, ერასტო გოშუა და ზაქარიაძე [ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 22, ფურც. 25].

1928 წლის 3 თებერვალს აჭარის ეკონომიკურმა საბჭომ განიხილა საკითხი მდინარეების, ჭოროხის, კინტრიშის და აჭყვის ნაპირგასამაგრი სამუშაოების წარმოების შესახებ. მდინარე ჭოროხი საფრთხეს უქმნიდა კახაბრის ვაკეს და თვით ბათუმსაც კი. 1927 წელს მდინარე კინტრიშმა და აჭყვამ წყალდიდობის შემდეგ საშიშროება შეუქმნა რკინიგზის ლიანდაგს და ქალაქ ქობულეთის ნაწილს. ადიდებული მდინარეები აზიანებდა სასოფლო გზების დამაკავშირებელ ხიდებს. [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 676, ფურც. 3].

1928 წლის 23 ნოემბერს აჭარის სახკომსაბჭოს სხდომაზე (თავმჯდომარე ლევან გამყრელიძე) აჭარის მრეწველობის სამმართველოს მიერ წარმოდგენილი იქნა პროექტი (ხარჯთაღრიცხვა 1000000 მანეთი) ყარა- შალვარის ტყის მასივების ათვისების შესახებ. გადაწყდა ბოლოყის მთიდან ქალაქ ბათუმამდე ლითონის კონსტრუქციის (სადგურები და ბოძები) რკინის თოკის საპარო გზის გაყვანის საკითხი. 1923 წლის 27 დეკემბერს შეიქმნა საზოგადოება „ავტოგზა“, რომლის რეზიდენცია განთავსებული იყო ლენინის ქუჩაზე (დღევანდელი კონსტანტინე გამსახურდია) კინოთეატრ „პიკადილის“ გვერდით. მისი პროგრამა მოიცავდა ავტოსატრანსპორტო საკითხებს, ავტომეურნეობებს, ამიერკავკასიის გზებისთვის ტრანსპორტის შერჩევას, ავტოსატრანსპორტის ექსპლოატაციას, ავტოსატრანსპორტის აღრიცხვას და ა.შ. [ასს. ფ. რ-2 677, ან. 1, ს. 192, ფურც. 1].

1929 წლის 1 მარტის სახკომსაბჭოს გადაწყვეტილებით რკინიგზის სამმართველოს მიერ საბარგო სადგურიდან თბილისის ქუჩაზე (დღევანდელი ბარათაშვილის ქუჩა) დაიგო 3 ლიანდაგი [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 755, ფურც. 54].

1930 წელს განახლდა ჩაქვისთავის კლდოვანი გზის მშენებლობის საკითხი, რადგან კლდიან ადგილებში მგზავრობა შეუძლებელი გახდა [ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 383, ფურც. 43].

ჯერ კიდევ 1913 წლის 18 თებერვალს კავკასიის მეფისნაცვლის ბრძანების საფუძველზე მდინარე საკალმახედან მახინჯაურში, გრაფ დაშკოვის აგარაკთან არსებული გზის გაგრძელებაზე ააშენეს რკინა-ბეტონის ხიდი. მახინჯაურის ხიდის მშენებლობაზე გარკვეული თანხა გაიღეს აგარაკთმფლობელებმა გენერალმა ასეევმა, პოლკოვნიკმა გუბანოვმა, პოლკოვნიკმა კალიშევსკიმ, ადმირალმა ვერბოლოზოვმა, სახელმწიფო მრჩეველებმა გიველმტიევმა და სტრაშკევიჩმა, ასევე ქალბატონებმა მ.ნ. ფესენკომ და კრეტკოვსკაიამ [ასს. ფ. რ-74, ან. 1, ს. 1, ფურც. 2].

საგზაო ხიდები აკავშირებდა სოფელ სოფელთან, ქალაქს სოფელთან და წარმოადგენდა სამაგისტრო გზის მთავარ ნაწილს. 1924 წლის 22 ნოემბერს აჭარის სახკომსაბჭოს თავმჯდომარე იუწყებოდა, რომ აუცილებელი იყო მდინარე ოჩხამურთან დამაკავშირებელი ხიდის მშენებლობა. სოფელ წყავროკაში ხიდის მშენებლობას ხელმძღვანელობდა ბათუმი-ქობულეთი-ნატანების გზების მშენებლობის სამმართველო. ამავე დროს განახლდა მდინარეების აჭარისწყლის, ჭოროხის ხიდების მშენებლობა. ხუცუბნის ხიდის ასაშენებლად აუცილებელი გახდა არხის გაყვანა. სოფელ ვაიოში აშენდა

ჯაჭვის ხიდი.ამავე პერიოდში აშენდა ხიდი სოფელ ჭაობში (ბათუმის რაიონი) პავლოვის არხზე.ასევე სოფლების ფერიის, მახმუდიის, მდინარე მეჯინა-სუს ხიდები [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 245, ფურც. 23].

