

საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემია
ი. ჯავახიშვილის ხან. ისტორიის ინსტიტუტი

მ. გეგეშიძე

ქართული ხალხური გრანსპორტი

I

სახმელეთო საზიდი საშუალებანი



საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის გამომცემლობა
თბილისი 1956

გუბლენი ამ წიგნს შეგობრის, ეთნოგრაფ
ლუბა ილიას ასულ ბოჭორიშვილის.
ნათელ სსონას
ავტორი

წინასიტყვაობა

წინამდებარე ნაშრომის თემა ნაწილია პრობლემისა—ქართული ხალხური ტრანსპორტი, რომლის შესწავლა სახმელეთო საზიდის საკითხებით არის დაწყებული.

ჩვენს მიზანს შეადგენს ქართული ხალხური ბორბლიანი საზიდი საშუალებების კლასიფიკაცია და გავრცელებასთან ერთად მათი ტექნოლოგიური და ფუნქციონალური მხარეების გაშუქება; ამასთან, ხალხური ცოდნისა და გამოცდილების ერთგვარად თავმოყრილი სახით წარმოდგენა იმ თავისებურებების ჩვენებით, რაც ხანგრძლივი დროის მანძილზე ჩამოყალიბებული.

ყოველივე ამას საკუთრივ ისტორიულ-ეთნოგრაფიულ მნიშვნელობასთან ერთად იქნებ სხვა მნიშვნელობაც ჰქონდეს: საქართველო მთაგორიანი ქვეყანაა და ხალხის საუკუნოებრივმა ცოდნა-გამოცდილებამ შესაძლებელია ახლებური, გამოსადეგი გამოყენება ჰპოვოს ასეთ თავისებურ ;პირობებში ჩვენი სოფლის მეურნეობის ფართო მექანიზაციაზე გადაყვანის საქმეში.

ქართული ხალხური ტრანსპორტი მეტად მრავალფეროვანია, ისევე როგორც მრავალფეროვანია ქართველთა ყოფისათვის დამახასიათებელი ბევრი სხვა დარგი, ამიტომ ჩვენ კარგად ვგრძნობთ, რომ, მიუხედავად ამ მიმართულებით ჩატარებული საქმოდ ხანგრძლივი მუშაობისა, ნაშრომში ყველაფერი ვერ არის წარმოდგენილი და, რაც განხილულია, ისიც ვერ არის სრული. ვიმედოვნებთ, რომ ამ საკითხებზე მუშაობის შემდგომი გაგრძელება საშუალებას მოგვცემს ეს ხარევი თანდათან შევაესოთ.

ამ ნაშრომზე მუშაობის დასაწყისიდანვე დიდი ყურადღებით ეკიდებოდა ჩვენს შრომას საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის წევრ-კორ. გ. ჩიტაია და სასიამოვნო მოვალეობად მიგვაჩნია გაწეული დახმარებისათვის მას უღრმესი მადლობა გადავუხადოთ.

მადლობას მოვახსენებთ მხატვარ ნ. ბრაილაშვილს ამ ნაშრომის ალბომის მომზადებისათვის, რისთვისაც მან დიდი მუშაობა ჩაატარა როგორც ველზე, ისე კამერალურ პირობებში.

შესავალი

გადასაზიდ-ვადასაყენ ანუ სატრანსპორტო საშუალებებს საზოგადოების ისტორიაში ყოველთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა. სატრანსპორტო საშუალებანი ადამიანის სამეურნეო საქმიანობისა და ურთიერთობის ერთ-ერთი ძირითადი პირობათაგანი იყო, ამიტომ ტრანსპორტის განვითარებაზე დიდად იყო და არის დამოკიდებული საზოგადოების განვითარება, ქვეყნის ეკონომიური და კულტურული წინსვლა.

სახმელეთო ხალხურ ტრანსპორტში ძველთაგანვე შედიოდა: ადამიანის სხეულით (თავით, ზურგით) ტვირთზიდვა, თრევა-სრიალითა (მარხილი და მისდაგვარი მოწყობილობანი) და გორჯითი მოძრაობით (ბორბლიანი საზიდი) ტვირთზიდვა და სასაპალნე ტრანსპორტი.

სოციალისტური საზოგადოების განვითარების დღევანდელ საფეხურზე, როცა სახალხო მეურნეობის ტექნიკურ-ეკონომიური პროგრესი უდიდეს წარმატებებს აღწევს და მომავლისათვის უფრო მეტ პერსპექტივებს სახავს, ეკობრიობის კულტურის ისტორია განსაკუთრებით საყურადღებო და საინტერესოა.

სხვადასხვა დარგის ტექნიკური გადაიარაღება და მექანიზაცია, მანქანათმშენებლობის პროდუქციის ზრდის ჩქარი ტემპები სწრაფად უცვლის სახეს სახალხო მეურნეობას, ამიტომ დღეს განსაკუთრებით, საქირაო ჩვენი ქვეყნის მატერიალური კულტურისა და ტექნიკის წარსულის შესწავლა, რომ ხალხური ემპირიული ცოდნისა და გამოცდილების გამოყენებით კიდევ უფრო წინ წაუწიოთ ჩვენი მშენებლობა და, გარდა ამისა, შექი მოვფინოთ ყოველივეს, რასაც საზოგადოების განვითარების ისტორიისათვის, ანუ მატერიალური დოვლათის მწარმოებლების, მშრომელი მასების ისტორიისათვის არსებითი მნიშვნელობა აქვს.

ტრანსპორტის მთავარ სახეობათაგან სახმელეთო საზიდი საშუალებანი და, მათ შორის, ბორბლიანი საზიდი საშუალებანი ეკობრიობის კულტურის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მონაპოვარს წარმოადგენს, ამდენად საზოგადოების განვითარების ისტორიაში მას განსაკუთრებული ადგილი და როლი ენიჭება.

ხალხური საზიდის ცოცხალ სინამდვილეში ახლო გაცნობამ დაგვარწმუნა, რომ ეთნოგრაფიულ მასალაზე დაყრდნობით მათი შესწავლა, რომელთაც დაწინაურებულ ტიპებთან ერთად შემონახული აქვთ ძველი სახეებიც,

შესაძლებლობას მოგვეცემს გამოვავლინოთ ამ დარგის თვითნყოფი თავისებურებანი და, ამასთან ერთად, თვალი გავადევნოთ მის ისტორიასაც¹.

შრომაში ძირითადად გამოყენებულია ქართული ეთნოგრაფიული მასალა, რომელიც შეგროვებულია ჩვენ მიერ დაწყებული 1947 წლიდან. ქართლისა (1947—1948—1949 წწ.) და რაქის (1950 წ.) ეთნოგრაფიულ ექსპედიციებში მონაწილეობის, აგრეთვე მომდევნო წლებში საქართველოს სხვადასხვა კუთხეებში ზეშაობის დროს ჩვენ საშუალება მოგვეცა თავი მოგვეყარა ისეთი მასალისათვის, რომელშიაც, საეგლე ზეშაობის კომპლექსური ხასიათის წყალობით, წარმოდგენილია განსახილველი საკითხის ბევრი არსებითი მხარე. აღნიშნულ მასალას ავსებს კორესპონდენტთა მიერ საქართველოს სხვადასხვა კუთხიდან მოწოდებული ცნობები. ამ ცნობების შეგროვება ხდებოდა სათანადო კითხვარებით². გამოყენებულია ფოლკლორული მასალა, აგრეთვე ქართული შინამრეწველობის მასალა, რომელიც აკად. ივ. ჯავახიშვილის თაოსნობითა და ხელმძღვანელობით შეგროვდა 1935—38 წწ. და რომელიც მის მიერვე მზადდებოდა გამოსაცემად³. საზღუდუმო მასალიდან ძირითადად გამოყენებული გვაქვს აკად. ს. ჯანაშიას სახელობის საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის კოლექციები. ჩვენ მიერ გამოყენებული იყო აგრეთვე დიპლექტოლოგიური ლექსიკონები და მათ შორის, განსაკუთრებით, ჩვენთვის საინტერესო მასალებით მდიდარი სტ. მენთეშაშვილის „ქიზიყური ლექსიკონი“ (თბილისი, 1943 წ.).

საკითხის შესახებ არსებული ზოგადი და სპეციალური ლიტერატურის გაცნობა-დამუშავება მოხდა თბილისში, მოსკოვსა და ლენინგრადში დატული მასალების მიხედვით.

¹ მატერიალური კულტურის ამა თუ იმ მონაცემის ისტორიის შესწავლის საქმეში ეთნოგრაფიული მასალის მნიშვნელობას განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევდა აკად. ივ. ჯავახიშვილი. მაგალითად, აი, რას წერდა ის ქართული სახენულო იარაღების ისტორიასთან დაკავშირებით: „საქართველდს... წინადაგის... თავისებური პირობების წყალობით სახანაო იარაღის ყოფილმა ახალმა სახეობამ წინანდელი ვერ მოსპო და მამგვარად ჩვენი ქვეყანა სახენულის ისტორიული... განვითარების ნამდვილ მუზეუმად აქცია. ქართულ წყაროებში შეტანილი სახენულისა და ნაწილებისა და სხვადასხვა სახეობის ზოგადი სახელებისა, უცხოელ მოგზაურთა და ავტორების აღწერილობათა და თანამედროვე ეთნოგრაფიული მასალების შედარებითი შესწავლა მკვლევარს, როგორც ქვემოთ ჩვენი თვალთ დავინახავთ, სრულ საშუალებას აძლევს სახენულის ყველა სახეობის ნიშანდობლივი თვისებისა და სახელების გამორკვევაც შესწავლის და სახანაო იარაღის გაუმჯობესების ისტორიის მთავარი საფუძვრებიც კრონოლოგიურად დაახლოებით განსაზღვროს. სამწუხაროდ, თანამედროვე ეთნოგრაფიული მასალები ამ თვალსაზრისით ვერ სათანადო სისრულით შესწავლილი არ არის“ (ივ. ჯავახიშვილი, საქართველოს ეკონომიკური ისტორია, წიგნი 1, ტფილისი, 1930, გვ. 168—169). ცოტა ქვემოთ მკვლევარი განაგრძობს: „სახენულის გაუმჯობესების ისტორიისა და მის სახეობათა კლასიფიკაციის საკითხის განხილვის დროს უნდა, როგორც ძველ წყაროებში დატული და გადარჩენილი ცნობები გამოვიყენოთ, ისევე თანამედროვე ეთნოგრაფიულ მასალებსაც დავმყაროთ: უნდა ანგარიში გავუწიოთ საქართველოს სხვადასხვა თემში დღემდე დატულ სახენულის სხვადასხვა სახეობას, მათი აგებულების ნიშანდობლივი თვისებებს, მათ აღსანიშნავად ამჟამად ხალხში მიღებულ სახელებსა და მათი ნაწილებისათვის არსებულ ტერმინოლოგიას“ (იქვე, გვ. 173).

² კორესპონდენტთა სია შრომას დართული აქვს.

³ ეს მასალა დატულია აკად. ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილებაში.

წინამდებარე ნაშრომის კითხვის გადაღილების მიზნით ჩვენ საჭიროდ მივიჩნევთ მას წაუშუქდვაროთ ძირითადი ტერმინოლოგიის გაცნობა და ზოგიერთი განმარტება: შრომაში ნახმარია სიტყვა საზიდი საშუალება ან ზოგჯერ საზიდი ზოგადად სატრანსპორტო საშუალებათა აღსანიშნავად. ამ სახელწოდებას ზოგჯერ ენაცვლება ეკიპაჟი. საქართველოს პირობებისათვის ასევე ზოგადი მნიშვნელობით ეხმარობთ ურემს. სიტყვა ბორბალიც ნახმარია ზოგადი მნიშვნელობით. მას, ერთი მხრივ, უპირისპირდება გოგორა—ხის მასივური დისკო, ხოლო, მეორე მხრივ, თვალი—შედგენილი კონსტრუქცია.

ბორბლიანი საზიდი საშუალების ზედა, სატვირთო ნაწილის სახელწოდებად ნახმარია ზესადგარი. დასასრულ, საზომი ერთეულები ტექსტში ნახმარია ხალხური მონაცემების მიხედვით.

უკეთესი თვალსაჩინოებისათვის საზიდის ძირითადი ნაწილების სახელწოდებები ის. ილუსტრაციაზე (ტაბ. I).

ბორბლიანი საზიდის შესახებ არსებული ლიტერატურა შეიძლება ორჯგუფად გაიყოს: პირველ ჯგუფში შევა იმ სახის ლიტერატურა, რომელიც ტრანსპორტს შეეხება ამა თუ იმ ძირითად საკითხთან დაკავშირებით, როგორცაა ქვეყნის სოციალური და ეკონომიური ვითარება, საგარეო ურთიერთობა და სხვ. ასეთად, ჩვენი საპირობების თვალსაზრისით, პირველ რიგში უნდა მივიჩნიოთ ნარკვევები ძველი აღმოსავლეთის ისტორიიდან, შესრულებული სხვადასხვა ავტორის მიერ, აგრეთვე კულტურის ისტორიკოსების (ტილორი, შურცი და სხვ.) ნაშრომები.

მეორე ჯგუფს განეკუთვნება სპეციალური ხასიათის ლიტერატურა, რომელიც საგანგებოდ ეხება საზიდ საშუალებებს და რომელშიაც დასმული და განხილულია ტრანსპორტის კლასიფიკაციისა და გავრცელების, აგრეთვე წარმოშობისა და განვითარების ცალკეული საკითხები.

სამწუხაროდ, მეორე ჯგუფის ლიტერატურა საგრძნობლად მცირეა და ნაკლებოვანიც.

ძველი აღმოსავლეთის ტრანსპორტის საკითხებიდან ყველაზე მეტია დაწერილი საბრძოლო ეტლების შესახებ და ძალიან ცოტაა ნათქვამი სატვირთო ეკიპაჟების ირგვლივ. ეს გარემოება შეიძლება ახსნილ იქნეს არა ამ სახეობათა ნაკლები გავრცელებულობით, არამედ საბრძოლო ეტლების შესახებ არსებული ისტორიული მასალის სიუხვით გამოსახულებებსა და, ნაწილობრივ, წერილობით წყაროებშიც. საბრძოლო ეტლების მკვლევარი უცხო ავტორებიდან ცოტად თუ ბევრად მნიშვნელოვანი გამოკვლევები აქვთ უნგერს¹, პოტრატს², ვისნერს³, შახერმეირს⁴, სალონენს⁵ და სხვ.

¹ წიგნი Reallexikon der Vorgeschichte. (M. Ebert-ის გამოცემა), XII B., Wagen.

² Potratz, Das Pferd in der Frühzeit, 1936.

³ Wiesner, Fahren und Reiten in Alteuropa und im Alten Orient, Alter Orient 38. 1/4, 1939.

⁴ Schachermeyr, Streitwagen und Streitwagenbild im Alten Orient und bei den mykenischen Griechen: Anthropos, B. XLVI, H. 5—6, 1951.

⁵ Salonen, Die Landfahrzeuge des Alten Mesopotamien, Helsinki, 1951.

აქვე უნდა შეინიშნოს შენდები: ზოგიერთი ბურჟუაზიული მეკლერის ნაშრომებში, სატრანსპორტო საშუალებათა წარმოშობისა და განვითარების შესახებ, შეიმჩნევა ტენდენცია და ზოგჯერ კი აშკარა, მაგრამ დაუსაბუთებელი მტკიცება, რომ სატრანსპორტო საშუალებათა გამომგონებლებად, კერძოდ ბორბლისა და ეკიპაჟის პირველ შემქმნელებად და პირველ გამოყენებლებად. აუცილებლად ინდო-ევროპელი ტომები იქნენ მიჩნეულნი (კოპერსი, შმიდტი, კონიგსბერგერი, შრადერი და სხვ.); რასაც არ უნდა უღებდნენ საფუძვლად ბორბლისა და ეკიპაჟის საწყის ფორმებს, იქნება ეს მარხილი და საგორაფი, სახენელი, კვირისტავი, რელიგიური სიმბოლიკა თუ სხვა, ყოველთვის პიონერებად ზემოხსენებული ტომები გამოიყავთ.

უნდა აღინიშნოს, რომ დღევანდელი მეცნიერული მონაცემების საფუძველზე ბორბლიანი საზიდის ყველაზე ადრინდელი სახეობის არსებობა დამოწმებულია სუმერებში მეოთხე ათასეულის შუა წლებისათვის (ე. წ. გრძელი ქრონოლოგიით). გარკვეულია ამ საზიდის ტიპი და მისი გამოყენების ცალკეული მომენტებიც, აგრეთვე, რაც მნიშვნელოვანია, გარკვეულია, რომ გამწვევ ძალად მასში გამოყენებული ყოფილა სახედარი და ხარი. განსაკუთრებით უკანასკნელი ხანების კვლევის შედეგად დაგროვებული ფაქტიური მონაცემები საესვებით აბათილებს არსებითად ზოგად მოსაზრებებზე აგებულ მსჯელობასა და მტკიცებას ბორბლიანი საზიდის ინდო-გერმანული წარმოშობის შესახებ.

საკვებით უნდა მოიხსნას, აგრეთვე, საკითხი ცხენის, როგორც ყველაზე ადრინდელი გაიწევი ძალის, შესახებაც, რამდენადაც ისტორიული მონაცემებით ცხენი ვაკილებით უფრო გვიან გამოყენებული ჩანს.

სატრანსპორტო საშუალებათა გენეზისის საკითხებისადმი მიძღვნილ საგანგებო შრომებში ფაქტიურად ბორბლის წარმოშობის საკითხს მეტი აღვილი ეთმობა, ეს საკითხი კი ზოგად ლიტერატურაში უკვე კარგა ხნის საკამათო საგანია (ამის შესახებ დაწერილებით იხ. თავი IV—ბორბლის უძველესი სახეების საკითხისათვის). სახმელეთო ტრანსპორტის ისტორიის საკითხებს ეხება გერმანელი მეკლევარი პ. კოთე², რომელიც ბევრ საინტერესო მოსაზრებას აყენებს. საყურადღებო გამოკვლევა აქვს ბორბლიანი ტრანსპორტის შესახებ გ. ჩაილდს³.

¹ დაუსაბუთებელი და გაუმართლებელია, მაგალითად, ამერიკელი ავტორის მიჩმანის განცხადება, რომელიც სახენელი იარაღის გამოყენებას უკავშირებს ცხენს და ორსავე ამას კი ბორბლიან ეკიპაზე ადრე გაჩენილად მიიჩნევს: „გონივრული იქნება,—წერს იგი.—იმის დაშვება, რომ ბორბალი და სახიდი გამოგონებულა აზიაში, შესაძლებელია, დაახლოებით 8000—6000 წწ. ქრ. წ., და რომ ამაზე ადრე აღმოჩანდა ასწავლა ცხენს თავისი სახენელის გაწევაო“ (К. М. Ч. а. ш., Очерк развития транспорта восточна и в Америке в частности, ზელნაწ. თარგმნილი ფრანგულიდან Annual report of the board of regents of the Smithsonian Institution, 1934, VI, 30).

² H. Kothe, Verbreitung und Alter der Stangenschleife: Ethnographisch-archäologische Forschungen, I, Berlin, 1953.

³ V. Gordon Childs, The Diffusion of Wheeled Vehicles: Ethnographisch-archäol. Forsch., 2, 1954.

ევროპელ ავტორთაგან მოკმედ სატრანსპორტო საშუალებათა შესახებ ტელესფორო არანცადის მოცემული აქვს აღწერილობითი ხასიათის ყველაზე მნიშვნელოვანი მასალა, რომელიც ესპანურ-პორტუგალიურ ხალხურ ტრანსპორტს შეეხება¹. ავტორი შედარებით ფართოდ აღწერს ქვეყნის სამეურნეო ვითარებას და ხაზს უსვამს, ამ მხრივ, მიწისმოქმედების მნიშვნელობას. იმასთან დაკავშირებით, ის განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევს სამეურნეო ტრანსპორტს და დაწვრილებით ჩერდება ცალკე სახეობათა კონსტრუქციაზე. შრომაში გამოყენებულ მასალას ქართული ხალხური საზიდის შესწავლისათვისაც აქვს მნიშვნელობა, რამდენადაც ადგილი აქვს კონსტრუქციულ (ბორბალი) და, ნაწილობრივ, ტერმინოლოგიურ შეხვედრებს, განსაკუთრებით, ბასკური ტრანსპორტის ცალკეულ სახეობებთან. უნდა დავსძინოთ, რომ ნაშრომში უხვადაა ილუსტრირებული საზიდ საშუალებათა ფორტოსურათებითა და დეტალური განაზომებით.

ტრანსპორტის წარმოშობისა და განვითარების შესწავლის მხრივ ჩვენს ქვეყანაში სხვაგვარი მდგომარეობა გვაქვს. საბჭოთა მკვლევარებს—მატერიალური კულტურისა და ტექნიკის ისტორიკოსებს, მართალია, ეს საკითხი ცალკე კვლევის ობიექტად არ გაუხდიათ, მაგრამ მათი გამოკვლევები ტექნიკის ისტორიიდან ტრანსპორტის ისტორიის პრობლემურ მხარეებსაც ჰყენს გარკვეულ შუქს.

ამ მხრივ ერთგვარ ცდას წარმოადგენს ბოგაევსკის, ლურიეს, პიოტროვსკის, ფლიტნერისა და სხვ. ნარკვევები², რომელთაც საფუძვლად უდევს პირველყოფილი თემური საზოგადოებრივ-ეკონომიური ფორმაციის სამეურნეო ვითარების ვათალისწინება. მაგალითად, ბოგაევსკი ტრანსპორტის ისტორიას ისევე, როგორც მატერიალური კულტურის სხვა მონაცემების ისტორიასაც, განიხილავს პირველყოფილი თემური საზოგადოებრივი ფორმაციის ქვესაფეხურების მიხედვით. მისი აზრით, ბორბლიანი საზიდი პირველად ვაკეთებულ იქნა პატრიარქალური თემის ეტაპზე და ეს საზიდი თავდაპირველად უნდა წარმოვიდგინოთ მძიმე ორბორბლიანი ეკიპაჟის—საშუალო ზომის ურმის სახით, რაც ჰგავს, მაგალითად, იმ ურემს, რომელიც თავის უკანასკნელ დღეებს ითვლის აფხაზეთშიო. ავტორისათვის ამ აზრის დასაბუთებელ ძირითად მონაცემს ხის მასივური ბორბალი წარმოადგენს³. მკვლევრის მსჯე-

¹ Telesphoro do Aranzadi, Der fahrende Wagen und Anderes aus Spanien, Zeitschrift für Naturgeschichte und Urgeschichte des Menschen, 1896, XXIV, 3 H, Braunschweig.

² Б. Богаевский, Техника первобытно-коммунистического общества, История техники, т. 1, ч. 1, М.—Л., 1936; Лурье, История техники древнего Египта, Очерки по истории техники Древнего Востока, М.—Л., 1940; Б. Пиотровский, И. Флинтнер, История техники древнего Давурчья, იქვე.

³ Богаевский, დასაბ. ნაშრ., გვ. 448. ქართული საზიდი საშუალების სიძველისათვის ხაზგასმა თავისთავად მნიშვნელოვანია, მაგრამ ბოგაევსკის ამ შეხედულებას სიზუსტე აქვია, რადგან იგი არ ითვალისწინებს ტრანსპორტის ისტორიის ისეთ პრინციპულ საკითხს, როგორცაა ორბორბლიანი და ოთხბორბლიანი საზიდის ადრინდელი წარმოშობის მიხედვით და რომელიც სამეცნიერო ლიტერატურაში არც არის გადაწყვეტილი. გარდა ამისა, მკვლევარი არ ითვალისწინებს აფხაზეთში ანუ ქართულ-კავკასიური ურმის ზესალბარის კონსტრუქციულ თავისებურებას, რაც მის სამეცნიერო მნიშვნელობაში მდგომარეობს და უნდა გულისხმობს უღლის არსებობას.

ლობაში ბორბლიანი საზიდის გენეზისის საკითხებზე მოცემულია ამა თუ იმ სახეობათა ბუნდოვანი ურთიერთგადასვლები (საგორაი—ბორბალი და სხვ.).

მნიშვნელოვანი მოსაზრებები აქვს გამოთქმული ტრანსპორტის სახეობათა განვითარების ცალკე საკითხებზე ბ. პიოტროვსკის, რომელიც ისტორიულ-არქეოლოგიური მასალის გამოყენებით ბევრ საყურადღებო დასკვნამდე მიდის. განსაკუთრებით საინტერესოა მისი მოსაზრება საბრძოლო ეტლების გავრცელების, აგრეთვე ბორბლის ევოლუციის შესახებ¹.

ამ ლიტერატურის მიმოხილვის საფუძველზე შეიძლება ის დასკვნა გავაკეთოთ, რომ ტრანსპორტის სახეობათა წარმოშობისა და განვითარების შესწავლა ზოგად ისტორიულ პრობლემებთან დაკავშირებით ჩვენს ქვეყანაში მეტი ყურადღებით ხდება, სადაც მატერიალური კულტურისა და ტექნიკის ისტორიის არც ერთი საკითხი არ შეიძლება მოწყვეტილ იქნეს წარსულის საზოგადოებრივ-ეკონომიური ვითარების ძირითადი და მნიშვნელოვანი მომენტებისაგან².

ცალკე უნდა აღინიშნოს ე. წ. საქაპანო ტრანსპორტის ირგვლივ არსებული ლიტერატურის შესახებაც.

საბჭოთა ხელისუფლების დამყარების შემდეგ რუსეთის ფედერაციულ რესპუბლიკაში განსაკუთრებით დაისვა საკითხი ბორბლიანი საზიდის, ე. წ. საქაპანო ტრანსპორტის განვითარების შესახებ, რადგან ამას დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა სახალხო მეურნეობისა და, კერძოდ, ტრანსპორტის სრულ შექანიზაციაზე გადასვლაზე. საქაპანო ტრანსპორტის განვითარების საკიროებაში კი, თავის მხრივ, დააყენა სტანდარტიზაციის საკითხი, რაც აადვილებდა საზიდ საშუალებათა სწრაფ დამზადებას და, აგრეთვე, აიაფებდა მას.

ამ საკითხებს ეხება საკმაოდ ბევრი ნაშრომი, რომელთაგან ზოგიერთს წინ უძღვის ისტორიული ხასიათის მოკლე ცნობა ტრანსპორტის სახეობათა წარმოშობისა და განვითარების შესახებ. თითქმის ყველა ეს ცნობა ძალზე ზოგადი ხასიათისაა და ზოგ შემთხვევაში ისტორიულ სინამდვილეს დაშორებული. მიუხედავად ამისა, ამ შრომებს ღირსებაც აქვს, რადგან ხაზს უსვამენ ხალხური ტექნოლოგიური ცოდნის გამოყენების აუცილებლობას³.

სატრანსპორტო საშუალებათა შესწავლის ისტორიიდან უნდა აღინიშნოს ეთნოგრაფიული მასალის შეგროვება პროგრამებითა და საამისო ლიტე-

¹ Б. Пиотровский, История и культура Урарту, Ереван, 1944; Б. Пиотровский и И. Флиттнер, დასახ. ნაშრ.

² აქ ჩვენ ყურადღებას გამახვილებთ კვლევის მეთოდოლოგიურ მხარეზე.

³ ამ სახის ნაშრომთაგან უნდა დასახელებულ იქნეს: Крылов, Обозостроение в мелкой промышленности, Москва, 1931; Иванов, Стандартизация гужевого обоза, Москва, 1934; Веселкия, Обозное производство, Москва, 1931; Мисинь, Технологический процесс деревянного колеса, М.—Л., 1932; Самойлов, Тележное и колесное производство, Москва, 1932; Баранинков, Массовое производство повозочных колес, Ленинград, 1935 და სხვ.

რატურის არსებობა, რაც თავისთავად მნიშვნელოვან მოვლენას წარმოადგენს. მაგრამ ასეთ პროგრამებში ყოველთვის ვერ არის წამოწეული საკითხის ცალკეული მნიშვნელოვანი მხარე. ამ მხრივ განსაკუთრებული სისუსტე ახასიათებს ბელიაევასა და სნირნოვის მიერ შედგენილ პროგრამას, რომელსაც აშკარად ეტყობა საკითხისადმი მხარეთმცოდნეობის თვალსაზრისით მიდგომა. აღნიშნული პროგრამა არ ემაჩრება მასალის შეგროვებისა და შესწავლის კომპლექსურ-ინტენსიურ მეთოდს¹. მიუხედავად ამისა, ეს პროგრამა მნიშვნელოვანია, რამდენადაც ფართოდ ითვალისწინებს ამ დარგის ხალხური ცოდნისა და გამოცდილების შესახებ მასალების შეგროვებას.

სისრულითა და სწორი მიზანდასახულობით გამოირჩევა პროგრამა, შედგენილი სსრკ მეცნ. აკადემიის ეთნოგრაფიის ინსტიტუტის მეცნ.-თანამშრომლის ბოგდანოვის მიერ, რომელიც საგანგებოდ სწავლობდა ხალხურ საზიღ საშუალებებს².

ქართული საზიღის შესახებ არსებული ლიტერატურის მიმოხილვის დასაწყისში უნდა იქნეს აღნიშნული, რომ არც საქართველოსა და არც კავკასიის ხალხური სატრანსპორტო საშუალებანი საგანგებოდ შესწავლის საგანი არ ყოფილა³ და ცნობებს ქართული საზიღის შესახებ უმთავრესად აღწერილობითი ხასიათი აქვს. ამასთან, ეს აღწერილობითი მასალა ყოველთვის ვერ არის სრული და თანმიმდევრული.

ცნობები ქართული ბორბლიანი საზიღის შესახებ მოიპოვება უცხო ავტორთა აღწერილობებში, რომელთაგან შედარებით დაწერილებითაა ის მასალა, რომელიც საქართველოში უშუალოდ ნამყოფთ ეკუთვნით. ასეთ ავტორთაგან, პირველ რიგში, დასახელებული უნდა იქნეს ა. პეტცჰოლდტი, რომელიც აღწერს კავკასიაში თავისი თვალთ ნახულ სატრანსპორტო საშუალებებს⁴. ავტორი ცალ-ცალკე ეხება საზიღის თითოეულ სახეობას და ზოგჯერ ამჩნევს კიდევ მათს კონსტრუქციულ თავისებურებებს. მაგრამ მისი მსჯელობა ერთ შემთხვევაში თუ დამაკმაყოფილებელია (მაგალითად, იმერული. აჩაჩა ურმის შესახებ), სხვა შემთხვევებში ზერელე გარეგნულ დაკვირვებას ემაჩრება. ქართულ ორბორბლიან ურემს, რომლის სახელწოდებას რუსულის მიხედვით ასახელებს (*Grusische Arba*), ავტორი სთვლის მოუხეშავ, მოუქნელ

¹ Беляевъ и Смирновъ, Программа по собиранию сведений о средствах передвижи и передвижения, Иваново-Кострома, 1926.

² ზელნაწ. დატულია სსრკ მეცნ. აკადემიის ეთნოგრაფიის ინსტიტუტში.

³ გამოჩალიის შეადგენს, ამ მხრივ, ქართული მატერიალური კულტურის მკვლევრის, საქ. მეცნ. აკად. წ.-კორ. გ. ჩიტაიას შრომები სახენელი იარაღების შესახებ, რომლებშიაც განხილულია კონსტრუქციული მონაცემების მიხედვით ქართული საზიღის ზოგიერთი ორიგინალური სახეობა (იხ. მისი, რაკული სახენელი, ენიშკი-ს მოამბე, ტ. I; ეთნოგრაფიული მოგზაურობიდან აღბუღალის რაიონში, საქ. სახ. მუზეუმის მოამბე, VI, 1928). აქვე მოცემულია ქართული საზიღი საშუალებების შესახებ არსებული ლიტერატურის ბიბლიოგრაფია.

⁴ A. Petzholdt, *Dor Kaukasus*, II, Lpz., 1867, გვ. 152—158.

და მძიმე სატრანსპორტო საშუალებად. აღნიშნულ აღწერილობაში მნიშვნელოვანია საკითხის ზოგიერთი მხარე: ურმის შებენისა და მართვის წესი, ურკინო ბორბლების არსებობა და სხვ. აეტორი საკუთრივ ნახულ სატრანსპორტო საშუალებათა სახეობების მიხედვით ცდილობს კლასიფიკაციის მოცემასაც. ასე მაგალითად, მისი დაყოფის საფუძველზე კავკასიაში შემდეგი სახის ტრანსპორტია წარმოდგენილი: ქართული ორბორბლიანი ურემი, იმერული „ფხილებიანი ურემი“, თათრული ურემი (მასიუური ბორბლებით, უბრალო ზესადგარით) და ბაქოური ურემი, რომელიც მხოლოდ აფშერონის ნახევარკუნძულზე შესუვდრია. აეტორი ხაზს უსვამს ასეთ საზიდში კაცის სიმაღლე ბორბლების არსებობას და მასში ცხენის შებმას. ჩამოთვლილ სახეობათა ტერიტორიული გავრცელების ხრეებს აეტორი არ იძლევა. ხსენებული კლასიფიკაცია, რასაკვირველია, არაზუსტია და ნაკლებლოვანი.

უნდა აღინიშნოს, რომ პეტტჰოლდტის აღწერილობას ემყარება და იმეორებს მერცბახერი¹. მის ნაშრომში საყურადღებოა ის გარემოება, რომ აეტორი ორბორბლიან ურემს, განსხვავებით პეტტჰოლდტისაგან, კავკასიურ ურემს უწოდებს, რადგან იგი იცნობს ჩრდილო კავკასიის საზიდ საშუალებებსაც (ნაშრომში ერთგვარული. აქვს ყაბარდოელების ორბორბლიანი; ჩარდახგადაფარებული ურემის სურათი), მაგრამ არ მიუთითებს კონკრეტულად კავკასიური ურემის სახელწოდებით მოტანილი სურათის სადასტორობაზე. სურათზე წარმოდგენილი ურემი ორბორბლიანია, ურემის თვლები გამოირჩევა სიდიდით. მათი სიმაღლე აღწევს ზეწრამდე, თითოეულ თვალს აქვს 16 სოლი. ყურადღებას იქცევს მეტად მოკლე ზესადგარი, რაც, თითქოს, ექვის ქვეშ აყენებს ურემში მუშა საქონლის შებმის შესაძლებლობას.

პეტტჰოლდტზე ადრე საქართველოს ტრანსპორტს გასცნობია პაროტი, რომელიც შედარებით მოკლე აღწერილობას იძლევა. იგი განსაკუთრებით დაინტერესებულა იმერული აჩაჩა ურემის ორიგინალური კონსტრუქციით².

დასავლეთ საქართველოს სატრანსპორტო საშუალებების, კერძოდ, სამეგრელოს საზიდის შესახებ მცირე ცნობა აქვს მოცემული კ. სერენას, რომელსაც აგრეთვე ინტერესი გამოუჩენია „ფხილებიანი ურემის“ მიმართ³.

ქართული ორბორბლიანი ურემისა და აჩაჩა ურემის მოკლე აღწერილობა ილუსტრაციებით მოცემულია გ. ბუშანის წიგნში: *Illustrierte Völkerkunde* (II B., Stuttgart, 1926). აღწერილობის აეტორია ა. ბიპანი, რომლის ნაშრომის ფრანგულ თარგმანში *La civilisation caucasienne* (Paris, 1936) მეორდება თითქმის იგივე შინაარსის ტექსტი და ორი ილუსტრაცია: იმერული აჩაჩა ურემისა

¹ G. Merzbacher, *Aus den Hochregionen des Kaukasus*, I, Lpz., 1901, გვ. 762—765.

² Fr. Parrot, *Reise zum Ararat*, I, Brl., 1834, გვ. 250—251.

³ Carla Serena, *Un tour en Mingrélie, Le Tour du Monde*, XLI, Paris, 1881, გვ. 409—411. ამ წერიაში საყურადღებოა მცირე „ფხილებიანი სახენელის“ აღწერილობა, რომელსაც თან ახლავს სურათი. როგორც ქვემოთ დაეიწმავთ, ფხილებიანი სახენელის არსებობა ფხილებიანი ურემის გვერდით განვითარების გარკვეულ კანონზომიერებას ემყარება, რაც დადასტურებულია საქართველოს სახენელი იარაღების შესწავლის ნიადაგზე.

ლენინის ქვეყრით და ქართული ორბობლიანი ურმის მოდელისა. უნდა აღინიშნოს, რომ ურმის ეს მოდელი, რომელიც კანზუერგის ხალხთმკოდნობის მუზეუმში ყოფილა დაცული, არასწორად გადმოსცემს ურმის თელის კონსტრუქციას სოლების ჩაოდნობისა და მათი დალაგების თვალსაზრისით; თვალში სოლების განაწილებას კი განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს.

ქართველი ავტორების ცნობები საქართველოს სატრანსპორტო საშუალებათა შესახებ აგრეთვე აღწერილობითი ხასიათისაა. ეს ცნობები უმთავრესად მე-19 საუკუნეს განეკუთვნება და გვხვდება დ. ბაქრაძის, რ. ერისთავის, მ. შაჩაბლისა და სხვათა შრომებში. ამათგან, ეთნოგრაფიული თვალსაზრისით შედარებით უფრო მეტად იპყრობს ყურადღებას რ. ერისთავის ნაწერები იმერეთის სამეურნეო ყოფის შესახებ¹, სადაც ცალკეა მოცემული აჩაჩა ურმის აღწერილობა და კონსტრუქციული თავისებურებანი. განსაკუთრებით ისაა მნიშვნელოვანი, რომ ავტორი ერთ სამეურნეო მთლიანობაში განიხილავს საზიდ საშუალებებს და შესაძლებლობის ფარგლებში მათ ფუნქციონალურ მხარესაც ეხება. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ იგი ყურადღებას არ ამახვილებს ურმის მნიშვნელობაზე მეურნეობის ისეთი დარგისათვის, როგორცაა მეფენახეობა.

ავტორის მსჯელობას საბუთიანობას მატებს სხვა სამეურნეო იარაღებთან ერთად საზიდი საშუალებების ილუსტრაციებიც, რასაც საზიდის აღნაგობის ისტორიის თვალსაზრისით მნიშვნელობა აქვს, როგორც დოკუმენტურ წყაროს. განსაკუთრებით საინტერესოა რ. ერისთავის მიერ ფიქსირებული ურმის ბორბლის სახეობა (იხ. ტაბ. XVI), რომელიც ამჟამად უკვე სრულ იშვიოთობას წარმოადგენს.

რ. ერისთავი დაწერილებით აღწერს იმერეთის ფლორას, რასაც განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება ხის მასალის საამშენებლო თვისებების განხილვის თვალსაზრისით.

მე-19 საუკუნის, აგრეთვე მე-20 საუკუნის დასაწყისის ჩვენს რუსულ პერიოდულ ლიტერატურაში (უმთავრესად სამეურნეო ხასიათის კრებულებებში) საკმაო რაოდენობითაა მოცემული ცნობები საქართველოს სხვადასხვა კუთხის საზიდ საშუალებათა შესახებ. ამათში განსაკუთრებით ქარბობს შინამრეწველურ-ხელოსნური თვალსაზრისით წარმოდგენილი მასალა². მე-19 საუკუნის პერიოდულ ლიტერატურაში მოცემული ცნობებიდან აღსანიშნავია ბაშენგვის წერილი კავკასიის საზიდი საშუალებების შესახებ, რომელშიაც მოცემულია საზიდის კლასიფიკაციის ცდა. უნდა აღინიშნოს, რომ ავტორი ეხება კავკასიაში ცხენის გაერცელებისა და გამოყენების საკითხს და აკეთებს დასკვნას, რომ ცხენი კავკასიაში ყველგანაა გაერცელებული, მაგრამ ადგილობრივი მონახლეობა მას იყენებს მხოლოდ შესაჯღომად და ტვირთის ასაქიდებლად,

¹ Р. Эрнстоу, Письма из Имеретии, «Кавказ», 1857, №№ 52, 53, 55, 57, 63, 76, 77, 79, 81, 82, 85; მისივე, Очерк Имеретии в сельскохозяйственном отношении, Тифлис, 1876.

² ვასახელებთ III თავში საკირიების მიხედვით.

რამდენადაც საზილით ტვირთიზიდვა და მიწათმოქმედების სამუშაოები ამ მხარეში უმთავრესად ხარებით ან კამეჩებით წარმოებდეს.

ბაშენევი კავკასიის საზილ საშუალებებს ძირითადად ორ ჯგუფად ჰყოფს:

1. გარედან შემოსული ტრანსპორტი (უმთავრესად ოთხბორბლიანი, ასახელებს ათზე მეტ სახეობას) და 2. ადგილობრივი ტიპის საზილი ანუ ურმები, რომელთაც სიდიდის მიხედვით, თავის მხრივ, სამ ჯგუფად ჰყოფს. ავტორი ყურადღებას აქცევს შემოსის წესებს და, რაც აგრეთვე მნიშვნელოვანია, იძლევა ყველა სახეობის ტვირთიზიდვის ნორმებს. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ბაშენევის მეთოდოლოგიური რჩევაც აქვს მოცემული, თუ როგორ უნდა ხდებოდეს ცნობების შეგროვება გადასაყვან-გადასაზილი საშუალებების შესახებ, რამდენადაც ასეთი ცნობების შეგროვება ძნელდება ადგილობრივი მოსახლეობის შიშის გამო, რომ მათ სატრანსპორტო ბეგარას გაუზრდიანო¹.

ზემოთ მოტანილი მასალის მიმოხილვის საფუძველზე შემდეგი დასკვნა უნდა გავაკეთოთ:

1. ლიტერატურული ცნობები საქართველოს სატრანსპორტო საშუალებათა შესახებ საგრძნობლად მცირეა და ეს მასალა აღწერილობითი ხასიათისაა, რომელსაც ხშირ შემთხვევაში სისრულე აკლია.

