

0222 ისტორია და არქეოლოგია History and Archaeology

აჭარის გზები და ხიდები XX საუკუნის 30-იან წლებში

მერაბ მეგრელიშვილი

ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

Batumi Shota Rustaveli State University

E-mail: merab.megrelishvili@mail.ru

რეზიუმე

ევროპულ ქვეყნებს, რუსეთს თუ თურქეთს ბათუმი სამხედრო სტრატეგიული თვალსაზრისით აინტერესებდა, რომელზეც გადიოდა ამიერკავკასიის მნიშვნელოვანესი გზები, კერძოდ: ბათუმი-ახალციხე, ბათუმი-ყარსი-ერევანი, ბათუმი-ართვინი-არტაანი, ბათუმი-თბილისი. ბათუმის მეშვეობით რუსეთი უზრუნველყოფდა სამხრეთ-დასავლეთი საზღვრების უშიშროებას, ხოლო კოდორის გზით ამყარებდა გავლენას აფხაზეთზე და კონტროლს შავ ზღვაზე. XIX-XX საუკუნეებში აჭარაში არსებული გზები მოუწესრიგებელი იყო. ძირითადი ყურადღება ექცეოდა სამხედრო გზას, კერძოდ, ბათუმი-ახალციხის, არდაგანი-ყარსის და გურიასთან დამაკავშირებელ ბათუმი-ქობულეთის გზას. გეოსტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე საბჭოთა პერიოდში აჭარაში გზების მოწესრიგებას დიდი ყურადღება დაეთმო.

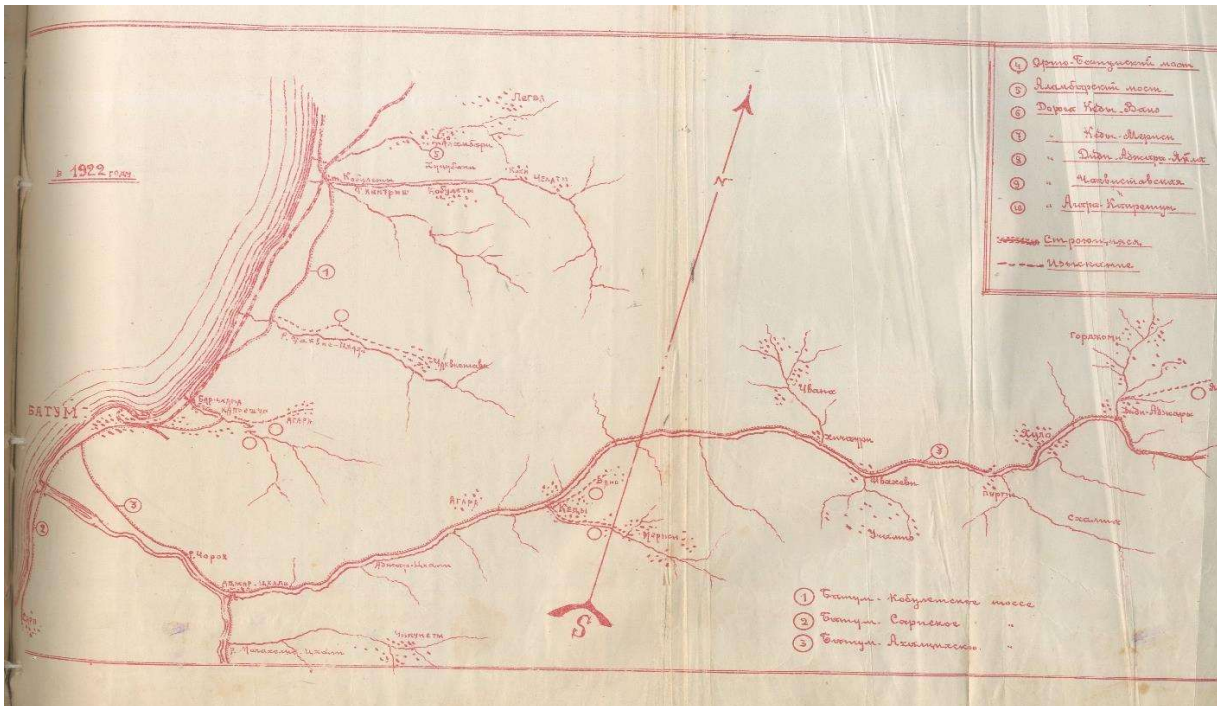
1929 წლის 11 სექტემბერს შეიქმნა აჭარის გზატკეცილის, გრუნტის გზის და საავტომობილო ტრანსპორტის სამმართველო. 1938 წლის 11 აგვისტოს საგზაო სამმართველო გადავიდა აჭარის ასსრ. სახალხო კომისართა საბჭოს, ხოლო 1946 წლის 15 მარტიდან აჭარის მინისტრთა საბჭოს დაქვემდებარებაში. 1939 წელს გზები დაჰყვეს ორ ნაწილად: სახელმწიფო და ადგილობრივი მნიშვნელობის და შეიქმნა ბათუმის გზის საექსპლუატაციო უბანი N730. აჭარის გზები შედიოდა კავკასიის ოლქის გზათა მიმოსვლის უწყებაში. აჭარაში არსებულ გზებს გააჩნდა სტრატეგიული მნიშვნელობა. გზებზე უზრუნველყოფილი იყო ჯავშნიანი მანქანების მიმოსვლა. 1932 წლის 3 აგვისტოს ამიერკავკასიის გზის ტრანსპორტის მთავარი სამმართველოს უფროსმა ინჟინერმა რეკიმ, საქართველოს გზათა სამმართველოს წარმომადგენლებმა სიმონსოვმა და პეტროვმა და აჭარის გზათა სამმართველოს ინჟინერმა დ. გაბუნია და კეკელჯანმა დაათვალიერეს ბათუმი-გოდერძის გზა. 62 კილომეტრიან გზის მონაკვეთში, მთებს შორის არსებული დაკლანძილი 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 296. 400 მანეთი. 313 მეტრზე გზის გაფართოება აღწევდა 30000 მანეთს, ხოლო დამატებით გზის სხვადასხვა სამუშაოების ჩათვლით დანახარჯი შეადგენდა 258. 265 მანეთს[ასს. გ. რ-4, ან. 1, ს. 383, ფურც. 99].