დიდი ყურადღება ექცეოდა გზების გაწმენდას, მის მოვლა პატრონობას. ამის ერთ-ერთი მაგალითია 1928 წელს აჭარის სახკომსაბჭოს თავმჯდომარის მიმართვა აწვევის სამშენებლო კომიტეტისადმი. მასში საუბარია აწვევის მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული გზის გაფუჭების საშიშროების და მისი სასწრაფოდ გაწმენდის შესახებ. 1927 წელს გაკიდული ხიდი აშენდა ბათუმის მაზრაში, დოლოგანში და ბაბუჩ-ოღლში, ქედის მაზრაში – ვაიოში, ქობულეთში – სოფელ აჭში. გაკიდული ხიდი სოფელს სოფელთან და მთას ბართან აკავშირებდა.

1927 წელს სოფელ დაგვის კოოპერატივი, სასოფლო სამეურნეო პროდუქტებით ქალაქის უზრუნველყოფის მიზით აჭარის ხელისუფლებას თხოვნით მიმართავს, რომ გაიყვანოს გზა დაგვასა და ქობულეთს შორის, რომელიც დააკავშირებდა სოფელს ქალაქთან. არ გასულა დიდი დრო და დაგვაში მიაგლინეს სპეციალისტები გზის მშენებლობის გეგმის შესადგენად [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 692, ფურც. 6].

თურქეთის საზღვარზე, 7 კილომეტრიან ზონაში გამოსავლელი გზის ნებართვაზე გადასახადის დაწესების საკითხის მოსაგვარებლად გამოჰყვეს კომისია ზეჟერია ლორთქიფანიძის თავმჯდომარეობით. ბათუმის ოლქის გზატკეცილების მშენებლობის უფროსად დაინიშნა ინჟინერ-ტექნიკოსი ს.დ. ფირალაშვილი, პირველი ინსტანციის უფროსის თანაშემწედ ნიკოლოზ საბას ძე ცომაია, მეორე ინსტანციის თანაშემწედ პერე მიხეილის ძე მენშენკოვი, ტრანსპორტის განყოფილების გამგედ კი გრიგოლ ივანეს ძე მაჭავარიანი [ასს. ფ. ი-74, ან. 1, ს. 3, ფურც. 1].

1932 წლის 3 აგვისტოს ამიერკავკასიის გზის ტრანსპორტის მთავარი სამმართველოს უფროსმა ინჟინერმა რეკიმ, საქართველოს გზათა სამმართველოს წარმომადგენლებმა სიმონსოვმა და პეტროვმა, აჭარის გზათა სამმართველოს ინჟინრებმა დ. გაბუნიაშვილი და კეკელაშვილი დაათვალიერეს ბათუმი-გოდერძის გზა. 62 კილომეტრიანი გზის მონაკვეთში, მთებს შორის არსებული დაკლავილი გზის მშენებლობა დიდ სიფრთხილესთან იყო დაკავშირებული, განსაკუთრებით თოვლის დნობის, წვიმების და წყლის დონის ამაღლების დროს. კლდიდან ქვების ცვენის შედეგად გზა გრუნტით იფარებოდა და ტრანსპორტით მოძრაობა შეუძლებელი იყო. აუცილებელი იყო კლდის დამცავი ზღუდეების აგება, რაც დიდ ხარჯებთან იყო დაკავშირებული. ასე მაგალითად, 5 მეტრის სიმაღლის და 247 მეტრის სიგრძის კედლის გამაგრებაზე იხარჯებოდა 296400 მანეთი. 313 მეტრზე გზის გაფართოვება აღწევდა 30000 მანეთს, ხოლო დამატებით გზის სხვადასხვა სამუშაოების ჩათვლით დანახარჯი შეადგენდა 258265 მანეთს [ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 383, ფურც. 99].

ამავე პერიოდში აჭარკავკასიის პრეზიდიუმმა გზების დაზიანებისგან თავდაცვის მიზნით მიიღო სპეციალური დადგენილება 1. საკავშირო მნიშვნელობის პირველი კლასის გზად აღიარეს ბათუმი-გოდერძის უღელტეხილი, რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზად დაამტკიცეს სხალთა და სარფი, ხოლო ადგილობრივი მნიშვნელობის გზად (მე-6 კლასი) ახალშენის, ორთაბათუმის, ბობოყვანის და ჭახათის გზები, ასევე განსაზღვრეს ზემოთ აღნიშნული გზების სიგანის ნორმები. აიკრძალა გზის სარტყელში ნაგებობების მშენებლობა, ტყის გაჩეხვა და ა.შ. ამიერკავკასიის სამხედრო უწყება აწარმოებდა შუბანის (იორამი) სამხედრო გზის მშენებლობას. აღნიშნული გზის მშენებლობაში გაწეული დიდი შრომისთვის შუბანის კოლმეურნეობის თავმჯდომარემ(ს. ბერიძე) გზის მშენებელი მ. მახარაძე იარაღით დააჯილდოვა [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 383, ფურც. 205].