2. ზოგად ლიტერატურაში საქართველოს ბორბლიანი ტრანსპორტის მხოლოდ ორი სახეობაა ცნობილი: ქართული ორბორბლიანი ურემი და იმერული აჩაჩა ურემი.

საკითხი ეკიპაჟის წარმოშობის ადგილისა და დროის შესახებ საკამათოდ იყო ქცეული. დღეს უკვე დამტკიცებულია, რომ ეკიპაჟი ისევე, როგორც კაცობრიობის კულტურის ბევრი სხვა ადრინდელი ელემენტი, წინააზიის კულტურული კერისათვის დამახასიათებელი იყო.

ენგელსი სატვირთო საზიდსა და საბრძოლო ეტლს ბარბაროსობის ზედა საფეხურზე წარმოშობილად მიიჩნევს და აღნიშნავს, რომ ესენი სხვა ძირითად ელემენტებთან ერთად შეადგენდნენ იმ მთავარ შემკვიდრებას, რომელიც ბერძენებმა ბარბაროსობიდან ცივილიზაციაში გადმოიტანეს².

ზოგი მკვლევარი ბორბლიანი ეკიპაჟის გაჩენას მიახლოებთოს ქრონოლოგიურ ფარგლებში აქცევს. მაგალითად, მიჩმანის აზრით, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ეს „გამოგონება“ უნდა მომხდარიყო 8000—6000 წწ. ძვ. წ. ა.

პროფ. ბოგავესკი ენგელსის კლასიფიკაციის ერთგვარ დაზუსტებულ სქემას იძლევა და ბორბლიან საზიდს მიიჩნევს პატრიარქალური თემის საფეხურზე გაჩენილად³.

ყოველ შემთხვევაში, ცხადია, რომ ბორბლიანი ეკიპაჟი, როგორც კულტურის ელემენტი, უკვე არსებობდა აზიისა და აფრიკის ცივილიზაციის ადრინდელი ცენტრების (სუმერეთი, ინდის აუზი, ეგვიპტე) გაჩენამდე, რომლებ-

¹ Н. Башенев, Породы лошадей в России и на Кавказе, «Кавказ», 1912, № 232 და Типы повозок и упряжи на Кавказе, «Кавказ», 1912, № 234.

² ენგელსი, თჯახის, კრძო საკუთრებისა და სახელმწიფოს წარმოშობა, თბილისი, 1938, გვ. 28—29.

³ Богавеск и др., დასაბ. ნაშრ., გვ. 448.

შიაც უკვე მოცემულია კულტურის განვითარების ძირითადი ელემენტები: შინაური საქონელი, შინაური მარცკლეული, სახენელი იარაღი, ბორბლიანი საზიდი საშუალება, ლითონის დამუშავება, დამწერლობა, დასახლების ქალაქური ტიპი. ცივილიზაციის ამ კერათა შორის თანამედროვე მეცნიერება პირველობას სუმერეთს ანიჭებს¹.

წინა აზიისათვის დამახასიათებელი ყველაზე უძველესი საზიდი საშუალებანი უკვე მეოთხე ათასწლეულში გვხვდება სუმერული განათხარი ნაშთებისა და გამოსახულებების სახით. ასე მაგალითად, ურის უძველეს სამარხში, რომელიც მეოთხე ათასწლეულის დამლევით თარიღდება, ნაპოვნია ზოზანიკური ალამი ოთხბორბლიანი საბრძოლო საზიდის გამოსახულებით, რომლის ზესადგარს სწორკუთხოვანი ფორმა აქვს და რომელშიაც ორი კაცი თავსდება—მეეტლე და მეომარი. ამ საზიდთან მსგავსება აქვს ეანატუმის მომდევნო ზანის საბრძოლო ეტლს, რომლის გამოსახულება მოცემულია ლავაშის ე. წ. „ძერათა სტელაზე“².

საინტერესოა, რომ ამ ადრინდელი საზიდის მასიურ ბორბალი შემდგარია ხის ორი ნაწილისაგან, რომელსაც ხისავე გარეგანი ლარტყები ამარტებს. ამ გარემოების გამო სრულიად სამართლიანად შენიშნავს ბ. პიოტროვისკი, რომ ხეების მსხვილი ღეროების უქონლობა შეუძლებელს ხდიდა ბორბლის დანადგარს ერთი მთლიანი ხისაგან, როგორც ეს გვხვდება ისეთ ადგილებში, რომლებიც ხე-ტყით მდიდარია³. ამ მხრივ საქართველოს ეთნოგრაფიული სინამდვილე სრულიად ამართლებს აღნიშნულ შეხედულებას. ჩვენთან გვხვდება შედგენილიცა და მთლიანი ხის ბორბლებიც იმის მიხედვით, თუ რომელ კუთხეში ხდება მათი დამზადება.

ზემოთ აღნიშნულ ალამზე გამოსახულ საზიდთან ძალზე ახლო დგას იმავე ურში სამეფო სამარხის გათხრებით მოპოვებული ორი ოთხბორბლიანი საზიდი, რომელთაგან თითოში 3 ხარი ყოფილა შებმული⁴.

საყურადღებოა, რომ ოთხბორბლიან საზიდთან ერთად უძველეს ურში გვხვდება აგრეთვე ორბორბლიანიც, რაც ერთგვარ სინონლეს იწვევს ბორბლიანი ტრანსპორტის გენეზისის საკითხის იმ ნაწილში, რომელიც ეხება ორბორბლიანი და ოთხბორბლიანი საზიდის წარმოშობის ადრინდელობას⁵.

ურის ორბორბლიანი საზიდის ეს სახეობა, რომელიც მოცემულია ერთერთი რელიეფის ნანტერეზე და რომლის ანალოგიურია ხაფაჯაში მოგვიანე-

¹ საკითხი სრულად არის განხილული საქ. მეცნ. აკად. წ.-კორ. გ. ჩი ტ ა ი ა ს წერილში „სუმერთა ცივილიზაცია“ (ვაზ. „ლიტერატურა და ხელოვნება“, 1947, № 45). „სუმერების ცივილიზაციის მონაცემები,—წერს ავტორი,—საქმთა დამატაციტებულ საბუთებს იძლევიან იმისას, რომ სუმერებმა ვადასცეს ვეროპის ცივილიზაციას უდიდესი ნაწილი იმისა, რაც წინათ ძველი საბერძნეთის კუთვნილებად ითვლებოდა. სუმერების ცივილიზაციას მოეპოვება ისეთი მონაცემები, რომლებიც მას აზიისა და ვეროპის ცივილიზაციის წინაპრად სახავს“.

² Б. П и о т р о в с к и й и И. Ф л я т т ш е р, დასახ. ნაშრ., გვ. 99.

³ იქვე, გვ. 99.

⁴ იქვე, გვ. 99.

⁵ შევლევართა უმეტესობა ოთხბორბლიან საზიდს ორბორბლიანზე უფრო ადრე წარმოშობილად მიიჩნევს.

ბით ნაპოვნი საზიდი¹, ყურადღებას იპყრობს შებმითა და ბორბლის აგებულებით. ამ საზიდში შებმულია ოთხი ჯორი, რომელთა სადავე გაყრილია ერთადერთ ხელნაზე მიმაგრებულ რგოლებში. ბორბალი შედგება ხის სამი ნაქრისაგან, რომლებიც ერთმანეთთან გარეგანი ლარტყებით არის დაკავშირებული. ბორბალი მთლიანად სპილენძის სალტეშია ჩასმული და სპილენძისავე ლურსმნებით დამაგრებული². როგორც პროფ. ბოგაევსკი აღნიშნავს, ურში ნაპოვნი ძეგლებით ირკვევა, რომ იქ გამოყენებული იყო საზიდის ორი ტიპი: ერთი—უფრო მსუბუქი, მარხილის მსგავსი, კარგად შეგუებული მდინარის ნალექებსა და ქვიშაზე სამოძრაოდ და მეორე—მძიმე ორბორბლიანი საზიდი³.

ზესადგარის აგებულების მიხედვით ეკიპაჟის სუმერული ტიპი გვხვდება კასიტების ეპოქაშიც. ისინი აქ, უმთავრესად, ბრინჯაოს საკულტო ეკიპაჟებს წარმოადგენენ. ზესადგარის ეს სახეობა შეცვალა შემდეგ, იმავე კასიტების დროს, მსუბუქმა სამარულო-საბრძოლო ეკიპაჟმა, რომელსაც წინა ნაწილში ჰქონდა მომრგვალებული ზესადგარი.

ტიგლათფილესარ III-ის შემდეგ ისევ ოთხეუთხოვანი ზესადგარი არის ხმარებაში.

მომდევნო ხანებში განსხვავებას ვხედავთ ეკიპაჟის სიმალღეშიც, რომელიც თანდათან შატულობს და სანხერიბისა და, განსაკუთრებით კი, ასურბანიპალის დროს ისეთ სიმალღეს აღწევს, რომ ბორბალი უკვე კაცზე მაღალი ჩანს, ამასთანავე ბორბალი სოფლისაგან შედგებოდა⁴.

განსხვავება შეიმჩნევა საბრძოლო ეტლის ზესადგარის ღერძზე დადგმაშიც. თუ სუმერეთისა და აქადისათვის დამახასიათებელია ღერძის მოთავსება ზესადგარის შუაში, კასიტებსა და ხეთებთან ღერძი უკვე ზესადგარის სულ უკანა ნაწილში კეთდება, ასეა შემდეგ სირიელებთან, არამეელებთან, სპარსელების ეპოქამდე.

უძველეს სუმერულ გამოსახულებაზე წარმოდგენილია საზიდი ორი ხელნით, ხოლო შემდეგი ხანისათვის, როგორც, მაგალითად, სარგონ II-ის დროს, ვხვდება აგრეთვე უღელი ოთხი ხარის შესაბამელად⁵.

ყველაზე ადრინდელი ბორბლიანი საზიდის გვერდით მარხილიც არის წარმოდგენილი და. უნდა აღინიშნოს, რომ ამ დროს მარხილი უმთავრესად მძიმე საგნების სატარებლად გამოყენებული⁶. მარხილის გამოყენებასთან დაკავშირებით შევნიშნავთ, რომ იმ დროისათვის მიღებული წესი დიდი სიმძიმეების გადაადგილებისა დამყარებული იყო მარხილის (ან მსგავსი საყრდენი მოწყობილობის), ერთი მხრივ, და საგორავისა და ბერკეტის, მეორე მხრივ, შეერთებულ ხმარებაზე. მაგალითად, ერთ-ერთ ასურულ რელიეფზე შემონახულია გამოსახულება ქვის უზარმაზარი ფრთოსანი ხარის გადაადგილებისა,

¹ Б. Пиотровский и И. Флиттнер, დასახ. ნაშრ., გვ. 99.

² Богачевский, დასახ. ნაშრ., გვ. 448.

³ Богачевский, დასახ. ნაშრ., გვ. 449.

⁴ M. Ebert, Reallexikon der Vorgeschichte, XII B., გვ. 404.

⁵ M. Ebert, დასახ. ნაშრ., ტ. XIV, გვ. 305.

⁶ Б. Пиотровский и И. Флиттнер, დასახ. ნაშრ., გვ. 105.

სადაც აღნიშნული ხერხია ხმარებული¹, მუშა ძალას ხალხი წარმოადგენს, რომელიც მრავლად მონაწილეობს ამ საქმეში.

სიმძიმეების გადაადგილების შესახებ ეგვიპტეში მოგვეთხრობს ჰეროდოტე, როცა იგი ხეოფსის პირამიდის მშენებლობას აღწერს (2800 წ. ძვ. წ. ა.).

ცხადია, ბორბლიან სატვირთო ეკიპაეს დიდი მნიშვნელობა უნდა ჰქონოდა წინა აზიის სამეურნეო ცხოვრებაში, მაგრამ ეს ნაკლებადაა ასახული ისტორიული ხასიათის ძეგლებში. ამის მიზეზად შეიძლება მივიჩნიოთ, საერთოდ, ტენდენცია საბრძოლო სცენების წარმოსახვისა, სადაც უფრო მეტად საბრძოლო ეტლების, როგორც ძირითადი საბრძოლო საშუალების, ჩვენება ხდებოდა. შეიძლება ისიც ითქვას, რომ ძველ აღმოსავლეთში ტრანსპორტის კონსტრუქციული განვითარება ძირითადად სამხედრო ტექნიკის წინსვლას უპასუხებს და მას შემდეგ, რაც საბრძოლო ეტლი იწყებს სრულყოფას, გამოასახელებებში იშვიათად გვხვდება სატვირთო ბორბლიანი საზიდი.

ოთხბორბლიანი სატვირთო ეკიპაეის გამოსახულება მოცემულია პირველად აბიდოსის ტაძრის (ეგვიპტე) რელიეფზე, რომელიც გამოხატავს რამზეს II-ის ომს ხეთებთან (ქალღმთან ბრძოლა 1288 წ. ძვ. წ. ა.). ხეთის სამხედრო მეთაურები მართავენ რამდენიმე ოთხბორბლიან ეკიპაეს, რომლებსაც შარდახისნაგავაიო საფარი აქვთ გაკეთებული. საზიდს ზოგს ხარები უბია, ზოგს ცხენები. მკვლევრები მიიჩნევენ, რომ სატვირთო ეკიპაეის არსებობა ბევრად აღრინდელი უნდა იყოს, ვიდრე ამ რელიეფზე წარმოსახული ბრძოლა².

სატვირთო ეკიპაეების გამოსახულებებიდან განსაკუთრებულ ყურადღებას იპყრობს ბალავატის ბრინჯაოს ალაყაფისკარის სცენა სალმანასარ III-ის მიერ სამხედრო ნაღავლის წაღებისა ურარტუდან³. აქ ნაჩვენებია დიდი ქურჭლის, როგორც მკვლევრები ფიქრობენ, ქვევრის, გადატანა ოთხბორბლიანი საზიდით (იხ. ტაბ. V, 1). საინტერესოა, რომ ქვევრების ურმით ტარების წესი ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დღემდის არის შემონახული.

წინა აზიის ორბორბლიანი სატვირთო ეკიპაეის ყველაზე აღრინდელ გამოსახულებად მიიჩნევენ მედინეთ-ძაბუს ერთ-ერთ რელიეფზე დაკულ სცენას, რომელიც გამოხატავს რამზეს III-ის მეომართა ბრძოლას ფილისტიმელებთან (მეორე ათასწლეულის დასასრული). დიდ მასივურ ბორბლებზე შედგმულია ოთხკუთხოვანი მოწინული ზესადგარი, რომელშიაც ფილისტიმელი ქალები და ბავშვები სხედან (ამის მიხედვით მიიჩნევენ ამ საზიდს სატვირთო ეკიპაელა). საზიდში ოთხი ხარია შებმული⁴.

ყველა ეს გამოსახულება დამაკმაყოფილებელ სურათს ვერ გვაძლევს, რომ ქრონოლოგიურად დაზუსტდეს ორბორბლიანი საზიდის იმ ტიპის წარმოშობა, რომლის კონსტრუქცია გულისხმობს სამკუთხოვანი ზესადგარის არსებობას და რომელიც წინა ნაწილით ულლის მეშვეობით საქონელს ეყრდნობა, თუმცა საამისო მონაცემები უძველესი ხანისათვის უკვე მოპოვებული

¹ Б. Пиотровский и И. Фалтнер, *დასახ. ნაშრ.*, გვ. 104, სურ. 75 და 76.

² М. Еbert, *დასახ. ლექსიკონი*, ტ. XIV.

³ Гугер и Ламер, *Культура Древнего Востока в картинах*, СПб, 1913.

⁴ М. Еbert, *დასახ. ლექსიკონი*, ტ. XIV.

იყო, როგორცაა: ეკიპაის ორბორბლიანობა, ორი ხელნისა და ულლის არ-სებობა, ვამწვევ ძალად ხარების გამოყენება. როგორც ცნობილია, საზიდის ამ ტიპს გავრცელების დიდი ტერიტორიული ფარგლები ახასიათებს (კაეკასია, წინა აზიის ქვეყნები, ინდოეთი, ინდო-ჩინეთი).

სახმელეთო ტრანსპორტის ადრინდელი ისტორიისათვის ძალზე საყუ-რადღებოა ლიგურიაში (იტალიის ჩრდ.-დას. ნაწილი) შემონახული სამი გა-მოსახულება ხარებშებმული ქაზიდი საშუალებებისა (ტაბ. VIII, 1). გამოსა-ხულება კლდზეა შესრულებული და, მეკლევართა აზრით, ადრე ბრინჯაოს ხანისაა. ამ გამოსახულებას შედარებით დაწვრილებით განიხილავს H. Kothe წერილში—*Verbreitung und Alter der Stangenschleife: Ethnographisch—archäologische Forschungen*, 1, Berlin, 1953 (ამ გამოსახულებას H. Kothe უთითებს Bicknell-ის მიხედვით, C. Bicknell, *A Guide to the Prehistoric Rock Engravings in the Italian Maritime Alps, Bordighera*, 1913, Pl. III, 19, VI, 2 და გვ. 93). H. Kothe-ს აზრით ნახატზე არ უნდა იყოს გამოსა-ხული არც მარხილი და არც ფარცხი, არამედ აქ უნდა იყოს მოცემული ხარებშებმული სათრიელები, ანუ, ქართული (იმერული) სახელწოდებით თუ ვიტყვით, ფჩხილები ან ლაშკინი. ავტორის ეს შეხედულება საინტერე-სოა, თუმცა მას დამაჯერებლობა აკლია. ძნელი წარმოსადგენია, რომ ამ სა-ზიდი საშუალებების მარცხენა განოსახულებაში, რომელიც ერთი შეხედვით მართლაც ფჩხილებს ჰგავს, მოცემული იყოს ორი ხელნისაგან შედგენილი საზიდი, რომელიც წინა ნაწილით უღელთან იყოს დაკავშირებული, ხოლო ბოლოებს მიწაზე ათრევედეს, რადგან ამ ორ ხელნას შემაერთებლად აქვს მ განივი ხე, ანუ დანდალი. ასეთი მოწყობილობის მიწაზე თრევა, მით უმე-ტეს, რომ ბოლო დანდალი უშუალოდ მიწაზე დევს, ნაკლებ წარმოსადგენია. იგივე ითქმის ორ დანარჩენ საზიდზედაც, რომელთაგან მარჯვენა გამოსახუ-ლებას 11 დანდალი აქვს.

უფრო ბუნებრივი იქნებოდა გეეფიქრა, რომ გამოსახულებების სახით საქ-ვე გვაქვს ბორბლიან საზიდთან, გამოსახულებაში თვით ბორბლების არარსებო-ბა რომ არ აწინებდეს ამის ფიქრს. მართლაც, მარცხენა გამოსახულების სა-ხით შეიძლება დაგვეშვა, რომ მოცემულია სამკუთხოვანი უბე (ხელნა—დანდლები), ჩვეულებრივი ქართულ-კაეკასიური ორბორბლიანი ურმის უბის მსგავსი, ისევე როგორც სხვა გამოსახულებაზე—იმერული ურმის ზესადგარის მსგავსი მოწყობილობა. ბორბლების არარსებობა, როგორც უკვე ვთქვით, ამის ფიქრს აწინებებს, თუმცა ამის გამო არ შეიძლება გადაპკრით ვილაპარაკოთ, რომ გამოსახულების სახით სათრიელები ანუ ფჩხილები გვექონდეს მოცემული. შუა და მარჯვენა გამოსახულებები შეიძლება მარხილსაც გამოხატავდნენ. ამ-რიგად, ჩენი აზრით, მოცემული გამოსახულება შემდგომ ანალოზს მოითხოვს. კულტურულ-ისტორიული თვალსაზრისით განსაკუთრებით ისაა საინტერესო, რომ მხარე, სადაც ეს გამოსახულებაა შემონახული, მთაგორიანია (ცნობილი ლიგურიის ალპები და აპენინები), ხოლო მისი ისტორიული მოსახლეობა, მეც-ნიერული აზრით, გარკვეულ ახლომდგომობას ამტკიცებს ევროპის მოსახლეობის არაინდოევროპულ ფენასთან.

წინა აზიის ისტორიულ ძეგლებში მრავალადაა წარმოდგენილი საკულტო ეკიპაჟები. ამ ეკიპაჟების უმრავლესობა გამოიყენებოდა დაკრძალვის დროს. მიცვალებულისა და ეკიპაჟის დამარხვა ხდებოდა ერთად. ამ მოვლენას თავისი რელიგიური ახსნა აქვს და ემყარება უძველესი ტომების რწმენა-წარმოდგენებს იმქვეყნიურობის შესახებ, სადაც საზიდ საშუალებებს იგივე პრაქტიკული დანიშნულება „უნდა ჰქონოდა“.

ასეთ საკულტო ეკიპაჟთა რიგს ეკუთვნის თრიალეთის ცნობილი ოთხბორბლიანი ეტლი, რომელიც აღმოჩენილია აკად. ბ. კუფტინის ხელმძღვანელობით წარმოებული გათხრების დროს თრიალეთში, წალკის მახლობლად 1936—40 წწ.

კონსტრუქციული მონაცემებთან და ფუნქციითაც თრიალეთის ეტლი შესანიშნავ ანალოგს პოულობს სუმერეთში, ურის ნეკროპოლის ხის ეტლებთან, რომლებიც ზემოთ იყო მოხსენიებული¹. თრიალეთის ეტლის ოთხივე ბორბალი ტოლია (დიამეტრი დაახლოებით 1 მ, 15 სმ უდრის), სამი ნაწილისაგან შედგება და ხის ლერძზე ბრუნავს. ეტლის ზესადგარს რესტავრაციის მიხედვით ვერტიკალური კედლები აქვს. ხელნების უქონლობის გამო მიაჩნიათ, რომ ეტლი მიცვალებულთან ერთად ხალხს სამარხში ხელით შეჰქონდა ან გამოყენებული იყო საწვეი² (ქაპანი, ლევი).

განსაკუთრებულ ყურადღებას იქცევს როგორც სუმერული, ისე თრიალეთის ეტლის ბორბლები თავისი ზეგმენტოვანი შედგენილობით. ბორბლის ასეთი კონსტრუქცია მეორდება შოგვიანებითი ხანის ძეგლებშიც, როგორცაა სევანის ტბის სანაპიროზე (სოფ. აღიამანთან) ლალიანის შიერ ნაპოვნი ეტლი, რაც იმითაც არის საინტერესო, რომ მას ახასიათებს ულელი ხარების შესაბნელება³.

ბაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ როგორც ერთი მთლიანი ხის, ისე ორ-და სამსეგმენტოვანი ბორბლები ქართულმა ეთნოგრაფიულმა სინამდვილემ თითქმის დღემდის შემონახა, მიუხედავად იმისა, რომ, საერთოდ, ბორბალს საგრძნობი ევოლუცია აქვს განცდილი.

ამრიგად, ძველი აღმოსავლეთის ისტორიული მონაცემებით ცხადი ხდება, რომ უკვე უძველესი დროისათვის (სუმერები) ოთხბორბლიან საზიდთან ერთად ორბორბლიანი საზიდიც არსებობდა და რომ ამ საზიდ საშუალებებში გამწვევ ძალად სახედართან ერთად ხარიც იყო გამოყენებული.

მაშასადამე, ბორბლიანი საზიდი საშუალება—კულტურის ეს უმნიშვნელოვანესი მონაპოვარი, გვხვდება უკვე ჩამოყალიბებული სახით წინა აზიის ცივილიზაციის ადრინდელ კერებში, როგორც ამ ცივილიზაციის ერთ-ერთი დამახასიათებელი ელემენტოვანი.

¹ Б. К у ф т и н, Археологические раскопки в Трпшлетн, Тбилиси, 1941, გვ. 95.

² Б. К у ф т и н, იქვე, გვ. 82.

³ Б. К у ф т и н, იქვე, გვ. 95—96. ავტორი არადაზგერებლად სთვლის ლალიანის შიერ ამ ეტლის რეკონსტრუქციას სამბორბლიან საზიდად (დასახ. Лалиан Е., Раскопки курганов Советской Армении (на арх. яз.), Ереван, 1931, стр. 126; рис. 112), რამდენადაც ეს არ გამომდინარეობს არც მასლისა და არც ისტორიული პარალელებისაგან.

უძველესი ისტორიულ-არქეოლოგიური წყაროებიდან ჩანს, რომ ორ-და ოთხბორბლიან საზიდ საშუალებებს უმთავრესად სატვირთო გამოყენება ჰქონდათ და, ნაწილობრივ, საბრძოლო დანიშნულებასაც ასრულებდნენ (სუმერეთი). თანდათანობით ეს ფუნქციონალური განსხვავება საზიდი საშუალებების კონსტრუქციულ დაშორებას გადადევს, ამასთან კონსტრუქციულ-ტექნიკური თვალსაზრისით განსაკუთრებულ დაწინაურებას ჰპოვებს საბრძოლო ეტლი.

საზიდი საშუალებების კონსტრუქციის მთავარ, ნიშანდობლივ თვისებად მიჩნეულ უნდა იქნეს, ბორბლების აგებულებასა და რაოდენობასთან ერთად, ზესადგარის ტიპიც. აღსანიშნავია ისიც, რომ წინა აზიის საზიდ საშუალებათა განხილულ სახეობებს განვითარების ადრინდელ საფეხურზე ხასიათებთ ერთი მთლიანი ხის ან სეგმენტოვანი მასივური ბორბლები, ხოლო შედარებით მოგვიანო ხანეში—ფერსო-სოლებისაგან შედგენილი თვლები.

რაც შეეხება ზესადგარს, იგი თითქმის უკლებლივ ოთხკუთხოვანია, რომლისაგან საგრძნობლად განსხვავდება ქართულ-კავკასიური საზიდი საშუალებებისათვის დამახასიათებელი სამკუთხოვანი ზესადგარი (უბე). მართალია, ამ ტიპის ზესადგარი წინა აზიის ისტორიულ-არქეოლოგიური მონაცემებით არ მოწმდება, მაგრამ ნისი გაჩენის პირობები ადრევეა სავარაუდებელი.

როგორც ჩანს, უკვე ადრევე, ხარის გამოყენებასთან ერთად ხმარებაში შემოდის უღელი, რასთანაც უნდა იყოს დაკავშირებული სამკუთხოვანი ზესადგარის (ანუ უბის) გაჩენა. ამას გარდა, საამისო პირობას წარმოადგენდა ბორბლის საჭირო სიმაღლეც. ბორბალი კი ამ დროისათვის საკმაო სიდიდისა იყო.

ბორბლის ევოლუციაში შეიმჩნევა ხის მთლიანი დისკოს შეცვლა სეგმენტებით, ხოლო შედარებით მოგვიანო ხანაში სოლებიანი თვლების გაჩენა.

ბორბლიანი საზიდის გვერდით განავრძობს არსებობას მარხილი, რომელიც მხოლოდ სამეურნეო საქმეში ჩანს გამოყენებული.

სამხედრო ტექნიკის დაწინაურების გამო, რაც შეპირობებული იყო ამა თუ იმ ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიური ვითარებით, სწრაფად ხდება საბრძოლო ეტლების კონსტრუქციული წინსვლა, განსაკუთრებით მას შემდეგ როცა იწყება ცხენის გამოყენება. შეიძლება ვიფიქროთ, რომ რამდენადაც დიდია საბრძოლო ეტლების ასეთი სრულყოფა, იმდენად შედარებით ნაკლები ჩანს სატვირთო საზიდის განვითარება, რაც მას მეტად უნარჩუნებს კონსტრუქციულ პრიმიტიულობას.

ქართული სატრანსპორტო საშუალებების ისტორიისათვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს საქართველოს ტერიტორიაზე არქეოლოგიური კვლევებით მოპოვებულ მასალებს. ეს მასალა ტრანსპორტის ისტორიის კვლევის თვალსაზრისით ორგვარი ხასიათისაა: 1. სატრანსპორტო საშუალებების განთხარი ორიგინალები და 2. სატრანსპორტო საშუალებების გამოსახულებანი და მოდელები.

უნდა აღინიშნოს, რომ, საერთოდ, ეს მასალა შვირთხეობისთვისაა, ხოლო მათ შორის ერთეული ხასიათი აქვს მასალებს საკუთრივ განათხარისხების სახით. ამის ძირითადი მიზეზია, როგორც ზემოთაღნიშნული, მიწაში ხის ნაკლები გამძლეობა.

საქართველოს ტერიტორიაზე საზიდი საშუალებების ერთდგობით განათხარისხების სახით ზემოთ უკვე მოხსენიებული თრიალეთის ეტლი, რომელიც მეორე ათასწლეულის შუა წლებით თარიღდება. ეს უნიკალური ძეგლი მიწის წიაღმა განსაკუთრებული პირობებისა და რეგიონის წყალბით შემოგვიწინა: სამარხში, სადაც ეტლი იყო მოთავსებული, სინესტე იყო, რადგან მახლობლად წყაროს წყალი ერნავდა.

სატრანსპორტო საშუალებების განათხარისხების მასალებში მოცემული გამოსახულებები, რომლებიც აგრეთვე ერთეული სახითაა წარმოდგენილი, ძვ. წ. ა. II—I ათასწლეულებს განეკუთვნება.

ასე მაგალითად, თბილისსა და სამთავროში ნაპოვნ თიხის ქურქლებზე (ქილა და ბაღია) გამოხატულია სწორკუთხედები, რომელთა კუთხეებთან ოთხი კონცენტრული წრე (ბორბალი) არის მოცემული. ორივე შემთხვევაში საქმე გვაქვს ოთხბორბლიან საზიდ საშუალებებთან. სამთავროს ორმოსამარხში ნაპოვნი ქურქელი ძვ. წ. ა. XI—IX სს. თარიღდება¹ (ტაბ. IV, 1,2).

ორბორბლიანი საზიდის საინტერესო გამოხატულება გვაქვს ახტალის ბრინჯაოს სარტყელზე. მეცნიერები ამ საზიდს სხვადასხვაგვარად ათარიღებენ. ლ. მუსხელიშვილის აზრით იგი მიეკუთვნება ძვ. წ. ა. XIV საუკუნეს²; ბ. პიოტროვსკი ამ ეტლს ათარიღებს ძვ. წ. ა. X—VIII საუკუნეებით³.

განსაკუთრებით საყურადღებოა ბრინჯაოს საკინძები ბორბლების გამოსახულებით. პროფ. ბ. კუფტინის მიერ საჩხერეში აღმოჩენილი საკინძი, რომელიც ძვ. წ. ა. II ათასწლეულის დასაწყისს მიეკუთვნება, იმითაც არის საყურადღებო, რომ ბორბლებიან ღერძზე შუაში ხარის რქები გამოყვანილი, რაც იმის მაჩვენებელია, რომ საზიდის გამწვევ ძალად ხარი იყო გამოყენებული (ტაბ. IV, 3). ყურადღებას იქცევს თვით ბორბლების მოყვანილობა. ბრინჯაოს ეს ბორბლები გამოსახავს ჩვეულებრივ მთლიანი ხის გოგორებს, რომლებსაც ორი ნახევარმთავრისებური ამონაქერი აქვს. ასეთი სახის გოგორები დასავლეთ საქართველოს ეთნოგრაფიულმა სინამდვილემ ბოლო ხანებამდე შემოინახა.

რაც შეეხება მეორე საკინძს (საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის არქეოლოგიის განყოფილების კოლექცია 94—70), აქ აშკარად შეიმჩნევა სამკუთხოვანი უბე, რომელსაც ერთ ღერძზე დამაგრებული ორი ბორბალი აქვს. ბორბლები არ არის მასიური, არამედ ჯვარედინი მოყვანილობისაა. ორივე შემთხვევაში საქმე გვაქვს ორბორბლიან საზიდთან.

საზიდის ამ სახეობათა იმდროინდელი მნიშვნელობის გასათვალისწინებლად აუცილებლად საჭიროა, პირველ ყოვლისა, დადგინდეს იქნეს მათი გამოყენების ხასიათი. რა გამოყენება უნდა ჰქონოდა ასეთ სახეობებს?

¹ დ. კ. ო. რ. ი. ძე, თბილისის არქეოლოგიური ძეგლები, 1955.

² ლ. მუსხელიშვილი, ძველი რეგიონური სამართლო ეტლის კავასური პარალელი, საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის მუზეუმის მუზეუმზე, ტ. VIII.

³ Б. П. П. и о. в. с. к. и. й, Археология Закавказья, II, 1949, გვ. 78.

თრიალეთის ეტლის დანიშნულება-გამოყენების შესახებ ზემოთ უკვე გვქონდა აღნიშნული. ეს იყო საკულტო დანიშნულების ეკიპაჟი, რომელიც დიდებულის დასაქრძალავად იყო გამოყენებული ისევე, როგორც ამის ანალოგიები ჩვენ ჯერ კიდევ სუმერეთის სინამდვილეში გვხვდება IV და III ათასწლეულისათვის.

გარკვეულია ახტალის ბრინჯაოს სარტყელზე გამოსახული საზიდის მნიშვნელობაც. როგორც მეცნიერებს მიაჩნიათ, ეს არის სამარულო ეტლი. შეიძლება ვიფიქროთ, რომ ამ ეტლის სახით ჩვენ საქმე გვაქვს ჩვეულებრივ საბრძოლო ეტლთან, რაც იმ ეპოქაში წინა აზიისა და ეგვიპტის ფართო ტერიტორიისათვის იყო დამახასიათებელი. დავას იწვევს, როგორც ზემოთ ვნახეთ, ასეთი ეტლის გამოყენების დრო.

ჩვენი აზრით არ არის საბოლოოდ გარკვეული და დასადგენია თბილისსა და სამთავროში ნაპოვნ თიხის ქურქვლებზე გამოსახული ოთხბორბლიანი საზიდის კონკრეტული დანიშნულება. რაც შეეხება მათი გამოყენების დროს, ეს სავარაუდებელია XI—IX საუკუნეებისათვის¹.

რაც შეეხება საკინძებზე მოცემულ გამოსახულებებს, უნდა ვივარაუდოთ, რომ ორივე შემთხვევაში საქმე გვაქვს ორბორბლიან ურემთან, რომელშიც გამწვევ ძალად მსხვილი რქოსანი საქონელი, კერძოდ, ხარია გამოყენებული. ქართულ უძველეს წერილობით წყაროებში უკვე გვხვდება საზიდ საშუალებათა დასახელება.

ასე მაგალითად, დაბადების ქართულ თარგმანში მოხსენიებულია, ერთი მხრივ, ურემი და, მეორე მხრივ, ეტლი. აღსანიშნავია, რომ ამ კონტექსტში აღვილი ხდება ურემისა და ეტლის დანიშნულების გარკვევა. თუ ერთისა და იმავე ხალხის ყოფაში ურემი სამშვიდობო-სამეურნეო საქმისათვის გამოიყენება, სამაგიეროდ ეტლი საბრძოლო საშუალებას წარმოადგენს. ეგვიპტის მეფის ბრძანებაში იოსებისადმი ნათქვამია: „ხოლო შენ ამცენ ძმათა შენთა ესრეთ, რაითა მიიღონ ურემები ქუეყანით ეგვიპტით ყრმათა თქუენთათჳს და ცოლთა და წაწამოიყვანეთ მამაი თქუენი (61) და მოედით...და ყვეს ეგრეთ ძეთა ისრაელისათა და მისცა მათ იოაებ ურემები ბრძანებისაებრ მეფისა ფარაონისა და აუგო მათ საზრდელი გზასა ზედა...—და შემდეგ იქვე—აღდა იაკობ ჯურღმულისა მისგან ფიცისა და წარიყვანეს ძეთა იაკობისთა ისრაელს, მამაი მათი. აღსხეს ქურქელი მათი და ცოლები მათი ურემებსა, რომელ მიეძღუნა იოსებსა“².

ურემის ამ დანიშნულებას უპირისპირდება ეტლის საბრძოლო დანიშნულება. ებრაელთა მიმართ განრისხებული ეგვიპტის მეფის საბრძოლო სამზადისის შესახებ ნათქვამია: „ალაგო ფარაო ეტლები თჳსი და ყოველი ერი

¹ ამ სახეობათა აღნაგობისა და დანიშნულების ახსნის ცდა მოცემული აქვს დ. ქორიძეს წიგნში: თბილისის არქეოლოგიური ძეგლები, თბილისი, 1955.

² წიგნი ძველისა აღთქმისანი 978 წლის ხელნაწერის მიხედვით, ნაგვ. 1, დაბადებისაი, თ. 45, გვ. 57, აკად. აკ. შანიძის გამოცემა, თბილისი, 1947.

თვის წარიყვანა მის თანა; აღიგო ექუსასი ეტლი რჩეული თვის და ყოველი ცხენები ეგპტისაი და ერისთაეები ყოველსა ზედა¹.

¹ წიგნი ძველისა აღთქმისანი 978 წლის ხელნაწერის მიხედვით, ნაკვეთი 1, გამოსლვა-თათ, თ. 14, გვ. 86.

ისტორიულ მონაცემებზე დაყრდნობით შესაძლებელი ხდება როგორც ეტლის დანიშნულების, ისე ქართველი ტომების მიერ მისი გამოყენების გათვალისწინება. შორეულ წარსულში ეტლი საბრძოლო ეკიპაჟს წარმოადგენდა, რაც დასტურდება თვით ეტლის კონსტრუქციითა და გამოყენების სტყნებით გამოსახულებებში, აგრეთვე ბიბლიის მონაცემებით. ცალკე კატეგორიას შეადგენდა საკულტო ეტლები. ეტლი, როგორც სატვირთო სახიდი საგან გამოყოფილი ეკიპაჟი, უკვე სუმერების ეპოქაში მოწოდება, ხოლო მომდევნო ეპოქების ისტორიული ძეგლები ნათლად გვიჩვენებენ ეტლის კონსტრუქციული განვითარების ზღას და მის ფუნქციას. ეტლის კონსტრუქციული დაწინაურების ერთ-ერთი გადამწყვეტი მომენტთაგანი უნდა ყოფილიყო სახედარისა და ხარის მაგირ მასში გაწვევ ძალად ცხენის გამოყენება.

როგორც ზემოთ უკვე იყო აღნიშნული, ცხენის მონიანურებისა და გამოყენების შესახებ ისეთი თეორიებიც არსებობს, რომლებიც ამ საქმის პიროვნებად ინდო-ევროპელ ტომებს მიიჩნევენ, მაგრამ ეს თეორიები მცდარია და ვინაიანდმდეგება ისტორიულ სინამდვილეს, რამდენადაც მათ სასარგებლოდ არც ერთი ისტორიული წყარო არ ლაპარაკობს და მსჯელობა ზოგად მოსაზრებებზეა დამყარებული. ეს შეხედულებანი ამაჟამად უკვე კრიტიკულად არის შეფასებული დას. ევროპის ზოგიერთი მკვლევარის შრომაში. მაგალითად შეიძლება დაეასახელოთ გერმანელი მეცნიერის H. Kottler-ის ნაშრომი (იხ. ზემოთ).

კეკელი მიტანელის ცნობილი ტრაქტატი ცხენის მოვლა-მოწევის, წვრთნისა და გამოყენების შესახებ აშკარად მიუთითებს იმ დროისათვის (XIV ს. ძვ. წ. ა.) მიტანის ხალხში, რომლებიც ქართველების უახლოეს წინაპრებად მიიჩნევიან, ცხენის დანიშნულებასა და ფართო გამოყენებულზე (J'entraînement des chevaux chez les anciens Indo-Européens d'après un texte Mitannien—Hittite provenant du 14-e siècle av. J.—C. Par Bedrich Hrozný? Archiv Orientalni, 1931, Vol. III, № 3). აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ მსუბუქი ორთავლა საბრძოლო ეტლის შემოღება, რომელშიაც ცხენს უზამდნენ, მიეწერებათ სუბარებს, სუბარეთშივე ხდებდა ძიება იმ დროს მოძრაობის სათაისა, რომელიც გამოიხატა მეორე ათასწლეულის პირველ ნახევარში ახიიდან შესვლილი ხალხის მიერ ეგვიპტის დაპყრობაში. ამ ხალხს შეუტანია ეგვიპტეში საომარი ეტლი და თვით ცხენიც ეგვიპტელებს პირველად ამ დროს გაუტყნათ. ამის შემდეგ ეგვიპტეში ეტლებისათვის საქირთა არყისა და იფინის ხე (შესაძლებელია მზა ეტლებიც) სუბარეთიდან შექონდათ (ნ. ბერძენიშვილი, ივ. ჯავახიშვილი, ს. ჯანაშია, საქართველოს ისტორია, ნაწილი I, თბილისი, 1947, გვ. 21). როგორც კალდური ძეგლებიდან ირკვევა, მეფე სარდურს (VIII ს. ძვ. წ. ა.) დღევანდელი აზერბაიჯანის ტერიტორიიდან სამხედრო ნადავლის სახით 3500 ცხენი მიუღია, ხოლო, რაც უფრო საყურადღებოა ჩვენთვის, იმავე კალდების მეფეს მენუას IX ს. დასასრულს ტაოების ქვეყნიდან მრავალი ცხენი და საბრძოლო ეტლი წამოუყვანია (Н. Мещанинов, Предположительные сведения о дохиитини халдов в пределах Азербайджана, Изв. Азерб. Арх. Ком., II, 1926, გვ. 37; Г. Деликишвили, Наирн—Урарту, Тбилиси, 1955). საბრძოლო ეტლების გამოყენების ნივთიერ დასაბუთებას უნდა წარმოადგენდეს ახტალის სამარხში ნაოთენ ბრინჯაოს სარტყელზე ეტლის გამოსახულება, რომლის ქრონოლოგიური დათარიღება, მართალია, საკამათოდ იყო ქცეული, მაგრამ ძირითადი კონსტრუქციული მონაცემები ამ ეკიპაჟის დანიშნულებაში ეჭვს არ იწვევს (J. de Morgan, Mission scientifique au Caucase, 1, 141, ნახ. 145). საქართველოს ტერიტორიაზე ცხენის ფართოდ გამოყენებაზე მიუთითებს მდიდარი არქეოლოგიური მასალა (იხ. ა. აფაქიძე, გ. გობაჯიშვილი, აღ. კალნდაძე, გ. ლომთათიძე, მცხეთა, 1, არმაზისხევის არქეოლოგიური ძეგლები, თბ., 1955, გვ. 56—57). ძველ ქართულ წერილობით წყაროებში ეტლი იზივითად არის მოხსენიებული. ბიბლიის გარდა შეიძლება ერთადერთი ცნობა ეტლის შესახებ, მოცემული ქართლის ცხოვრებაში: ჯუანშერის მოთხრობაში—ცნობარში და მოქალაქობა ვახტანგ გორგასანისა, სადაც ნათქვამია, რომ ბერძნებთან ბრძოლის წინ „გარდამოვდა მეფე ვახტანგ ეტლით...“ (ქართლის

უნდა ვიგულისხმოთ, რომ დაბადების ქართულად მთარგმნელს მწიგნობრული გზით უნდა სცოდნოდა ეტლის რაობა.