ამავე პერიოდში აჭარის პრეზიდენტმა 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, ბობოყვათის 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. ბერიძემ გზის მშენებელი მ. მახარაძე იარაღით დააჯილდოვა [ასს. გ. რ-2, ან. 1, ს. 383, ფურც. 205].

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

ბათუმი-გოდერძის უღელტეხილზე გაფართოვდა გზა. ბათუმის-ლიმანის გზაზე გაშენდა ახალი მაგისტრალი და მასზე უზრუნველყოფილი იქნა ჯავშნიანი მანქანების მიმოსვლა. აჭა ბათუმი-ახალციხის და ბათუმი-ქობულეთის გზის საშიშ და მოსახვევ ადგილებში გაკეთდა ქვის და ტინობის მოაჯირები, ხოლო თხრილებში წყლის საწრეტების ნაცვლად აიგო რკინა-ბეტონის წყალსადენი. XX - საუკუნის 30-იან წლებში აჭარაში გაშენდა და მოწესრიგდა შემდეგი გზები: ხიჭაური, ჭვანა-ცხემლისის გზა - 8 ვერსზე, რომელიც ემსახურებოდა 20 სოფელს -686 სულს. ასევე შუახევი- უჩამბის გზა 7 1/2 ვერსზე, რომელც იწყებოდა მშენებარე შუახევის ხიდთან. გაშენდა ბათუმი-ახალციხის გზატკეცილი 65 ვერსზე. სხალთის გზა იწყებოდა ბათუმი-ახალციხის გზატკეცილის 75 -ე ვერსზე, იგი გადაკვეთდა მდინარე აჭარისწყალის ხიდს და მიდიოდა მდინარე სხალთისწყლის მარჯვენა სანაპიროსკენ, რომელიც ემსახურებოდა 238 სულს. ღორჯომის-გზა 8 ვერსზე იწყებოდა ხულოდან და მიდიოდა მდინარე ღორჯომის მარჯვენა სანაპიროდან უღელტეხილამდე. იგი ემსახურებოდა 19 სოფელს -1002 სულს. მარადიდის გზატკეცილი აერთიანებდა მაჭახლისპირა სოფლებს. ამავე პერიოდში გაშენდა გზა მდინარე მაჭახელზე, სოფელ ჩიქუნეთთან 11 ვერსზე, იგი იწყებოდა მარადიდის გზატკეცილზე და ემსახურებოდა 385 სულს. 8 ვერსზე გაშენებული ქედა-მერისის გზა იწყებოდა მშენებარე ხიდთან და მიემართებოდა მდინარე მერისის მარჯვენა სანაპიროსკენ. იგი ემსახურებოდა 8 სოფელს - 280 სულს. სამხედრო ინჟინერ დიმიტრი სვისშჩევსკის წინადადებით დაიწყო მწვანე კონცხამდე მისასვლელი ტრამვას ხაზის გასაყვანად მიწის სამუშაოები. [ასს. ფ. რ-18, ან. 1, ს. 7, ფურც. 66] 1939 წელს აჭარის საგზაო სამმართველოს (უფროსი შანიძე) ურთიერთობა ჰქონდა კიევის საგზაო სამმართველოსთან (უფროსი ერემენკო). [ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 35, ფურც. 1] 1939 წელს საგზაო მშენებლობაში გამოვლინებულ სტახანოველებს გადასცემდნენ ფულად ჯოლოს 100 მანეთის ოდენობით. 1941 წლის 21 სექტემბერს აჭარის საგზაო სამმართველომ განაახლა სოფელ ახალშენის გზაზე მდებარე სამხედრო მნიშვნელობის მდინარე ბარცხანის ხიდის მშენებლობა. ასევე განაახლა მერისის გზის მშენებლობა. მოეწყო გადასასვლელი გზები მდინარე მერიახევსა და აკავრეთზე, სოფელ ჩელტამდე. 