აჭარის გზის მშენებლობაში აქტიურ მონაწილეობას იღებდნენ გურიის შრომითი ბრიგადები. გურიის სოფელ შემოქმედის მკვიდრი თეოფილე ოქროპირიძე და ერასტო ერქომაიშვილი ბათუმი-გოდერძის გზის და ოზურგეთის რკინიგზის მშენებლობის საქმეში გაწეული დიდი ღვაწლისთვის წარადგინეს შრომის გმირის წოდებაზე და დაუნიშნეს პერსონალური პენსია 120 მანეთის ოდენობით.

დასკვნა

XX საუკუნის 20-იან წლებში აჭარაში გზებისა და ხიდების განვითარება მოწმობს სახელმწიფოებრივად გააზრებულ ინფრასტრუქტურულ პოლიტიკას. მიუხედავად რთული გეოგრაფიისა და ტექნიკური რესურსების სიმწირისა, რეგიონისთვის აუცილებელი სატრანსპორტო არტერიების გაშლა საფუძველს უყრიდა ეკონომიკურ და კულტურულ ინტეგრაციას. ამ პერიოდში აგებული გზები და ხიდები იქცა არა მხოლოდ ინფრასტრუქტურულ ობიექტებად, არამედ ისტორიული მემკვიდრეობად, რომელიც ასახავს რეგიონის გარდამავალ ხანაში მყოფ სოციალურ თუ პოლიტიკურ ვითარებას.

ლიტერატურა

1. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 264-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N264.
2. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 460-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N460.
3. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 193-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N193.
4. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 11-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N11.
5. ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 192-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-4 ანაწერი 1, საქმე N192.
6. ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 123-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-4 ანაწერი 1, საქმე N123.
7. ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 22-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-4 ანაწერი 1, საქმე N22.
8. ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 383-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-4 ანაწერი 1, საქმე N383.
9. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 676-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N676.
10. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 240-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N240.
11. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 325-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N325.
12. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 755-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N755.
13. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 245-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N245.
14. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 692-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N692.
15. ასს. ფ. ო-74, ან. 1, ს. 3-აჭარის საარქივო სამმართველო, ფონდი რ-2 ანაწერი 1, საქმე N3.
16. სამხრეთ დასავლეთ საქართველოს ისტორიის წარწევები 2008 : - აჭარა ტ. III ბათუმი 2008 წ.
17. დიმიტრი ბაქრაძე 1987: - არქეოლოგიური მოგზაურობა გურიასა და აჭარაში (ატლასითურთ) ბათუმი, 1987 წ.
18. თედო სახოკია 1950: -მოგზაურობანი გურია, აჭარა, სამუზაყანო, აფხაზეთი თბილის 1950 წ.
19. ტარიელ ფუტყარაძე 2020: „მარეთის ხეობის (ხემო აჭარა) ისტორიული გზებისა და ტოპონიმისათვის, თედო სახოკიას კვალდაკვალ“, ქუთაისის საჯარო ბიბლიოთეკის წელიწადიული XII ქუთაისი 2020 წ.
20. ზიჭიკო დიასამიძე 2013: - „ბათუმი-ყარსის გზის შენეზლობის შესახებ“ (XIX საუკუნის 60-70 -იანი წლები) ბათუმი წარსული და თანამედროვეობა ტ. IV ბათუმი 2013 წ.
21. როინი მაღაყმაძე 2020: - „მარადიდის თემის ისტორიიდან“, ქუთაისის საჯარო ბიბლიოთეკის წელიწადიული XII ქუთაისი, 2020 წ.
22. გაზეთი „საქართველოს რესპუბლიკა“ 1921: - კ. ჰანის მოხსენება სავაჭრო მიმოსვლის გზები ძველად საქართველოში, 1921 წლის 21 იანვარი N22.

Roads and bridges of Adjara in 1920s

Merab Megrelishvili, Ibraim Didmanidze

Abstract

Due to its geostrategic location, a lot of attention was paid to the maintenance of roads in Adjara during the Soviet period. Since 1921, the Department of Road Construction has been operating in Adjara. In 1923, a 5-year plan was adopted regarding the construction of roads. Based on military-strategic goals, special attention was paid to the improvement of Uchamba, Skhalta and Merisi roads.

Keywords: roads, bridges, construction.