ასეთივე მნიშვნელობას მივაწერთ IX ს. ძეგლში — სივანურ მანუსკრიპტში¹ მოხსენიებულ ეტლს „... საყდართა ზედა ეტლის თუალედთა წწ, ყელისა მრხილულთა“¹.

ურემი, როგორც გადასაყვანი საშუალება, მოხსენიებულია იოანე საბანისძის „აბოს წამებაში“ (VIII ს.); საინტერესოა, ამ შენთხვევაში, მიცვალბულის ურმით გადატანის წესი. „მაშინ გამოვიდეს და აღიღეს ქუეყანით პატიოსანი იგი გუამი მისი და დადევს წმიდაი იგი ურემსა ზედა... მუნ გარდამოიღეს იგი ურმისა მისგან და დადევს იგი ქუეყანასა“², მოგვითხრობს ავტორი დასჯილი აბოს შესახებ.

სახელწოდება ურემი ფილოსოფიური ხასიათის ძველ ქართულ მთარგმნელ ლიტერატურაშიც გვხვდება. მაგალითად, ბასილი დიდის „ექუსთა დღეთაში“ ნათქვამია: „ეითარცა იგი სიმარგულენი თუალთა და ურმის თუალთა ბირველითგან ტერძისას ზედა. ლერძისასა თუისთა თანა მოაქცევენ“³.

ცხოვრება, გამოც. ს. ყუბანიშვილის მიერ, თბ., 1955, გვ. 173). უნდა ვიგულისხმოთ, რომ ებტანგი საომარ ეტლში იჯდა, თუმცა ამის შესახებ სხვაგან არაფერია თქმული. ისტორიულ-არქეოლოგიური წყაროების ამ მონაცემებზე ეტლის შესახებ, მართალია, საქართველოს ეთნოგრაფიული სინამდვილე ნიუთიერი საბუთების არსებობით ვერ უნასუხებს, მაგრამ მისი დიდი ზნის წინანდელი მხარების კვლი დროთა ვითარებაში მაინც არ გამჭრალა და ეტლს ჩვენამდის სხვა გზითა და სახით მოუღწევია. ეს არის ზეპირსიტყვიერი და მწიგნობრული გზა, რომელიც გამოვლილია ეტლს, როგორც უკვე კოსმოლოგიის სფეროში მოქცეულს და ცის, მნათობის, ბედის, ბედის ბორბლის ორბის გამომხატველ ცნებას (H. Mapp, Средства передвижения, орудия космополитизма и происхождения в до-истории, Меланურგ, 1936, გვ. 37). ბასილი დიდის „ექუსთა დღეთაში“ ქართულ მთარგმნელ საბრძოლო გვიანეც (შე ირეა) და ბედიც (ბ. დამიძისძე) გადმოცემულია ერთი და იმავე სიტყვით — ეტლი (ბასილი დიდი, ექუსთა დღეთაი, შასალეხი საქართველოსა და კავკასიის ისტორიისათვის, თბილისი, 1947, მ. კახიძის გამოცემა), ხოლო „ვეფხისტყაოსანსა“ და მომდევნო ხანის ორიგინალურსა თუ მთარგმნელ ლიტერატურაში (შაქ-ნამე, როსტომიანი, არჩილიანი და სხვ.) ეტლი უკვე მხოლოდ ბედის, ბედის ბორბლის ცნებას გამოხატავს. მაგალითად, შ. რუსთაველის პოემაში გვხვდება, ერთი მხრივ, გამოთქმები: „რისხვით მობრუნდა ბორბალი ჩვენზედა ცისა შეიღისა“ („ვეფხისტყაოსანი“, 1937, 1309), „მთვე რისხვით გარდუბრუნდა ბორბალი და სიმარგულე ცისა“ (1415); ხოლო მეორე მხრივ, „დღე სიკვდილამდე სიხარბე შეაქნეს კბლთა ღრქენასა, შესდის და გასდის, აქლია, ემღერის ეტლთა რბენასა“ (1197), ანდა „აჲ ამას იქით ნატრიოდ ჩემსა ეტლსა და წერასა“ (1231). უფრო მოგვიანებით ბორბალს ენაცვლება ბედის ჩარხი „მე რა კვნა, უცხოელ უცხოთს კარს მდგომან და ზინ ვერ შესულმა... ჩარხთა ბრუნვითა მრუდითა უდროოდ გულ-დანასულმა“ (არჩილიანი, ლირიკული ლექსები, ძვ. ქართ. ენა და ლიტერატ., ტფ., 1934, გვ. 136), ხოლო ეტლი კი უცვლელად რჩება. დღევანდელ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ეტლის ცნება სწორედ ბედის, ბედის მნათობის მნიშვნელობით მოწმდება. მაგალითისთვის შეიძლება დასახელებულ იქნეს ისეთი პარალელური მნიშვნელობის გამოთქმები, როგორიცაა: „რა ბედზე ო ვარსკვლავზე ო ეტლზე ხარ დაბადებული“ და მისთ. საყურადღებოა, რომ აკად. ივ. ჯავახიშვილი აფხაზურხალხურ გამოთქმაში „ეტლარ ჩოფარ“ ეტლს ამავე მნიშვნელობას ანიჭებს (ივ. ჯავახიშვილი, ქართული ერის ისტორია, 1, 1928, გვ. 77).

¹ სივანური მანუსკრიპტი, 1881, ციტირ. არნ. ჩიქობავას წიგნიდან — სახელის ფუძის უძველესი აგებულება ქართულურ ენებში, თბილისი, 1942, გვ. 98.

² იოანე საბანისძე, მარტვილობაი ზაბოისი, ძვ. ქართ. ლიტ. კრებულისათა, შედგენილი ს. ყუბანიშვილის მიერ, თბილისი, 1946.

³ ბასილი დიდი, დასმ. ნაშრ., გვ. 62.

ურმის შესახებ ქართულ, ყველაზე ადრინდელ სამეურნეო ხასიათის ცნობად შეიძლება ჩაითვალოს 1246—50 წწ. სიგელში მოხსენიებული „ურემოლინო“¹, რასაც აკად. ივ. ჯავახიშვილი საზომ ერთეულად მიიჩნევს². ფეოდალური საქართველოს შემდგომი ხანის საბუთებში კარგად არის ასახული ურმის სხვადასხვა სამეურნეო დანიშნულება (იხ. ქვემოთ, თავი III).

სხვა სახის ცნობებიდან ქართული საზიდი საშუალებების შესახებ, პირველ რიგში, უნდა აღინიშნოს გამოსახულებანი, რომლებიც, მართლია, ძალზე მცირე რაოდენობით მოიპოვება, მაგრამ ტრანსპორტის ისტორიულ კრილში განხილვის ერთგვარ შესაძლებლობას მაინც გვაძლევს.

კედლის მხატვრობაში ურმის გამოსახულების ერთადერთი შემთხვევა გვაქვს ვარძიის ფრესკაზე, რომელიც სიმკრთალის გამო ძნელად გასარჩევია, მაგრამ, მიუხედავად ამისა, შესაძლებელი ხდება აქ გამოსახული ურმისათვის დამახასიათებელი ზოგიერთი კონსტრუქციული თავისებურების დადგენა (ტაბ. VI, 1,2). ეს არის, პირველ რიგში, საგრძნობი სიდიდით ბორბლებისა, რომლებსაც თითოს 16 სოლი უნდა ჰქონდეს. საყურადღებოა ის გარემოება, რომ ჩრდილო კავკასიის ურმებსაც აგრეთვე თექვსმეტსოლიანი ბორბლები ახასიათებს³. ვარძიის ფრესკაზე გამოსახულ ურემში შეიმჩნევა დანდლების სიმრავლე და, გარდა ამისა, ბორბალში ძლიერ მსხვილი მორგვის არსებობა, რასაც ბორბლის განვითარების ისტორიის თვალსაზრისით განსაკუთრებული მნიშვნელობა უნდა მიენიჭოს. ამ საერთო ზონაცემების მიხედვით შეიძლება გვეფიქრა იმ დროისათვის დიდი ზომის ურმების არსებობაზე, მიუხედავად იმისა, რომ ამას ხელს უშლის სურათის კომპოზიციური მთლიანობა, სადაც ურმის გვერდით ანგლოზებისა და ხალხის გამოსახულებები გვაქვს მოცემული.

ურმის გამოსახულებები გვხვდება საფლავის ქვებზე, აგრეთვე სამეურნეო დანიშნულების ქვებზედაც, როგორცაა გელაზი. ზოგჯერ ურემი წარმოადგენილია სხვა სამეურნეო იარაღებთან ერთად, როგორცაა სახენელი, ფარცხი და სხვ. (იხ. ტაბ. X, 2); ან ცალკე, როგორც, მაგალითად, შიპიაკის დარბაზული ეკლესიის გალავანში (წალკა) ნაპოვნ საფლავის ქვაზე⁴ (იხ. ტაბ. X, 1). სურათის ზედმეტი სქემატურობა და სიმბრტყეზე გამოსახვის ხერხი⁵ რამდენადმე იძნელებს დეტალებში ჩაწვდომას (ძნელი გასარჩევია ურმის ზესადგარი), მაგრამ ძირითადი კონსტრუქციული ხაზები მაინც ირკვევა. ამ გამოსახულებებში მოცემულია ქართული ორბორბლიანი ურემი.

¹ თ. გ. ო. რ. დ. ა. ე. ა., ქრონიკები, II, გვ. 129.

² ივ. ჯავახიშვილი, საქართველოს ეკონომიური ისტორია, I, 1907, გვ. 105.

³ ყურადღებას არ ვაჩერებთ დაბლობებისა და სტეპების (ახერბაიჯანი, შუა აზია) ტრანსპორტზე, რომლისთვისაც ბორბლების მრავალსოლიანობა დამახასიათებელია.

⁴ ნაპოვნი და ჩამოტანილია 1947 წ. აპრილში პრფ. შ. ამირანაშვილის ხელმძღვანელობით მოწყობილ ხელოვნების მუზეუმის „მეტეხის“ სამეცნიერო ექსპედიციის მიერ. დათარიღებული არ არის.

⁵ ანალოგიური შემთხვევა გვაქვს სახელმწიფო ერმიტაჟის (ლენინგრადი) ექსპოზიციონში საფლავის ქვაზე ოთხსოლიანი საზიდის გამოსახულებაში (სოფ. ბერუჯი, ჩრდ. კავკ.).

აღსანიშნავია ფოტოკოლექციების მნიშვნელობა ქართული ხალხური საზიდის ძირითადი მონაცემების გასათვალისწინებლად წარსულ საუკუნეში და ჩვენი საუკუნის დასაწყისი წლებისათვის.

ამ მხრივ, ყველაზე ძვირფასი მასალა წარმოდგენილია ერმაკოვის გადაღებებში, რომელთაგან ზოგიერთი შესულია ამა თუ იმ მოგზაურისა და მკვლევარის ნაშრომთა ილუსტრაციებში. საყურადღებო მასალაა მოცემული აგრეთვე სერაპუტოვსკის გადაღებებში. კერძოდ, განსაკუთრებით საინტერესოა კალდახვარში (აფხაზეთი) ფიქსირებული ურმის ბორბლები, რომლებიც თავისი სეგმენტური შედგენილობითა და, განსაკუთრებით კი, შეყვრის ტექნიკით დღეს უკვე იშვიათობას წარმოადგენს (იხ. ტაბ. XXXVIII, 3).

ქართული ხალხური საზიდის შესასწავლ ისტორიული ხასიათის მასალაში უნდა მოექცეს უცხო მოგზაურთა ცნობები—აღწერილობანი, რომელთა დახასიათება ლიტერატურის მიმოხილვაში უკვე ვცადეთ.

დასასრულ, საგანგებოდ უნდა იქნეს აღნიშნული აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიის განყოფილების კოლექციები ქართული ხალხური საზიდი საშუალებებისა, რომლებსაც ჩვენი კვლევის თვალსაზრისით განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება. ამ კოლექციებიდან ყურადღებას იპყრობს სევანური მარხილი ორიგინალური მუხრუქით, აქარული მარხილი, მთლიანი ხისაგან გამოთლილი ურმის ბორბლები, მთისა და ბარის გარდამავალი ზოლის საზიდი—ბოლოთრია, იმერული ჩოჩიალა ურემი, აგრეთვე ბორბლიანი საზიდი საშუალებების, რამდენიმე მოდელი (მითითებები ქვემოთ).

ამრიგად, ქართული ტრანსპორტის შესახებ არსებული ისტორიულ-ლიტერატურული ცნობებით ირკვევა: 1. არქეოლოგიური მონაცემებით საქართველოს ტერიტორიაზე III ათასწლეულის ბოლოდან გამოყენებული უნდა ყოფილიყო როგორც ორბორბლიანი, ისე ოთხბორბლიანი ტრანსპორტი. 2. ქართულ თარგმნულ წყაროებში მოხსენიებული ურემი და ეტლი დანიშნულების მიხედვით სავსებით განსხვავდებიან. ურემი სამშვიდობო, სამეურნეო საქმეებისათვის გამოიყენება, ეტლი ასრულებს საბრძოლო დანიშნულებას. ორიგინალურ წყაროებში ურემი იმავე მნიშვნელობით მოიხსენიება, ეტლი კი კოსმოგონიის საკითხებსაც უკავშირდება. 3. ქართული ხალხური საზიდი საშუალებებიდან ლიტერატურულ-ისტორიული წყაროების მიხედვით ცნობილია ორბორბლიანი ქართული ურემი და აჩაჩა ურემი¹.

¹ გვაქვს თითო შემთხვევა ბოლოთრიას (კირიონის ლექსიკონი) და თუშის (ბ. წერეთელი, იმერული ლექსიკონი) ხსენებისა.

თავი პირველი

ძართული ხალხური საზიდი საშუალებების სახეები და მათი გავრცელება

1. საზიდი საშუალებების წომბაღ-კონსტრუქციული დახასიათება და გავრცელების არეები

ქართული ხალხური საზიდი საშუალებანი ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით ხანგრძლივი დროის მანძილზე ძირითადად სოფლის შინასამეურნეო მიზნებს და, აგრეთვე, აღებ-მიცემობას ემსახურებოდა, ხოლო XIX საუკუნიდან სეაქრო კაპიტალისა და მრეწველობის განვითარებასაც.

ამის შედეგად სატრანსპორტო საშუალებანი ტექნიკურ-კონსტრუქციული ხასიათის თითქმის ყველა მნიშვნელოვან ბიძგს უმთავრესად შეურნეობისაგან ღებულობდა.

ამიტომ ამ საზიდის კლასიფიკაციისა და გავრცელების დადგენაში, მართალია, ფიზიკურ-გეოგრაფიულ პირობებს გარკვეული მნიშვნელობა ენიჭება, მაგრამ ეს მნიშვნელობა არ არის ერთადერთი და გადამწყვეტი, რადგან წამყვან როლს სამეურნეო-ეკონომიური ფაქტორი ასრულებს.

საქართველოს მეტად თავისებური გეოგრაფიული პირობები ახასიათებს. აქ მრავალადა მალალი მთები, ქედები, ზეგნები, ხეები, ლეღები. საქართველოს ზედაპირის ასეთ აგებულებას შეეფარდება სხვადასხვანაირი ნიადაგი და კლიმატი, რომელთა შეფარდებაში იმყოფებოდა, თავის მხრივ, სოფლის მეურნეობის ესა თუ ის დარგი¹.

რელიეფის ძირითადი ნიშნების მიხედვით საქართველო შეიძლება სამ ზოლად გაიყოს: 1. მაღალმთიანი, 2. დაბლობის და 3. გარდამაკალი ზოლი (მთის ძირის ზოლი).

საქართველოს მეურნეობაც ქვეყნის ზედაპირის მიხედვით სამ ძირითად ზოლთან შეფარდებაში იყო წარმოდგენილი.

¹ საქართველოს გეოგრაფიული პირობების თავისებურებას აკად. ივ. ჯავახიშვილი ასე ახასიათებს: „სახენელის საუკუნეთა განმავლობაში თანდათანმა გაუმჯობესებამ და ახალ-ახალმა სახეობამ წინამორბედი სახეობა ვერ მოსაო. ამ ერთის შეხედვით უცნაური გარემოების მიხედვის გაგება ადამიანს არ გაუწეულდება, თუ საქართველოს ნიადაგის გასაოცარ სხვადასხვაობასა და ბუნებისა და თვისებათა მრავალფეროვანობას გაიხსენებს. მთა და ბარი, მაღლობი, ზეგანი და დაბლობი, ფერდობი და ეაკე ადგილი, მარად თოვლიანი, ალპური, ტყიანი და სხვა ყველა არსებული ზოლები სუბტროპიკულამდე საქართველოში შედარებით მცირე მანძილის ფარგლებში-შიცა შეუძლია ადამიანმა მონახოს“ (საქ. გეონ. ისტ., I, ტფ., 1930, გვ. 169).

მდღალმთიან და მთის ზოლის მეურნეობაში წამყვან როლს ასრულებდა შესაქონლეობა. მიწისმოქმედება აქ წარმოდგენილი იყო ძირითადად ქერის შოყვანით. უმთავრეს სახენელ იარაღად ითვლებოდა აჩაჩა და კავწერა.

საქართველოს დაბლობის, ბარის ზოლს ახასიათებდა მემინდვრობა, მევენახეობა. სახენელი იარაღის ძირითად ტიპს წარმოადგენდა ბარული გუთანნი (დიდი გუთანნი).

რაც შეეხება გარდამავალ ზოლს, აქ მესაქონლეობასთან ერთად წარმოდგენილი იყო მემინდვრობა და მეურნეობის ამ ორივე დარგს თითქმის თანაბარი მასშტაბი ახასიათებდა. ამ ზოლის უმთავრეს სახენელ იარაღს წარმოადგენდა აჩაჩა გუთანნი, იგივე მთის გუთანნი, რომელიც აკმაყოფილებდა ბარისა და მთის მეურნეობის სპეციფიკურ მოთხოვნილებებს ამ შემხვედრ ზოლში.

ჩვენ მიგვაჩნია, რომ ეს ძირითადი სამეურნეო-გეოგრაფიული ნიშნები აპირობებდა ქართული ხალხური საზიდის კონსტრუქციულ დაყოფასაც: ქართული ხალხური საზიდი საშუალებანი, რომელშიაც გამწევი მუშა-საქონელი შეიბმის, სამ მთავარ ჯგუფად არის წარმოდგენილი: 1. უბორბლო, 2. ბორბლიანი და 3. შერეული ტიპის საზიდი საშუალებანი.

უბორბლო საზიდის ჯგუფს განეკუთვნებიან ისეთი სახეობანი, რომლებიც მიწაზე სრიალით—თრევით გადაადგილდება. აქ. შევა: ე. წ. ნალო, სათარი || სათარი ელი, ლაშქინი || ფჩხილე და მარხილის კონსტრუქციის შრავალი სახეობა: მარჯილი || მარხილე, ლეკმარხილა, თურში, თავკავი, ცალუღელი ა ხიზეკი, ლაჩქიმი, ციგა.

ბორბლიან საზიდიში გადაადგილებისათვის გორვითი მოძრაობაა გამოყენებული. აქ შედის ქართული ორბორბლიანი ურემი ორი ქვესახეობით: საბარო ურემი და საძნე ურემი (ჯავახეთში ბჯის ურემი), ცალუღელი ურემი, ლერძკალა.

შერეული ტიპის ტრანსპორტში უნდა მოექცეს საზიდის ისეთი სახეობანი, რომელთა კონსტრუქცია ემყარება როგორც გორვის, ისე თრევის პრინციპს. ასეთი სახეობებია: აჩაჩა ურემი || ჩოჩიალა ურემი, ბოლოთარი (ურემი), სელი, თურში, ქსელი.

ქართული საზიდის ამ ჯგუფებსა და ცალკე სახეობებს ზემოთ აღნიშნულ სამეურნეო-გეოგრაფიულ პირობებში გავრცელების გარკვეული და კანონზომიერი ტერიტორიული ფარგლები ახასიათებდა.

მატერიალური კულტურის რომელიმე ელემენტის გეოგრაფიული ფარგლების შესწავლა, მათ შორის სატრანსპორტო საშუალებებისაც, როგორც უკვე აღნიშნეთ, არ შეიძლება მხოლოდ გეოგრაფიული გარემოს გარეგნულ ნიშნებს ემყარებოდეს. ასეთი მიდგომა მიგვიყვანდა ამა თუ იმ სახეობის გავრცელების ფაქტის უბრალო რეგისტრაციამდე და არა ნამდვილი ვითარების ახსნამდე, როგორც ეს ხშირად ემართებათ ტრანსპორტის გეოგრაფიის შესწავლის დროს ბურჟუაზიულ გეოგრაფოსებს¹.

¹ ტრანსპორტის გეოგრაფიის კარგა ხანია მიუქცეია მკვლევართა ყურადღება. მათ მოცემული აქვთ ცალკეული აღწერილობანი სატრანსპორტო საშუალებათა ამა თუ იმ სახეობის

ქართული ხალხური საზიდი საშუალებების გეოგრაფიული გავრცელება წარსულში შემდეგ სურათს იძლევა:

უბორბლო საზიდის ძირითადი სახეობა მარხილი (მთის დიალექტებში მარჯილი) გავრცელებულია აღმოსავლეთ და დასავლეთ კავკასიონის სამხრეთ კალთებზე მთელ ზოლსა და მცირე კავკასიონის ერთ ნაწილში—აპაროს წრდ.-აღმოსავლეთსა და სამცხე-თრიალეთის უკიდურეს მთიანეთში. ამ ადგილებში მარხილი წარმოადგენს საზიდის ერთ-ერთ უმთავრეს სახეობას, რომელიც წლის ყველა დროში გამოიყენება და რომელშიაც მუშა-საქონელი (ხარო) შეიბმის (იხ. ტაბ. ტაბ. XIV—XIX).

მარხილს შედარებით შეზღუდული გამოყენება აქვს მთისა და ბარის გარდამავალ ზოლში, სადაც ზაფხულობით უპირატესად შერეული ტიპის ბორბლიანი საზიდი იხმარება. აქ მარხილი უმთავრესად მაშინ შედის ხმარებაში, როცა კლიმატური პირობები აძნელებს ამ ბორბლიანი საზიდის გამოყენებას. ბარში მარხილის გამოყენების საკიროება დამოკიდებულია თოვლიანი ზამთრის პირობებსა და, ანაწილობრივ, ხშირწყვიმებიან ამინდზე.

აღსანიშნავია, რომ სახელწოდება მარხილი დასავლეთ საქართველოს გარკვეულ კუთხეებში (იმერეთი, რაქა) თავკავი შეესატყვისება, ხოლო აქვე მარხილის სახელწოდებით ცნობილია ისეთი კონსტრუქციის საზიდი, რომელიც გამოყენებულია ე. წ. ფჩხილები მსგავსად აჩაჩა ურძისა.

გავრცელების შესახებ. ზოგი მათგანი საზიდი საშუალებების ძველ სახეობებს სწავლობდა მის მრავალფეროვნებაში, მაგრამ ეს იყო მხოლოდ ტრანსპორტის გარეგნული მრავალფეროვნების შესწავლა, რომელიც ახსნას პოულობდა ადგილობრივი გეოგრაფიული პირობების თავისებურებით. ტრანსპორტით დანიტრეგებულ გეოგრაფიულ სოფლის უნდა დასახლებულ იქნენ: რიბერი, რომელიცაა შეისწავლა აქლემისა და სპილოს გავრცელება, ანდერსი, რომელმაც საკარავო ვაჭრობის შესწავლა-დახასიათებით სატრანსპორტო და სატვირთო ცხოველთა გავრცელების ფარგლები მოახა, ჰეტნერი, რომელმაც ყოველი სახეობით ტრანსპორტის სახეობათა გავრცელების მსოფლიო რუკა.

ჩვენ საჭიროდ მივიჩნევთ თრიოდ სიტყვით შეეხრდეთ ჰეტნერის ამ რუკაზე, რომელიც არახუსტია კავკასიის მიმართ (A. Hettner, Die wichtigsten Transportmittel des Landverkehrs, Zeitschr. der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, XXIX, 1894). აქ წარმოდგენილია სახმელეთო ტრანსპორტის მსოფლიოში გავრცელებული ყველა სახეობა საკინებო ტრანსპორტის ჩათვლით. დაყოფის ძირითად პრინციპად ავტორს აღუბული აქვს უმთავრესი სახეობანი: რკინიგზის ტრანსპორტი, ბორბლიანი საზიდი, სასაპალნე ტვირთხიდეა, სამარხილე ვიპატი, ხელითა და ზურგით ტვირთხიდეა. წყლის ტრანსპორტი (არ ახასიათებს), სამდინარო გზები. რუკაზე ავტორი კავკასიაში სრულიად არ აჩვენებს ბორბლიანს თუ უბორბლო საზიდს, არამედ მხოლოდ სასაპალნე საქონლის; ცხენის, ჯორის, ვირის არსებობას აღნიშნავს. ამ რუკის მიხედვით ხარებზემებული საზიდი ახასიათებს შუა აზიას, შეამდინარეთს, ინდოეთს და სხვ.; ამ რუკის მოხსენიებას არ მივიჩნევდით აუცილებლად, რომ მას უკრიტიკოდ არ იყენებდნენ სხვა ავტორები. მაგალითად, პროფ. ბერნტინე-კოვანი იზიარებს ჰეტნერის გეოგრაფიულ მოსაზრებებს ტრანსპორტის შესახებ და ასახელებს ტრანსპორტის სახეობათა გავრცელების სხეულ რუკას (Подп. С. В. Бераутеин-Кова, Очерк: реорпауа тпаветопта, М.—Л., 1930, გვ. 3).

შედარებით ზუსტი ცხრილი აქვს მოცემული ბიშოპს, რომელიც ამ საკითხს უდგებოდა ტულტურის ელემენტთა გავრცელების თვალსაზრისით (C. Bishop, Origin and early diffusion of the traction plow. Smithsonian Report, 1937).

ფიზიკები ანუ ლაშქინი იმერეთსა და რაქაში გვხვდება.

ლექმარხილას გაერცელების არეს ქვემო იმერეთი წარმოადგენს, სადაც ის გამოყენებულია ნაკელის საზიდად. აღმოს. საქართველოს მთასა და, აგრეთვე, ზემო იმერეთში ლექმარხილა მოჰყრო ზომისაა და იხმარება მცირე ტვირთის ხელით საზიდად და ბავშვების სათამაშოდ.

თურში—ქვის საზიდი მარხილი მთიულეთშია გამოყენებული.

ცალუღელაი ხიჭეკი გვხვდება აქარაში.

გარდამავალი ზოლის შერეული ტიპის საზიდის სახეობებს შემდეგი გავრცელება აქვს:

ბოლოთრია დამახასიათებელია აღმოსავლეთ საქართველოს გარკვეული ნაწილისათვის. მისი გაერცელების არეა: არაგვის, ქსნის, რეხულას, მეჯუღას ხეობები—სამხრეთით სოფ. სოფ. ეინვალის, ბულაურთას, ტონჩის, იკოთის, წუბენის, ხოლო ჩრდილოეთით სოფ. სოფ. დგნალის, ჯორის უბნის, ქოლოთის ხაზზე და, აგრეთვე, ქართლის ნაწილი მტკვრის სამხრეთით სოფ. სოფ. ბობნევისა და გოსტიბეს ხაზზე (იხ. ტაბ. XXVIII და ტაბ. XXIX, 2).

აჩაჩა ურეში გავრცელებულია დასავლეთ საქართველოს გორაკ-ბორცვიან ადგილებში ზემო იმერეთიდან მოყოლებული ქვემო იმერეთის მაღლობების ჩათვლით, რაქაში, ლეჩხუმსა და მთიან სამეგრელოში (სამეგრელოს ქედის სამხრეთ-დასავლეთ კალთებზე (ტაბ. XXIII—XXIV).

სელი დამახასიათებელია აქარის მთიანეთის ძირისა და მესხეთის დასავლეთი და სამხრეთ-დასავლეთი ნაწილისათვის (ტაბ. LIX, 1).

თუშის გაერცელების ფარგლები ვიწროა. ეს ფარგლები განისაზღვრება ზემო იმერეთის ერთ-ერთი მიკრორაიონით—სოფ. სოფ. გორისა, მერჯეთი (სახეურის რაიონი) (ტაბ. XXVII, 2).

ქსელი გამოყენებული იყო ქვემო რაქაში (სოფ. სოფ. ხვანჭკარაი ჩორჯო და სხვ.).

ბორბლიანი საზიდის ძირითადი სახეობა ქართული ორბორბლიანი ურეში გავრცელებულია საქართველოს ბარსა და, ნაწილობრივ, ზეგან ადგილებში. ქართული ორბორბლიანი ურემის გაერცელების არეს წარმოადგენს: კახეთის ვაკე, ქართლ-კახეთის ზეგანი (საინგილოს ჩათვლით), შიდა და ქვემო ქართლის ვაკეები, ქვემო იმერეთი, კოლხეთის დაბლობი (გურიის, აქარის დასავლეთისა და აფხაზეთის სამხრეთ-დასავლეთის ჩათვლით). (ტაბ. XXX—XXXI).

ცალუღელი ურეში დამახასიათებელია ქართლის ვაკე ადგილები-სათვის, გვხვდება კახეთშიაც. იგი კონსტრუქციულად ახლო დგას „ცხენის ურემთან“, რომელიც შედარებით ნაკლებად არის გავრცელებული აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს ზოგიერთ დაბლობ ადგილებში.

ღერძკალა გვხვდება ქართლში მტკვრის ხეობასა და მის მახლობელ ადგილებში (ტაბ. XXXIV). ამ სახეობასთან ახლო დგას დას. საქართველოს ტყიან ადგილებში ხმარებული დაბალი ურეში გოგრაქას სახელწოდებით.

მიუხედავად იმისა, რომ ჩვენ ვცადეთ ქართული ხალხური საზიდის გეოგრაფიული არეების მოცემა, სატრანსპორტო საშუალებათა გავრცელების ტერიტორიულად მკაცრი შემოფარგვა მაინც ერთგვარ სიძნელეს წარმოად-

გენს, რამდენადაც ერთი რომელიმე დომინირებული სახეობის გვერდით ხშირად წესად არის მეორე, ამ ადგილისათვის ნაკლებ დამახასიათებელი, სახეობის არსებობაა. მაგალითად, ეს, ერთი მხრით, შეიძლება ითქვას მარხილისა და ბორბლიანი ტრანსპორტის თანაარსებობაზე, მეორე მხრით, თვით ბორბლიანი საზიდის სხვადასხვა სახეობათა ერთ გარკვეულ ადგილზე მეტნაკლები გავრცელების შესახებ, როგორც ამას აქვს ადგილი, მაგალითად, იმერეთის მდინარის პირის დაბლობებში, სადაც აჩაჩა ურმის გვერდით ხმარებაშია ორბორბლიანი ქართული ურემი, ანდა მესხეთის პლატოზე, სადაც იგივე ორბორბლიანი ურემი სელთან ერთად გამოიყენება.

ეს გარემოება შეიძლება იმით აიხსნას, რომ ერთ რომელიმე კონკრეტულ არეში, მიკროორაინში, „მოცემულია“ ხშირად ბარიც, მთაც და მთის ძირიც, ანუ გარდამავალი ზოლი. მაგალითად, მდ. ქსნის ზემო წელში, სადაც ზემოთ მოხსენიებული დაყოფის მიხედვით გარდამავალი ზოლი მოდის, ბოლოთრიაა გავრცელებული, მაგრამ აქ ორბორბლიან ურემსაც ვხვდებით. ეს უკანასკნელი გამოიყენება უშუალოდ ხეობაში, მდინარის გასწვრივ მდებარე ან მახლობელ გზებზე. ამასთან, მისი გამოყენება მკაცრად არის განსაზღვრული წლის გარკვეული კლიმატური პირობებით („ჩვენ ზეითაც აქთ ურემები—საძეგურლებს, მაგრამ უფრო მეტად კაკლის ქვეშ უგდიათ, სულ მარხილს ამუშავებენო“, აცხადებენ ამ ხეობის მცხოვრებლები. სოფ. წირქოლი).

მიუხედავად ზემოთქმულისა, საქართველოს ხალხურ საზიდ საშუალებათა ძირითად სახეობებს გავრცელება-გამოყენების კონკრეტული ტერიტორიული ფარგლები ახასიათებს.

რაც შეეხება ქართული ორბორბლიანი ურმის გავრცელების ფართო მასშტაბს, ეს გარემოება თავისებურად აყენება საკითხს ამ ურმის წარმოშობის დროისა და ადგილის შესახებ.

როგორც უკვე აღინიშნა, ქართულ ორბორბლიან ურემს ანალოგი მოეპოვება საქართველოს გარეთ, ერთი მხრით, ჩრდ. კავკასიისა და, მეორე მხრივ, სომხეთის, თურქეთის, ირანის, ინდოეთისა და სხვა ქვეყნების საზიდი საშუალებების სახით, მაგრამ ამ შემთხვევაში სრულ ანალოგიურ მსგავსებაათან მაინც არა გვაქვს საქმე. თუ კონსტრუქციული პრინციპი ყველა ხსენებული ქვეყნის საზიდ საშუალებებს ერთი აქვს (ორი ბორბლიან და საწყობად შეკრული ხელნების დაყრდნობა ღერძსა და უღელზე), მაინც არსებობს მნიშვნელოვანი განსხვავება ზესაღმარის აგებულება-მოყვანილობაში, რაც შეპირობებული უნდა იყოს კონკრეტული სამეურნეო-გეოგრაფიული გარემოთი. ქართულ ორბორბლიან ურემს თავისი ტიპის ურემებისაგან განასხვავებს ხშირი და მაღალი ქაელები (განსაკუთრებით საძენე ურემში), რაც უნდა უპასუხებდეს დაწინაურებული მიწისმოქმედების მოთხოვნილებებს. ეს განმასხვავებელი ნიშანი სწორედ საქართველოში უნდა იყოს შექმნილი (შეიძლება, კერძოდ, ქართლშიც) და; ამდენად, სახელწოდება ქართული ურემიც გამართლებული ჩანდეს, თუკი ასეთი გაგებით ქართული ურემის შინაარსს ძალზე არ ვავიწროებთ. ამ შემთხვევაში ეს განსხვავება მეორადი მოვლენა უნდა იყოს, ისე რომ კონსტრუქციული პრინციპის ერთტიპიანობა ქართულსა და ზემოხსენებული ქვეყნების ორბორბლიან საზიდს საერთო წინაპარს უსახავს შორეულ წარსულში.

თუ რა მნიშვნელობა აქვს საზიდის განვითარება-გავრცელებისათვის კონკრეტულ სამეურნეო-გეოგრაფიულ პირობებს, ამის საილუსტრაციოდ შეიძლება ქვემო ქართლის მაგალითი გამოვიყენოთ.

როგორც ცნობილია, XIX საუკუნეში საქართველოს სამხრეთ პროვინციებს უცხო ეროვნების ხალხთან ერთად მოველინა უცხო; ქართული ხალხური საზიდი საშუალებებისაგან მეტად განსხვავებული სახეობა ოთხბორბლიანი საზიდის სახით. ეს იყო ძირითადად რუსული ტაპის საზიდი (посадка, чирок и др.), რომელმაც კონსტრუქციული განვითარების გზა, ცხადია, ველებზე გაიარა.

ქვემო ქართლის ადგილობრივი მოსახლეობა, ქართველებისა და, ნაწილობრივ, სომხების სახით, შემოსული ტრანსპორტის მიმართ გარკვეულ ხანს უნდობლობას იჩენდა, რადგან უპირატესობას მშობლიურ საზიდს ანიჭებდა, მაგრამ ოთხბორბლიანი ტრანსპორტი თანდათან მაინც შევიდა ხმარებაში. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ტრანსპორტის გარედან შემოსული სახეობა ადგილობრივ მცხოვრებთა მიერ სრული სახით კი არ ყოფილა მიღებული, არამედ ქართულმა ეთნოგრაფიულმა სინამდვილემ ის თავისებურად აითვისა, ისე როგორც ამას ადგილობრივი სამეურნეო-ეკონომიური პირობები მოითხოვდა, და დღეს უკვე ამ ტერიტორიაზე ხშირად ვხვდებით ოთხბორბლიან ტრანსპორტს, რომელსაც სამოძრაო მოწყობილობა რუსული აქვს (ოთხი თვალი, წინა ღერძი მოძრავი), ხოლო ზესადგარი—ქართული, მაღალი ქაელებით, მუშა ძალად ხარები გამოიყენებიან¹.

ბუნებრივად ისმება კითხვა, თუკი ამ ტერიტორიაზე ოთხბორბლიანი ეკიპაჟის გამოყენება შესაძლებელი ყოფილა, რატომ არ იცნობდა მას ამ ეკუთხის ეთნოგრაფიული სინამდვილე ისტორიულადაც. ჩვენი აზრით, ამას ერთადერთი ახსნა უნდა ჰქონდეს.

მე-19 საუკუნეში გარედან შემოსულ ტრანსპორტს აქაური სამეურნეო-გეოგრაფიული პირობების მკაცრი მოთხოვნილება, წაყენებული კონსტრუქციის მიმართ, უნდა გაემართლებინა თავისი სიმაგრით, რაც პირველ რიგში რკინის გამოყენებით იყო შეპირობებული, რკინას კი საზიდის კონსტრუქციაში, როგორც ქვემოთაც დავინახავთ, განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს. ამრიგად, მოსულმა ტრანსპორტმა სამოძრაო მოწყობილობა შეინარჩუნა, მაგრამ ზესადგარის აგებულებაში ადგილი დამხდურ ტრანსპორტს დაუთმო.

ამასთან დაკავშირებით საჭიროა ნოკვდ შევეხოთ, საერთოდ, საქართველოს ტერიტორიაზე ოთხბორბლიანი საზიდის გამოყენების საკითხს.

უნდა აღინიშნოს, რომ არც ისტორიულ-არქეოლოგიური ხასიათის ნიეთიერი მასალა და არც ეთნოგრაფიული მონაცემები არ მიუთითებენ პირდაპირ საქართველოში ოთხბორბლიანი საზიდის გავრცელებულობაზე, რაც უმთავრესად საქართველოს ზედაპირის თავისებურებით უნდა აიხსნებოდეს.

¹ ცნობა პირველად მოგვაწოდეს 1948 წლის ქვემო ქართლის ისტორიულ-არქეოლოგიური ექსპედიციის მონაწილეებმა: ეთნოგრაფმა ლ. ბოკორიშვილმა და მხატვარმა ნ. ბრაილაშვილმა.

თრიალეთის ცნობილი განათხარი ოთხბორბლიანი ეტლი, რომელიც, როგორც ნიეთიერი საბუთი, უძველესია და თითქმის ერთადერთი საქართველოსათვის, ზვენი აზრით, არ გვაძლევს ვადაქრით იმის თქმის უფლებას, რომ, ყოველ შემთხვევაში, იმ დროისათვის მაინც თრიალეთის ტერიტორიაზე ფართო გამოყენებაში ყოფილიყო ოთხბორბლიანი ტრანსპორტი. თრიალეთის ეტლი გარკვეულად ვიწრო დანიშნულებისა იყო, რამდენადაც იგი საკულტო-რიტუალურ მნიშვნელობას ატარებდა¹. ცხადია, ეს საკულტო დანიშნულება იმ დროისათვის მეტად მნიშვნელოვანი ჩანს და ჩვენს მხრივაც განსაკუთრებით ანგარიშვასაწეია, მაგრამ ძნელი სათქმელია—წარმოადგენდა თუ არა ეს რიტუალური ეტლი სატრანსპორტო საშუალებათა ისეთ ძირითად სახეობას, რომელიც სამეურნეო დანიშნულების საზიდისათვისაც ტიპიური იქნებოდა. ამის საწინააღმდეგოდ ლაპარაკობს თვით ამ ეტლის კონსტრუქცია: ხელნების უქონლობა და, ამდენად, უღლის გამოყენების შეუძლებლობა, წინა ღერძის უძრაობა საბრუნო მოწყობილობის არარსებობის გამო. ჩვენ ნაკლებ შესაძლებლად მიგვაჩნია აგრეთვე საქართველოში ფართო გავრცელებულობა თბილისისა და სამთავროს არქეოლოგიურ მასალაში გამოსახულების სახით მოცემული ოთხბორბლიანი საზიდისა.