1940 წელს აჭარის ასსრ სახკომსაბჭომ ხულოში ხიდების და გზების მსენებლობაზე გამოჰყო 156 995 მანეთი, ქედაში 43 398 მანეთი, ბათუმის რაიონში - 145 791 მანეთი, ქობულეთის რაიონში 174 966. 1940 წელს განაახლა გონიოს გზის მშენებლობა. ადგილობრივი გზათა სამმართველოს უფროსის ხელფასი განისაზღვრა 1000 მანეთის ოდენობით. 1939-1940 წლებში აჭარის ასსრ სახკომსაბჭომ გზათა სამმართველოს უფროსად ისმაილ მოწყობილის ნაცვლად დანიშნა ოსმან შანიძე. 1939 წელს აჭარის ასსრ სახკომსაბჭომ დაამტკიცა რეგიონის გზათა მშენებლობის გეგმა, კერძოდ ხულოს რაიონში ყარა-დერეს გზა 1,2 კმ. მერისის გზა 1,2 , ბათუმის რაიონში, აჭარის აღმართის გზა 2 კმ. ქობულეთი- კოხი-ჭახათის გზა 1 კმ. ქობულეთი-კოხი-ჭახათის გზა იწყებოდა 4 1/2 ვერსზე სოფელ კოხიდან, იგი ემსახურებოდა 8 სოფელს - 308 სულს. ჩაქვი-ჩაქვისთავის გზა - 17 ვერსზე იწყებოდა ჩაქვის საუფლისწულო მამულთან და მთავრდებოდა ჩაქვისთავის მეჩეთთან. იგი ემსახურებოდა 6 სოფელს -164 სულს. 1940 წელს სწრაფი მეთოდით ჩატარდა აჭარის აღმართი- გორგაძეების ახალი გზის მშენებლობა. ქვის სამუშაოები შეასრულა სამხედრო უწყებამ პოლკოვნიკ სამელიოვის ხელმძღვანელობით. [ასს. ფ. რ-88, ან. 1, ს. 34, ფურც. 126] მასში მონაწილეობა მიიღეს აჭარისწყლის, კირნათის, მახუნცეთის მცხოვრებლებმა, რომლებიც ვალდებულნი იყვნენ წელიწადში 6 დღეს, უსასყიდლოდ, თავისი გამწვევი ძალით და შრომის იარაღით ემუშავათ გზებზე. 1938 წლის 20 დეკემბერს აჭარის სახალხო კომისართა საბჭომ განიხილა 2 კილომეტრზე ქობულეთის საკურორტო გზის მშენებლობის საკითხი. კეთილმოეწყო ქობულეთ-ნატანების, აჭარის-აღმართის, ბათუმი-ჩოლოქის გზები. 1938 წელს გაშენდა სახლმწიფოებრივი მნიშვნელობის ბათუმი-ჩოლოქის გზა 52, 5 კმ. ბათუმი გოდერძის გზა 126, 5 კმ. 1938 წლის გეგმის მიხედვით გაშენდა რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზები, ბათუმი-სარგი 15,7 კმ. აჭარისწყალი -მარადიდი 10,5 კმ. 1938 წელს დაიწყო ვაიო-სირაბიძეების გზის მშენებლობა. ამავე პერიოდში სარემონტო სამუშაოები ჩატარდა ქედა-მერისის გზას (8 კმ.) ზვარე-ვაიოს გზა 2 კმ. ქედა-ზენდიდის გზა 3 კმ. 1938 წელს დაიგო ადგილობრივი მნიშვნელობის გზა 32, 8 კმ. და სახლმწიფო მნიშვნელობის გზა 30,0 კმ. სარემონტო სამუშაოები ჩატარდა ქობულეთი-ნატანების გზას 2 კმ. ჭახათის გზას 16 კმ. დაგვის გზას 8 კმ. ჩაქვისთავის გზას 16 კმ. მუხაესტატი-აჭყვისთავის გზას 5 კმ. 1938 წელს ხულოს რაიონში დაიგო ადგილობრივი მნიშვნელობის გზები: ზომღეთი-ხიხაძირი 27 კმ. ღორჯომი-აგარა 8, 5 კმ. ხიჭაური-ჭვანა 8,5 კმ. რეკონსტრუქცია ჩატარდა შუახევი-უჩამბის 12 კმ. გზის მონაკვეთს, ასევე ზომღეთი-სხალთა 10 კმ. ბეშუმის 7 კმ. სულ დაიგო