ამ მხრივ, საყურადღებოა ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ხმარებული ორბორბლიანი საზიდის უპირატესობის ხალხური დასაბუთება, რაც სავსებით მართებული ჩანს, რამდენადაც ის პრაქტიკიდან გამომდინარეობს: „ორთვლიანი ურემი ალაგობრივ შეგიძლიან მოატრიალო, ოთხთვლიანს კი დიდი ადგილი უნდა. ჩვენ ვიწრო და გვერდა ადგილებში ის არ გამოდგება. მოსახვევში, თუ სულის საქცევი არ არი, წინა თელებს კი მოაბრუნებ და იაცდენ რამეს, მაგრამ უკანებს ვერას უშველი, უთუოდ გამოედება“ (ჩაწერილია 1947 წ. ქსნის ხეობაში, სოფ. ოძისი).

ქართული ეთნოგრაფიული მასალა აშკარად მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ აქაური ორბორბლიანი ურემი არა მარტო ამა თუ იმ განსაზღვრულ ადგილმდებარეობაზე ადვილი სახმარი, არამედ ის ადვილი სახმარია ვაწევის თვალსაზრისითაც, როგორც უფრო „გამყოლი“, რაც შებნულ საქონელს ძალზე უადვილებს მუშაობას. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ორბორბლიანი საზიდი ძალზე ადრე გამოდის სამოქმედო ასპარეზზე (სუმერეთი) და განსაკუთრებულ დაწინაურებას პპოვებს საბრძოლო დანიშნულების ეკიპაჟების სახით. მაგრამ ორბორბლიანი საზიდის ჩვენთვის საინტერესო სახეობა—ქართულ-კავკასიური ურემი მნიშვნელოვანი თავისებურებებით ხასიათდება და გამოირჩევა სხვებისაგან. ეს არის მისი სამკუთხოვანი—„უბიანი“ ფორმა ორი საყრდენი წერტილით ღერძ-ბორბლებსა და უღელზე. თუ გადაქარბებული არ იქნება, შეიძლება გარკვეული მნიშვნელობით გვეთქვა, რომ ვაშწევი ძალა ასეთ საზიდში წინა თელების მაგიერობასაც ასრულებს.

როდესაც ჩვენ გამოვთქვამთ მოსაზრებას იმის შესახებ, რომ საქართველოს ტერიტორიაზე ადრევე უნდა დამკვიდრებულიყო ორბორბლიანი ტრანს-

¹ Б. К у т м я, დასახ. ნაშრ., გვ. 95.

პორტი, პირველ რიგში; ამოვიდვართ იმ მიდგომიდან, რომელსაც საფუძვლად ვუდებთ ტრანსპორტის ეთნოგრაფიისა და ისტორიის განხილვას. თუ საბრძოლო ეტლებს გამოვირიცხავთ, რომლებსაც განვითარების დამოუკიდებელი გზა აქვთ, გვრჩება ყოველდღიური გამოყენების თვალსაზრისით განსახილველი სატრანსპორტო საშუალებანი, რომელნიც მხოლოდ და უმთავრესად საშენობო ფუნქციის მატარებელი არიან. სწორედ ეს სამეურნეო ფუნქცია, შეხამებული კონკრეტულ გეოგრაფიულ გარემოსთან, არის ქვაკუთხედი, რომლითაც უნდა განვიხილოთ ქართული (და საერთოდ სხვა) ტრანსპორტის თავისებურებანი და განვითარების გზაც.

თუ ჩვენი ახლანდელი მსჯელობის საგანი—არქეოლოგიურ მასალაში მოცემული გამოსახულება ოთხბორბლიანი საზიდისა, საბრძოლო ეტლი არ არის და არც საკულტო დანიშნულების ეტლია, მაშინ ის სხვა არ უნდა იყოს. რა, თუ არა ყოფილი გამოყენებული სატვირთო საზიდი. მაშასადამე, ის, პირველ რიგში, დანიშნულების მიხედვით უნდა შეფასდეს, ე. ი. მეურნეობას უნდა დაუკავშირდეს. საქართველოში მეურნეობის უძველესი დარგია მიწათმოქმედება, კერძოდ, მემინდვრობა და, აგრეთვე, მევენახეობა. მაშასადამე, ღრმად ელემენტარულ არქეოლოგიური მასალა—გამოსახულება ოთხბორბლიანი საზიდისა სწორედ ამ საკურობას უნდა დაუკავშიროთ, ეს კი ეპქებს იწვევს, თუცა ჯერჯერობით ხელაღებით არ გამოვრიცხავს ამას. საეპქოა ის, რომ ასეთი საზიდი შესაძლებელი ყოფილიყო ნაშკალისა და ნათიბის ზიდვა, ისევე როგორც სხვა სამეურნეო საშუალებების შესრულება (შეშისა თუ სხვა ტვირთის ზიდვა). შეიძლება დაგვეშვა, რომ ასეთი ოთხბორბლიანი საზიდი მხოლოდ სააღებშიცემოდ, მით უმეტეს იმ დროისათვის, საგანგებო ტრანსპორტი ვერ ეყოლებოდათ. ამრიგად, გამოყენების შესაძლებლობის თვალსაზრისით განხილვა ეპქის ქვეშ აყენებს მოსაზრებას იმის შესახებ, რომ ხელთ არსებული მასალის სახით საქმე გვაქვს ყოველდღიურად გამოსაყენებელ საზიდ საშუალებასთან. ვერ დავეთანხმებით აზრს იმის შესახებაც, რომ თითქოს საქართველოს პირობებში იქ, სადაც ორბორბლიანი ტრანსპორტი გამოიყენება, შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ოთხბორბლიანიც, თუ გზა ოდნავ გაუმჯობესებული იქნას¹.

სწორედ ეს უგზობა და გარემოს თავისებური პირობებია, რომელიც ჩვენში ორბორბლიანი საზიდის დამკვიდრებას უწყობდა ხელს.

რა თავისებურება გვაქვს, მაგალითად, ჩვენ ქართულ ორბორბლიან ურენში, რომლითაც ეს ტიპი უკეთ შეგუებულია და შედარებით ადვილად გამოსაყენებელი ჩანს, ვიდრე ოთხბორბლიანი საზიდი? თუ ახლოს ჩაუვყვირდებით, ვნახავთ, რომ ამ შემთხვევაში ჩვენ საქმე გვაქვს ისეთ მოწყობილობასთან, რომელსაც ფაქტიურად სამ წერტილში აქვს საყრდენი—ორი ბორბალი და უღლისა და ხელნების შეერთების ადგილი, განსხვავებით ოთხბორბლიანი საზიდისაგან, რომელსაც ოთხი საყრდენი წერტილი აქვს უშუალოდ ბორბ-

¹ დ. ქორიძე, თბილისის არქეოლოგიური ძეგლები, 1955, გვ. 141.

ლების სახით. რაც შეეხება უღლისა და ხელნის შეერთების ადგილს, აქ უკვე აღარ არის საზიდის საყრდნობი წერტილი; მაშასადამე, ოთხბორბლიანი საზიდი უშუალოდ ოთხი ბორბლით დგას მიწაზე. უსწორო და, განსაკუთრებით კი, დათურდებულ ადგილებზე მოძრაობისას ასეთი მოწყობილობის გადამბრუნების უშუალო საფრთხე არსებობს.

თუ იმასაც დავუმატებთ, რომ ქართულ ორბორბლიან ხისლერძიან ურემს სამომხრო მოწყობილობის თავისებურება ახასიათებს, რაც იმაში მდგომარეობს, რომ ერთი ბორბალი ღერზე თავისუფლად ბრუნავს, ხოლო მეორე ბორბალი მასზე ყრუდ არის დამაგრებული, რის გამოც ეს ბორბალი ღერძთან ერთად ტრიალებს—მაშინ უფრო ცხადი გახდება ორბორბლიანი საზიდის ჩვენში გამოყენების უპირატესობაცა და ტრადიციული ხანგრძლიობაც. ასეთი მოწყობილობის წყალობით ქართულ-კავკასიურ ურემს შეუძლია ძალიან ვიწრო ადგილებზე მოძრაობა, შეიძლება გვეთქვა, „ერთ წერტილზე შემობრუნება“.

აქედან გამომდინარე ჩვენ შეუძლებლად არ უნდა გვეჩვენოს რუსეთის სამხრეთ გაშლილ ველებზე სკივთების მიერ ექვსბორბლიანი საზიდის ხმარება საცხოვრებელ ბინებად, რაზედაც ჩვენ ჰიპოკრატე მოგვითხრობს¹, ისევე, როგორც ნორმალურად უნდა ჩაითვალოს ამიერკავკასიის ტერიტორიაზე ორბორბლიანი საცხოვრებელი ბინების არსებობაც, რაზედაც ნათლად ნიუთონებს ზინ-გენაურის არქეოლოგიური მასალა—ჩვ. წელთაღრიცხვის X—XI საუკუნეების თიხის მოღებვის ორბორბლიანი ბინებისა².

საზიდ საშუალებათა კლასიფიკაციასა და გეოგრაფიაში ტოპოგრაფიულ პირობებთან ერთად მნიშვნელობა აქვს კლიმატური პირობების გათვალისწინებასაც.

მაგალითად, რუსეთში მიღებულია ხალხურ სატრანსპორტო საშუალებათა დაყოფა საზაფხულო და საზამთრო სახეობებად. საზაფხულოში ხედება ბორბლიანი საზიდი, საზამთროში—მარხილი³. ასეთი დაყოფა სულ უფრო უმნიშვნელო ხდება, რაც უფრო ჩრდილოეთისაკენ მივიდვართ, სადაც ბორბლიანი ტრანსპორტი ნაკლებ ან საეხებით არ იყო გამოყენებული.

საქართველოს პირობებში ხალხური საზიდის ასეთი ნიშანდობლივი დაყოფა არ არსებობს. მაგრამ შესაძრწევია თოვლიანობისა თუ, პირიქით, სიმშრალის გამო ბორბლიანი საზიდის ნეტნაკლები გამოყენება (თიანეთი, იმერეთი—ხანისწყლის ხეობა, ჯავახეთი და სხვ.).

ქართული ხალხური საზიდი საშუალებანი⁴ გარკვეულ განსხვავებას ატარებენ შებმის მიხედვით. ამ მხრივ, შეიძლება ასეთი დაყოფა მივიღოთ: ცალუღელი ანუ მარტულელი მარხილი და ცალუღელი ურემი; წყვილად შებმული (ერთი უღელი) მარხილი ო მარხილი და ურემი; ორუღელი (ყვევარი), სამუღელი და, იშვიათად, მეტი ურემი და მარ-

¹ Гиппократ, О воздухе, водах и местности; Латышев, SC, ВДИ, 1947, № 3.

² А. Мошгайт, Археология в СССР, М., 1955, зб. 249.

³ Крылов, Обозрострение в мелкой промышленности, М., 1931, зб. 7.

ხილი; ცხენის (ერთცხენიანი) ურემი, ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დამკვიდრებული რუსული სახელწოდებით ტაჩკა || კაქკა¹ (ტაბ. XXV).

ცალუღელი ურემი და მართლდელი ცალი საქონლის შებმის საჭიროებს. ტაბ. LI.2 გამოსახულია მართლდელი მარხილის უღელი ქარხობიდან (ქსნის ხეობა, ლენინგორის რაიონი), ხოლო ტაბ. LI,1. ცალუღელი აი ხიხეკი (მარხილი) სოფ. ხიხაძირიდან (აპარა, ხულოს რაიონი).

ამ სახეობათა თავისებურება იმაში მდგომარეობს, რომ გამწვევი საქონელი ურმისა თუ მარხილის ხელნებს შუა არის ჩამდგარი, მაშინ როცა წყვილად შესაბამელი მარხილისა თუ ურმის ხელნები თავში ერთდება და მაგრდება უღლის შუა ადგილზე. გამწვევი საქონელი, ხარები ან კამეჩები, ხელნების გარეთ ხედება. მართლდელის ან ცალუღელი საზიდის კონსტრუქციაში ჩვეულებრივი ურმისა და მარხილისაგან რაიმე არსებითი განსხვავება არ არის, გარდა თვით შებმის პრინციპისა და შესაბამელი მოწყობილობისა. განსაკუთრებით ეს ითქმის მართლდელის შესახებ, რომლის მოხრილი მოყვანილობა ძლიერ განირჩევა ჩვეულებრივი უღლისაგან, თუ მივიღებთ მხედველობაში იმასაც, რომ ეს უკანასკნელი ერთ ხარს იბამს². სიდიდე და ტვირთტევადობა, ცხადია, ამ სახის საზიდს ნაკლები აქვს, ვიდრე წყვილად შესაბამელ მარხილს ან ურემს.

გამოყენების მიხედვით ქართული ხალხური საზიდის როგორც უბორბლო, ისე ბორბლიანი თითოეული სახეობა უნივერსალურია, ე. ი. სატვირთოც არის და სამგზავროც (გარდა თუშისა და სასუქის საზიდი მარხილისა). ცხადია, ამ მხრივ არის გარკვეული სხვაობა; ზოგიერთი სახეობა უმეტესად სატვირთოა, მაგრამ, მიუხედავად ამისა, საგანგებო დაყოფა სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტად, როგორც ამას სხვა ქვეყნებში აქვს ადგილი³, ჩვენთან არ გვხვდება.

¹ ამ სახის საზიდის შედარებით ნაკლები გავრცელებულობა და, აგრეთვე, მისი კონსტრუქციულ-ტერმინოლოგიური სიახლოვე ამავე სახის რუსულ საზიდთან გვაფიქრებინებს, რომ ის გარედანაა ჩვენთან შემოსული.

² ამ მხრივ განსხვავებას აქვს ადგილი შუა აზიის ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დამოწმებული ცალი საქონლის გამოყენების წესში. აქ საქონელი (ხარი) მკერდით ეწევა და არა კისრით (იხ. ყირგიზული ურემი დუდინის ფოტოგრაფიის მიხედვით: G. Buxslaw, დასახ. ნაშრ., გვ. 718).

³ რუსეთში, მაგალითად, საშუალო საუკუნეებში ცხენით მგზავრობა უფრო გავრცელებული იყო, ვიდრე ეკიპაჟით. სატრანსპორტო საშუალებებში დაყოფა არ არსებობდა. მომდევნო ხანებში სატვირთოს გამოყოფა სამგზავრო ეკიპაჟები. პირველად გაჩნდა დასაქირავებელი ომნიბუსები, უმთავრესად შორეული რეისებისათვის. შემდეგ გაჩენილი მსუბუქი სამგზავრო ეკიპაჟები: ეტლი (копюта), ფეტონი, კარუტა, ლანდო, კაბრიოლეტი, შარაბანი და სხვ., რომელთაგან ზოგიერთი დასაეღური წარმოშობისაა, თანდათანობით შინაინი და კახული ხდებოდა. XVIII ს. დასასრულს და XIX ს. დასაწყისში შეიქმნა რუსული საეკიპაჟო ფაბრიკები, რომლებმაც იმდენად კარგი ხარისხის ეკიპაჟების გამოშვება იწყეს, რომ მოკლე დროში საზღვარგარეთული სრულიად განდევნეს. რუსულ ეკიპაჟებს სიმსუბუქისა და განსაკუთრებული გამძლეობის მთხოვენილება ჰქონდა წაყენებული, რასაც საეხებით უპასუხებდა სხენებული ფაბრიკების პროდუქცია. ამ სახის ტრანსპორტმა XIX ს-ში საქართველოს საქალაქო ცხოვრებაშიც იწყო გავრცელება, თბილისში ზემოსხენებული ტიპები გაჩნდა. საქართველოს სამხედრო გზით ინტენსიურად

ქართულ ორბობრილიან ურემში თითქოს შეიძინევა ასეთი დაყოფის არ-
სებობა, რამდენადაც ამ ტიპის საზიდს ორი ძირითადი სახეობა აქვს: სამენ
და საბარო, მაგრამ სამეზავრო და სატვირთო გამოყენების თვალსაზრისით
მათ შორის არსებითი განსხვავება არ არის. სამენ და საბარო სახეობებად და-
ყოფა უფრო ტვირთიზიდვით არის გამოწვეული, რადგან მემინდვრეობას სხვა-
გვარი კონსტრუქციის ზესადგარი ესპიროება, ვიდრე ისეთი ტვირთის ზიდ-
ვას, როგორცაა ქვიშა, ქვა, ხე-ტყე და სხვ.; საინე ურემს საბაროსთან შე-
დარებით მაღალი ქაელები აქვს, რომ რაც შეიძლება მეტი ინა და თივა მო-
ითავსოს. შორეული მგზავრობისათვის ხდებოდა ამავე ურმის საგანგებო შემ-
ზადება, როგორცაა ჩა რ და ხ ის გადაფარება, რბილი საჯდომ-საწოლის და-
ფენა, ურმის გარეგნული გალამაზება და სხვ.

სატრანსპორტო საშუალებათა და სანეურნეო-ეკონომიური გარემოს ურ-
თიერთდამოკიდებულება არ შეიძლება გაგებულ იქნეს ცალმხრივად, მხო-
ლოდ ისე, თითქოს მარტო სამეურნეო-ეკონომიური პირობები ახდენენ ტრანს-
პორტის ამა თუ იმ სახეობის კონსტრუქციულ განვითარებაზე გავლენას. ცნო-
ბილია, რომ დაწინაურებული სამეურნეო იარაღი ზრდის ამა თუ იმ ნეურნე-
ობის ინტენსიურობას. ეთნოგრაფიული მონაცემებით ირკვევა, რომ დიდი
გუთნის მასშტაბის მეურნეობაში გამოყენებული ყოფილა დიდი უ რ ე მ ი (ან
როგორც ქიზიუში უწოდებდნენ აჯამი უ რ ე მ ი¹), რომელსაც გარკვეული
როლი უნდა ეთამაშა მიწისმოქმედების დაწინაურების საქმეში, როგორც ერთი
კომპლექსის კომპონენტსა და დიდ გუთანთან თანაარსებულ ელემენტს.

საქართველოს ტერიტორიაზე, თითქმის ყველგან, მეტ-ნაკლები ინტენსი-
ურობითაა გავრცელებული მიწისმოქმედება, რომელსაც ღრმა ფესვები მოე-
პოვება დიდი ხნის წარსულში². ქართველი ტომების დაწინაურებული მიწის-
მოქმედების შესახებ ცნობები დაცულია ისეთ უძველეს წყაროებში, როგორცაა
ასურული წარწერები. ამიტომ ქართული ხალხური საზიდის, როგორც ძი-
რითადად სამეურნეო დანიშნულების ტრანსპორტი³, ისტორიის საწყისებში
შორეულ წარსულში უნდა ევებოთ და, ამასთან ერთად, ხალხური საზიდისა

სამეზავრო და სატვირთო კავშირი გაიბა რუსეთთან. ამ მხრივ საინტერესოა საცნობარო წიგ-
ნაკი «История», სადაც მოყვანილია ცნობები კავკასიის ცენტრალური სტატისტიკური კომიტე-
ტის ორგანოდან «Августовские». მოგზაურობა საქ. სამეზავრო ზახე (კარტები, კაბრიოლეტები,
ომნიბუსები და სხვ., 200 1/2 ვერსი) დღე-ღამე ნახეარში ხდებოდა. მიხაილოვიდან (ამჟამად
ბორჯომი) ბორჯომსა, ახალციხესა და აბასთუმანამდე საფოსტო ეკიპაგების მომოსვლის ცხრილია
მოყვანილი. ირკვევა, რომ სასწრაფო ომნიბუსებსაც უფლიათ. ბორჯომიდან ახალციხემდე 46
ვერსი მანძილი ექვს საათში ითვრებოდა, ხოლო აბასთუმანამდე (97 1/2 ვერსი) — 12 საათში.

ოზურგეთსა და სამტრედიას შორის (51 ვერსი) 6 საათი უნდებოდა ომნიბუსებით. ახალ-
სენაკიდან ზუგდიდში და ახალსენაკიდან ოზურგეთშიც ყოფილა მიმოსვლა. კოჯრიდან მანგ-
ლისში, მანგლისიდან თბილისში ღ ი ნ ე ი ე ბ ს უფლიათ, ასევე თბილისიდან სიღნაღსა და
თელავში, ქუთაისიდან ღლილაში, ქუთაისიდან ხონში, ზუგდიდიდან სოხუმში, თბილისიდან
ყარსსა და განჯაში, ახალციხიდან—ახალქალაქ-არდაგანში (Кавказ, справочная книга, состав-
ленная Старожитом, вып. II, дороги, Тифлис, 1887).

¹ სტ. მენთეშაშვილი, ქიზიური ლექსიკონი, თბილისი, 1943.

² გ. ჩიტაი, რაქული საზენელი, ენიმეი-ს მოამბე, I, გვ. 287—288.

და სახენელი იარაღების განვითარების თითქმის ერთნაირი გზები ვიგულებოთ¹.

ერთ კომპლექსში ყოფნა მათ თანაარსებობას გულისხმობს, ამიტომ საყურადღებოა ის, რომ ქართული სახენელი იარაღებიც, საზიდი საშუალებების მსგავსად, სამ მთავარ ჯგუფად იყოფა². თითოეული ჯგუფი გამოყენებას ჰპოვებს ცალკე სამეურნეო-გეოგრაფიულ ზოლში. როგორც უკვე ითქვა, ასეთი ზოლი სამია, სადაც განსხვავებული ინტენსიურობითაა წარმოდგენილი მიწის-მოქმედება. მეურნეობის ეს დარგი თავისი კომპონენტებით შეგუებული იყო თითოეული ზოლის ჰავის, რელიეფისა და ნიადაგის კონკრეტულ და საკმაოდ თავისებურ პირობებთან. მაგალითად, ბარის ზოლში თუ იხვენებოდა და ითესებოდა ვაკეზე, მთის ზოლში ძნელად მისადგომელი ფერდობები მუშავდებოდა და, გარდა ამისა, საქმეს ართულებდა მოკლე ზაფხულის არსებობა. დასასრულ, უნდა აღინიშნოს, რომ ხალხური სამეურნეო საზიდი საშუალებანი საუკუნეთა განმავლობაში ვითარდებოდა იმ ხაზით, სადაც უფრო ინტენსიურ ფორმას ღებულობდა მეურნეობის ესა თუ ის დარგი. საქართველოში ეს განვითარება მემინდვრეობისა და მევენახეობის ხაზით მიმდინარეობდა.

2. გზების მოკლე მიმოხილვა

სახენლეთო საზიდი საშუალებების ექსპლოატაცია სამი აუცილებელი ელემენტის არსებობას გულისხმობს: თვით საზიდი მოწყობილობა, გამწევი ძალა და გზა.

გზებს, როგორც ადამიანთა ურთიერთობის ერთ-ერთ გადამწყვეტ პირობათაგანს, საზოგადოების განვითარების ისტორიაში უდიდესი მნიშვნელობა ენიჭება. გზების განვითარება ხელს უწყობს წარმოების პროცესის გაფართოებას, აჩქარებს კულტურულ ურთიერთობის ზრდას. უგზობა, თავის მხრივ, ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიური პირობების შედეგია. ზარქის და ენგელსი, ხაზს უსვამდნენ რა გზების მნიშვნელობისა და მისი განვითარების პირობებს, ინდოეთის კონკრეტულ მაგალითზე შემდეგს აღნიშნავენ: „[130]H-

¹ ეს დაწინაურებული სახენელი იარაღი, — წერს რაჭული სახენელის შესახებ პროფ. გ. ჩიტაია, — იზოლირებული მიღწევა კი არაა, არამედ აქვე, ამავე ტომებში დამოწმებულია სხვა მიღწევებიც სოფლის მეურნეობის დარგში. ასეთ დაწინაურებულ ობიექტებიდან დასავლეთ საქართველოსათვის ამჟამად ჩვენ შეგვიძლია დავასახელოთ: იმერული ფარცხი, ჩოჩიალა ურემი (ვ. ი. აჩაჩა ურემი, მ. გ.), სეანური კვერი, შნაკვი II შნაკვი, „იმერული კავი“, აგრეთვე სელის მაღალი კულტურა და მოწინაურებული ენდემური მარცღელულები“ (გ. ჩიტაია, რაჭული სახენელი, გვ: 288).

² საგანგებო კვლევა-ძიების გარეშე შეიძლება ნაძალადევი ზახითი მიიღოს საზიდ საშუალებათა და სახენელი იარაღების ცალკე, ნიშანდობლივი სახეობების ურთიერთდაპირისპირებაში, მაგრამ, რამდენადაც ასეთი დაპირისპირება ცოტად თუ ბევრად ზედსახება, აღინიშნავთ კიდევ, რომ მთის სამეურნეო ზოლში გაერთელებულ საზიდს — მარზილს უპირისპირდება აჩაჩი, კაეწვრა, გარდამავალი ზოლის ბოლოთრიას და აჩაჩა ურემს — აჩაჩა გუთანი, ბარის ობობობლიან ურემს — გუთანი — დიდი გუთანი. ამ დაპირისპირებას ნიადაგს უნდა უმაგრებდეს კონსტრუქციულ-ტერმინოლოგიური შეხვედრები და ძირითადი ფუნქციონალური მოწაცემები, რომელთა შესახებ ნაწილობრივ ქვემოთ გვექნება ლაპარაკი.

рованность общин породила отсутствие дорог в Индии, а отсутствие дорог упрочивало изолированность общин¹.

გზების ასეთი განსაკუთრებული მნიშვნელობა შესწავლის თვალსაზრისითაც საგანგებო ურადღებას მოითხოვს. საქართველოს გზების საკითხის შესახებ ისტორიული ხასიათის მასალასთან ერთად ეთნოგრაფიული მონაცემებიც მდიდარი და მრავალფეროვანი ჩანს. ეს საკითხი საგანგებო შესწავლის საგანია, ამიტომ ჩვენს შრომაში იგი რამდენადმე შეზღუდულად და არასრულად არის წარმოდგენილი.

ისტორიული წყაროებით ნათელი ხდება, რომ საქართველოს შორეულ წარსულში საწარმოო ურთიერთობათა დონის შესაბამისად ყოფილა გზები განვითარებული. ამ გზებით წარმოებდა ალებ-მიცემა და დამყარებული იყო კავშირი უცხო ქვეყნებთან. „წინათ ქართველები ძლიერ და მდიდარ ერად ითვლებოდნენ,—წერს აკად. ივ. ჯავახიშვილი,—ალებ-მიცემობისათვის შორეულ ქვეყნებში მიდიოდნენ და ყველგან სახელი გავარდნილი ჰქონდათ². შემდეგ, იქვე ვკითხულობთ: „რიონს რომ მიმოსულა არ შეეფერებინა, სტრაბონის სიტყვით მდინარეზე (რიონზე) 120 ხიდი ყოფილა გაკეთებული, ხოლო შორაპნითგან მოყოლებული იბერიის საზღვრამდე ოთხი დღის სავალი ურმის გზა იყო გაყვანილი“³.

IV საუკუნის (ახ. წ. ა.) ცნობებით ირკვევა დასავლეთ საქართველოს გზების მნიშვნელობა. ამის შესახებ აკად. ს. ჯანაშია აღნიშნავს შემდეგს: „ეგვიპტის დიდი გზების შესახებ დიდად საყურადღებო ცნობები დაცული აქვს ე. წ. „ტაბულა პეტრინგერიანას“, ანუ ძველ რომაულ მსოფლიო რუკას, რომელიც შედგენილია კასტორის მიერ IV ს. მეორე ნახევარში...ეს რუკა ორ გზას უჩვენებს: ერთი ტრაპეზუნტიდან ნაპირით მოდის, ფაზისზე გაივლის და სევასტოპოლისში (ქართულ ცხუმში) თავდება; ამ გზაზე ძვეს, სხვათა შორის, მერმინდელი პეტრაც (ციხისძირი). მეორე გზა იმავე სევასტოპოლიდან იწყება და სომხეთის დედაქალაქ არტაშატისკენ მიემართება. უეჭველია, რომ სევასტოპოლიდან უკვე მაშინაც, ისე როგორც შემდეგში, ეს გზა გადიოდა ჩრდ. კავკასიაში. ეს გზა კოდორის ხეობას მიჰყვებოდა და ყუბანის ზემოთა შენაკადების ხეობებში გადადიოდა (ქლუხორის ზეკარით, როგორც ეს შემდეგში იყო). ჩრდილოეთისაკენ ეგრისის სხვა გზებიც ჰქონდა: ენგურის ხეობით, სვანეთზე და რიონის ხეობით. ყოველივე მოწმობს, რომ გარე სამყაროსთან ამ დროს ეგრისის ცხოველი ურთიერთობა აქვს“⁴.

მომდევნო ხანისათვის საქართველოს გზების შესახებ მოგვითხრობს პროკოპი კესარიელი, რომლის ცნობებზე დაყრდნობით აკად. ივ. ჯავახიშვილი შემდეგს აღნიშნავს: „დასავლეთისა და აღმოსავლეთ საქართველოს ალებ-მიცემობას ამ დროს (VI ს. ჩვ. წ. აღრიცხვით, მ. გ.) ორი მთავარი საუაქრო

¹ Маркс и Энгельс, Будущие результаты британского господства в Индии, Сочин., IX, Партиздат, 1932.

² ქართველი ერის ისტორია, I, 1928, გვ. 26.

³ იქვე, გვ. 26.

⁴ ს. ჯანაშია, ფეოდალური რევოლუცია საქართველოში, ტფილისი, 1935, გვ. 44.

გზა ჰქონდა: ერთი იყო სამხრეთისა და სომხეთის ქალაქს ღვინში მიდიოდა,— აქ თავს იყრიდნენ მრავალი ვაჭრები და თავიანთი საქონელი ინდოეთითგან, სპარსეთითგან, ქართლ-კახეთითგან და დასავლეთ საქართველოთგან მოჰქონდათ ზოლმე გასასყიდათ (პროკოპი კესარიელი, De bello persico II, თ. 25— დესტუნისი II, გვ. 181—182). მეორე, და მთელ საქართველოსათვის უმთავრესი, სავაჭრო გზა დასავლეთისა და შავი ზღვის ნაპირას მდებარე ნავთსადგურებისაკენ მიდიოდა და იქ მოჰქონდათ უცხოეთითგან, მეტლარე ბიზანტიითგან, სავაჭრო საქონელი და იქვე ყიდულობდნენ ბიზანტიელი ვაჭრები ადგილობრივ ნაწარმოებსა და საქონელს¹.

ძველი საქართველოს გზებისა და სავაჭრო ურთიერთობათა საკითხების კვლევისადმი მიძღვნილია გ. გოზალიშვილისა და ზ. იაშვლიანის საინტერესო ნაშრომები².

ეკვი არ არის, რომ სასაბაღე ტვირთხილვასთან ერთად ბორბლიან საზიდსაც გარკვეული გამოყენება უნდა ჰქონოდა. ეს დამოკიდებული უნდა ყოფილიყო საწარმოო ურთიერთობათა იმდროინდელ დონესა და საქართველოს ცალკეულ კუთხეთა სამეურნეო-ეკონომიურ ვითარებაზე.

მაგრამ როგორი შეფასება უნდა მიეცეს, საერთოდ, გზების მდგომარეობას და ტრანსპორტს საქართველოში განსაკუთრებით ფეოდალურ ეპოქაში: მე-19 საუკუნის ნახევრამდე ეკონომიური დაქუცმაცებისა და ცალკე სამთავროთა სამეურნეო კარჩაკეტილობის პირობებში ქართულ საზიდ საშუალებებსაც შესაბამისი შეზღუდულობა ახასიათებს. რიგი ცალკე სამთავრო თუ ეთნიკური კუთხე თავისი ეკონომიური ცხოვრებით ცხოვრობდა და საზიდი საშუალებებიც ასეთი ცხოვრების მოთხოვნილებებს უპასუხებდა.

მხოლოდ მე-19 საუკუნის მეორე ნახევარში გვაქვს ჩვენ საგრძობი ცვლილება ქვეყნის ეკონომიურ ზრდასთან დაკავშირებით. ადგილობრივი სამეურნეო დანიშნულების ტრანსპორტის ზოგიერთი სახეობა კაპიტალიზმის განვითარების პროცესში გამოდის თავისი ვიწრო ფარგლებიდან და საქართველოს ეკონომიური ურთიერთობის ზრდას ემსახურება (კიათურის, ტყიბულის, ტყვარჩელის საბადოები, სარკინიგზო მშენებლობა, ნავთსადგურების სატვირთო მომსახურება). ამის აუცილებელსა და გადაუდებელ პირობას წარმოადგენდა გზების განვითარება. ეს ის დროა, როცა მთავრდება ქართველი ერის ჩამოყალიბება და როცა ამ პროცესისათვის გზების განვითარებამ, სხვა აუცილებელ პირობებთან ერთად, გადაწყვეტი მნიშვნელობა იქონია³.

ვიწრო სამეურნეო დანიშნულების შეცვლასთან დაკავშირებით იცვლება სატრანსპორტო საშუალებათა კეთების, დამზადების წესიც. პირველ ნაბიჯად ამ მხრივ ის უნდა ჩაითვალოს, რომ ქართულ სატრანსპორტო საშუალებათაგან ძირითადი სახეობა—ორბორბლიანი ურემი ხელოსნობის ობიექტად იქცა

¹ ივ. ჯავახიშვილი, ქართული ერის ისტორია, ტფ., 1928, გვ. 228.

² Г. К. Г о з а л и ш в и л и, О древнем торговом пути в Закавказье, Грузия Известията история им. И. А. Джавахишвили АН Груз. ССР, т. 2, 1956; З. И. Я м п о л ь с к и й, К изучению древнего пути из Каспийского моря по реке Куре, там же.

³ ი. სტალინი, მარქსიზმი და ნაციონალური საკითხი, თბ., ტ. II, 1947, გვ. 318.

და, ამდენად, გამოეყო კიდევაც მიწისმოქმედი გლეხის შინამრეწველურ-საქმიანობას¹ (ამის შესახებ დაწვრილებით ქვემოთ).

წარსულში საქართველოს ეკონომიურ-პოლიტიკური ვითარებისათვის სწორედ შარა და ყამირ გზებს უნდა ჰქონოდა განსაკუთრებული მნიშვნელობა, თუ გაეთვალისწინებთ იმ ვარემოებას, რომ პირველი რკინიგზა საქართველოში გაყვანილ იქნა 1872 წ. (ფოთი—თბილისი) და მხოლოდ ამის შენდევ დაიწყო რიგი სარკინიგზო ხაზების მშენებლობა.

მაგრამ რკინიგზის გაყვანამ არათუ არ შეამცირა შარა და ყამირ გზების მნიშვნელობა, პირიქით, ერთიორად გაზარდა იგი აღებ-მიცემობის გაფართოებასთან დაკავშირებით. გარდა ამისა, თვით ეს სარკინიგზო ქსელი იმდენად ერცელი არ ყოფილა, რომ მას გადაწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონოდა. რევოლუციამდელ საქართველოში რკინიგზების სიგრძე 745 კმ უდრიდა (მათგან 90 კმ ვიწროლიანდაგიანი იყო). „1947 წლისათვის საქართველოს რკინიგზების სიგრძე თითქმის 70 პროცენტით გაიზარდა. ამასთანავე ერთად გაიზარდა საქართველოს შარა და ყამირი გზების სიგრძე. იგი 5,5-ჯერ სჭარბობს. 1921 წელს არსებული გზების სიგრძეს. მათგან საქავშირო მნიშვნელობის გზების სიგრძე უდრის 1750 კმ, დანარჩენი კი რესპუბლიკური და ადგილობრივი გზებია“².

გზების სხვადასხვაობა კარგადაა წარმოდგენილი საქართველოს ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საკითხის შესახებ სრულსურათის მოცემა ძნელია, მაგრამ ჩვენი კვლევის საკითხთან დაკავშირებით შეიძლება ზოგიერთი მომენტის გაშუქება.

საზიდი საშუალების გატარების თვალსაზრისით ხალხი ასხვაეებს თვითადგილმდებარეობას, რომელზედაც, ზოგიერთ შემთხვევაში, შეიძლება გზა არც გადიოდეს. ასე მაგალითად, ვაკე ან სწორე ეწოდება თანაბარი ზედაპირის შქონე ადგილს ბორცვებისა და გორაკების გარეშე უსწორო ან დაქანებული ზედაპირისაგან განსხვავებით, რომელიც აღმოსავლეთ საქართველოში ფერდა (ფერდაები), გვერდა (გვერდაები) სახელს ატარებს (ზემო იმერეთში ასეთ მდებარეობას მერდიმი უწოდეს).

დანიშნულების მიხედვით საერთოდ რამდენიმე სახის გზა არსებობს: საკალფეხი ბილიკი (ბილიკა), სამარჯილე გზა, საურმე გზა, მთაში კი — სამარჯილე გზა, სალაჩქილე გზა, საალახე გზა და საყინულე გზა.³ პირველი სახის გზა (ბილიკი) მხოლოდ ფეხით სასიარულოდ გამოიყენება. იგი, ჩვეულებრივ, ტყეში, ხევისაკენ, ბაღებში და სხვ. მიი-

¹ მარქსიზმის კლასიკოსები გვასწავლიან, რომ სატრანსპორტო მრეწველობაც ისევე როგორც მრეწველობის სხვა დარგები, გაიღის ხელისნური, მანუფაქტურული და მექანიკური წარმოების სხვადასხვა საფეხურს და რომ, ამასთანავე, ცელილებანი და რევილუცია სატრანსპორტო საშუალებებში დგება მხოლოდ წარმოებაში მომხდარი გადატრიალების შემდეგ.

² აკად. ალ. ჯაფარიშვილი, პროფ. გეხტმანი, დოქ. შაქარიშვილი, საქართველოს გეოგრაფია, თბილისი, 1947, გვ. 198—199.

³ გ. ჩიტაია, დასახლების ტიპი მთიულეთში, მასალები საქართველოს ეთნოგრაფიკ-სათვის, VI, 1953, გვ. 210.

შარტება, ან წარმოადგენს სხვა, დიდი გზის შემოკლებას („მოკლეზე მიდის“). ქართლში სოფლის შიგნით ასეთ გზებს სამეზობლო ბილიკებსაც უწოდებენ.

სამარტივლე გზა, როგორც გამოყოფილი, ცალკე არსებული სახეობა, უმთავრესად საქართველოს მთაში გვხვდება. იგი დამახასიათებელია შეეული და უსწორო რელიეფისათვის და, როგორც სახელწოდებაც გვიჩვენებს, მხოლოდ მარხილისათვის არის განკუთვნილი (შღრ. სვან. ლასავ შუქვ).

ამ გზის ხმარებას მთის პირობებში გარკვეული შეზღუდულობა ახლავს. ზამთრობით ამ გზების უმრავლესობა ზოგჯერ სრულიად გამოუყენებელია, რადგან თოვლით იფარება, მაგრამ ზოგჯერ ხდება პირიქით—ე. წ. თოვლის გზის გაკეთება—თოვლის მოყინვა, რომ ზედ მარხილი გაატარონ.

სამარხილე გზა სიგანით ბილიკზე დაახლოებით 2—3-ჯერ მეტია. მთის თავისებური პირობების გამო სამარხილე გზის განაოყენებას დამატებითი ხერხების ხმარება ახლავს. ასე მაგალითად, აღმოსავლეთ საქართველოს მთაში (ხევისურეთი, ფშავი, მთიულეთი), როცა მარხილის გატარება სურთ ფერდობ ადგილზე, განივი მიმართულებით და საგრძნობი დაქანების გამო მოსალოდნელია მარხილის მოსხლეტა—გადავარდნა, საგანგებო თხრილის გაკეთება ხდება, რომელშიაც მარხილის ფეხი უნდა ჩაიდგას. ასეთი თხრილი კეთდება გზის ზედა ნაპირის გაყოლებით. თუ ადგილმდებარეობა ძალზე დაფერდებულია, მაშინ ორი პარალელური თხრილი კეთდება მარხილის ორივე ფეხის ჩასადგმელად. სამარხილე თხრილის სიგრძე დამოკიდებულია დაფერდების სიგრძეზე. გატარება უნდა მოხდეს ფრთხილად, გამძლოლი ზემოთა მხრიდან მარხილის კოქს თავისკენ იზიდავს. საინტერესო და განსახვევებული ხერხი გამოიყენება დასავლეთ საქართველოს მთაში (სვანეთი, ნაწილობრივ რაქა-ლეჩხუმი). მიწის ხშირი კლდოვანი ზედაპირის გამო აქ გრძელი თხრილების გაკეთება ძნელია, რის გამო ფერდობ ადგილებში გზის ქვემო მხარის გაყოლებით შტკაელის სიმადლეზე ჩაისწება მუხის სოლები, რომელთა ურთიერთდაშორება 20—30 სმ-ს უდრის. ჩასმული მუხის სოლები 3—4 წელიწადს ძლებს. მათი დამზადება და ჩასმა საერთო მოვალეობას შეადგენს.

საურრმე გზა ზორბლიანი საზიდი საშუალელებისათვის არის განკუთვნილი. საშუალოდ მისი სიგანე 2 1/2 მ-ს აღწევს.

რდებარეობისა და თვისებების (ბასიათის) მიხედვით ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში საურრმე გზას შემდეგი განსაზღვრებითი სახელწოდებები აქვს: დაკეცილი ან დახვეული, როცა გზა შედარებით თანაბრად მიხვეულ-მოხვეულია, შარა გზა, რომელიც სწორ მდებარეობაზე გადის და ნაკლებ მიხვეულ-მოხვეულია. ასხვევებზე აგრეთვე ე. წ. სასოფლო გზასა და საკვეყნო გზას (ქართლი). სასოფლო გზა სოფლის ახლო ფარგლებს ვარაუდობს, საქვეყნო გზაში კი უმთავრესად ქალაქისაკენ მიმავალი გზა იგულისხმება. თბილისისაკენ მომავალ გზას შიდა ქართლში დიდ გზასაც უწოდებენ (ეს არის დღევანდელი მაგისტრალი გორი-თბილისის და მისი გადაშვევით საქართველოს სამხედრო გზა).

იმის მიხედვით, თუ რა სახის ტრანსპორტია ხმარებაში, საურმე გზა ზოგიერთ მონაკვეთზე შეიძლება სიგანით საცალფეხო გზასაც უახლოვდებოდეს. აი, როგორ აგვიწერს აქარის პირობებში გზას და საზიდ საშუალებებს ეთნოგრაფი თ. სახოკია. „ადგილობრივად დიდთვლებიან ურმების მაგივრად ზამთარ-ზაფხულ უთვალეზო მარხილებს ამუშავებენ, ან თუ აქეს თვალი აქაურს მარხილს,—პატარა, ერთის ადლის სიმალღე. ასეთს ურმებს აქ „სელი“ ჰქვიან და შეფარდებულა მსუბუქ ტვირთის გადასახიდავად აქაურს საცალფეხო გზაზე, ან როგორც ესენი ეძახიან „გზა ბაწარზე“, ან კიდევ „ბაწარზე“ (ვითომ ბაწრის მსგავსი წერილი გზაო). ვაკე საქართველოში ხმარებულ ურმების მსგავსი რომ გაიჩინონ, მარტო შოსეზე ამუშავებენ და მუშაობის შემდეგ იქვე უნდა დასტოვონ¹. ასეთი გზა, რასაკვირველია, ბილიკზე უფრო ფართოა, მაგრამ ჩვეულებრივ საურმე გზაზე ვიწრო, ზემო იმერთში მისი შესატყვისია გზა წერილი.

გზა გარკვეულ განსახლერას ლებულობს ადგილმდებარეობის მიხედვით: შეღმართი გზა, შეფენება, დაფენება, მერდიმი (იმერეთი), შალმართი, თავდაღმართი, თავქვე, გვერდა (ქართლი), პირთაქვე, პირასაღმართი, პირშაღმა (ქიზიყი), ქაქარი (ლეჩხუმი)² და სხე.

გზების ასეთი განსხვევებულობა კარგად არის ასახული ტოპონიმიკაში³. ამ გზებზე საზიდი საშუალებების გატარებას გარკვეული წესები აქეს, რომელთა შესახებ ქვემოთ გვექნება ლაპარაკი.

მოკლედ მოგვყავს შიდა ქართლის ჩრდილო კუთხებიდან ქაისხევის (დუშეთის რაიონი) ერთ-ერთი გზის აღწერილობა⁴. ეს კუთხე მთაგორიანი რელიეფით ხასიათდება და სამეურნეო-გეოგრაფიული დაყოფის თვალსაზრისით ზემოთ მოხსენიებულ გარდაშეულ ზოლში ზედება. საზიდი საშუალებებიდან აქ მხოლოდ მარხილი და ბოლოთრია გამოიყენება. სოფლის მთავარი (ძირითადი) სახნავი ადგილებისაკენ მიემართება გზა „მხვარეს პირის“ სახელწოდებით. სოფელი ინიანთ კარი ხეობაშია გაშენებული, უმთავრესად ხევის მარცხენა ნაპირზე. აქედან ეს გზა ხევის ნეორე ნაპირზე გადაღის და მიჰყვება მალალი მთის ჩრდილოეთ კალთას დიაგონალურად. გზა მთელი 3 კმ მანძილზე აღმართს წარმოადგენს და მისი საშუალო დაქანება 30°-ს უდრის. სიგანე ამ გზას ბოლომდის თანაბარი არა აქეს, ადგილ-ადგილ იგი სამ მეტრს აღწევს, საშუალოდ კი ორი მეტრია. ამიტომ გზის აქცევა შესაძლებელია მხოლოდ რამდენიმე ადგილას. გზის ზედაპირიც არათანაბარია, გასდევს ბუნებრივ

¹ თ. სახოკია, მოგზაურობანი, თბ., 1952, გვ. 59—60.

² ს. მენთეშაშვილი, ქიზიყური ლექსიკონი, თბილისი, 1941.

³ ბ. ალავიძე, ლეჩხუმური ლექსიკონი, ქართვ. ენათა ლექსიკა, თბ., 1930.

⁴ იხ. ჩენი, ქართლის სამეურნეო ტოპონიმიკა (არავისა და ჭანის ხეობების მასალების მიხედვით), სტალინის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის შრომები, ტ. XXXVII, 1949.

⁵ აღწერილობა შესრულებულია ჩვენ მიერ 1947 წ. ქართლის ეთნოგრაფიულ ექსპედიციაში მუშაობის დროს.

„თხრილები და ორმოები, ყრია სხეადასხვა სიღიღის ქვები. ამ გზას უერთდება ორი ბილიკი სოფლის ბოლოდან და ერთი სამარხილე გზა „სახმარი ტყიდან“. ზამთრობით ჩვენ მიერ აღწერილი გზა მარხილებისათვის გამოიყენება, ისიც შეზღუდულად, ზამთრისაგან დამოკიდებით.

ამრიგად, შეიძლება ითქვას, რომ ამა თუ იმ გზის მდგომარეობა დამოკიდებულია რელიეფსა და კლიმატურ პირობებზე და მის გამოყენებითს მნიშვნელობაზე. ცხადია, საქართველოს ვაკე ზოლის გზები უკეთეს მდგომარეობაში უნდა ყოფილიყო, რადგან მას აქვს ადგილობრივი სამეურნეო დანიშნულება თუ უფრო ფართო საურთიერთო მასშტაბი.

ეთნოგრაფიული მონაცემებით ირკვევა, რომ ხალხში შემუშავებულია ცოდნა გზების თვისებებისა და გამოყენების შესახებ. იციან იმ ფაქტორების არსებობის შესახებ, რომლებიც გავლენას ახდენს ყამირი გზების ზედაპირზე (ქარი, ტემპერატურა, მიმოსვლა, მცენარეული და სხვ.). „წინათ საბაგეობი იყო, თუ რკინა ვადაკრული თვალი გეკონდა, გზაზე გატარება იაფი იყო, ვადაუკრავი კი ერთიორად იხდიდა. ხე გზას აფუქებს, რკინა კი ნაყამს გზასა, ქვა იქნება ან სხვა რამე, ძეწყამს. საურამე გზა კოკყიანი—ქვიანი უკეთესია, მაგარია და ურემი გაჰყვება (ლაპარაკია რკინაგადაკრულ თელებთან ურემზე, მ. გ.), რბილზე კი ტალახს აიღებს და ველარ ვადაგორებ“¹ (ჩაწერილია სოფ. ქსოვარისში, 1948 წ. მასალა ინახება ივ. ჯაფახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილების არქივში).

ძველად სკოდნიათ გარკვეულ ადგილებში, სადაც მოსალოდნელი იყო ჩამორეცხვა, ნატეხი ქვის დაყრა გზის გასამაგრებლად. ხალხი ამას იმ გარემოებითაც ხსნის, რომ სინესტის გამო გზის ზედაპირი მასში ბორბლის ჩაქრის მიმართ წინააღმდეგობის უნარს კარგავს და დიდდება მიმკვრობა. ამას კი ღიდი გავლენა აქვს საზიდის მოძრაობის მიმართ წინააღმდეგობის გადიდებაზე, რადგან ყამირი ბორბლებს ეკრობა. გარდა ამისა, სინესტის მიმატების გამო ყამირი გზის ზედაპირი დენადობას იწყებს და რაც უფრო სუსტია იგი, იმდენად მეტ დეფორმაციას განიცდის. ეს დეფორმაცია მდგომარეობს იმაში, რომ გზაზე ჩნდება დაღარული ადგილები და ბორცვები. აბურცული ნაწილები კი გაშრობის დროს სკდება და გზის ზედაპირიც სხვაგვარ ფორმას ღებულობს.

გზების მოვლა-პატრონობა სავალდებულო საქმედ იყო ქვეული და იგი საკანონმდებლო რიგში იყო შესული. მაგალითისათვის შეიძლება დავასახელოთ ქვემო ქართლის გზების შენახვის კანონი, ვათვალისწინებულო ვახტანგ VI-ის კანონმდებლობით. ამ კნობას ის მნიშვნელობაც აქვს, რომ იმ დროისათვის რეგულურად არსებული გზების ვათვალისწინებაც შეგვიძლია².

¹ თვლი რომ ტალახს აიკრობს, ქართლში ტ ა ვ ა რ ა ნ ა ს უწოდებენ (შდრ. ქიხიყ. მკ ა - ვ ა ნ ა — ს ტ. მენტეშაშვილი, ქიხიყური ლექსიკონი).

² „უნდა უთონ რევის შეილებმა, წრულელთ, ნახშირის-გორულთ, კვეხელთ და შავწყლის გზა უნდა შეინახონ. უნდა უთონ თულაშვილებმა, თაკველთ, ღვეველთ, დრავლთ, ვანაფელთ და თულაანთ მამულმან დანჯრების გზა შეინახონ. უნდა უთონ საკინას შეილებმა თათეთის მამულითა, კოშკის გზა შეინახონ. სააკაშმ, გლურჯიტმ და ატენელთ და იმ კეობამ—

ამ მოკლე მიმოხილვის დასასრულს ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ გზების განუვითარებლობა და ურთიერთობის შეზღუდულობა უშუალო ზემოქმედებას ახდენდა სატრანსპორტო საშუალებათა ზრდა-განვითარების ტემპებზეც.

რომ არ შეეცხთ კაცობრიობის ისტორიის შორეულ ეპოქებს, მარტო ფეოდალური ხანის საწარმოო ურთიერთობანიც გვაჩვენებს ტრანსპორტის განვითარების მდგომარეობას, უგზოობის პირობებს, წარმოებით ურთიერთობათა გარკვეულ შეზღუდულობას.

ბათლომის გზა. საჯავახიანომ მელეხის და თავიანთ გზა. თარხნის მამულმა, ოძელთ, ცხილერთ-გოსთიბის გზა. კავთის-ჯეემა, წინარეხმა და საქუათა-ჯეემა—თავეთი გზა. ნიჩბელთ—თავეთი მთა; ციხე-დიდელთ, ჭეგველთ—თავეთი მთა; ზუმბულიძეებმა—კარსანი და ქიდი; მუხათ-გვერდელთ, ნაქულბაჭეველთ და დიდმელთ—ვიწროები, მუხათგვერდის გზა, გაბაანთა და თურ-ქისტანიანთა სათაფლისა და ნახშირგორის გზა; დოველთ და ქუახრულთ—ქიდი". დასტურლა—მალი მეფის ვახტანგ მეექვსისა, რედაქტორობით პეტრე უმიკაშვილისა, ტფილისი, 1886, გვ. 22.

თავი მორე

ქართული ხალხური ბორბლიანი საზილი საშუალებების აბეზულება და მათი დამზადების ტექნიკა

1. ბარული საზილი საშუალებანი

ა. ორბორბლიანი ურემი

ორბორბლიანი საზიდის ის ტიპი, რომელიც საქართველოს ყველა კუთხეში ჰპოვებს გავრცელებას (მთა-გორიანი ადგილების გარდა), აღმოსავლეთ საქართველოში ორი ქვესახეობით არის წარმოდგენილი: საბარო ურემი და .საძნე ურემი, დასავლეთ საქართველოში კი მხოლოდ ერთი სახეობით. აქ იგი ხელნა ურემის (იმერეთი, გურია, რაქა), აგრეთვე ქართული ურემის (იმერეთი, რაქა¹) სახელწოდებას ატარებს. სამხრეთ საქართველოში საძნე ურემის შესატყვისია ბჯის ურემი.

კონსტრუქციულად ორბორბლიანი საზიდის ეს სახეობანი ერთმანეთისაგან არაფრით არ განსხვავდებიან გარდა იმისა, რომ საძნე ურემს საბარო ურემთან შედარებით მაღალი და წვეტიანი ქაელები აქვს. ამიტომ, ერთი რომელიმე კუთხის მასალაზე დაყრდნობით კონსტრუქციული მონაცემებისა და ტექნოლოგიური პროცესების აღწერილობას შეუძლია სრული წარმოდგენა მოგვეცეს ორბორბლიანი საზიდის ამ სახეობაზე.

ქვემოთ მოყვანილ აღწერილობაში ჩვენ ვემყარებით შიდა ქართლის ეთნოგრაფიულ მასალას.

ურემი სამი მთავარი ნაწილისაგან შედგება: უბე, ღერძ-ბორბლები და უღელი.

ურემის უბე ეწოდება მთლიან ნაკეთობას, რომელზედაც უშუალოდ თავსდება ტვირთი. იგი ღერძ-ბორბლებზეა შედგმული, ხოლო თავით უღელს ეყრდნობა. უბე შედგება ცალკე ნაწილებისაგან (ხელნები, დანდლები, კოფოები, ქაელები, ზეწრები და სხვ.)². უბის ძირითადი ნაწილია ორი გრძელი ოთხკუთხად გამოთლილი ხე ხელნა || ქეღნა, რომლებიც თავებით ერთდებიან და ქმნიან ტოლფერდა სამკუთხედს³. უბის ასეთი მოყვანილობა არის.

¹ რაქაში ამ ურემს ქართულა ურემის სახელით მოიხსენიებენ.

² ზოგიერთ კუთხეში უბე ვიწრო მნიშვნელობასაა. მაგალითად, ქიზიყში უბე ეწოდება უშუალოდ ხელნებს (შინამრეწე. მასალა, ქიზიყი).

³ ხელნები არ არის აბსოლუტურად სწორი, მათ ერთგვარი მოხრილობა ახასიათებს (ქიზიყ. მოდეკვილი).

სწორედ ის სპეციფიკური ნიშანი, რომლითაც ხასიათდება ურმის ეს ტიპი თავისი გაერცელების ფართო არეში.

რადგან ხელნები უშუალოდ უღელს უერთდება, ხელნის სიგრძე არის საერთოდ ურმის სიგრძეც. იგი საშუალოდ 15 მტკაველს უდრის. სიგანე და სისქე ერთი ციდაა. ხელნები, როგორც უკვე ითქვა, ორ ცალკე ხეს წარმოადგენს, მაგრამ ზოგიერთ კუთხეში (განსაკუთრებით დასავლეთ საქართველოში) ხდება ერთი დიდი ხის შუაზე გახეთქვა და მათი განზე გაშლა, წინასწარ ერთ-ერთი თავი მტკიცედ უნდა შეიკრას¹. დანიშნულ ზომამდე გახერხილ ხეს სოლების საშუალებით თანდათან გაშლიან და ამ მდგომარეობაში დატოვებენ. გაშლილი ხე გამოშრობისა და გახმობის შემდეგ უბის სასურველ ფორმას ინარჩუნებს.

ხელნებს ერთმანეთთან აერთებს ოთხკუთხად გათლილი 5—6 ხე—და ნდალი, რომელთა ურთიერთდაშორება 2 ციდას უდრის. ხალხის ახსნით, დანდლებს ის დანიშნულება აქვს, რომ ხელნები არ გაიყაროს. ამას ისიც უნდა დაემატოს, რომ დანდლებზე ფიცრები ან ლასტი ეგება, რაზედაც უშუალოდ ეწყობა ტვირთი. საბას მიხედვით „დანდალი კიბის თუ ურმის საქიდარია“². დანდლები ხელნებშია გაყრილი. ექვსი დანდლიდან ბოლო ოთხი დანდალი მთლიანად არის ხელნებში გაყრილი და თავებით გარეთ გამოდის, სადაც ისინი დაფარეშებული არიან, ე. ი. ჩაყრილი აქვთ ჩხირი ანუ ფარეში. რომ დანდალი არ გასძვრეს. წინა ორი დანდალი ხელნაში ნახევრად არის შესული, რასაც იმითი ხსნიან, რომ თავგამოყოფილი დანდალი საქონელს აწუხებს. გარდა ამისა, ამ ადგილში აუცილებლობას არ წარმოადგენს ხელნების ბოლომდე გახერცა, რაც თავის მხრივ ხელნას ზედმეტად აღარ ასუსტებს და მას ამ ადგილში მეტი გამძლეობა რჩება.

ხელნებზე გაყოლებით დამწკრივებულია ვერტიკალურად ჩასმული ოთხკუთხი ხეები—ქაელები ოქალები, რომელთა რიცხვი 12—14-ს შეადგენს (თითო ხელნაზე დასმულია 6—7 ქაელი). ქაელების სიმაღლე საძნე და საბარო ურეში სხვადასხვაა. საძნეში 5—6 მტკაველს აღწევს, საბაროში კი 3—4 მტკაველია. ამას გარდა საძნე ურმის ქაელები მოყვანილობითაც განსხვავდება. მათ უფრო ხშირად საქმოდ წვეტიანი თავები ახასიათებს (ტაბ. XXXII). ქაელები და მათზე ჩამოკმული ხელნის პარალელური ხე—ზეწარი ქმნის ერთგვარ ლობეს, რომელიც აუცილებელია ურემზე ტვირთის მოსათავსებლად³ (ქაელები ხელნაში ზოგჯერ მთლიანად არის გასული).

¹ როგორც მალხუჩი დაკვირვებიდან ჩანს, ორი ცალკე ხის შერჩევა სჯობია, ვიდრე ერთი ხის გახეთქვა: „უხეთ მარტივ ხეს ვარჩევთ, გახეთქილი უხე დიდი ხისა და მალე ტყდება გადაბრუნებაში. ფოლადივით არის; ამიტომ, გახეთქილი დიდი ხის უხე არ ვარჯა. მარტივი ხე, პატარა ხე თანმასავით არი გადამბრუნებაში. გადიგრიხება, საქონელი და უღელი ხო არ უშვებს“ (შინამარეწე, მას., სას-სამ. იარაღ. საზიდი, კიხიცი).

² ამასთან დაკავშირებით ყურადღებას იპყრობს უჭველესი მანის ხიდის სახელწოდება „დანდალო“ (აქარაში).

³ ის გარემოება, რომ ქაელი ორს, ერთმანეთის პარალელურ ხეშია გაყრილი, ხდის შესაძლებელს იგი დაეუკავშიროთ დიდი გუთნის მანქას ანუ მანქუას (მანქვალს), რომელიც ფრთასა და ხელუღს აერთებს. ამასთან, ისინი ენობრივდაც ახლოს დგანან (საბას მიხედვით ქალი არის ურმის მანა, შდრ. მანქული ოქ მანქვალი).

სულ წინა და უკანა ქაელებზე დანდლების პარალელურად ჩამოცმულია ქვედა კოფოები. უკანა კოფო წარმოადგენს 6—7 მტკაველი სიგრძისა და ერთი ცილა სიგანის ფიქარს, რომელიც ამოხვრეტილებით—საკაელებით ქაელებზე ჩამოდის და ხელნებს ეყრდნობა, კოფოს სისქე ერთი გოჯია. წინა ქვედა კოფო სისქითა და სიგანით უკანა კოფოს ტოლია, ხოლო სიგრძით თითქმის მისი ნახევარი (უნდა აღინიშნოს, რომ წინა ქვედა კოფო ყველა ურემს არ აქვს), რადგან ამ ნაწილში ურემის უბე ვიწროვდება. კოფოების დანიშნულებაა მკიდროდ დაიჭიროს შეკრული უბე და, ამასთანავე, ერთგვარი შეღავათი მისცეს დანდლებსაც, რამდენადაც ურემის უბეზე დაგებული ფიქარი ან ლასტი თითქმის მთლიანად ქვედა კოფოებს ენაბრება. უკანა კოფოს სიგრძით, ჩვეულებრივ, ურემის სიგანეც განისაზღვრება.

ქვედა კოფოების პარალელურად იმავე ქაელებზე 3 ცილის დაშორებით ჩამოცმულია ზედა კოფოები. სიგრძე-სიგანით ზედა კოფოები ქვედა კოფოების თანაბარია, ხოლო სისქით ცოტა ნაკლები. მათი ჩამოყვანა ქაელებზე მაშინ ხდება, როცა უბეს ზეწრები უკვე გაკეთებული აქვს. ეს ორი კოფო ზეწრებზეა დაყრდნობილი. მათი მთავარი დანიშნულებაა ქაელ-ზეწრების გამაგრება, რათა ისინი ტვირთის მიწოლის გამო განზე არ გადაიხნიქოს¹.

ხელნის პარალელურად, მისგან 3 ცილის დაშორებით, ქაელებზე ჩამოყვანილია 8—10 მტკაველი სიგრძის ოთხკუთხი ხე, სიგანით 3 გოჯი, სისქით 1 გოჯი (ან ცოტა ნაკლები). ეს ხე ზეწარის სახელწოდებას ატარებს. როგორც უკვე ითქვა, ზეწარი ქაელებთან ერთად ქმნის ერთგვარ ღობეს, აუცილებელს ტვირთის მოსათავსებლად; გარდა ამისა, იგი ქაელების გასამაგრებელ საშუალებასაც წარმოადგენს.

ქვემოდან ხელნებს, იქ, სადაც საბრუნე ნაწილია, შედგმული აქვს დაახლოებით 3 მტკაველის სიგრძის ხის „ბალიშები“ ლეკვეების² სახელწოდებით. ლეკვის დანიშნულებას შეადგენს ხის ლერძის ბრუნვის დროს დაიცვას ხელნა ხახუნისა და გაცვეთისაგან. გარდა ამისა, ის საგრძნობლად ამალლებს ურემის უბეს³ და, ამასთანავე, გამძლეობას აძლევს ხელნის ამ ნაწილს, სადაც ურემის სიმძიმის ცენტრია.

¹ ურემის ნაწილებში კოფა II კოფო განსაკუთრებულ ყურადღებას იპყრობს, რადგან იგი გვხვდება საქართველოს ყველა კუთხეში გავრცელებული მარბილების ნაწილთა ტერმინოლოგიაში და, რაც მთავარია, დიდი გუთნის ტერმინოლოგიაშიც. აქ კოფა ეწოდება ქუსლში ვერტიკალურად ჩაყვანილ ხეს, რომელზედაც „ფრთა“ არის მიკრული. მარბილის კონსტრუქციაში კოფო ერთ-ერთი მთავარი ნაწილთაგანია, რომელზედაც ზოგან ლატუნზეა დაგებული, ან ზოგან უშუალოდ მასზე ედება ტვირთი (ვიწინით და სხვ.).

² ლეკვი შეიძლება ლეკვერთხის შეკვეცილი ფორმა იყოს, რამდენადაც ხეების სახილის ლერძქალას ტერმინოლოგიაში ეს ნაწილი (ლეკვი) ლეკვერთხის სახელს ატარებს.

³ კახეთში ურემს შედარებით დიდი ბორობალი აქვს, რის გამო ურემის უბის ამაღლება საჭირო არ არის, ამიტომ არც ლეკვების ამოკრაა აუცილებელი ხელნაზე. ამ საბრუნე ნაწილში ხელნა შედარებით მსხვილია, რასაც დათვა ან სადათვე ეწოდება (შინამრეწვე. მას. კიხიცი). როცა ეს ნაწილი გაცდებდა, ხელნას ხის დამატებით ნაჭერს ამოაკრავენ ზოლზე, რასაც ზეგნით კახეთსა და თიანეთში წურბელას უწოდებენ, ხოლო კიხიციში წრიაფს.

ხელნას საბრუნ ნაწილში ჩაყრილი აქვს ორი მრგვალი ჯოხი, რომლებიც ლეკვებსაც ამაგრებს და ლეკვებს ქვემოთ ჩაძვინილ თავებში ლერძსაც თავსებს. ამ ჯოხებს კვერნა || ყვერნა ან საყენებელი ეწოდება. რადგან ურმის უბე ლერძზე უბრალოდ არის შედგმული, საყენებლის დანიშნულებას შეადგენს ბრუნვის დროს ლერძის დაქერა წინ და უკან წაძურებისაგან. ხალხის სიტყვით „საყენებლები თვლებს მიგრეკება“. უნდა აღინიშნოს, რომ ურმის ტერმინოლოგიაში ყველაზე ცვალებადი სახელწოდება ამ ნაწილს აქვს (იხ. ქვემოთ ურმის ნაწილების სახელწოდებათა ცხრილი). თუ ჩვენ მხედველობაში მივიღებთ კვერნის წყვილად გამოყენებას, მაშინ კვერნა || ყვერნა უნდა დაეუყავშიროთ ძველ ქართულში წყვილის აღმნიშვნელ ძირს¹, მით უმეტეს, რომ ამ ნაწილის ერთ-ერთი სხვა სახელწოდება უშუალოდ ყვერნის (ქიზიყი) სახით არის შემონახული.

ლერძის დამაგრება ზესადგარზე ბორბლიანი საზიდის ყველა კონსტრუქციაში ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მხარეა².

ხელნას საბრუნ ნაწილში გარეთა, ბორბლის მხარეს ერთი გოჯი დიამეტრის ამობურცული ადგილი—დუმა აქვს დატოვებული, რომლის დანიშნულებაც ხელნის დაცვა გაცვეთისაგან, რადგან ბრუნვის დროს ბორბალი მორგების შიგნითა ნაწილით ხელნას უსვამს და სკამს. დუმა ხელნაზე გათლაშიცა გამოყენილი ანუ დაყოლილი, გაცვეთის შემთხვევაში კი ახალს აკრავენ.

ურმის უბეს წინა კოფოსა და ბორბლების დაახლოებით შუა ადგილზე წნელით ამოკრული აქვს გრძელი, მრგვალი ხე—სარეკი. რომელიც ხელნების გარეთ 2 1/2 მტკაველზე გამოდის. იგი ერთგვარ მიჯნას წარმოადგენს გამწვევი ძალისა და ბორბლებისათვის, რომ „საქონელი თვლებში არ შეცვივდეს“ ან, როგორც სხვანაირად ამბობენ, „სარეკმა გარეკოს საქონელი“.

ურმის აგებულების პრინციპი ლერძზე წონასწორობას ემყარება, მაგრამ წინა ნაწილი ცოტა უფრო მძიმეა, ვიდრე უკანა და ამიტომ შეუბმელ ურემს, ჩვეულებრივ, თავი მიწაზე აქვს დადებული (ქიზიყ. ურემი დარხოზილია). პორიზონტალურ წდგომარეობაში გასაჩერებლად დაბლითა ხელნას წნელით ჩამობძული აქვს დაახლოებით 3 მტკაველი სიგრძის მრგვალი ჯოხი კონკილა, რომელიც ურემს ქვემოდან შეედგმის. კონკილას სიმაღლე ისეთი აქვს, რომ ურმის სელაში ის მიწას არ შეეხოს; ხშირად მას მეორე ბოლოთი ხელნაზე მიაკრავენ ხოლმე. საინტერესოა ურმის ამ ნაწილის სახელწოდება. დასაყვლეთ საქართველოში, იმერეთში მას ქვეშამდგე ეწოდება, სამეგრელოში ქესადგუმი, აჭარული სელის კონსტრუქციაში ბოჯგი (ბოჯგმ

¹ აკად. ივ. ჯავახიშვილი ასეთი ძირის შემცველი წყვილადი მნიშვნელობის გამოხატველ სახელმად მიიჩნევს ყურს, ყვერს, საყვეარს და სხვ.: ქართული და კავკასიური ენების თავდაპირველი ბუნება და ნათესაობა, თბილისი, 1937, გვ. 396.

² საყენებლის გამოყენების პრინციპს თავის დროზე ზოგად ლიტერატურაში მიეკცა ყურადღება სატრანსპორტო საშუალებათა განვითარების აღრინდელ საფეხურზე ლერძისა და ურმის შეერთების საკითხთან დაკავშირებით. სამი სხვადასხვა მოსახრება იყო წამოყენებული, რაც შეიძლება გრაფიკულადვე წარმოვიდგინოთ (იხ. ტაბ. XLVIII, 2, 3, 10).

ორპოტიკი ფორმა აქვს). კონკილა საბასთან „კონქილას“ სახელწოდებით არის მოხსენიებული და განმარტებულია, როგორც „ურმის თავის დასაყენებელი ხე“. ტერმინი კონკილა გამოყენებული გვხვდება ქართულ უძველეს დღეობაში, როგორც სქესობრივი ნიშანი. აკად. ივ. ჯავახიშვილის აზრით „ამ ქართულ წარმართულ დღეობაში (ლაპარაკია სევანურ დღესასწაულებზე: აღრეკილაი, მელიაი ტულეფიაი და ქართლ-კახურ ყენნობაზე, მ. გ.) ზემო სევანურსაცა და ქართლ-კახურ ზნე-ჩვეულებას ორივე მოპირდაპირე გუნდის მეთაურებისათვის ნიშანდობლივ სამკაულად ხისაგან გაკეთებული, მამაკაცის ორგანოს, ან კანქის ძვალის წელზე შემორტყმა დაუწესებია, რომელსაც ქართლ-კახეთში „კონკილა“ ჰრქმევიან, ზემო სევანეთში კი „საქმისაი“. იქაცა და აქაც ეს ნიშანდობლივი სამკაული ერთ გარკვეულ ოჯახში იყო ხოლმე დატული. ეს გარემოება ცხადყოფს, რომ გუნდთა მეთაურები მამრობითობის სქესობრივი ძალის განსახიერებად არიან ნაგულისხმევი“ (ივ. ჯავახიშვილი, ქართველი ერის ისტ., I, გვ. 65). ენიჭება თუ არა ურმის ტერმინოლოგიაში კონკილას. სქესობრივი მოტივის მნიშვნელობა, ეს გამორკვევას მოითხოვს. საქირთა გათვალისწინებული იყოს ის გარემოებაც, რომ ეს სიტყვა საზიდისა და სახენელის ტერმინოლოგიაში შეიძლება კო-ზე დაწყებულ სახელწოდებათა რიგს დაუკავშირდეს (კოჭა, კოფო, კორა[ქი], კოტა, კოკოშა[კი], კონტი).

ტვირთის მოსათავსებლად ურმის უბეზე, სიგრიძე, ფიცრები ანდა ლასტია (წნული) დაგებული. პირველს ლართხები ეწოდება. უნდა ვიფიქროთ, რომ თავდაპირველად ურემს ლატნები ჰქონდა მარხილის მსგავსად გაკეთებული. რაც შეეხება ლასტის, იგი შეიძლება ურმის უბეზე ვერტიკალურადაც იყოს დაყენებული, როცა ურმით ბზე ან ადგილად დასაბნევი ქირნახული გადააქვთ. ამ შემთხვევაში ასეთ ურემს ლასტიანი ურეში ეწოდება (გურიანში ფარდიანი ურმის სახელს ატარებს).

გაქნილი საპნის სატარებლად, რაც ხის ლერძიანი ურმის ლერძსა და თვლებში წასასმელად იყო საჭირო, ერთ-ერთ ქველზე ჩამოკიდებულია საქონლის რქის (ჩვეულებრივ, კამეჩის რქის) ქურკელი საპნიჩქის სახელწოდებით (ზოგან უბრალოდ რქა ეწოდება, კახეთში—სასაპონე || სასაპნე, გურიაში—ქარახსი). საპნიჩქას აქვს ხის საფარი და ხის კოეზი, რომლითაც ხდება საპნის წასმა.

ქართლში, ისევე როგორც აღმოსავლეთ საქართველოს სხვა კუთხეების ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში, უკლებლივ დამოწმებულია შედგენილი ანუ „ფერსო-სოლებ ახსბული“ ბორბლის ხმარება, რასაც თვალის ეწოდება (ტაბ. XXXVIII). თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ, როგორც ხალხური მონაცემებით ირკვევა, ამ კუთხეებში არტოთუ ისე დიდხნის წარსულში გამოყენებული ყოფილა ერთი მთლიანი ხისაგან გამოთლილი ბორბალი—გოგორა, რომელმაც ბოლო დრომდე შემოინახა თავი ზოგიერთ სამეურნეო იარაღში².

¹ საბა ლარტყას განმარტავს როგორც ბრტყელ ლატანს.

² იხ. აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახ. მუზეუმის ეთნოგრაფიული განყოფილების კოლექცია № 19—47/103—დღივი ქართული გუთანი, შეტანილი ქართლის კომპლექსური ეთნოგრაფიული ექსპედიციის მიერ 1947 წ. ამ გუთნის ველი ს გოგორა ერთი მთლიანი ხისაა. საინტერესოა აგრეთვე 1948 წ. ქართლის ეთნოგრაფიული ექსპედიციის მიერ სოფ. კვიმის 52

XIX საუკუნის 40-იანი წლებისათვის ურემში მასიური ბორბლის ხმა-რების შესახებ უნდა მიუთითებდეს ჰაქსტაჟუზენის ცნობაც: „მტკვრის ხეობაში ჩვენ შეგვხვდა რამდენიმე ადგილობრივი საზიდი ძალიან უხეში აგე-ბულები. მათი ბორბლები ხის მთლიანი წრისაგან შედგებოდა შუაში ნახე-რებით. სხვა, თევით დატვირთულ საზიდებს ევროპული შეხედულება ჰქონ-დათ და გუთუნობდნენ, ალბათ, კოლონისტებს“¹.

ურემის თვალი სამი სხვადასხვა ნაწილისაგან არის შემდგარი: მორგ-ვის, სოლებისა და ფერსოებისაგან. ამას უნდა დამატოს რკინა—ურემის თვლის სალტე და ტულკა (იგივე БУЖКА)—რკინის მილი, მხოლოდ რკინის ღერძიან ურემში.

ურემის თვლის ცენტრალურ ნაწილს მორგვი წარმოადგენს („მორგვი—ურემის თვალის შუა—კუნძი“ საბა), რომელზედაც ასხმულია სოლები, ხოლო სოლებზე გადმოყვანილია ფერსოები. მორგვი მრგვალად გათლილი მო-გრძო ხეა, სიგრძე დაახლოებით 3 მტკაველი აქვს, დიამეტრი ნაპირში ერთი ციდა, შუა ნაწილში—მტკაველზე მეტი. მორგვის გარეთი პირი მომრგვალე-ბულია ანუ გადმოკვერცხილი ორ შამოკვერცხილი. ამას ხალხი სი-ლაშაზის მნიშვნელობით ხსნის, მაგრამ იმავე დროს აუცილებლივ აღნიშნავს მის პრაქტიკულ დანიშნულებასაც: „გადმოკვერცხილი მორგვი სიარულში კარგია, რამეს თუ წამადო, მალე შასცდება“-ო (ქართლი).

მორგვი შუაში, სიგრძეზე, გახვრეტილია სალერძედ, ამ ნახვრეტის დია-მეტრი (ხის ღერძისათვის) საშუალოდ 2 გოჯს უდრის. მორგვის შუა წელზე სოლების ჩასასმელი ბუდეები—სასოლებები აქვს ირგვლივ შემოყოლებული (ტაბ. XLI, 15). სასოლეში ვერტიკალურად ჩასმულია სოლი, სოლების რიცხვი ერთ თვალში, ჩვეულებრივ, თორმეტი. სოლის სიმაღლე დამოკიდებულია, საერთოდ, თვლის სიდიდეზე, აქვე უნდა შევნიშნოთ, რომ ძველად, როგორც ხალხური მონაცემებით ირკვევა, სოლის სიმაღლე საგრძნობლად დაბალი ყო-ფილა. ეს გარემოება საესებით გასაგები უნდა იყოს ბორბლის ევოლუციის გზაზე.

სოლები დანიშნულების მიხედვით იყოფა: დედალ სოლებად და მამალ სოლებად. თორმეტი სოლიდან მსოლი დედალია, 4—მამალი. მამალი სოლი ეწოდება ისეთს, რომელიც ორ ფერსოს აერთებს, ეს უკანასკ-ნელი თავისი ნაპირებით—უბებით თანაბრად არის მამალი სოლის თავზე ჩამოსული—დაუბევებული. დედალი სოლები კი ეწოდება დანარჩენებს. ამრიგად, დედალ-მამალი სოლები გარკვეული თანმიმდევრობითაა დალაგე-ბული, ერთი მამალი სოლის შემდეგ მოდის ორი დედალი სოლი, შემდეგ ისევ მამალი და ასე, სულ ოთხ წყებად.

თითო თვალს ოთხი ფერსო აქვს, ფერსო არის თვლის გარეთა ნა-წილი, რომელიც უშუალოდ ეხება მიწას (ურკინო თვალში). საბა ფერსოს უწოდებს „ურემის თვალის გარეშემოს“, ეს განმარტება სისწორით არის მო-ცემული, რამდენადაც რკინის ვადაკვრა არცთუ ისე დიდი ხნის საქმეა.

ქალაში (კასპის რაიონი) დამოწმებულ მასიურ ბორბლებზე შემდგარი საქაჯავი—ურემის ქაჭის საწეხი (იხ. ტაბ. XLVI, 1).

¹ Гакстгаузен, Закавказских краев, т. 1, СПб, 1857, стр. 22—23.

ფერსო, როგორც თელის წრეხაზის მეოთხედი ნაწილი, მოხრილია. მისი სიმაღლე, როგორც ამას ეთნოგრაფიული მასალა გვაჩვენებს, თანდათან შემცირებულია. ხალხის მახსოვრობაში კარგად არის შემონახული ის, რომ წინათ ურმებს ძალიან დიდფერსოიანი თვლები ჰქონდა, რომ ცერსოებს, როგორც „ძირს მოსიარულეს“, დიდხანს გაეძლო¹. ბორბლის ევოლუციის თვალსაზრისით ფერსოს სიმაღლის ცვლაც მეტად საყურადღებოა.

ამასთან დაკავშირებით შეიძლება მეორე მნიშვნელოვანი მხარეც აღინიშნოს. უნდა დავუშვათ, რომ განვითარების გზაზე ბორბალს მარტო მაღალი ფერსო კი არ უნდა ჰქონოდა, არამედ განიერიც. ამის ნიშნები ქართულ ეთნოგრაფიულ მასალაშიც მოიპოვება და, თუ შორეულ წარსულს გავითვალისწინებთ, შეიძლება ამავე აზრის დასამტკიცებლად მოვიშველიოთ ბიბლიის ცნობაც ურმის თვლით ძნის ლეწვის შესახებ². ცხადია, სალწუნად გამოდგებოდა ისეთი საგანგებო თვალი, რომელსაც განიერი ფერსო ჰქონდა.

ფერსოს შუაში ორ ადგილას სასოლეები აქვს ამოტეხილი, აქეთ-იქით ნაპირზე კი „მამალ სოლზე“ ჩამოსაყვანი ლარები—უბე ბი სიმაგრის მისაცემად. „დედალ სოლებს“ ფერსოს გარედან ჩაქედილი აქვს პატარა სოლები ბრმა სოლები და სახელწოდებით (შდრ. ქიზიყ. ბ რ ი მ ა ს ო ლ ი). იგი ყოველთვის არ არის საჭირო და, როგორც ხალხური დაკვირვებაც გვაჩვენებს, ურმის თვლის მკეთებელზეა დამოკიდებული ბრმა სოლის გამოყენების აუცილებლობა. ხალხური გამოთქმით, „ბრმა სოლს ის დაჰკარავს ვინც ჩოღფოთს გააკეთებს“³.

ურმის საბრუნ მოწყობილობაში ერთ-ერთი მთავარი ნაწილია ღერძი, რომელიც აერთებს ორ თვალს და რომელზედაც დაყრდნობილია ურმის უბე. ღერძის სიგრძე ურმის სიგანეზეა დამოკიდებული, საშუალოდ კი 8—9 მტკაველს შეადგენს. ხის ღერძს სამი ნაწილი აქვს: თავი, საბრუნნი და შუაწელი. თავი არის ის ნაწილი, რომელიც უშუალოდ თვალშია შეყრილი, საბრუნნი—რაზედაც ურმის უბეა დაყრდნობილი, შუა წელი კი ორ საბრუნს შუა მოთავსებული ნაწილი. ღერძის თავები და შუა წელი საბრუნებთან შედარებით წვრილია. თავების სიწვრილე გამოწვეულია მათი მორგეში გაყრის საჭიროებით, შუა წელისა—მხოლოდ სიმსუბუქით. თვლებში შეყრილ ღერძს გარედან რიკები || კ ი ნ კ ი ლ ა ქ ე ბ ი —პატარა ჩხირები აქვს გაკეთებული, რომ თვალი არ „გასძვრეს“ (ჯავახეთში ამ ნაწილს კილი-შილი ეწოდება).

ღერძზე ერთი თვალი თავისუფლად ბრუნავს, მეორე კი ყრულ არის დამაგრებული ანუ გახერშილია სოლით ანუ ხერშით || ხ ე შ ი თ (ქიზიყ. მ ო ხ ე შ ი ლ ი). თავისთავად, გახერშილ თვალთან ერთად, ღერძიც ბრუნავს. ურმის ეს თავისებური საბრუნნი მოწყობილობა შესაძლებელს ხდის ურმის მიტ-

¹ შეიძლება მაგალითისათვის დასახელებულ იქნეს ვარძიის ფერსო, რომელზედაც დამოსახულია ურმი საგრძობლად მაღალფერსოიანი თვლებით (იხ. ტაბ. VI).

² იფ. ჯ ა ვ ა ხ ი შ ე ლ ი, საქართველოს ეთნოგრაფიის ისტორია, II, გვ. 85—86.

³ შინამრეწვე. მასალა, ქიზიყ. აქვე მოთხრობილია ხალხური გადმოცემა იმის შესახებ, თუ როგორ მშრალად გადაჩენილა წყალში ჩადგმული ახლად შეყრილი ურმის თვლებში. სოლების ის ნაწილები, რომლებიც ფერსოსა და მორგეში იყო შეყვანილი. გადმოცემა ბაზს უსვამს ურმის კეთების საქმეში დახელოვნებას.