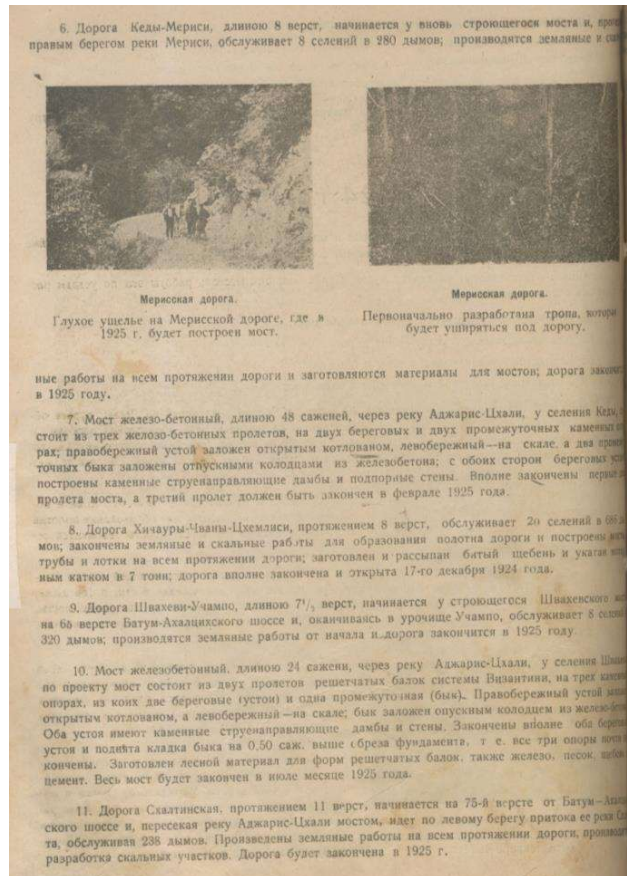
ადგილობრივი მნიშვნელობის 45,5 კმ. გზა, ხოლო სახელმწიფო მნიშვნელობის 56 კმ. გზა XX საუკუნის 30-ან წლებში ბათუმის რაიონში დაიწყო ახალი გზის მშენებლობები: მაჭახლისპირი აჭარისწყალი 24 კმ., თხილნარი-მახო 2 კმ., სულ ახალი გზის მშენებლობა გაგრძელდა 26 კილომეტრზე. კაპიტალური რემონტი ჩატარდა ორთაბათუმი-ყოროლისთავის გზას 1,5 კმ., თამარის უბანი-ყარადერე 4 კმ., ორთაბათუმი-აგარა 3 კმ., ასევე ბარცხანა-ორთაბათუმი 6 კმ., გოროდოკი-ახალშენი 3,5 კმ., ახალშენი-ერგე 5 კმ., თხილნარი 1,5 კმ., ხელვაჩაური 1,5 კმ., ერგე-ზემო ჯოჭო 2,5 კმ., ბათუმის რაიონში 31 დეკემბრის ქუჩა ფერია 2,5 კმ., ორთაბათუმი-ჩაის ფაბრიკა-სტეფანოვკა 2 კმ., სარფის გზა 1 კმ., ადლია-ტოპალოღლები 3 კმ., მახინჯაური 2 კმ., აჭარისწყალი-კიბე 2 კმ., ბაბუჩოღლები-ზუზუბუ 2 კმ., ქობულეთის რაიონში დაიგო ადგილობრივი მნიშვნელობის ახალი გზები, მუხაესტატი-ჩაის ფაბრიკა 15 კმ., აჭყვა 2 კმ., მუხაესტატი-აჭყვის თავი 5 კმ., ზედა და ქვედა სამება 2 კმ., დაგვა 2 კმ., ქობულეთი-ჭახათის გზა 16 კმ.