რიალ-მორტალიტებს, ერთ ადგილზე შემობრუნებას. ორივე თვალი რომ ყრუდ ყოფილიყო ღერძზე დამაგრებული, შეუძლებელი გახდებოდა ურმის მობრუნება. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ უცხოთაგან, ვისაც კი ქართული ურეში უნახავს და მის შესახებ რამე დაუწერია, ყველასათვის თითქმის შეუმჩნეველი დარჩენილა ურმის ეს კონსტრუქციული თავისებურება. ამიტომ არის, რომ უცხო ავტორები ურმის „უარყოფითი თვისებებიდან“ უმაღლე ბორბლებისა და ღერძის ერთად ბრუნვას ასახელებენ. მაგრამ ქართულ-კავკასიური ურმის გარკვეული კონსტრუქციული უპირატესობა ზოგიერთ ობიექტურ დამკვირვებელს მაინც არ გამოარჩენია. საყურადღებოა ამ მხრივ ე. მარკოვის შეთქამვა, მიუხედავად იმისა, რომ მის სიტყვებს მაღალფარდოვანი იერი დაჰკრავს¹.

დღევანდელ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ხის ღერძი თითქმის სრულიად აღარ გვხვდება. იგი შეცვლილია რკინის ღერძით, რაც, ცხადია, დიდად ამსუბუქებს გამწვევი ძალის მუშაობას. „რკინის ღერძი ბოლოს და ბოლოს შემოვიდა, ეს ღერძი ერთი კაცის გაწვევას უადვილებს საქონელსა“, აღნიშნავს ამის შესახებ ხალხი.

ურმის კონსტრუქციაში მესამე დამოუკიდებელი ნაწილი არის უღელლი („წართ ქედო სადღები ხე შესაბმელად“, საბა). იგი წარმოადგენს დაახლოებით მ მტკაველი სიგრძის, ერთი ციდა სიგანისა და ნახევარი გოჯის სისქის ოთხკუთხედ ხეს, რომელსაც 5 ნახერტი—სატაბიკე აქვს გაკეთებული; ორორი აქეთ-იქით ნაპირში, ერთი—შუაში. ნაპირის სატაბიკეებში თავსდება მრგვალი ჯოხები—ტაბიკები, რომლებშიაც გამწვევ საქონელს გაყოფილი აქვს კისერი. ტაბიკის მსხვილი თავი უკეთდება, რომ უღელს არ ჩასძვრეს, ბოლოებში კი ნაკდვეი აქვს გაკეთებული. ტაბიკთა ამ წყვილიდან შიგნითას აღნიშნულ ნაკდვეზე მომხული აქვს ბაწარი აპეურის ან სამალდეს სახელწოდებით, რომელიც მეორე ტაბიკზე იკვრება. სამალდე თხის ბალნის ბაწარია, აპეური კი ბამბის ან სხე. ეს ბაწარი სიგრძით „ორივე ხელის გაშლაა“, ერთი თითის სისქე აქვს. შუა სატაბიკეს დანიშნულებაა თავტაბიკის (თავთხის—კახ.) მოთავსება, რომელიც უღელსა და ხელნებს აერთებს. ნაპირა ტაბიკებს შორის მოთავსებული ადგილი—საკედური, ჩვეულებრივ, ნახევარმთვარიანსებურად არის ამობურცული, რომ საქონლის კისერს კარგად მიებჯინოს.

ურმის საყვერის (ე. ი. მეორე წყვილის საქონლის) უღელს გუთნეულის თავთუღელის მსგავსად ნაპირები დახრილი აქვს. ამას ხალხში რამდენიმე ახსნა ეძლევა: ასე დახრილი უღელი უფრო „მოყვანილი და ლამაზია“; რომ საქონლის წაქცევის, დამუხლის თავების შემთხვევაში პირველად უღელი შეეხება მიწას და საქონელს კბილები აღარ ჩაემტვრევა და აგრეთვე

¹ «Вильгельм Каульбах в своем замечаніи «столпостроении вавилонском», составляющем вступительную картину к громадным историческим фрескам берлинского музея, имел полное право изобразить потомков Сима, первых земледельцев и цивилизаторов мира, сосредоточенными вокруг такой же арбы, какими до сих пор кишит Кавказ; эта Страна Ноя и Прометей. Простота и безкитроуность этого экипажа доходят до гениальности; в нем нет но одной лишней палочки, посвященной удобству едущего, — в нем только то крайне необходимое, без чего или экипаж хататься не будет, или скотина не будет везти...», Е. Марков, Очерки Кавказа, СПб и М., стр. 40—42.

ის, რომ საქონელი გაწვევის დროს ადვილად არ მოიქმედურებს, ე. ი. უკან მოხედვა გაუძნელდება, და, ამდენად, არც უღელი გადმოუვარდება კისრიდან. უფრო მართებული უნდა იყოს ორი უკანასკნელი ახსნა.

ურმის კონსტრუქციაში უღელი ძალზე ძველი ჩანს. იგი საზიდის სხვა, ადრინდელ სახეობებშიც უნდა ყოფილიყო გამოყენებული. როგორც ზემოთაუ ითქვა, უკვე წინა აზიის უძველეს გამოსახულებებშია მოცემული უღელში საქონლის შებმის წესი.

უღელი ხელნების თავს უკავშირდება, იგი მოთავსებულია ხელნების ერთ-მანეთში დადგმულ ნახევარ რკალებს შუა, რასაც თათები ეწოდება (ტაბ. XLIX, 1). ხელნის ზემოთ მოქცეული თავი უღელს ეყრდნობა, ქვემოთა ხელნას კი დასაყრდენი არა აქვს, რის გამო ადვილია ტვირთის დაწოლისაგან ამ ხელნის ჩაწევა-ჩაგლეჯა. ამის თავიდან ასაცილებლად იმ ადგილას, სადაც თავტაბიკია ჩაყრილი, ურმის ხელნები და უღელი წნელით ამოაყვრება. ამ წნელს თავწველი ეწოდება (კახეთში—ცხვირის წნელი). აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ როცა ურემზე ისეთი ტვირთი დევს, რომელსაც საბელის გადაქერა უნდა, ამ უკანასკნელს მხოლოდ ქვემოთა ხელნას ამოაკარვენ ხოლმე სწორედ ამ ზემოთ მოხსენიებული მიზეზის გამო.

მართალია, ურემი საქართველოს ბარშია გავრცელებული, მაგრამ ეს ბარი არ შეიძლება წარმოვიდგინოთ აბსოლუტურ სისწორედ. ჩვენი ქვეყნის ბარის რელიეფშიც ვაპქვს ვაკე და ფერდობი ადგილების მონაცვლეობა. თუმცა ამ შემთხვევაში სწორი ადგილმდებარეობა სპარბოზს, მაგრამ ფერდობებსა და გორაკ-ბორცვებსაც მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს. ჩვენი აზრით, ეს უნდა იყოს ერთ-ერთი ძირითადი მიზეზი საქართველოს ტერიტორიაზე ისტორიულად ორბორბლიანი საზიდის დამკვიდრებისა.

ორბორბლიან საზიდს, მექანიკის თვალსაზრისით რომ ვიმსჯელოთ, საყრდენი სამ წერტილში აქვს, ორი—ბორბლებთან და ერთიც უღელზე. ამის გამო იგი საჭიროების შემთხვევაში თითქმის ყოველთვის ინარჩუნებს საყრდენების მიმართ ვერტიკალურ მდგომარეობას და არც გადაბრუნება მოელის ისე ხშირად. ოთხბორბლიან საზიდს კი ოთხ წერტილში აქვს საყრდენი და ვერტიკალური მდგომარეობისათვის მას სავსებით სწორი ადგილმდებარეობა ესაჭიროება¹.

ქართული ხალხური საზიდი საშუალებების განვითარების თვალსაზრისით განსაკუთრებით საინტერესოა აგრეთვე ქართული ორბორბლიანი ურმის თავისებური სახეობა, დამოწმებული ჩვენ მიერ 1949 წ. სოფ. მეჯვრისხევში. ეს ურემი გავრცელებული იყო მეჯვრისხევის ჩრდილოეთით მდებარე ვიწრო ზოლში (სურ. XXIX, 1).

ძირითადი კონსტრუქციული მონაცემებით ეს ურემი მსგავსია ქართული ორბორბლიანი ურმისა, მაგრამ მისგან საგრძნობლად განსხვავებულიც. ეს განსხვავება იმაში მდგომარეობს, რომ იგი დაბალია. მისი ბორბლები დაახლოებით ბოლოთრისა ბორბლების სიდიდისაა. ამასთან ერთად, ამ ურემს ბორბლები ჩვეულებრივზე წინ აქვს მოთავსებული, რის გამოც ურმის ბოლო

¹ მ. ი. კ. რ. ა. ტ. ცნობით სკიოთებს ოთხბორბლიანთან ერთად ვექსობრბლიანი საყრდენი იყავით ქონათ, რაც, ცხადია, მათი ადგილმდებარეობისათვის შესაფერი იქნებოდა. Гипократ О водухе, водах и местностях, Латышев, SC, БДН, 1947, გვ. 296.

დახრილია. ურმის ბოლო ნაწილის დახრილობა შეფარდებულია წინა ნაწილის სიმაღლესთან—ურმის თავი პირდაპირ უერთდება უღელს. ურმის დახრილი ბოლო, თავის მხრივ, საგანგებოდ მაღლაა ოდნავ აშვერილი, რომ დაღმართებში, საჭიროების მიხედვით, ამ ნაწილით მიწას შეეხოს. ამრიგად, ასეთი კონსტრუქციით თავისებურად არის გადაწყვეტილი საჭირო პირობებში მუხრუჭის გამოყენება. ამ უკანასკნელი თვისების წყალობით ეს ურემი ბოლო-თრისასაც ემსგავსება იმ განსხვავებით, რომ ბოლოთრიაში, როგორც ითქვა, ურმის ბოლო ნაწილი მუდმივად ეხება მიწას, ამ ურემში კი ეს მხოლოდ საჭიროების შემთხვევაში ხდება. აქედან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ ბოლოთრია მთისა და ბარის გარდამავალი ზოლის საზიდა, რომელშიაც მუდმივად შეერთებული სახით არის მოცემული თრევისა და გორვის პრინციპი; თავის მხრივ, ჩვენ მიერ აღწერილი ეს ურემიც აგრეთვე შუალედ, გარდაშვალ სახეობას წარმოადგენს ბოლოთრისა და ბარის ურემს შორის. ეს გარემოება ერთხელ კიდევ ნათლად მიუთითებს იმაზე, თუ რამდენად მრავალფეროვანია ქართული საზიდი საშუალებანი და რამდენად თვითმყოფია თითოეული მათგანი კონკრეტულ სამეურნეო-გეოგრაფიულ ვითარებაში.

ქართული ორბორბლიანი ურმის აგებულების აღწერის სისრულისათვის მოგვყავს მისი ნაწილების სახელწოდებათა ცხრილი საქართველოს სხვადასხვა კუთხეების მიხედვით, რომელშიაც ეს ურემი გამოიყენება (იხ. გვ. 58).

ურმის კონსტრუქცია, როგორც უკვე დავინახეთ, ძირითადად დამყარებულია ხის ნაწილების ასხმის პრინციპზე. თუ არ მივიღებთ მხედველობაში ბოლო ხანებში რკინის გამოყენების გამო მომხდარ ზოგიერთ ცვლილებას, შეიძლება ითქვას, რომ ურემი სულ მთლად ხის ნაწილებისაგან შედგება და ეს ნაწილები რკინის სულ უბრალო ლურსმნის გარეშე ერთმანეთზე ასხმულია. ურმის აგების ასეთი პრინციპის გამო საჭიროა, რომ მისი ნაწილები ერთმანეთში მკიდროდ იხსდეს და, ამდენად, ვაკეთებული საგანიც სიმაგრითა და გამძლეობით ხასიათდებოდეს.

ურმის მთელი ტექნოლოგიური პროცესი ძირითადად ამ მოთხოვნილებას უპასუხებს. საუკუნეთა განმავლობაში გამოცდილების ნიადაგზე წესად ქცეულა საურმე მასალის ორი—ნედლი და გამხმარი სახით გამოყენება. ნედლი მასალისა კეთდება ის ნაწილები, რომლებშიაც ხდება ხის სხვა ნაწილების მოთავსება, ხოლო ეს უკანასკნელი კი, როგორც სხვა ხეში მოთავსებული, ხმელი უნდა იყოს. ნედლი ხე თანდათანობით შრება, იკუმშება და მასში ჩამჯდარ ხის სხვა ნაწილს უჭერს, „მოლაღების“ საშუალებას არ აძლევს; თავის მხრივ, ხმელი ხე დროთა განმავლობაში არ იკუმშება, სიდიდეში არ კლებულობს და არც ლაღდება.

აგებულების მიხედვით ყველაზე რთულ ნაწილს ურემში წარმოადგენს თვალის. მისი ვაკეთება საგანგებოდ დახელოვნებას მოითხოვს და ურმის თვლების მკეთებლობა, შეიძლება ითქვას, პროფესიად არის ქცეული.

თვალში, თავის მხრივ, ძირითად ნაწილს წარმოადგენს მორგვი და სწორედ მორგვის გამოთლიდან იწყება თვლის ვაკეთება.

¹ ამასთან დაკავშირებით საყურადღებოა აღინიშნოს, რომ იმერეთში ურმის აგებას ურმის შეწყობას უწოდებენ.

მორგევი უმთავრესად თელისა ან იფნისაგან ითლება¹. გასათლელად იხმარება ნაჯახი. თელისა და იფნის უპირატესობა იმაში მდგომარეობს, რომ მათ სიმსუბუქე და ერთგვარი სირბილე ახასიათებს. რბილი მორგევი სოლებს კარგად და მტკიცედ ითავებს. ხალხი მორგევისთვის კაკალს ამჯობინებს, მაგრამ, როგორც ძნელ საშონელს, ნაკლებად იყენებს.

სამორგვედ შერჩეულ ხეს მოჭრის შემდეგ სახლში მოიტანენ. აქ ის უნდა გადაიხერხოს, რადგან „მორგევი ორივე თელისა ერთ ხეში უნდა იყოს“. ზოგჯერ კი ერთი ხისაგან ორზე მეტიც გამოდის, ჩვეულებრივ ოთხი მორგევი. მაგრამ ერთ წყვილზე ნაკლების გამოყენება უკვე აღარ შეიძლება. ეს იმით უნდა აიხსნას, რომ ერთ ღერძზე მოთავსებული ორივე მორგევი თანაბარი სიმაგრისა უნდა იყოს და ერთნაირადაც გაცედეს. გათლაში მორგევის გარეთა პირი მომრგვალებული კეთდება, გადმოიკვევრცხება ანუ შემოიკვევრცხება². რადგან ხე გათლაში იკლებს, სამორგვედ გადახერხილი ნაქერი სამი მტკაველი ნაინც უნდა იყოს.

გათლის შემდეგ სამორგვე ხეს გატუსავენ ანუ ცეცხლის ალში გამოატარებენ—რამდენიმე წუთით ჩააგდებენ ცეცხლში და, ვიდრე მოეკიდებოდეს, ამოიღებენ. გატუსულ მორგეს მანიწვე წაუსვამენ საქონლის პატივს. პატივი უნდა იყოს რაც შეიძლება ამაღსთანავე სველიც (მიწიდან „აღუბული“). ეს მეტად საყურადღებო ხალხური ხერხი ხის დასკვდომისა და, ამასთანავე, ქვის საწინააღმდეგო საშუალებად ითვლება.

ცნობილია, რომ ყოველ ხეს აქვს დანესტიანებისა და დასველების უნარი. არა მარტო წყალში მოხვედრით, ჰაერიდანაც კი ისრუტავს ხე წყალს ორთქლის სახით. იმასთან ერთად, რომ სინესტეშესრუტულ ხეს ემატება წონა, რაც მთავარია, იგი მოცულობაშიც მატულობს, მისი მერქანი დიდდება. შემდეგ, სიცხეში სინესტე ეკარგება და ისევ კლებულობს. მოცულობის ასეთი ცვლა რბილ ადგილებში ნახეთქის გაჩენას იწვევს. ხეში წყლისა და ორთქლის შესვლის საწინააღმდეგო საუკეთესო საშუალებად თანამედროვე ტექნოლოგიაში ითვლება ხის დაფარვა სანდალოზის ფენებით. მაგალითად, სანდალოზით დაფარული ავეჯი ათეული წლობითაც არა სკდება, თუ სანდალოზი წასმულია გამზმარ და არა სველ ხეზე. ამ ხერხის საწყისები შეიძლებოდა გვეძებნა სწორედ დღემდე შემონახულ ხალხურ ხერხში, რომელიც ზემოთ მოვიხსენიეთ. გატუსვისა და შემდეგ პატივის წასმის ერთგვარ თანმიმდევრობას ხალხი სწორედ ამგვარად ასაბუთებს. გატუსული ხის ნაპირი შრება და ჯერ კიდევ ცხელ მდგომარეობაში მყოფი კარგად იფინთავს წასმულ პატივს. წარმოიშეება უხილაეი ფენა, რომელიც „არც წყალს შეუშვებს და არც მზეს მიიკარებს“, იგი მიუკარებელია ქვისთვისაც, რომელიც გაუტუსავ და პატივწაუსმელ ხეს ადვილად აზიანებს.

¹ სამეგრელოში მორგევისათვის ყველას ამჯობინებენ ბლის ხეს, ხმარობენ თუთის ხესაც.

² საინგილოში „დაკაპიტებულ მორგეს ცუდით და ექოთი სთლიდნენ, თავბოლოს უმჯვრალეოდნენ და წიბოლჯ (წვრილ) სატუხით შუაითი სიგზეუ ჰქროტაუდნენ, მერე დიდი სატუხით აფართოებდნენ ხერულს“ (შინამრეწე. მასალა, საინგილო).

გატუსისა და პატივის წასმის შემდეგ ხდება სასოლეების ამოტეხვა, რისთვისაც წინასწარ საჭიროა ზომების მიხედვით მორგების ზედამართის დაყოფა თორნეტ ნაწილად: მორგეს წრიულად შემოაველებენ ბაწარს ანუ შემოზომავენ და დანიშნავენ სატეხეთი. ამ ზომაზე მოყვანილ ბაწარს შემდეგ ორად მოკეცავენ და დანიშნული ადგილიდან კიდევ გადაზომავენ. ეს იძლევა დანიშნული ადგილის დიამეტრიულად მოპირდაპირე წერტილს. ამ ორად მოკეცილ ბაწარს კიდევ მოკეცავენ შუაზე და ერთ-ერთი დანიშნული ადგილიდან აქეთ-იქით კიდევ გადაზომავენ, რის შედეგადაც მორგების ზედპირზე ოთხი თანაბრად დაშორებული ნიშანი ჩნდება. ოთხად მოკეცილ ბაწარს ახლა უკვე შუაზე კი აღარ მოკეცავენ, არამედ სამ თანაბარ ნაწილად გაყოფენ და ოთხივე დანიშნული წერტილიდან ამის მიხედვით გადაზომავენ, რაც უკვე მორგების ზედპირზე 12 თანაბარ ნიშანს იძლევა.

ამის შემდეგ ხდება უკვე მორგების დახვერტა || მოხვერტა, ე. ი. სასოლე ადგილების ამოტეხვა ანუ ამოღება. ამისათვის საჭირო იარაღს წარმოადგენს სატეხე. სასოლეს სიდიდე, საერთოდ, თელის სიდიდესა და, კერძოდ კი, სოლის სისქეზეა დამოკიდებული, მისი მოხვერტა საჭიროა საკმარისად ღრმად იმ სიმაღლეზე, რომ მორგების საღერძელ განხრეცამდე ანუ გულის გაგდების შემდეგ სასოლეებიდან სინათლე ერთიმეორეში გადიოდეს. მოხვერტა როცა მოთავდება, შემდეგ უკვე სოლების ასხმა ანუ შემოსოლება იწყება, მაგრამ წინასწარ საჭიროა მორგების დაღობვა, რომ სასოლეები გაფართოვდეს. რაც უფრო ნელა იქნება მორგები, უკეთესია, რადგან შეიკუმშება და სოლებს კარგად დაიჭერს (ათუ მაშინვე მიწა ასხმა, გამოთლილ მორგეს წყალში ჩავეგდებ, დაღობვა, გაიწევეს და სოლს ალაგს მისცემს. რაც ნელაა მორგები სულ კარგია, ნელა ხე უჭერს, იკუმშება¹).

ერთადერთი მასალა, რომელსაც სოლის გასაქეთებლად იყენებენ, არის მუხა, მაგრამ ხალხი იყენებს ლობიოს ხესაც (აკაცია), რომელიც წინათ უფრო მეტად ყოფილა გამოყენებული, ვიდრე ამჟამად, რადგან, როგორც ხალხი აღნიშნავს, ძნელი საშოვნელია. მართალია, ლობიოს ხეს ამჯობინებენ, მაგრამ საჭირო თვისებების წყალობით მუხა საესებით შეენაცვლა მას. ეს თვისებებია, პირველ რიგში, სიმკვრე და, აგრეთვე, სინესტისადმი გამძლეობა. სასოლეში ჩამდგარი წყალი რბილ ხეს ადვილად ალპობს. მუხის სოლს კი, განსაკუთრებით თუ გულისაგან არის ის გამოთლილი, სინესტე ვერაფერს აკლებს.

თუ სამორგვე ხე ნელა უნდა იყოს, სასოლე ხე, პირიქით, უკეთესია რაც უფრო ხმელი იქნება, რამდენიმე წლით ადრე გათლილი და დამზადებული. ეს იმით აიხსნება, რომ ტვირთის დაწოლას სოლი ვერტიკალურ მდგომარეობაში განიცდის და, თუ სიმკვრე არ ექნება, გაიღუნება. გარდა ამისა, რაც აგრეთვე არსებითია, სასოლეში მოქცეული ნელა ხე ხმობის პროცესში შეიკუმშება და დაპატარავდება, რაც გამოიწვევს სოლის მოზოშებას.

¹ ქართლის 1947 წლის ეთნოგრაფიული ექსპედიციის მასალები, ხალხური გადასახიდი და გადასაყვანი საშუალებანი, ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილების არქივი.

ამრიგად, სოლს გამოთლის შემდეგ კარგა ხნის განმავლობაში გაშრობა-
გახშობა სჭირდება. ჩვეულებრივ, სათონეში იციან ხოლმე შეწყობა. აქ ის
დროთა განმავლობაში იბოლება და ხმება. ამ შემთხვევაშიც ჩვენ საქმე გვაქვს.
საყურადღებო ხალხურ ტექნოლოგიურ ჩვევასთან. სოლების გახშობის ეს გა-
ხანგრძლივებული პროცესი იმ გარემოებაზე დამყარებული, რომ ამ წესით
ხდება მათი სავსებით გამოშრობა. აქ რომ გაშრობა-გახშობის მიზნით სწრაფი
ლონისძიება ეხმარათ, თუნდაც ვატუსის წესი ან სხვა მსგავსი რამ, სოლი
ვერ მოასწრებდა მთლიანად გაშრობას, რადგან ასეთ დროს შრება და ხმება
გარეთი პირი და იგი ერთგვარ გარსად იქცევა, რომელიც აფერხებს შიგნით
ნაწილიდან სინესტის გამოსვლას. თანამედროვე ტექნოლოგიური ენით რომ
ვთქვათ, ასეთ შემთხვევაში ადვილი აქვს ე. წ. ვულკანიზაციას. ამიტომ არის,
რომ, ხალხის თქმით, „არ შეიძლება გასაშრობათ სოლი ცეცხლში დაახლო“.
ამ გარემოების გათვალისწინებით ადვილი გასაგები ხდება ერთი საყუ-
რადღებო ხალხური გამოთქმა—ანდაზა „სოლი სამი წლისა, მორგვი სამი
დღისა, ფერსო მსსქერ და ჩამოაგდე“¹.

შემსოლვა შემდეგი თანმიმდევრობით ხდება: ჯერ ოთხივე მამალ-
სოლს უნდა მორგვე დასხმა თავის ბუდეებში, ე. ი. თითოეულს ორი
სასოლეს გამოშვებით. საამისოდ იყენებენ ურმის ქვას². ნაჯახის ყუით
დაკვრა არ შეიძლება, რომ სოლს ნაპირები არ ჩამოასკდეს, ამიტომ უმჯო-
ბესია ქვის ხმარება.

შემდეგ, ცალკე, ფერსოზე ორი დედალთ სოლი გაუეთდება და ისე
დაიყვანება სოლები მორგვე და ფერსო მამალ სოლებზე. ეს უქანასკ-
ნელნი ფერსოებს ჰქვტავენ, აყბევენ ბენ. ასეთი წესით შეკრული ოთხი
ფერსო იძლევა თვალს. დედალ სოლებს გასამარებლად საჭირო შემთხვევაში
მაშინვე ეძლევა ბრმა სოლი.

დამთავრებული თვალი გადმოფენილი უნდა იყოს, ე. ი. სოლები
მორგვიდან ოდნავ გარეთ უნდა იყოს გადმოხრილი. ასეთ თვალში სოლები
მორგვის მიმართ არაპერპენდიკულარულად არის დალაგებული. ასე აგებული
თვალი წმინდა ტექნიკურ მოთხოვნილებას უპასუხებს, რამდენადაც იგი ურმის
ოცავს გადაბრუნებისაგან. ხალხური განმარტებით „როგორც ბოქინტი შეუ-
ყენო რამეს, ისე გადმოფენილი თვალია ამომღვარი ურმის მხარში“³.

ფერსოდ მაგარი ხეა საჭირო, რადგან ნიწაზე დადის. ყველაზე
უკეთესად მიიჩნევენ და იყენებენ კიდევაც თელას. თელა სიმაგრით, მარ-
თალია, ბევრად ჩამოუყარდება სხვა ჯიშებს, თუნდაც, მაგალითად, მუხას, მაგ-
რამ, სამაგიეროდ, იგი ძარღვიანია, რის გამო არ შეიძლება მისი პირდა-
პირ გადატეხვა. მუხა მაგარია, მაგრამ ამავე დროს ყიფი; ძარღვი რომ არა
აქვს, ხშირად შუაზე იმტვრევა. გარდა ამისა, თელას გარკვეული გამძლეობაც
ახასიათებს, ტყავივით ცვდება, როგორც ამის შესახებ აღნიშნავს ხალხი.

¹ ჩაწერილია ზ. ბილანიშვილის მიერ სოფ. პატარბულში (გარე კახეთი). ძველი
საქართველო, ტ. II, 6, ტფილისი, 1913, გვ. 73.

² საინგილოში, დასაღეთ საქართველოს ზოგ კუთხეში (აპარა, გურია) სოლების გასა-
კედად ხის ურო—ხედა იხმარება. საინგილოში მას თოხმანი ეწოდება, გურიაში—ყორ-
კოტო, აპარაში—ყორკოტანა, იმერეთში—კვრკვეშ (იხ. ტაბ. LIII, 1—3).

საფერსოე ხე მოხრილი და წინდაწინვე მოყვანილი უნდა იყოს, ანუ, ისევე ხალხური გამოთქმა რომ გამოვიყენოთ, „თაეის გუნებით მოსული“. ასეთია, ჩვეულებრივ, ხის ტანის ის ნაწილი, რომელიც უშუალოდ ფესვებში გადადის. ასეთ მოყვანილ ხეს მოჭრის შემდეგ მაინც სჭირდება გათლა. არსებობს საგანგებო ყალიბი, რომელიც დაედება საფერსოედ შერჩეულ ხეს და სატეხეთი შემოვებაზე. შემდეგ, იმავე სატეხეთი დაიხეჩიტება ფერსო და სოლებზე ჩამოიყვანება. ძველად ფერსოს გასათლელად უხმარიათ განსაკუთრებული ბუდე, რომელშიაც ჩაისმებოდა ფერსო და ისე ითლებოდა. ამ იარაღს არტაშანი ეწოდება, რომელიც ამჟამად ნაკლებად არის გამოყენებული. საგანგებოდ სჭირდება გამოთლა ფერსოს ყბებს, რომ მუშაობაში არ შეისკდეს.

რკინის გადაკვრამ და რკინის ღერძის შემოღობამ ურმის თვლის აგებულება და აგების ხერხიც შეცვალა: ჯერ ერთი, საფერსოე მასალა შებრუნებული წესით უნდა შეირჩეს, ე. ი. უნდა იყოს ხმელი და მაგარი. ურკინო თვალში თუ ნედლი ფერსოა საჭირო, რომ სოლები დაიჭიროს, რკინაგადაკრულში—პირიქით, რაც შეიძლება მზრალი უნდა იყოს, რომ არ შეიკუმშოს და რკინაში არ მოლალდეს. ამიტომ დარკინულ თვალში ფერსოდ უმთავრესად მუხას იყენებენ: „ფოლადი ფოლადს (ე. ი. მუხა რკინის სალტეს, მ. გ.) უდგება და აღარა სძერებაო“, აღნიშნავს ხალხი. რკინაგადაკრულ თვალში სხვაგვარია სოლების განლაგება. აქ უკვე აღარ არის საჭირო ე. წ. მამალი ანუ ფერსოების დამკეტი სოლები. თორმეტივე სოლი თანაბარი დანიშნულებისა და ფერსოების შეერთების ადგილი სოლებს შუა ხედება.

სხვაგვარად წარმოებს თვლის შეკვრაც. ჯერ მორგვზე მთლიანად აისხმება თორმეტივე სოლი, სამ სოლზე გაკეთდება ერთი ფერსო, შემდეგ სამ სოლზე—მეორე და ასე შემდეგ. ორი უკანასკნელი ფერსოს დაყვანის დროს, ჩვეულებრივ, სოლების მოხვედრება ფერსოს სასოლეებში ძნელდება, რის გამო მიმართავენ სოლების მოწევას ჯაქვით ან ღვედით.

სოლების ასხმა ორ ნდგომარეობაში ხდება, ჯერ პირველი ექვსი სოლი მიქედება ისე, რომ მორგვი მიწაზე დევს, შემდეგ კი მას ბოძზე აყუდებენ, რომ უკვე დასხმული სოლები არ მოემტკრეს. შედარებით გაუმჯობესებულ სახელოსნო პირობებში სოლების ჩასასმელად დაზვას იყენებენ. ზოგჯერ სოლისა და ფერსოს შეერთების ადგილზე ფერსოს გვერდიდან უკეთებენ რკინის ლურსმანს (ქანკიკს), რომელიც სასოლეში გამკევით ხაზით გადის და სოლის თავში გაეყრება, რომ სოლი, მუშაობაში თუ მოლალდა, არ გამოვარდეს.

როგორც ეთნოგრაფიული მონაცემებით ირკვევა, რკინის გამოყენება ურემში შედარებით ახალი საქმეა. იგი უნდა დაწყებულიყო XIX საუკუნის დასასრულიდან. ამჟამად რკინის გადაკვრა სამკედლოებში ხდება მთლიანი შემოსალტვის წესით, აღრე კი ნაჭრების მიხედვით წარმოებდა¹.

¹ პირველათ რო შამოვიდა ურმის დარკინვა, თვალს ნაჭერ-ნაჭერ რკინას ვაკრავდით, ფერსოს ნახევრიდან მეორე ფერსოს ნახევრამდე“ (შინაზრეწე. მას, ქიხიყი).

ჩვენგანდაუყვრელ თვალში ყველაზე აღრე ფერსო ცვდება, ამიტომ ხშირ გამოცვლასაც მოითხოვს.

ზოგჯერ სოლიც ტყდება და, რადგან მისი გამოცვლა შეკრულ თვალში შეუძლებელია, მიმართავენ დამხმარე სოლით გამაგრების წესს, ამ უკანასკნელს ქართლში საბჯენი უწოდეს, კახეთში, კერძოდ ქიზიყში, იგი ალაცუათის სახელს ატარებს: „თვალს რო სოლი გაუტყდება, ალაცუათს ამოვუყენებთ ხოლმე. ალაცუათი ორკაპა, უბიანი ხეა. ყბა ფერსოში აქ მიცემული, ქვევით მორგვს ებჯინება, სოლის შავიერობას ეწვევა“¹.

ხის ღერძს, როგორც საბრუნე მოწყობილობის ერთ მთავარ ნაწილს, თითქმის ყველაზე მეტი ძალა ადგება და ამის გამო უსწორმასწორო ადგილებში ტვირთმოკარბებული ურმის ტანის სიმძიმე ადვილად იწვევს უშუალოდ ღერძის გადამტვრევას. ამასთან, ღერძი, როგორც მბრუნავი ნაწილი, მალე ცვდება. მიღებულია, რომ ერთმა წყვილმა თვალმა, ჩვეულებრივ, სამიოთხი ხის ღერძი უნდა გაცვითოს. ორივე ეს გარემოება მოითხოვს, რომ ღერძი გამძლე იყოს. გარდა ამისა, ღერძს იმის მოთხოვნილებაც აქვს წაყენებული, რომ, რადგან იგი ბრუნვას განიცდის, ნაკლებ ხურდებოდაც და ცეცხლი არ უჩნდებოდეს. სწორედ ამიტომაც, რომ ერიდებიან მუხის ხმარებას საღერძედ, მიუხედავად მისი სიმაგრისა. როგორც ხალხი ასახიათებს: „მუხა ფიცხია, მალე ხურდება და ცეცხლი უჩდება“. გარდა ამისა, როგორც უკვე ითქვა, მუხა ხალხური დახასიათებით ყიფია. ზემოდასახელებულ პირობებს ყველაზე უკეთ წიფელი აკმაყოფილებს, ამიტომ მისი გამოყენება საღერძედ ყველაზე მეტად არის გავრცელებული. გარდა ამისა, წიფელს ერთი უპირატესობა ისიც აქვს, რომ საბრუნე ადგილში ზედაპირი ადვილად უპრიადდება — ღივი უკეთდება, რაც ხახუნს საგრძნობლად ამცირებს, საღერძე მასალად ხალხი ასახელებს აგრეთვე თელას, შაერცხილას, მაქალას ხეს (ტყის ვაშლს), თამელს და სხვ. წინათ კუნლის ღერძებიც კეთდებოდა. „გრილი ხეა და დიდხანსაც სძლებს“, მგერამ ეს ჯიში შედარებით ნაკლები გავრცელებულობის გამო ბოლო დროს თანდათან გამოსულა ხმარებიდან.

საღერძედ შერჩეული ხე ურმის სხვა ნაწილებთან ერთად მოქრის შემდეგ ტყეშივე გაკოპიტდება (ჯაეახურად — გაკოპიტდება) და სახლში მოტანილი გაითლება. გათლა ხდება ცულით და ხელჩართი. გათლამი ღერძს საბრუნე ადგილებს მსხვილს უტოვებენ, ნაპირები და შუაწელი კი უწერაილდება. ღერძის კეთების პროცესი გატუსვითა და პატყის წასმით მთავრდება, რის შემდეგ მას თვლებში უყრიან, რომელთაგან ერთ-ერთს გახერ-შავენ სახერძის სოლებით. დროთა განმავლობაში ხდება გახერძილი თვალის მოფონება და მანამდე ფონედ ყოფი თვალის გახერშვა, რომ მორგვისა და ღერძის გაცვეთის ადგილები შეანაცვლონ.

ურმის მთავარ სატვირთო ნაწილს წარმოადგენს უბის სამკუთხედში მოქცეული ფართობი. ამ ფართობს ქმნის ხელნების, დანდლებისა და ზეწარქველების შეერთება.

¹ შინამრეწვ. მას., ქიზიყი.

ხელნები ძირითადი ნაწილია უბისა, რომელზედაც აგებულია ურ-
მის უბე, ამიტომ ხელნებისათვის მაგარი ხეა საჭირო. ვარდა ამისა, ხელნე-
ბისათვის შერჩეულ ხეს საჭირო სიგრძე უნდა ჰქონდეს. ხელნის სიგრძე
ამავე დროს ურმის სიგრძეც არის. არსებობს ხელნების გაკეთების ორგვარი-
წესი; ერთი—ცალ-ცალკე ხეების შერჩევა და ერთმანეთისადმი მიყენება, მე-
ორე—ერთი მსხვილი ხის ორად გახეთქვა. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ორი-
ცალკე ხის შერჩევა უკეთესადაა მიჩნეული. ხე ცოტა მოხრილი ან, როგორც
კახეთში ამბობენ, მოდრეკილი უნდა იყოს, რომ „ყელი კარგად მოი-
ღეროს“.

ქართლ-კახეთში ხელნის მასალად თელა და იფნი გამოიყენება, მოკ-
რის შემდეგ ხე იქვე გაკოპიტდება ანუ დაიმორება. ე. ი. შავად და-
მუშავდება—ჩამოშორდება ზედმეტი ნაფორები და მოშალდება გასათლე-
ლად. ადგილზე მოტანილი ხე მაშინვე უნდა გაითალოს ოთხკუთხად და კეთე-
ბაში შევიდეს, რადგან მოჭრილის დაუმუშავებლად ხანგრძლივად დატოვება
არ შეიძლება, რომ არ გამოზრეს და შეკუმშვის უნარი არ დაკარგოს. ხელ-
ნის გათლა ცუდით (ნაჯახით) იწყება, შემდეგ—ხელწოთი. ხელწოთს საბო-
ლოოდ გამოჰყავს ხელნა ანუ აწმინდავებს. გათლილი ხელნები იტუ-
სება, რაც აადვილებს მის დანიშვნას სადანღლეების, საქავლეებისა
და სატაბიკის (თავტაბიკისა) ამოსატებად. დანიშვნა ხდება სატეხეთი
ან ხელის ხერხით. ქართლში არსებობს გადმოცემა, რომ წინათ ამისთვის
ქვის წვეტიანი ნატეხები გამოუყენებიათ.

გატუსული ხელნები დალაგდება მიწაზე ღერძის ზომაზე მოყ-
რით ანუ თავები ერთმანეთს დაედება და ბოლოდან მოყოლებული ზედ
ექვსი დანდალი დაეწოება, რომელიც დაინიშნება სატეხეთი ან ხერხით. ამის
შემდეგ დანდლები ისევე ალაგდება, ხელნა გადმობრუნდება და ამოიტეხება
სადანღლები. სადანღლეების ზომის მიხედვით საბოლოოდ გაითლება თვით
დანდლები, გამოეყვანება თავები ანუ გაიწურთვინება და შემდეგ ერთ
ხელნაზე აისხმება ექვსივე. ამისათვისაც ურმის ქვას იყენებენ. ასე, ვერ-
ტიკალურ მდგომარეობაში მყოფ დანდლებზე მეორე ხელნაც გადაიყვა-
ნება, შემდეგ ორივე მხარეზე ხელნების გარეთ გამოსულ დანდლის თავებში
ბურღით საფარე შეეებს გახერხებულ, ჩაუყრიან წვრილ ჩხირებს—ფარე-
შებს, ე. ი. დააფარე შეებენ, და, თუ ზომაზე მეტად არის დანდლის თა-
ვები გამოსული, შემოასწორებენ, რითაც დამთავრდება ურმის უბის და-
დანდვლა.

დანდლისათვის შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ყველა ხე, უფრო ხშირად
თელასა და იფნს ხმარობენ. დანდლები წინასწარ უნდა იყოს უბრალოდ გათ-
ლილი და გამოშრალი, ორი-სამი თვით ადრე, ასხმის წინ კი სადანღლეში
გასაყრელი თავები ზომაზე გავთლება ანუ გაიწურთვინება. თუ სადანღლედ
მოშალდებულა მასალამ საკმაოდ ვერ მოასწრო გამოზრება, თუ ყველასათვის
არა, წინა ორი დანდლისათვის უფრო ხმელ მასალას მოსძებნიან, რადგან აქ
დანდლები ხელნების გარეთ არ გადის და არ ფარეშდება, ე. ი. შესაძლებე-
ლია მისი მოლაღება და გამოვარდნა.

უბის შექცრაში დადანდელა ყველაზე ძნელია, რის გამო ურმის მკეთებელს ამ დროს დამხმარე სჭირდება. ჩვეულებრივ იყენებენ ოჯახის რომელიმე წევრს.

დადანდლულ უბეზე საქაველე ადგილები დაიზომება და ამოიტეხება. საქაველები კეთდება დანდალსა და დანდალს შუა ადგილებზე. საქაველე მასალა წინდაწინ უნდა იყოს მომზადებული და გამხმარი, რადგან ქაველიც, ისე როგორც დანდალი, ხელნაწი თავსდება. ქაველების ასხმის ანუ მოქაველის ორი ხერხი არსებობს: ერთი—უბის მიყუდება კედელზე, ხეზე ან სხვ. და ხელნაწი ქაველის ჰორიზონტალური მიმართულებით შეყვანა, ასეთ შემთხვევაში ამბობენ ქაველები აირეკაო; მეორე—როცა უბე მიწაზე დევს და ქაველი ვერტიკალური მიმართულებით უკეთდება ანუ ჩაიყვანება, ორივე შემთხვევაში ურმის ქვა იხმარება.

ქაველების დასხმამდე უბეს საბრუნე ნაკეთობა უნდა მიემავროს. ხელნას გადწობაბრუნებენ და სალექვედ შერჩეულ ხეს დააზომავენ, შემდეგ ლექვეს გათლიან და ორ ადგილას გახვრეტენ საყენებლებსა ანუ ყვერნებებსათვის. ამას მოსდევს ყვერნების გათლა და ლექვეების საყვერნე ნახვრეტების ზომაზე ხელნის გახვრეტა, რის შემდეგ ლექვი დაედება ხელნაზე და ყვერნა ჩაყვრება. ღერძზე ხახუნის განა ყვერნა, როგორც პატარა ზომის ნაწილი, ადრე ცდება და, მიუხედავად იმისა, რომ იგი მუხისა კეთდება, მას ყოველწლიურად უნდა გამოცვლა. ხახუნის შესამკირებლად მუშაობის დროს საბრუნეში საპონს უსვამენ, რომ ყვერნამ ღერძი არ ამოღაროს, ან არ ჩასქამოს.

ქაველების გაკეთების შემდეგ საქიროა ქვედა კოფოების ჩამოგება და ზეწრის ჩამოყვანა, შემდეგ ზედა კოფოები ეგება.

ზეწრის მასალად ყველა ხის ხმარება შეიძლება, უფრო გავრცელებულია თელის გამოყენება. ხეს ჯერ ცულით გათლიან, შემდეგ ხელწრითი და საქაველე ადგილებს დანიშნავენ, რომ სატეხეთი ამოტეხონ. ამ ადგილების დანიშვნა მაშინ ხდება, როცა ქაველები უკვე დასხმულია ხელნებზე. ზეწარი ქაველებზე იმ სიმაღლეზე უნდა ჩამოვიდეს, რომ თვლებსა და მათ შორის ადგილი დარჩეს. ეს იმიტომ არის საჭირო, რომ ზეწარზე გადმოჟენილ ტერითს თვლები არ შეეხოს.

ურმის უბის აგება სარეკისა და კონკილას დამაგრებით თავდება. სარეკი საქირო ზომის ხის ტრისაგან კეთდება, გაუთლელად, მას წყნელით აკრავენ ხელნებს ქვემოდან, იქ, სადაც ქაველები იწყება. კონკილა კი, ჩვეულებრივ, ითლება, თავში უკეთდება ნახვრეტი, რომელშიაც წყნელი იყრება და რომლითაც ხელნაზე მავრდება.

უღელი უმთავრესად თელისა და იფნისაგან კეთდება. ამ მასალის შერჩევას აქის გამართლება აქვს, რომ საქონლის კისერზე დადებული ხე ფიცხი და მხურვალი არ უნდა იყოს, რომ არ დასწვას და არ დაუზიანოს კისერი. მაგრამ არც ძალიან რბილი ხე ვარგა, რადგან ურმის გაწევა უშუალოდ ამ ნაწილით ხდება და ამდენად მას დიდი ძალა ადგება. ამასთან ერთად, უღელი მსუბუქიც უნდა იყოს. უღელი ოთხკუთხად ითლება (ნაპი-

რები ზოგს დახრილი გამოსდის). გათლილი უღელი უნდა გაიტყოს და შემდეგ ხდება თვით ტაბიკების გაკეთება. ტაბიკი შეინდის ხისაკეთდება, რადგან მაგარი, ელასტიური და გამძლე ხეა, არც საქონელს აწუხებს. ზოგიერთ შემთხვევაში უღლის აქეთ-იქით ნაპირში გასაკეთებელი ტაბიკი ოდნავ მოლუნული კეთდება, რომ საქონელს მოხედვა შეეძლოს. ტაბიკებს ძირზე მობმული აქვს აპერუი—თითის სისხობა აწარი. ტაბიკს ჩვეულებრივ ორნაქედევს უკეთებენ, რომ ადგილმდებარეობის მიხედვით შესაძლებელი იყოს აპერუის გადანაცვლება. უღლის გამართვის შემდეგ მას ურმის თათებში გაუყრიან და ამ უკანასკნელს დანიშნავენ თავ ტაბიკისათვის გასახერხებულად.

ურემს, როცა მუშაობაში არ იმყოფება, მოხსნილი აქვს უღელი, რომელიც სხვაგან ინახება.

ამრიგად, ურმის ტექნოლოგიური პროცესი სამი ძირითადი მომენტისაგან (ეტაპისაგან) შედგება: 1. მასალის მოპოვება და შვად დამუშავება, 2. ნაწილი მასალის პირველადი დამუშავება და გაშრობა, 3. თვით აგების (აშენების) პროცესი. თუ მხედველობაში არ მივიღეთ სოლების წინასწარი მომზადება, რაც 2—3 წელი გრძელდება, ურმის აგების პროცესი ძირითადად 3 თვის განმავლობაშია სავარაუდებელი. ამ დროიდან ურმის აგების უშუალო პროცესს დაახლოებით ერთი კვირა სჭირდება. ცხადია, მასიური ბორბლებიანი ურმის მშენებლობას არ უნდა დასჭირებოდა ამდენი დრო. ასეთი ურმის აგებაში მასალის პირველადი დამუშავებისათვის საკმარისი იყო 2—3 თვე, თვით აგების პროცესი კი 6—8 დღე გრძელდებოდა (ურემი საშუალოდ 10 წელიწადს სძლებდა, თვლები—2—3 წელიწადს. რკინის გამოყენებამ ეს დრო გაახანგრძლივა).

გამოკდილების ნიადაგზე დროთა განმავლობაში ხის მასალის გამოყენების გარკვეული წესები შემუშავებულა და საქართველოს მცენარეულის მრავალი სახეობიდან ურმის გასაკეთებლად ხმარებაში შესულა უფრო გამძლე და გამოსადეგი ხის ჯიშები.

სხვადასხვა კუთხეებში ხის ამ ჯიშების ხმარება-გამოყენების სურათი შეიძლება ცხრილის სახით წარმოვიდგინოთ (იხ. გვ. 67).

ამრიგად, თუ ჩაუუყვირდებით აქ წარმოდგენილ ცხრილს, ხის ჯიშების გამოყენებაში საკმაო მრავალფეროვნებას დაეინახავთ, მაგრამ ერთგვარი კანონზომიერება და ზოგიერთი ხის ჯიშის უპირატესი ხმარება მაინც შეიმჩნევა. მაგალითად, სამორგვე და საფერსოვ მასალად თითქმის მთელს საქართველოში გამოყენებულია თელა, სასოლედ—მუხა, ხოლო საღერძედ—წიფელი. თელა სქარბობს აგრეთვე ურმის სხვა ნაწილებშიც, როგორცაა ხელნა, დანდალი და, აგრეთვე, უღელი. ხის ჯიშების ცალკე კუთხეებისათვის დამახასიათებელი გამოყენებაც შეიმჩნევა. მაგალითად, შიდა და ქვემო ქართლში, აგრეთვე გარეკახეთში იფნის გამოყენება ხშირია, გურიასა და სამეგრელოში კი უფრო მეტად აკაციას ეხედებიან.

ზემოთ ჩვენ მიერ უკვე აღნიშნული მიზეზის გამო, ხის მასალა დიფერენცირებულად გამოიყენება, იმის მიხედვით, თუ რომელი ნაწილი უნდა გაკეთდეს.

	მითრები	სოლი	ფერსო	ლერხი	ხელნა	დანდალი	კაცი	ჟურნა	შტელი
შიდა კართლი	თელა იფანი კაკალი	მუხა აკაცია	თელა წიფელი	წიფელი შავრცხილა მაცალი კუმელა	თელა იფანი	თელა იფანი	თელა იფანი	მუხა	თელა იფანი
ქვემო კართლი	იფანი თელა	მუხა	თელა წიფელი	წიფელი შავრცხილა	იფანი თელა	იფანი თელა	თელა	მუხა	იფანი თელა
ზარე კახეთი	თელა	იფანი მუხა	რცხილა წიფელი	წიფელი	თელა იფანი	თელა იფანი	თელა	მუხა	თელა იფანი
შიდა კახეთი	თელა კერანი	აკაცია მუხა	თელა წიფელი	წიფელი	თელა მულაშვი პრაყი	მუხა თელა	თელა	მუხა	თელა იფანი
საჩხვილო	თელა კაკალი	მუხა	აკალი წიფელი	წიფელი რცხილა იფანი	თელა	მუხა	თელა	მუხა	თელა იფანი
მეგრეთი	კლიტი (იფანი)	აკაცია მუხა	წიფელი	წიფელი	აკაცია	აკაცია მუხა	აკაცია	მუხა	იფანი
გურია	წიფელი თელა წყავი	აკაცია მუხა	აკაცია თელა	აკაცია	აკაცია თელა წყავი	აკაცია	აკაცია	აკაცია	მუხა
ქმ. სამეგრელო	ბალი თელა ლანჯი თელა	აკაცია	თელა თელა აკაცია	თელა აკაცია	თელა	აკაცია თელა	აკაცია თელა	აკაცია	მუხა
ზემო სამეგრ.	თელა აკაცია	მუხა	თელა აკაცია	თელა აკაცია	აკაცია	აკაცია	აკაცია	აკაცია	ლანჯი

ღერძკალა ბარული საზიდი საშუალებების ერთ-ერთი სახეობაა, რომელიც უმთავრესად აღმოსავლეთ საქართველოს გარკვეულ ადგილებშია გავრცელებული, კერძოდ, მტკვრის უმთავრესად მარჯვენა ნაპირზე მდინარის-ზემო წელის ხეობასა და შუა დინების ადგილებში თითქმის თბილისამდე.

ღერძკალა წარმოადგენს ხის მორების საზიდ საშუალებას და თავისი აგებულებით საგრძნობლად განირჩევა ორბორბლიანი ურმისაგან.

ამ საზიდის სახელწოდება სამი განსხვავებული სახით გვხვდება: ღერძკალა, ღერძიკალა, ღერძკალია.

უბე ღერძკალას ორბორბლიანი ურმის უბის მოყვანილობისა აქვს (იხ. ტაბ. XXXIV), მაგრამ მთავარი განსხვავება იმაში მდგომარეობს, რომ ღერძკალა ტიტეელაა, ე. ი. უბის გარდა არაფერი არ გააჩნია—არც დანდლები, არც ზეწრები და არც ორ ქველზე მეტი, რაც შესაძლებელს ხდის მის შეყვანას თავისუფლად ტყეში, ე. ი. იმ ადგილას, სადაც უშუალოდ ხდება ხეების მოჭრა.

ამრიგად, ღერძკალას კონსტრუქციაში მოცემული გვაქვს მხოლოდ და მხოლოდ უბე, ე. ი. სამკუთხად შეკრული ხელნები და ღერძ-ბორბლები, ამას უნდა მივმართოს, აგრეთვე, უღელი. ეს კონსტრუქციული სიმარტივე, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საჭიროა ამ საზიდის სპეციალური დანიშნულებისათვის, დიდი ხეების საზიდად.

ღერძკალას ღერძ-ბორბლები აგებულების მიხედვით სრულ იგივეობას ატარებს ჩვეულებრივი ორბორბლიანი ურმის ღერძ-ბორბლებთან, ზოგჯერ განსხვავება მხოლოდ ღერძის სიგანეში გვაქვს მოცემული, ღერძკალაში ღერძი შედარებით მოკლეა. ზოგჯერ განსხვავება შეიძინევა აგრეთვე ბორბლების სიმაღლეშიც, ბორბლები აქ მნიშვნელოვნად დაბალია.

ღერძკალას ბორბლები შედგენილია აგებულებისა და თვალის (თვლები) სახელწოდებას ატარებს. თვლებში ღერძია გაყრილი იმავე პრინციპით, როგორც ორბორბლიან ურმეში—ერთი თვალი ფონედ არის დატოვებული, მეორე გახეშილია.

უბე შეკრულია ორჯერ, თითო ამტკაველიანი ხელნისაგან, რომლებიც წინა ნაწილში თავებით ერთდებიან და გაყრილი აქვთ რიკი, უკან კი კოფო აერთებთ, კოფო შუაში ოდნავ ჩაღუნულია, რომ გადასატანი ხე კარგად მოითავსოს.

ხელნებისა და კოფოს შეერთების ადგილას ღერძკალას აქვთ-იქით თითო ქველი აქვს დასმული, რომელთა სიმაღლე საბარო ურმის ქველთან შედარებით ნაკლებია; ეს იმით უნდა აიხსნას, რომ ქველებიც გადასატანი ხის საზიდზე უკეთესად მოითავსების საჭიროებას ემსახურება. ღერძკალას უბე აქვთ-იქით დამაგრებული ორ-ორი ყვერნათი შედგმულია ღერძ-ბორბლებზე. ხელნებს საბრუნის გარეთა ნაპირზე დატოვებული აქვს დუმები. ღერძისა და ხელნების სახუნის ადგილზე, როდესაც ღერძკალა ცვლება, დამატებით ხეს შეუყენებენ ხოლმე, რომელიც ღერძის სახელწოდებას ატარებს.

ლერძკალას კონსტრუქციაში სრულიად დამოუკიდებელ ნაწილს წარმოადგენს ჩვეულებრივი აგებულების უღელი, რომელიც მუშაობის დროს ლერძკალასთან შეერთებულია არა უშუალოდ, არამედ თვით ტვირთის—გადასატანი ხის საშუალებით.

ლერძკალას აგება ურემთან შედარებით ადვილია, რამდენადაც იგი უფრო მარტივი კონსტრუქციისაა. „ურმის გაკეთება ვინც იცის, ლერძკალასაც გააკეთებს“, ე. ი. მის გაკეთებას საგანგებო დახელოვნება არ სჭირდება.

ოღნავე შესაძინევი განსხვავება არსებობს ხის მასალის გამოყენებაში. ხელნები ძირითადად თეთრციხილისა კეთდება, რადგან, ხალხის თქმით, „ამაზე მაგარი არა არის რა“. ლერძ-ბორბლების გაკეთება იმავე ტექნოლოგიური მომენტებით ხასიათდება, როგორც ჩვეულებრივი ურმის ლერძ-ბორბლებისა. უნდა აღინიშნოს ლერძკალას თვლებში გამოყენებული მასალის ერთგვარი სხვაობა. მაგალითად, მორგევი კაკლისა კეთდება, ზოგჯერ იფნისა, ფერსოდ თელა და წიფელი იხმარება, ლერძი მარტოდ-მარტო წიფლისაგან კეთდება, სოლი კი მუხისაგან.

ლერძკალას გავრცელების არეში დამოწმებულია ხეების გადატანა თრევითაც (LXIV, 1), მაგრამ არა ყოველთვის. ეს დამოკიდებულია ადგილმდებარეობაზე და იმაზედაც, თუ რა მანძილზეა გადასატანი ხე. „საცა მოკლე ადგილია, იქ მიათრევენ“, მაგრამ რადგან თრევაში გადასატანი ხე ცვდება და ფუჭდება, ამიტომ 1 კმ მეტ მანძილზე ჩვეულებრივ მისი გორკუებით ანუ ლერძკალით გადატანა ხდება (ტაბ. LXIV, 2).

ლერძკალა, რადგან ძირითადად უბესა და ლერძ-ბორბლებს გულისხმობს, ამდენად მისი, როგორც საზიდის, ტიპი, შეიძლება ითქვას, მთლიანად არც არის ჩამოყალიბებული, ერთიანი. მაგალითად, ლერძკალას გავრცელების იმ არეში, რომელიც მოიცავს ტერიტორიას ხაშურიდან თბილისამდე, ამ საზიდის უბე შედარებით მოკლეა, ბორჯომის ხეობაში კი უბე გრძელია და თავში ნაცხერი აქვს გაკეთებული, რომ უშუალოდ უღელს დაუკავშირდეს. ამ ხეობის უფრო ზემო ნაწილში კი (მაგალითად, სოფ. დვირი და სხვ.) ლერძკალას კონსტრუქციაში ფჩხილებიც გვხვდება, როგორც ეს აჩაჩა ურემშია მოცემული¹. აქ სამკუთხოვანი უბის მაგიერ საზიდს აქვს ტრაპეციის ფორმის მოკლე ზესადგარი, რომელსაც ხის გადატანის დროს ეხსნება ფჩხილები და წინა ნაწილში უკეთდება, უშუალოდ იქ, სადაც გადასატანი ხის თავია. ეს თავი ფჩხილებზე ეყრდნობა. ამ შემთხვევაში ლერძკალა სავსებით უახლოვდება აჩაჩა ურემს და მისგან მხოლოდ იმით განსხვავდება, რომ :გ ა ს ა ყ ა რ ე ბ ი, ფ ა ლ ა ნ გ ე ბ ი, კ ო კ ე ბ ი და სხვ. არა აქვს².

ლერძკალათი გადააკეთ დიდი ხეები, ჩვეულებრივ 8—10 მეტრიანი, რომელთა დაკერა საზიდზე ჯაჭვებით ხდება. ჯაჭვებით დაკერება გადასატანი ხე თავსა და ბოლოში.

¹ უნდა შევნიშნოთ, რომ ბორჯომის ხეობაში ვხვდებით, აგრეთვე, აჩაჩა ურმის გავრცელებასაც.

² ხის საზიდი მსგავსი ურემების არსებობა დამოწმებულია ქვ. რაქაშიც.

2. ბარდავალი ზოლის შრეული ტიპის საზიდო საშუალებანი

ა) ბოლოთრია

ბოლოთრია აღმოსავლეთ საქართველოს ბორბლიანი საზიდის ერთ-ერთი დამახასიათებელი სახეობაა.

იგი გამოყენებულია მთისა და ბარის გარდამავალ ზოლში და კონსტრუქციულად შერეული სახის სატრანსპორტო საშუალებათა რიგს უნდა მიეკუთვნოს. ბოლოთრიას კონსტრუქცია მოძრაობის კომბინირებულ პრინციპზეა დამყარებული: აქ ბრუნვითი მოძრაობა შეხამებულია თრევა-სრიალთან (ტაბ. XXVIII და XXIX, 2).

ბოლოთრია, ისევე როგორც აჩაჩა ურემი, სელი, თუში და ქსელი, საზიდის თავისებურ სახეობას წარმოადგენს, რომელსაც თვით საქართველოს შიგნით გავრცელების შედარებით ვიწრო ფარგლები ახასიათებს¹. ამას ისიც უნდა დავსძინოთ, რომ ბოლოთრია ქართულ ლიტერატურულ წყაროებში მოხსენიებული არ არის. თითქმის ერთადერთი შემთხვევა გვაქვს მისი უბრალოდ დასახელებისა ეპისკოპოს კირიონის მიერ, რომელიც ბოლოთრიას „ძნისა და თივის საზიდ მთის ურემს“ უწოდებს². ეს განმარტება დამაკმაყოფილებელია, რადგან ბოლოთრია ბარის ურემის ფუნქციას ასრულებს მთაგორიან პირობებში. ბოლოთრია მთის ურემია, თუმცა, როგორც უკვე აღინიშნა, ის უკიდურეს მთიან ზოლში არ გვხვდება. თვით სახელწოდება ბოლოთრია ზოგჯერ გავრცობილ ფორმასაც ღებულობს ბოლოთრია ურემის სახით, რითაც ნათლად ჩანს პირველი ნაწილის ზედსართაული მნიშვნელობა.

ბოლოთრია ორბორბლიანი ურემისაგან განსხვავებით ოთხი ძირითადი ნაწილისაგან შედგება: დერძ-ბორბლები, ტანის, ხელნებისა და ულლისაგან.

ურემში თუ მთავარი სატვირთო ნაწილი—თუბე სამკუთხოვანი მოყვანილობისაა და თავით უშუალოდ უერთდება ულელს, ბოლოთრიას კორპუსი წარმოადგენს ოთხკუთხედს, რომელსაც ულელთან აკავშირებს ხელნები³. ამ ოთხკუთხედს ქმნის ორი პარალელური გრძელი ხე და რამდენიმე გარდი-გარდმოხე. ეს გრძელი ხეები (თითო 15 მტკაველი სიგრძისა) დათეების სახელწოდებას ატარებს. დათეი ისეა გათლილი, რომ ერთი მსხვილი ბოლო აქვს.

¹ როგორც Kothe-ის მიერ წარმოდგენილი მასალებიდან ირკვევა, ბოლოთრიას მსგავსი კონსტრუქციის საზიდი ხმარებული ყოფილა იტალიაშიც (ტაბ. VII, 3).

² სალექსიკონო მასალა, შეკრებილი ეპისკოპოს კირიონის მიერ, ძველი საქართველო, ტ. II, 3; ბოლოთრიას აღწერილობა გვხვდება შინამრეწველობის მასალებში (იხ. დასახ. მას. სასოფლო-სამეურნეო იარაღ-საზიდი, ქართლი). შედარებით სრული აღწერილობა გვეუთვნის აკად. ს. ჯანაშიას სახელობის საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის მეცნ. თანამშრ. ს. ბედუაძეს (ხელნაწ. აკად. ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განც. არქ.).

³ აღწერა მოგვყავს აკად. ს. ჯანაშიას სახ. სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიის განყოფილების კოლექციის მიხედვით (კოლ. № 19—47/99), რომელიც შექმნილია ქართლის ეთნოგრაფიული ექსპედიციის მიერ ქაისხევი (დუშეთის რაიონი), 1947 წ.

დატოვებული, დაახლოებით 2 მტკაველი სივრცისა, ხოლო წინა ნაწილი კი ოთხკუთხედი მოყვანილობისაა. ამ მსხვილი ბოლოებით დათევები მიწაზე დასრიალებს ანუ, როგორც ხალხი ამბობს, ბოლოთრიას „ბოლო აღვიღზე ეთრევა, თავქვეზე ისე ველარ გამოიქცევა, ბოლო ეკიდება მიწასა“.

ერთმანეთისაგან 5—6 მტკაველით დაშორებულ პარალელურ მდგომარეობაში მყოფი დათევები წინა ნაწილით აწეულია და ღერძ-ბორბლებზე დაყრდნობილი, ძისი ბოლოები კი, როგორც ვთქვით, მიწას ეხება. თითო დათვს ბრტყლად გათლილ ზემოთა პირზე გაკეთებული აქვს ოთხი კოქა. თავსა და ბოლოში მყოფი კოქები თანაბარი სიმაღლისაა. შუაში მყოფი მეორე და მესამე კოქაც ასევე, მხოლოდ ისინი გაცილებით პატარებია. პირველი კოქა გაკეთებულია თავში, მეორე—საღერძეზე, ისე რომ დათვში გახედებულნი კოქა ერთსა და იმავე დროს ღერძის საყენებლადაც გამოდგეს. პირველი კოქასაგან იგი 3 მტკაველით არის დაშორებული. თავის მხრივ, მეორე კოქასაგან მესამე კოქას დაშორება 2 მტკაველს შეადგენს, ხოლო მეოთხესი მესამესაგან—5 მტკაველს. მეოთხე კოქასაზიდის უკანა ნაწილშია გაკეთებული, ბოლოდან 3 მტკაველის დაშორებით. მისი სიმაღლე $6 \frac{1}{3}$ მტკაველს უდრის. მეორე, მესამე და მეოთხე კოქას გაკეთებული აქვს ნაქდევეები—საკოფოები, რომლებმაც კოქებზე ჩამოყვანილი კოფები (|| კოფები) უნდა დაიქონონ. ნაქდევეები კოქებს განსხვავებულ სიმაღლეზე აქვს გაკეთებული, რომ კოფებმა თანაბარი მდგომარეობა მიიღოს. კოფებზე დალაგებულია ლართები—3 ვიწრო ლატანი, რომლებიც კოფებთან გადაჯვარედინებით საზიდის ძირს ქმნის, ხოლო ბოლოში ახრიალია და უკანა კოქების პარალელურად ამ უკანასკნელთა სიმაღლეს აღწევს, რაც ერთგვარ კედელს იძლევა. წინა კოქებს აერთებს თავის ქუდი || თავქუდი. ამ თავქედს თალისებრი მოყვანილობა აქვს, რასაც ქმნის წინა კოქების ნაჩერეტებში აქეთ-იქიდან გაყრილი ლატანების წვერები, რომლებიც ერთმანეთზეა გადაგრებილი.

ბოლოთრიას ბორბლები შედგენილია და აქაც ისევე, როგორც ორბორბლიან ურემში, მას თვლები ეწოდება. თვლები გაცილებით პატარა ზომისაა და თორმეტი სოლის მაგიერ გაწყობილია რვა სოლით. ფერსოთა რაოდენობა აქაც ოთხია, ამდენად რვა სოლში დალაგების თვალსაზრისით ოთხი მამალი სოლია და ოთხი დედალი. რკინის გადაკვრამ ბოლო ხანებში ჰპოვა გავრცელება, მაგრამ ხალხი მას ერთგვარი უნდობლობით ეკიდება, რადგან რკინა ძნელი გამოსაყენებელია („ძალიანა ჰქანას“). თვლებში გაყრილია ხის ღერძი, რომელზედაც ერთი თვალი ყრუდაა დამაგრებული—გახერხილი. უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლოთრიაში რკინის ღერძი გამოყენებას ვერ ჰპოვებს. ხის ღერძის მსხვილ, საბრუნ ნაწილზე შედგმულია საზიდის ტანი. ღერძისთვის აქაც საყენებლებია გამოყენებული. დათევს წინა ნაწილში გაყრილი აქვს მრგვალი ჯოხი—ნემსა, რომელიც გაჭედილია. ნემსას გარეთ გამოშვებულ თავებზე მაგრდება ქელნების ბოლოები სანემსებებით (ნემსას ზომის ნახერეტებით), ხელნების თავები კი წნელით უღელს უერთდება. ამ შემთხვევაში ჩვენ იგივე პრინციპი გვაქვს მოცემული, როგორც მარხილში (ნემსა, ხელნები, წნელი, უღელი).

ბოლოთრიას ტექნოლოგიური პროცესი ძირითადად იგივე ნიშნებით ხასიათდება, რაც ჩვენ ორბორბლიანი ურმის განხილვის დროს ვნახეთ.

ჯერ უნდა გაკეთდეს თვლები, რომლის სასოლვე მასალას წარმოადგენს ადრე გათლილი და გამხმარი მუხის გული. პირველად მორგევი ითლება ცულით, გაიტუსება, პატივი წაესმება და სასოლვე ადვილები მოეხვერტიება. გადასაზომად ძაფს იყენებენ. შემდეგ მორგევი დაიმაშლებია, ე. ი. მამალი სოლები გაუკეთდება. სოლები ქვით ჩაჰყავთ. ფერსოებს გათლისა და ამოტეხვის შემდეგ დედალი სოლები მიეცემა და მამალ სოლებზე გადაიყვანება. დედალ სოლს ფერსოს გარედან ბრმა სოლი უკეთდება. ასხმული თვალი საღერძედ მოიხვერტიება.

მორგვს, ჩვეულებრივ, იფნისაგან აკეთებენ. ხალხური დახასიათებით: „იფნი მაგარია და არც დასკდება. იფნი წინა დგას იარაღში, იმიტომ, რომ მაგარიც არი და ლიბიც კარგი იცის—არც გასკდება და არც გაიჩმუნება“¹. ფერსოს აკეთებენ წიფლისაგან. საღერძედაც წიფელი გამოიყენება, რადგან კარგად ისიბება. მორგვისა და ფერსოების შემორგვალბება-შემოსწორებას დაკვერცხვას უწოდებენ.

თვლების ტექნოლოგიურ პროცესში აქაც აუცილებელ მომენტს წარმოადგენს გატუსება. იტუსება მორგევი და ფერსო. მორგევი და ფერსო თუ არ გაიტუსა იქარება, სკდება. ჯერ ქარი რო დაჰქარამს და მერე მზე რო დახედამს, მაშინვე გასკდება“²; ხაზს უსვამს ხალხური დაკვირვება. ბოლოთრიას გაურტყლების არესა და, ნაწილობრივ, დაბალ ადგილებშიც, მაგალითად, დუშეთის რაიონის იმ სოფლებში, სადაც ორბორბლიანი ურემი გამოიყენება, გატუსვის ოდნავ განსხვავებული წესი არსებობს. აქ ამ პროცესისათვის გამოიყენებულია ნახშირიც. გატუსება შემდეგ ფიჩხით დანთებულ ცეცხლზე შემოატარებენ, აბრუნებენ. როგორც კი გაიტუსება, ე. ი. ცოტა ნამწვი შეეპარება, ნებეს ჩამოაღლიან და წაუსვამენ ნახშირს, რომელიც წინდაწინვეა მარილივით დანაყილი და ცოტა წყალი აქვს შერეული. ნახშირი ჩააკიდება და შავ ფერზე დააყენებს.

ბოლოთრიას დათვები (უნდა აღინიშნოს, რომ ამ ნაწილს ზოგან ხელნებსაც უწოდებენ) წიფლისაგან ითლება, გამოთლაში დათვები ოთხკუთხ მოკვანილობას ღებულობს, გარდა ბოლოებისა, რომლებიც ორ მტკაველზე მრგვალად და სქლად რჩება. უშუალოდ ამ ნაწილებით ეხება ბოლოთრიის მიწას. საკოჭების ამოტეხვისა და სანემსის გახვერტის შემდეგ იწყება ბოლოთრიას ტანის აწყობა. კოჭების ჩასმას მოსდევს დანდღების გაკეთება, ხოლო ამის შემდეგ ლატნების დაგება. კოჭები მუხისა კეთდება, დანდღები—წიფლის ან მუხისა, ლატნები—რცხილისა (შავრცხილა, თეთრრცხილა) და წიფლისა. ბოლოთრიას ოთხი-ხუთი ლატანი უნდება. ლატნები წნელებით ეკვრება დანდღებს. წინა და ბოლო კოჭების

¹ ქართლის 1947 წლის ეთნოგრაფიული ექსპედიციის მასალები. სოფ. ქაისხევი, დუშეთის რაიონი, ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილების არქივი.

² იქვე.

წინდაწინ გახვეტილ თავებში გაეყრება ლატნები აქეთ-იქიდან და მერე ერთ-მანეთში თაღივით გადაიყვანება, გადაიხლართება. ლატანი იმ სიგრძე უნდა იყოს, რომ მეორე კოჭაში გავიდეს და ზედ დაეგრიხოს. ერთმანეთის პარალელურად სიგრძეზე დაგებულ ლატნებს გარდიგარდმო გააბამენ ჯვარედინად წნელებით, რომ ბადესავით დაიხლართოს (=დაიჩხლართოს), რაც ძნებს იტავს ჩამოცვენისაგან. დაბოლოს კეთდება ბოლოთრიას ხელნები, რომლებიც გახვეტილი ბოლოებით გარედან უნდა შემოვიდეს ნემსსაზე და მიეკრას წნელით დათვზე, რომ არ გამოსძვრეს. ხელნები თავში ერთიმეორეზე უნდა გადაჯვარედინდეს, ისევე როგორც ურემში, და შუაში გაეყაროს უღელი, რომელიც აქაც თავტაბიკით მაგრდება (ზოგან მარხილის მსგავსადაც ერთდება).

ბოლოთრიას დამხმარე ნაწილს წარმოადგენს ბერა—გრძელი ხე, რომლის ვათლა, გამოყუყანა ბოლოს ხდება (ეს ბერა სწორე, მარტივი ხეა, სიგრძე ბოლოთრიისა აქვს, ოთხი-ხუთი არშინია¹). ბერას ჩასაკვრელად ან დასაქერად ჩვეულებრივი თოკი გამოიყენება.

ბოლოთრიას თავისებური გამოყენება აქვს. უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლოთრია ძირითადად ნამკალისა და თივის საზიღია (ტაბ. LXI, 2), თუმცა ამ საზიღით ვადაქეთ სხვა ტვირთიც, როგორიცაა ქვა, შეშა და სხვა, მაგრამ არც ისე ხშირად.

აქედან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ რადგან ბოლოთრია მხოლოდ წლის გარკვეულ დროში გამოიყენება, კერძოდ ზაფხულში, როცა საშინდვრე სამუშაოები მიმდინარეობს, ამდენად ის სეზონური დანიშნულების საზიღია და მხოლოდ მიწის მეურნეობას უკავსებს. ამის დამამტკიცებელია ის გარემოება, რომ ბოლოთრიას გავრცელების არეში ზოგან ორბორბლიანი ურემიც აქვთ გამოყენებული შედარებით ადვილად საეალ ადგილებში. „აქ საძნე და საბარო ურემი ასე გარჩევით არ ვიცით (ლაბარაკია დუშეთის რაიონის სოფ. ქაის-ხევზე, მ. გ.), ერთი ურემი გვაქ, თუ წავედით მარტო საწისქვილედ წავალთ, შინაურ საქმეებს კი სუ ბოლოთრიით ვაკეთებთ“. ძირითადი საზიღი საშუალება კი ამ ადგილებში მარხილია, რამდენადაც ის მთელი წლის განმავლობაში გამოიყენება.

ბ) აჩაჩა ურემი

აჩაჩა ურემის გავრცელების არეს, როგორც უკვე ითქვა, დასავლეთ საქართველოს მთაგორიანი ადგილები წარმოადგენს (იმერეთი, რაჭა, ლეჩხუმი, სამეგრელოს მთიანი ნაწილი).

ამ კუთხეების ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ეს ურემი რამდენიმე სახელს ატარებს: აჩაჩა ურემი, ჩოჩილა ურემი, ფჩხილებიანი (ფჩხილა) ურემი, დაბალი ურემი, მარხილიანი (მარხილა) ურემი, მთის ურემი, ფიცრული ურემი, ხოხიკია ურემი (სამეგრ.), ხოხა ურემი². ყველაზე მეტად გავრცელებულ სახელწოდებად ჩოჩილა ურემი და აჩაჩა ურემი ითვლება.

¹ ხოხა ურემს უწოდებენ სამხრ. საქართველოს მცხოვრებლებიც, სადაც ეს ურემი აბლად არის შესული. საქართველოს სხვა კუთხეებში ასეთი კონსტრუქცია ზოგადად იმერული ურემის სახელწოდებას ატარებს.

აჩაჩა ურმის ძირითადი კონსტრუქციული თავისებურება, რაც მას განსაკუთრებულ ორიგინალურობას ანიჭებს, თრევისა და გორვის პრინციპის შეერთებაში მდგომარეობს, ისევე როგორც ეს ბოლოთრიას კონსტრუქციაში გვაქვს მოცემული. მაგრამ იმ განსხვავებით, რომ ბოლოთრია ურემში მიწაზე თრევა ბოლო ნაწილით ხდება, აქ კი წინა ნაწილში მოთავსებული ფჩხილებით, რომელიც მიწაზე დასრიალებს. ეს ორი სახეობა სიდიდითაც განსხვავდება. აჩაჩა ურემი ბოლოთრიასთან შედარებით პატარაა.

თრევისა და გორვის ერთიანი პრინციპი ამ კონსტრუქციაში შემდეგნაირადაა განხორციელებული: ოთხკუთხი (ტრაპეციის ფორმის) ზესადგარი ანუ ძარა შედგმულია ლერძ-ბორბლებზე, რომელიც შუა ნაწილში კი არ ხვდება, როგორც ეს ქართულ ორბორბლიან ურემშია მოცემული, არამედ საგრძნობლად უკან, რის გამო ზესადგარი ერთგვარ დახრილ მდგომარეობაში იმყოფება და ცერდნობა ცერად მდგომ ფჩხილებს. ფჩხილების ბოლოები მიწაზე ეთრევა, ხოლო თავები უღელზეა დამაგრებული¹. ამრიგად, თუ ბორბლებით გორვითი მოძრაობა ხორციელდება, ფჩხილები სასრიალო საშუალებას წარმოადგენს.

აჩაჩა ურმის ასეთი კონსტრუქცია საესებით შეესაბამება იმერეთისა და რაქა-ლჩხუმის მთაგორიან გეოგრაფიულ გარემოს, სადაც „ტალღისებურად“ მონაცვლე რელიეფი ბევრად სპარბობს ვაკე ადგილმდებარეობას. ამ ურმის ფჩხილები დაღმართში ძირითად სამუხრუქო საშუალებას წარმოადგენს. ურმის ზესადგარი ამ შემთხვევაში მთელი თავისი სიმძიმით უშუალოდ უღელსა და გამწვევ ძალას კი არ აწვევს წინ, არამედ მიწაზე მოსრიალე ფჩხილებს, რაც ანელებს სვლის სისწრაფეს. დიდ თავდაღმართზე ჩატარების წინ ტვირთს უმთავრესად წინა ნაწილში ათავსებენ და რაც უფრო მეტად არის აქ ტვირთი მოქარებული, იმდენად მეტია დაწოლა ფჩხილებზე და, ასევე, დამუხრუქებაც.

აქ ასეთი კითხვა იბადება. თუ თავდაღმართში ფჩხილები სამუხრუქო საშუალებას წარმოადგენს, ხომ არ არის ის ხელის შემშლელი ვაკეზე და განსაკუთრებით აღმართში? რადგან მისი მიწაზე თრევა ურმის სვლას შეაფერხებდა, გამწვევ ძალას გაუძნელებდა ბუშაობას.

და აი, სწორედ აქ, თავს იჩენს ამ ურმის კონსტრუქციის მეორე, საყურადღებო თავისებურება. საქმე იმაშია, რომ ფჩხილები სამატის-ღვედის საშუალებით მაგრდება უღელზე, სამატით ამ შემთხვევაში ფჩხილები მტკიცედ კი არაა უღელზე მიმაგრებული, არამედ მას გარკვეულად ჩამოკიდებული მდგომარეობა აქვს. ნეორე მხრივ, ფჩხილები კაპებით მთებით ზესადგარის თავს უერთდება სპეციალური სათითურებით, ეს ნახვრეტები კაპებზე დიდი ზომისა კეთდება და ზესადგარის თავი ფჩხილებზე თავისუფლად ჩამოდის. ამ გარემოების გამო ფჩხილები, რაც უფრო მეტია აღმართში გაწვევა, იმდენად უფრო ნაკლებად ეხება მიწას და ხშირად სრული-

¹ შეიძლება ვიფიქროთ, რომ სწორედ ფჩხილების ამ შემალეებელი მდგომარეობის გამო ეწოდება ამ ურემს „აჩაჩა“ (მღრ. ქართ. აჩა-აჩა სიარული“, აჩაჩულ-დაჩაჩული“ და სხვ.).

ადაც ასცდება მას. ტვირთი ურმის დიდ აღმართში ატარების წინ ზესადგარის უკანა ნაწილში მეტი ეწყობა, ამიტომ ურმის აღმართში ასვლას ფხილები სრულიადაც არ აფერხებს.

რაც შეეხება აჩაჩა ურმის სწორ ადგილმდებარეობაზე გამოყენებას, აქ უკვე თავს იჩენს ფხილების მიწაზე თრევით გამოწვეული სიძნელე, მაგრამ ეს სიძნელე, როგორც ნაკლი, ფხილების საბუხარუკო ღირსებასთან შედარებით იმდენად მცირეა, რამდენადაც ამ ურმის გამოყენების არეში ვაქე ადგილმდებარეობა—მთავორიანთან შედარებით. სწორედ ეს გარემოება უნდა წარმოადგენდეს საზიდის ამ სახეობის სახელწოდების—მთის ურემის გამართლებას. ეს საზიდი მთის ურემია არა იმიტომ, რომ მთის მოსახლეობა იყენებს მას, არამედ უფრო იმიტომ, რომ მისი კონსტრუქცია მთავორიან პირობებთანაა დაკავშირებული.

ამას უნდა დავძინოთ, რომ საჭიროების შემთხვევაში, განსაკუთრებით მაშინ, როცა ადგილმდებარეობა სწორია და ურემიც ნაკლებადაა დატვირთული, ფხილები აკვრა ხდება ზესადგარზე ჯაჭვით, რის შედეგადაც ქართული ორბორბლიანი ურმის მსგავსად მიიღება სამკუთხოვანი უბე, უშუალოდ უღელს დაკავშირებული (იხ. ტაბ. **ს. 14**, 2). ამრიგად, ვაქე ადგილმდებარეობაზე ფხილების ხელისშემშლელი თრევა ამ გზით თავიდან აცილებული ხდება.

ეს აღწერილი კონსტრუქციული თავისებურება მეორე გამართლებას პოულობს ურმის გამოყენების წმინდა ტექნიკურ მხარეში: ბუნებრივია, რომ გორაკ-ბორცვიან და კორდიან რელიეფზე ბორბლიანი საზიდის ტარება მის რყევას და, ამასთან დაკავშირებით, ცოცხალი გამწევი ძალის შეწუხებას იწვევს. მიწაზე მოსრიალე ურმის ფხილები სწორედ ამ რყევის ასარიდებელ საუკეთესო საშუალებას წარმოადგენს, რამდენადაც ფხილებით უფრო ადრე ხდება ამ უსწორმასწორო ადგილების „აღქმა-დაძლევა“, ვიდრე თვით ურმის ბორბლების მიერ. ფხილები ერთგვარად აწყვებ-ჩაჰყვება ამოკორილ ადგილებს, რაც უზრუნველყოფს ბორბლებს უტბად „ჩახეთქებისაგან“.

აჩაჩა ურემს თითქმის ყველანაირ პირობებში ერთნაირი თანაბარი მოძრაობა ახასიათებს.

ამ მხრივ, თითქმის ანალოგიური მდგომარეობა გვაქვს მოცემული ქართული სახენელი იარაღების ზოგიერთ სახეობაში, კერძოდ რაქულ სახენელში¹, რომელსაც საქართველოს სახენელ იარაღებში განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს. „ეს სახენელი იარაღი, რომელიც ერთი უღელი ხარით ზუშაობს,—წერს საქართველოს სსრ მეცნ. აკად. წ.-კორ. გ. ჩიტაია,—თავისი სიმსუბუქით, თავისი ქუსლისა და წეწენას კონსტრუქციით, ხნულის გასაღრმავებელი და დასაგაყვებელი საშუალებებით კარგად ეგუებოდა ფერდობისა და ვაკის პირო-

¹ საქართველოს სახენელი იარაღების მეცნიერულმა შესწავლამ სრულიად ახლებურად გააშუქა ქართული სახენელების ადგილი და როლი ამ უმნიშვნელოვანესი სამეურნეო იარაღის საერთო განვითარების ისტორიაში. უკრ აკად. ივ. ჯავახიშვილმა, სპეციალური ნარკვევით, შემდეგ საქ. მეცნ. აკად. წ.-კორ. გ. ჩიტაიამ ეთნოგრაფიულ მასალაზე დაყრდნობილ ღრმა მეცნიერული გამოკვლევებით შესაფერისი დახასიათება მისცეს ქართულ სახენელ იარაღებს, გამოაღიწეს მათი განვითარების კანონზომიერება.