საგზაო რუკა. [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 1, ფურც. 290]

ხიდეები: XX საუკუნის 30-იან წლებში აჭარაში განვითარდა რკინა-ბეტონის ხიდების მშენებლობა. მდინარე აჭარის წყალზე სოფელ ქედასთან აიგო 48 საყენის სიგრძით რკინა ბეტონის ხიდი. იგი შედგებოდა სამი რკინა-ტინობის თალიანი მანძებისგან, ორი სანაპირო და ორი შუაბიჯა ქვის დასაყრდნობებზე. მარჯვენა ნაპირის ბურჯი აგებული იყო ღია ქვაბულში, მარცხენა ნაპირის კი კლდეზედ. ორი შუაბიჯა ბურჯი აგებულია ჩასადგმელი ჯეხით. ნაპირების ორივე მხრით გაშენებული იყო ქვის ჯავლმომართი ჯეხირები და დასაყრდნობი კედლები.

აჭარისწყალზე სოფელ შუახევთან აიგო 24 საყენი რკინა-ტინობის ხიდი. იგი შედგებოდა ვიზინტინის სისტემის 2 მანძისა, 2 სანაპირო და ერთი შუაბიჯა ბურჯებისგან. მარჯვენა ნაპირის ბურჯი აგებულია ჩასადგმელი ჭით, მარცხენა კი კლდეზე ბურჯი ჩადგმულია ჩასადგმელი ჭით რკინა-ტინობისგან. ორივე ბურჯებს აქვს ჭაკლმომართი ჯეხირები და კედლები. მდინარე კინტრიშზე სოფელ ხუცუბანთან გაშენდა ქვის ხიდი. იგი შედგებოდა 2 მანძისგან, ერთი ქვისა და მეორე კი ტინობის თაღებისგან. მდინარე მაჭახელის გასწვრივ სოფელ ჩიქუნეთის მიმართულებით, სიგრძით 11 ვერსისი გზა იწყებოდა გზატკეცილის ხიდთან, 4 ვერსზე სოფელ მარადიდის შტოზედ.



აჭარის გზები და ხიდები [ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 1, ფურც. 113]

წარმოგიდგენთ XX საუკუნის 30-იან წლებში აჭარაში გზების და ხიდების მშენებლობის ამსახველ თვალსაჩინოებით მასალას.

ლიტერატურა

1. ასს. ფ. რ-4, ან. 1, ს. 383
2. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 383
3. ასს. ფ. რ-18, ან. 1, ს. 7
4. ასს. ფ. რ-883, ან. 1, ს. 35
5. ასს. ფ. რ-88, ან. 1, ს. 34
6. ასს. ფ. რ-2, ან. 1, ს. 1

Roads and bridges of Adjara in 1930s

Merab Megrelishvili

Abstract

European countries, Russia and Turkey were interested in Batumi from a military strategic point of view, on which the most important Transcaucasian roads passed, namely: Batumi-Akhalsikhe, Batumi-Kars-Yerevan, Batumi-Artvin-Artan, Batumi-Tbilisi. Through Batumi, Russia ensured the security of the southwestern borders, and through Kodori Gorge it established influence over Abkhazia and control over the Black Sea. Until the 19th-20th centuries, the roads in Adjara were unorganized. The main attention was paid to the military road, namely Batumi-Akhalsikhe, Ardagani-Kars and Batumi-Kobuleti road connecting with Guria. During the rule of Sherip Khimshiashvili, the roads connecting with Upper Adjara were improved. Due to its geostrategic location, a lot of attention was paid to the maintenance of roads in Adjara during the Soviet period.