ბებს. განსაკუთრებით იგი ზედგამოკრილი იყო ფერდობის მოსახნავად. სხვათა შორის, რაქული სახენელი კარგად მუშაობს ფერდობის ამოკორილ ადგილებზე, ვინაიდან წეწენა ႀ წინამავეალას შემწეობით ადვილად ეგუება ნიადაგის რელიეფს¹.

სახენელი იარაღების შესახებ არსებულ ქართულ სამეცნიერო ლიტერატურაში უკვე გადაქრილია საკითხი წეწენიანი სახენელის წარმოშობისა. ეს წარმოშობა უკავშირდება საქართველოს ბირობებში მეგრული ფჩხილიანი სახენელისა² და იმერული ფჩხილებიან-გოგორებიანი ანუ აჩანა ურმის წინასწარ არსებობას³. საყურადღებოა ის გარემოება, რომ იმერეთისა და რაქა-ლენხუმის საზიდი საშუალებების სხვა სახეობაშიც არის მოცემული ფჩხილების გამოყენება. კერძოდ, ფჩხილები გვხვდება მარხილის ერთ-ერთ ტიპში, რომელიც აჩანა ურმის სრულ კონსტრუქციულ ანალოგს წარმოადგენს იმ განსხვავებით, რომ ამ მარხილს ბორბლები არა აქვს (ტაბ. XXII). უნდა აღინიშნოს, რომ აქ საზიდის სწორედ ეს ტიპი ატარებს მარხილის სახელწოდებას, მაშინ როცა აქვე ხმარებული მეორე სახეობა თეკავად იწოდება, თავკავი კი წარმოადგენს იმავე ტიპის მარხილს, როგორც საქართველოს ყველა სხვა კუთხეებში მარხილის სახელწოდებით⁴ ცნობილი საზიდი საშუალება. მარხილის შესახებ არსებული სხვადასხვა კუთხეების ეთნოგრაფიული მასალის შედარებას (უფრო დაწერილებით იხილეთ ქვემოთ) იმ დასკვნამდე მიყვებით, რომ მარხილი თავდაპირველად ეწოდებოდა გრძელ, სწორ ღეროს⁵, რომელიც უშუალოდ იყო დაკავშირებული გაღწეულ ძალასთან. ამის საუკეთესო მაგალითს უნდა წარმოადგენდეს ამავე ეთნოგრაფიულ ყოფაში ხმარებული სრულიად მარტივი საზიდი საშუალება ფჩხილეს ან ლაშკინის სახელწოდებით, რომელიც ორი გრძელი ხის ღეროს უბრალო შეერთებას წარმოადგენს უღელთან (ტაბ. XX—XXI). აქედან გამომდინარე, ახსნას უნდა პოულობდეს სახელწოდება მარხილიანი (მარხილა) ურემი და ფჩხილებიანი (ფჩხილა) ურემი.

ამრიგად, სრულიად ნათლად დასტურდება სახენელი იარაღებისა და საზიდი საშუალებების განვითარებაში მკიდრო კავშირის არსებობა. ეს კავშირი შეპირობებულია ერთი გეოგრაფიულ-სამეურნეო ყოფით. სახენელი იარაღები და სამეურნეო საზიდი საშუალებანი თანაარსებულ ობიექტებს წარმოადგენენ, მაგრამ ეს თანაარსებობა არ შეიძლება მიჩნეულ იქნეს უბრალო თანმყოფობად. აქ, განვითარების პროცესში ადგილი აქვს ურთიერთმოქმედებას, რაც კონსტრუქციულ მონაცემთა შენაცვლებაშიც იჩინს თავს.

¹ გ. ჩიტიია, რაქული სახენელი, ენიშკის მონაბე, ტ. I, გვ. 276.

² მეგრულ ფჩხილიან სახენელს მხარი დაყრდნობილი აქვს ფჩხილზე, რომლის ბოლო, ისევე როგორც აჩანა ურემში, მიწაზე ეთრევა, ხოლო თავი უღელს უერთდება (ტაბ. LVIII, 2. ეს სურათი მოთავსებულია Serenus-ს დასახ. ნაშრომში, გვ. 411).

³ გ. ჩიტიია, ქსნუბი მთის გუთანი, ენიშკის მონაბე, ტ. V—VI, გვ. 499.

⁴ სვანურში მარხილ (მარხლარ) ეწოდება მარხილის ხელნებს ან ცალკე მოწყობილობას შემის სახიდავად, ანალოგიურს იმერული ფჩხილების ან ლაშკინისა.

დაწინაურებული კონსტრუქციული მონაცემების გამო რაქული სახენელი მთის გუთანად არის მიჩნეული.

კონსტრუქციულად რაქულ სახენელთან ძალიან ახლოს დგას ქსნური მთის გუთანი ანუ აჩაჩა გუთანი. ამ ორ სახეობას ერთმანეთთან ყველაზე მეტად ანათესავენ მოკლე მხარი და წეწნა. ამ უკანასკნელი ელემენტის შექმნაში კი, როგორც ვნახეთ, გარკვეული როლი უთამაშია საზიდი საშუალებების ზოგიერთი სახეობის ცალკეულ კონსტრუქციულ მონაცემებს. მაგრამ საუურადლებო ისაა, რომ საზიდი საშუალებებისა და სახენელი იარაღების კავშირი და ურთიერთმოქმედება მარტო ამ შუალედ გეოგრაფიულ-სამეურნეო ზოლში კი არ ამოიწურება, არამედ ამ კავშირის საფუძველზე შექმნილია უფრო რთული ბარის სახენელი კომპლექსი, რომელიც ცნობილია დიდი ქართული გუთნის სახელწოდებით. ამ გუთნის რთულ კონსტრუქციაში ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ნაწილს წარმოადგენს სამოძრაო მოწყობილობა—ლირლიტი, რომელიც ღერძისა და ბორბლებისაგან შედგება. „ქართველ ტომებს სახენელი იარაღის გაუმჯობესების საქმეში არა მცირედი წვლილი აქვთ შეტანილი,—წერს პროფ. გ. ჩიტაია,—ეს შეეხება როგორც სასენელი იარაღების ტიპებს მთლიანად, ისე, კერძოდ, სახენელი იარაღების შემადგენელ ცალკეულ ნაწილებს...მართლაც, თუ ჩვენ გაეითვალისწინებთ წეწნიანი და შოლტიანი სახენელი იარაღის არსებობის ფაქტს (რაქული სახენელი, ქსნური მთის გუთანი, ზემობოლის ორხელა გუთანი) და ბარის პირობებს, სადაც წეწნა რბილ ყამირზე ვერ იმუშაებს—ღერძ-გოგორების გამოყენება სახენელი იარაღის კომპლექსში აუცილებელი იყო. ეს მით უფრო გასაგები გახდება ჩვენთვის, თუ გავითვალისწინებთ, რომ წეწნიანი სახენელის წარმოშობის საფუძველი მეგრული ფჩხილიანი სახენელი და იმერული ფჩხილებიან-გოგორებიანი ურემი უნდა ყოფილიყო. ამ ურემის ღერძისა და თვლების (გოგორების) განაყოფება ბარული ტიპის გუთანში, უკვე არსებული წეწნიანი, მოკლემხრიანი (ქსნური მთის გუთანი, ორხელა გუთანი, რაქული სახენელი და შოლტიანი ზემობოლის ორხელა გუთანი) სახენელების არსებობის პირობებში—სახენელი იარაღების განვითარების ერთადერთ შესაძლებელ გზას წარმოადგენს“¹.

საზიდი საშუალებებისა და სახენელი იარაღების ასე კარგად ნაჩვენები კავშირის საფუძველზე, რომელიც განვითარების ხანგრძლივი და ერთიანი გზის არსებობას გულისხმობს, ჩვენ გვესახება, საერთოდ, მათი გენეტიკური კავშირის არსებობის შესაძლებლობა, რის შესახებ ამავე შრომაში სხვა ადგილზეც შევჩერდებით.

აჩაჩა ურემის ზოგადი კონსტრუქციული დახასიათების დასასრულს უნდა ითქვას, რომ იგი, ისევე როგორც სახენელი იარაღების ზოგიერთი განხილული სახეობა, საქართველოს სამეურნეო-გეოგრაფიულ პირობებთან განსაკუთრებით კარგად შეგუებული საზიდაა. ამას მოწმობს მისი კონსტრუქციულ-ფუნქციონალური მონაცემები. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ სამეცნიერო

¹ გ. ჩიტაია, ქსნური მთის გუთანი, გვ. 499.

ლიტერატურაში ფიქციებიანი საზიდი დამოწმებულია იტალიაში¹ (ტაბ. VII, 1). Kothé-ს მიერ წარმოდგენილი ასეთი საზიდი სრულ ანალოგიას ჰპოვებს იმერეთში გავრცელებულ ფიქციებიან მარხილთან. ფიქციებიანი მარხილის გვერდით იმავე იტალიაში ფიქციებიანი ურმის არსებობაც არის სავარაუდლებელი, თუმცა ამის შესახებ ჩვენ მასალა არ მოგვეპოვება.

ჩვენთან, თავისი გავრცელების შედარებით ფართო არეში, აჩაჩა ურმის ამა თუ იმ ადგილობრივ სახეობას ზოგჯერ განსხვავებაც ახასიათებს, მაგრამ ეს განსხვავება უმნიშვნელოა და ძირითად კონსტრუქციულ თავისებურებას არ ეხება. ამიტომ ამ საზიდის ახლო გაცნობის დროს დავეყრდნობით ჩვენ მიერ ს. კვალითსა (ზესტაფონის რაიონი) და სოფ. გორისაში (სახჩერის რაიონი) ფიქსირებული ეგზემპლარების გაერთიანებული აღწერილობით.

შედგენილობის მიხედვით უშუალოდ თვით ურემი ოთხ ნაწილად უნდა გაიყოს: 1. ლერძ-ბორბლები, 2. ზესადგარი, 3. ფიქციები, 4. უღელი.

იმერეთის ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დღეს თითქმის ყველგან შედგენილი ბორბალი ანუ თვალა გამოყენებაში. როგორც კონსტრუქციულად, ისე ტექნოლოგიური პროცესითაც იგი ქართული ურმის თვის ანალოგიურია, იმ განსხვავებით, რომ იმერული თვალა აჩაჩა ურმის სიდიდეს შეესაბამება და, ამდენად, ქართული ურმის თვალზე საგრძნობლად პატარაა.

ეთნოგრაფიული მონაცემებით ირკვევა, რომ სრულიად ახლო წარსულში აქ ჯერ კიდევ ფართო ხმარებაში ყოფილა მასიური, ერთი ხისაგან გამოთლილი ბორბალი გოგორას სახელწოდებით, რომელმაც ბოლო ხანებამდე შემოინახა თავი ტყეებით შედარებით მდიდარ კუთხეებში² (მაგ., ზემო-რაქა, ხანისწყლის ზემო წელი და სხვ.). ამდაგვარი ბორბლებით აღჭურვილი ურემი ფიქრული ურმის სახელწოდებას ატარებს (სწორედ ასეთი სახეობის ურემი 1954 წ. ჩამოტანილ იქნა ჩვენ მიერ გ. გასიტაშვილთან ერთად ზემო-იმერეთიდან (სოფ. ფარცხნალი). ეს ურემი შესულია საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიულ ექსპოზიციაში).

¹ H. Kothé, დასახ. ნაშრ.

² როგორც უკვე აღვნიშნეთ, მასიური ბორბლების ზანგრძლივად შემონახვას მკვლევრები უკავშირებენ ტყეებით მდიდარ ადგილებს. დიდი ზეგნის არარსებობის პირობებში ბორბლის ევოლუცია სხვა გზით უნდა წარმართულიყო და ასეც მოხდა სინამდვილეში. ამ ნიადაგზე წარმომობილმა შედგენილმა ბორბალმა ანუ თვალმა თანდათანობით იცვალა სახე. საყურადღებოა ის, რომ საქართველოს სინამდვილეში ეს პროცესი განსაკუთრებით კარგად შეიმჩნევა. მასიურმა ბორბლებმა დღემდის შემოინახა თავი ისეთ ადგილებში, რომლებსაც ახასიათებს შედარებითი დაცულობა. ასეთები კი მთების შუა სარტყლის ტყეებშია. აი, რას აღნიშნავს ამის შესახებ აკად. ნ. კეცხოველი: „საქართველოს ტყეთა შორის შედარებით დაცულია ჩვენი მთების ტყეები, განსაკუთრებით მთების შუა სარტყლის ტყეები. დაბლობის ტყეები როგორც აღმოსავლეთ, ისე დასავლეთ საქართველოში თითქმის მთლიანად განადგურებულია და მათ შესახებ მსჯელობა შეიძლება მხოლოდ გადაჩენილი ნაკვეთების მიხედვით. მთების ტყეებს შორის კი დღეს უფრო ჩვეულებრივია მეორადი ტიპის ტყეები; პირველადი ტიპის—თუ გვხვდება სადმე, მხოლოდ—შედარებით მიუდგომელ ადგილებში“ (ნ. კეცხოველი, საქართველოს მცენარეულობის ძირითადი ტიპები, ტფილისი, 1935, გვ. 225).

ფიკრული ანუ მასიურ ბორბლებიანი ურემი გაცილებით უკეთესადაა შემონახული რაქა-ლერხუმში. აქ იგი რიცხობრივად ჯერ კიდევ ქარბობს შედგენილობობიანი ურემს.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ახლო წარსულში მასიური ბორბალი აჩაჩა ურემს გარდა გამოყენებული ყოფილა ქართული ურემის სამეგრელოში გავრცელებულ სახეობაში. ეს ბორბალიცა და, საერთოდ, ურემიც გოგორას სახელწოდებას ატარებდა (შინამრეწველობის მისალა, სასოფლო-სამეურნეო იარაღი-საზიდი, ზემო სამეგრელო).

აჩაჩა ურემის თვალი შედგება მორგვის ორ ურგვის ანუ ხუნდის, სოლების, ფესოებისა (იქვე—ფოსი, რაქაში—ფესვი) და რკინისაგან. სოლების რაოდენობა ჩვეულებრივ ცხრა არის. ამ შემთხვევაში 4 ფესვი კეთდება, მაგრამ ვეზლებით ათსოლიან თვალსაც ხუთი ფესვით. თვალს გარედან რკინის სალტე აქვს შემოვლებული.

ამეამად ასეთ თვლებში რკინის ლერძაც უყრიან, თუმცა ხის ლერძი ისევ უბირატესობით სარგებლობს. ხის ლერძს ასევე ფართო გამოყენება აქვს რაქა-ლერხუმში.

აჩაჩა ურემის მეორე მთავარი ნაწილი ზესადგარი, რომელიც ლერძ-ბორბლებზეა დადგმული, შედგება ოთხკუთხად გათლილი ორი ხისა და მასზე ასხმული ხის სხვა ნაწილებისაგან. ეს ორი მთავარი ხე თავის მხრივაც ზესადგარების სახელწოდებას ატარებს (რაქაში მათ ყბები ეწოდება). თითოეულის სიგრძე 12 მტკაველს უდრის, სისქე—2—3 ვოჯს. ზესადგარები შეკრულია ფალანგებით (რაქ. ხრმალა), უწყვეტებით და წააგავს შისაყუდებელ კიბეს¹ (იხ. ტაბ. XXXIX, 2). ზესადგარების წინა ნაწილი ვახერტილია ფრხილები ამოსაკეთებლად. ფალანგა ოთხკუთხად გათლილი ბრტყელი ხეა, რომელიც ურემის ზესადგარებს აერთებს. ფალანგა ზესადგარების ნახევარმდე ამოტოხნილ ბუდეებში თავსდება. ფალანგების რიცხვი 5—8 ცალს უდრის, მათი ურთიერთდამორება—1—1½ მტკაველს. ფალანგებისაგან განსხვავებით უწყვეტი ზესადგარებში ბლომდის გადის და გარედან ხის ქანკიკით მაგრდება (რაქ. ნიხაჩო). აქაც იგივე მდგომარეობა გვაქვს, როგორც ქართულ ურემში დაფარეშების სახით. უწყვეტის დანიშნულებას შეადგენს დაცვა გაშლისაგან. საბას მოცეწული აქვს უწყვეტის ზედმიწევნით სწორი განმარტება—უწყვეტი „შეწყობილის სასიმაგროდ გასაყარიაო“, ამ კუთხეში კი ურემის კეთებას ურემის შეწყობას უწოდებენ. უწყვეტი ურემს ორი ან სამი აქვს, რადგან ზედმეტი ვახერტა ზესადგარებს დაასუსტებს.

ზესადგარებში ვერტიკალურად ჩასმულია მანქოქალი (რაქ. რიკი ან კოკი). ქალების რიცხვი ზესადგარის ორივე მხარეზე თანაბარია. თითო

¹ რ. ერისთავი ამის შესახებ წერს: „Арба представляет что-то похожее на лестницу, с передней частью узкую, на полозьях, а задняя часть ее установлена на досчатых, с вырезными колесами“ (Р. Эрстов, Очерк Ишерети в сельскохозяйственном отношении, Тифлис, 1876, стр. 6—7).

ზესადგარს აქვს 3—4 ქალი. საკიროების შემთხვევაში კალებზე ფიცრებია მიყუდებული. მოპირდაპირე კალებს ღვეტი ან ალახი აკავშირებს.

ზესადგარს ქვედა ნაწილში დატანებული აქვს ან თავისივე ხისაგან შემოყალიბი, ან ცალკე გაკეთებული პეშეები ან დათეები, ხოლო გვერდებზე ამობურცული ადგილები—საგოგავის სახელწოდებით, რომელსაც უშუალოდ ეხება მორგვი. საგოგავს გადაკრული აქვს რკინა, რომ „ურემმა არ იწივლოს“. დათეებში ქვემოდან ამოყრილია ორი ყვერნა, რომელშიაც ხის ღერძი ბრუნავს (რკინის ღერძიან ურემს ყვერნები არ უკეთდება). ფჩხილები წარმოადგენს უღლისა და უშუალოდ საზიდის შემაერთებელ ნაწილს. ფჩხილა ანუ მარხილი კეთდება ტოტიანი ხისაგან. ტოტები საფჩხილა ევებში ამოყურება და კაპების სახელწოდებას ატარებს. როცა ტოტიანი ხე არ მოიძებნება, ფჩხილას სხვა ხისაგან უკეთებენ კაპს, ამ შემთხვევაში მას თითი ეწოდება. ფჩხილები თავში ღვეტი იკვრება (ან ღვედით) და ამავე შესაკრავებით უღელს უერთდება. თუ ფჩხილებს ღვეტი აკავშირებს უღელთან, ამ ღვეტს საზიდს უწოდებენ, თუ ღვედი—სამატს. უნდა აღინიშნოს, რომ ფჩხილების თავები ერთმანეთს უერთდება ერთ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში განსხვავებით ქართული ურმისაგან, სადაც ერთი ხელნის თავი მეორეს ზემოდან ედგმის და ქმნის ე.წ. თათებს (ტაბ. I, 11) აჩაჩა ურმის ფჩხილების შეკერის ეს წესი დამახასიათებელია საქართველოში ხმარებული მარხილების თითქმის ყველა სახეობისათვის. საყურადღებოა ის გარემოება, რომ ზოგიერთ სხვა ადგილას (მაგ., სამტრედიის რაიონის, სოფ. დაბლა გომი) ფჩხილას შესატყვისი იმავე აჩაჩა ურემში არის თუ შა; თუ შა ეწოდება სამეგრელოში მარხილის ხელნასაც. შესაძლებელია ამავე ძირის სიტყვა იყოს თუ ში, რომელიც ქურის ურემს ეწოდება საჩხერის რაიონში, და თურში, რომელიც აღმოსავლეთ საქართველოს მთაში ქვის საზიდი მარხილის მარტივ სახეობას აღნიშნავს.

აჩაჩა ურემში ხმარებული უღელი მოყვანილობით შესამჩნევად განსხვავდება საქართველოს სხვა კუთხეების უღლებიდან. იგი ქართული საყვერის უღელივით ოდნავ თავებდახრილია და ამასთანავე, რაც მისთვის არის მხოლოდ დამახასიათებელი, შუაშია ჩალუნული (ტაბ. II, 7). უღელი კუთხოვანი არ არის, არამედ მრგვალია. უღლის ასეთი მოყვანილობა დამახასიათებელია მხოლოდ აჩაჩა ურმისათვის, ხუნასა, კალოზე და სხვა საქმეებში კი ჩვეულებრივი, სწორი უღელი იხმარება. ამ გარემოებას თავისი ახსნა აქვს. ურმის ფჩხილები სამატით ან ღვედით ერთგვარ ჩამოკიდებულ მდგომარეობაში იმყოფება უღლის ჩალუნულ ნაწილზე. დიდ დაღმართში, როცა ფჩხილები წინ წამოიწვეს, უღლის ვალუნული ნაწილიც წინ იწევს, რის გამო უღელი ერთგვარ ბრუნს აკეთებს. აბრუნებული უღელი ტაბიკებს სწევს წინ და მალა, რაც აიძულებს საქონელს თავი მალა ასწიოს, ურემი შეაჩეროს და უღელიც არ წაძვრეს. ამით უნდა აიხსნას ის, რომ ფჩხილები ურემზე დაკიდებულია და არა მიკრული. მიკრული რომ იყოს, უსწორო ადგილებში ბორბლის ჩახტომის დროს ადვილი იქნებოდა უღლის წაძრობა კისრიდან. უღელს ოთხი ტაბიკი აქვს. თავტაბიკი ხმარებაში არ არის.

გურიაში ორი სახის უღელი არსებობს: ურმის უღელი და სათ-
რიელა უღელი. ურმის უღელი იმავე მოყვანილობისაა, როგორც ორ-
ბორბლიანი ურმის გამოყენების სხვა არეებშია დამოწმებული—სწორი და
კუთხედად გამოყვანილი ხე ბოლოებში არის დახრილი, სათრიელა უღელს კი
იგივე მოყვანილობა აქვს, როგორც აჩაჩა ურმის უღელს—მრგვალია და მ
ადგილას მოღუნული. ეს უქანასენელი გამოყენებულია ურმის გარეშე სიმძიმე-
ების თრევის დროს, ჩვეულებრივ, დიდი ხეების სათრევად. ამ უღლის ასეთი
მოყვანილობის საჭიროების შესახებ ჩვენ ზემოთ უკვე გვქონდა აღნიშნული,
ამას უნდა დავსძინოთ ის, რომ საქონლის საგანგებო შერჩევა და მომზადება
საჭირო ყოფილა სათრიელა უღელში შესაბამეოდ. თუ ურმის უღელში საქო-
ნელს თავი დახრილი უნდა ჰქონდეს ისე, რომ კისერი სწორ მდგომარეობაში
იმყოფებოდეს, სამაგიეროდ, სათრიელა უღელში საქონელს თავი მალა უნდა
ექიროს, რომლის დროსაც კისერი ერთგვარად ჩაწეული ექნება. შეიძლება
ამით ახსნას ლებულოდნის ხარის გახედნის იმერული წესიც, რომელიც კის-
რის ჩასატყუოდნად ახლად შემბული საქონლისათვის უღელზე მძიმე ქვე-
ბის ჩამოკიდებას გულისხმობს.

აჩაჩა ურმის შემადგენლობაში გვხვდება სამუხრუქო მოწყობილობაც,
რომელიც ცალკეც გააჩნია მას იმასთან ერთად, რომ თვით მის კონსტრუქ-
ციაში ფჩხილების სახით განხორციელებულია მუხრუქის პრინციპი.

ძველად აჩაჩა ურემში დამატებით სამუხრუქო საშუალებად გამოყენ-
ბული იყო გრძელი კეტი, რომელიც ერთი თავით დამაგრებული იყო ზესად-
გარის ბოლოზე და ბორბალს გარედან შემოეღებოდა. მეორე თავს ამაგრებ-
დნენ ზესადგარის წინა ნაწილში. ამგვარად შემოქერილი კეტი ბორბალს
აჩერებდა (ტაბ. LVI, 2). მუხრუქის ასეთი საშუალება დამახასიათებელი იყო
მასიურის ბორბლებისათვის. ამჟამად უფრო ფართო ხმარებაშია რკინის მუხ-
რუქი, რომელიც ხრახნის გამოყენების პრინციპს ემყარება (ტაბ. LVI, 3).
ურმის ზესადგარს ბორბლის წინ ახლა გაკეთებული აქვს რკინის ოთხკუთხი
ჩარჩო, რომლის შიგნით გატარებულია მუხრუქის ჩასატყუადნად გრძელი
ხე, ამ ხეზე ბორბლების სისწორით დაკრულია ნახევარკალისებური ხე,
რომელსაც ბალიში ეწოდება. მუხრუქის ჩასატყუადნად ურმის ზესად-
გარს ქვემო ნაწილში გასდევს მომსხო მავთული, რომელიც უერთდება ფა-
ლიანგავში გამოტარებულ ხრახნის ბოლოს. ხრახნის წინა ნაწილი გავრძელებუ-
ლია და წარმოადგენს სახელურს კორბას სახელწოდებით. მიუხედავად ნა-
წილების ქართული სახელწოდებებისა, ამ სახის მუხრუქი ახალი გაჩენილი
ჩანს. უნდა ვიფიქროთ, რომ ეს იდეა პირდაპირ მატარებლის მუხრუქიდანაა
გადმოღებული. ამის დამადასტურებელი უნდა იყოს ის გარემოებაც, რომ
ასეთი მუხრუქები ყველაზე მეტად გავრცელებულია კიათურისა და საჩხერის
რაიონებში.

შედარებით იშვიათად გამოიყენება საკეტი, გრძელი კეტი, რომელსაც
ურემს გაუღებენ თავდამართზე ჩატარების წინ. საკეტის ერთი თავი და-
მაგრებულია ზესადგარის უქანა ნაწილში, ჩვეულებრივ, მანქოსა და ზესადგ-

რის შეერთების ადგილას, ხოლო მეორე თავი მოპირდაპირე ზესადგარზე და-
ყრდნობით შეყრილია ურმის თვალში სოლებს შუა.

ხშირად, ასეთი დამუხრუჭება ვერ არის საკმარისი, რის გამო მიზართა-
ვენ საჭაჩავე ბაწარს, რომელიც ზესადგარის ბოლოზეა გამოზმული. ურმის
გამოქცევის თავიდან ასაცილებლად ამ ბაწარს თავდაღმართში ჩატარე-
ბის დროს მეურმე თავისკენ იზიდავს.

აჩაჩა ურმის კეთება-შეწყობის პროცესში შემდეგი თანმიმდევრობაა
დაცული: პირველად ბორბლები და ღერძი კეთდება, შემდეგ ზესადგარი,
ფჩხილები და უღელი.

ბორბლის კეთება, თავის მხრივ, მორგვის გამოთლიდან იწყება. მორგ-
ვის მასალას წარმოადგენს ბეოლის ხე, კოპიტო, ძელქვა (რაჭაში—
კოპიტო, დათვისხალა ან ვაშლის ხე). მოჭრილ და დამორილ
ხეში მორგვს გამოხერხავენ¹, სიმრგვალებს აიღებენ ფარგალში
და გათლიან (ამ ბოლო ხანებში „ჩალხზე“ გამოპყავთ). ჯერ გამოითლება
მორგვის შიგნითა ნაწილი (ე. ი. ბორბლის შიგნითა მხარე), რომელსაც ზოგ
ადგილას ძუძუ ეწოდება, ზოგან კი სულ არ არის მისი სახელი გამოყოფილი.
მორგვის შიგნითა ნაწილი ვრძელიც არის და შედარებით მეტი სისხოც აქვს.
გამოთლილი მორგვი სოლებისათვის ამოიბუღდება ბუღლით (გადა-
ზომვა სასოლებებისა აქაც ბაწარით ხდება), შემდეგ სატეხით ამოიტოხ-
ნება და გაუკეთდება სოლები (სოლებს ჩაასხავენ). შემოსოლების
შემდეგ ხდება შემოფარგვა სიმაღლის გასათანაბრებლად.

სოლები—რიკები (რაჭაში რიკულები) წინდაწინ მზადდება. ხალ-
ხური დაკვირვებით „სასოლე ხე უნდა იქნეს ძალიანი ხელი, რომ არ შეიკ-
ლოს“, ამისათვის კი რამდენიმე თვით ადრე ხდება მათი მომზადება. სასო-
ლედ იყენებენ მუხას, ბეოლასა და ეკლის ხეს (აკაცია); ეკლის ხე ვეელაზე მა-
გარ და გამძლე ხედ ითვლება, ამიტომ უპირატესობაც მას ენიჭება. სა-
სოლე ხე გაითლება ჯერ ნაჯახით, შემდეგ დასუფთავდება სალაშინით
და ძირა ნაწილი გაეკუთხება. შემოსოლილ მორგვს შემოფარგვლის შემ-
დეგ სოლების თავების დაქდობაც უნდა. ამის შემდეგ ზედ ფესოებს
შემოაქნობენ (შემოარგებენ).

ფესოდ ვარგისია წაბლის ხე, ეკლის ხე, ბეოლა, მწარე ბალი, რაჭაში
უმთავრესად წიფელს ან თელას ხმარობენ.

საფესოე ხე დაიხერხება და დაითლება ნაჯახით თავის ყალიბზე (ყა-
ლიბი საზომია), შემდეგ დაიტოხნება და შემოეკნობა ან შემოეკ-
ნება ურემს. ერთ თვალს ოთხი ან ხუთი ფესო უკეთდება, ზოგჯერ—სამი.
შეიძლება მოხდეს ისე, რომ თვალს ოთხი ფესო ჰქონდეს და ათი სოლი, ამ
შემთხვევაში ფესოების სიგრძე სხვადასხვაა, ორი მათგანი გადაყვანილია

¹ ხალხში შემონახულია ცოდნა იმის შესახებ, რომ მორგვის ამოყვანა უკეთესია
დიდი დიამეტრის ხიდან ჰორიზონტალური სიბრტყით (მორგვი გამოიყვანება არა ხის ნახარ-
დის მიმართულდებით, არამედ სივანეში), მაგრამ ასეთი მასალის უკონლობის გამო ვერ ხორ-
ციელდება.

სამ-სამ ზოლზე, ორიც—ორ-ორზე. უკანასკნელი საფეხური ბორბლის გაკეთებაში არის რკინის გადაკერა, რისთვისაც ის სამკუდლოში მიაქვთ.

ბორბლის გახერხება საღერძედ ზოგჯერ რკინის გადაკერის შემდეგ ხდება, უფრო ხშირად კი გადაკერამდე. ეს საპასუხისმგებლო საქმეა და მეტისმეტი სიფრთხილე სჭირდება საკონტროლო საშუალებად ბორბლის სწორი ცენტრირებისათვის გამოიყენება მარტივი მოწყობილობა ჩათალას სახელწოდებით. ჩათალა წარმოადგენს ხის ორფეხს, რომელსაც ზემო ნაწილში გვერდის კოტა აქვს გაკეთებული 2 სმ დიამეტრისა. მორგევახერხებულ ბორბალს შედეგენ კოტაზე და დაატრიალებენ, რის დროსაც სისწორის გაგება ადვილდება.

ღერძას სიგრძე საშუალოდ 1 1/2 მეტრს უდრის. ღერძად უმთავრესად თელას ხმარობენ, რადგან „თელის ხემ მოყოლა იცის ადვილად“. რაქაში იყენებენ მსხლის ხესაც. ვათლა ხდება ნაჯახით. შუა ნაწილი საგრძნობლად უწვრილდება, ასევე ნაპირები, საბრუნე ნაწილი კი მსხვილი რჩება. ღერძი ორივე ბოლოზე იხეობება ბუღლით ჭიჭილაქის ჩასაყრელად.

უნდა აღინიშნოს, რომ, როგორც ეთნოგრაფიული მონაცემებით ირკვევა, ამ სახის ბორბლის ანუ თელის არსებობა აქ არცთუ ისე დიდი ხნის ამბავია. აჩაჩა ურმის გავრცელების არეში გამოყენებული ყოფილა მთლიანი ხის ბორბლები, რომლებიც იმერეთის ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დღეს უკვე იშვიათობას წარმოადგენს, ხოლო რაქა-ლერხუში ისევე განაგრძობს არსებობას. ერთი მთლიანი ხისაგან გამოთლილ ბორბალს, როგორც უკვე აღინიშნა, გოგორას უწოდებენ, ხოლო გოგორებიან ურემს ზოგიერთ შემთხვევაში—ფიცრულ ურემს. გოგორებისათვის არჩევენ ისეთ ხეს, რომელიც მეტი გამძლეობით ხასიათდებოდა და ძნელადაც იხეობოდა; ვარდა ამისა, ასეთ ხეს დიდი დიამეტრიც უნდა ჰქონოდა. ამ მოთხოვნილებებს მეტ-ნაკლებად აკმაყოფილებდა წიფელი, ცაცხვი, მუხა. მორის მონაქერს გახეთქებდნენ შუაზე და მიღებული ნახევარცილინდრის ფორმიდან ამოკრიდნენ მრგვალად ხეს წინასწარ ფარგლით დანიშნულ ხაზზე. ამრიგად, როგორც ვხედავთ, გოგორის გამოყვანა ხდება არა ჰორიზონტალურ კვეთში, არამედ ვერტიკალურ კვეთში, ე. ი. მცენარის ნაზარდის მიმართულებით, რაც მას გამძლეობას აძლევს (ტაბ. XXXVI). სიმალეში ამოყვანილ მრგვალ ხეს კიდევ ვათლიდნენ და ერთი მხრიდან შუაში დაუტოვებდნენ ამობურცულ ადგილს, რომელსაც იმერეთში ჭიპს უწოდებენ, რაქაში ორბჭს, ხოლო სამეგრელოში—გუასანუ ბუას¹. შემორგვალების ანუ შემოკოპიტების შემდეგ გაიხვრიტებოდა პირთხელით და ღერძის გასაყრელად მზად იყო. იმერეთში ასეთი ბორბლების რკინით გადაკერაც შემოუღიათ, რაქაში კი ბევრგან დღესაც ურკინოდ იხმარება. „ასეთი გოგორა პირდაპირ არის შემოკოპიტებულ-შემორგვალებული, ხმარებაში, როცა ნაპირები შემოაცვთებოდა—ისტევე შემოკოპიტო—იტყოდნენ“².

¹ ასეთი ბორბალი იცოდნენ ჭკიდის (ქადის) ურეში. შინამრეწველობის მასალები, ზ. სამეგრელო, მიწისმოქმედება.

² იკვე, ქვ. რაქა, სასოფლო-სამეურნეო იარაღ-საზიდი.

ჩვენ მიერ კონკრეტულად (მათაქვოსკის რაიონი) ფიქსირებული გოგორები (იხ. ტაბ. XXXVIII, 1 და XXXIX, 1) ცაცხვის ხისაგანა გამოთლილი, ღერძი კი თელისაგან. გოგორას დიამეტრი 80 სმ, სისქე—ნაპირში 5 სმ, ხოლო შუაში ამონაბურცის ჩათვლით—16 სმ, ამონაბურცის დიამეტრი, თავის მხრივ, 12 სმ, ღერძის დიამეტრი ნაპირებში—6 სმ, გოგორები ერთმანეთისაგან დაშორებულია 1 მ, 5 სმ-ით.

აღწერილი ღერძ-გოგორები მჩატეც არის და გამძლეც. ამ კუთხეში ბოლო დრომდე სულ ასეთი ბორბლები გამოიყენებოდა.

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ საქართველოს ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში შედარებით ნაკლებ ხმარებაში ყოფილა სეგმენტოვანი მასივური ბორბლები. ამ სახის ბორბლები გამოიყენებოდა ზემო იმერეთის ზოგიერთ კუთხეში, ნაწილობრივ, აფხაზეთში¹ და უმთავრესად სამსეგმენტოვანობა ახასიათებდა.

სეგმენტოვანი ბორბალი მთლიანი ხისაგან გამოთლილი ბორბლის შემდეგ გაჩენილად მიიჩნევა და პირველ საფეხურად ითვლება სოლებიანი თვლების გაჩენის გზაზე. როგორც უკვე ითქვა, სეგმენტების გაჩენის ახსნას უკავშირებენ ხის შესაფერი მასალის უქონლობას. ამრიგად, თუ მთლიანი ხის ბორბლები შესაფერი ტყეებით მდიდარ ადგილებში დიდხანს ინახავს თავს, სეგმენტოვანი ბორბლები ტყეებით შედარებით ნაკლებ დამახასიათებელ ადგილებში გამოიყენება. სეგმენტოვანი ბორბლები ფართოდ ყოფილა გამოყენებული სომხეთის ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში და ისიც უნდა ითქვას, რომ აქაური ბორბლები მრავალსეგმენტოვნობით ხასიათდებოდა. სეგმენტოვანი რიცხვი ერთ ბორბალში იყო ხუთი, ექვსი, ზოგჯერ რვაამდეც აღწევდა².

მთლიანი ხის ბორბლის გაკეთება შეძლები თანმიმდევრობითაა წარმოდგენილი: ჯერ ხდება საბორბლე ხის ამოღება ა სათანადო სიდიდის მქონე მონაპეროდან—მორიდან. მორს ნაჯახით ცოტას წათლიან სიბრტყეში, შემდეგ იმავე ნაჯახით ჩაჭრიან მორს ჯერ ერთ ადგილას მტკაველის სიღრმეზე და მერე ამ ჩანაჭერის მოშორებით კიდევ მეორე ჩანაჭერს გააკეთებენ (იხ. ტაბ. XXXVI). ამ ორ ჩანაჭერს შუა მოქცეული ნაწილი წარმოადგენს სწო-

¹ ამ საუკუნის დასაწყისში ა. სერგუტოვსკის მიერ კალაბუჯარში (აფხაზეთი) ფიქსირებული ბორბლებს (იხ. XXXVIII, 3) აქვს სამი არათანაბარი სიდიდის სეგმენტი, რომელთაგან შუა სეგმენტი სიდიდით შესამჩნევად სპარბობს ნაირა სეგმენტებს. სეგმენტები დაკავშირებულია ერთმანეთთან ხის განივი თამსებით, რომლებიც ბორბლების ვარეთა მხარეზეა ლურსმნებით დაკრული. ბორბლებს გადაკრული აქვს რკინის თხელი სალტე. ბორბლების შიგნითა პირს რელიეფურად ემჩნევა საღერძე ადგილების ამობურცულობა. სურათზე მოცემულ მარცხენა ბორბალს ღერძთან ხის სოლი აქვს შექვილილი, ალბათ ბორბლის გახეშვის მიზნით. ეს ბორბალი ანალოგს პოულობს თრიალეთის ეტლის ბორბალთან. განსხვავება მათ შორის მდგომარეობს სეგმენტების შეკავშირების წესში. თრიალეთის ბორბლის სეგმენტებს აკავშირებს ღრმად ჩასმული თამასა. აქ კი, როგორც ითქვა, თამასა ზემოდანაა დაკრული (თამასაში იგულისხმება ლარტუა ანუ ბასკა).

² იხ. ერმაკოვის კოლექციებიდან: «Ереван, арба вапряжешная парой волов»; კოლინის სურათის ფოტოგრაფიულქცია «Переселенцы армяне в шахматную войну с турками в 1877 г. № 78 г.» (ლენინგრადის საბ. ეთნოგრაფიული მუზეუმის ფოტოთეკა, კოლ. № 157/6).

რედ საბორბლე ხეს, რომელიც უნდა იქნეს ამოღებული. ამოსაღებად მიმართავენ ხის სოლს. ჩანაჭერების გარეთა კიდეს ირიბად ჩათლიან და ერთ-ერთი მხრიდან გაუკეთებენ სოლს. ცერად ჩასული სოლი იწვევს ჩანაჭერებს შუა მოქცეული ნაწილის ახლეჩა-ამოგდებას. მეორე ბორბლის ხეს ან იმავე მორში ამოიღებენ ჩაქრის გაგრძელებით, ან გვერდზე ახალი ჩანაჭერის გაკეთებით. ამოღებულ ნაჭერს გათლიან და გამოიყვანენ ბორბალს. გათლას წინ უძღვის მასალის შემოფარგვლა, რისთვისაც აიღებენ ნებისმიერი სიგრძის ბაწარს და მოაბამენ ორ ლურსმანს, რომელთა შორის მანძილი უნდა გამოსათლელი ბორბლის რადიუსს შეადგენდეს. ერთ-ერთ ლურსმანს ჩაურქობენ საბორბლე ხის შუა ადგილს, რომლის შერჩევა თვალთ ხდება, მეორე ლურსმნით ბაწარის დაკიმულ მდგომარეობაში შემოხაზავენ წრეს, დანიშნული მრგვალი ხაზის მიხედვით შემდეგ უკვე გათლა წარმოებს. გათლილ ბორბალს ორივე მხარეზე შუაში ამობურცული ადგილი რჩება; ამათგან, შიგნით მხარეს მოქცეული ამობურცული ადგილი უფრო დიდია. იგი გუას სახელწოდებას ატარებს. საღერძე ნახერცის გასაკეთებლად გუას სამ-ოთხ ადგილზე გახერცენ ბურლით და შემდეგ სატოხით ამოყრიან, რაც აადვილებს ნახერცის გაკეთებას.

მასივური ბორბლის გაკეთების პროცედურაში ყურადღებას იქცევს ის, რომ საბორბლე ხის მოპოვება ხდება მერქნის ნაპირიდან მისი ამოღებით. იგივე წესია დადასტურებული რაქის ეთნოგრაფიულ სინამდვილეშიც. აქ მორის მთლიანი ვადახერხვა ხდება, შემდეგ მისი შუაზე გამობა და თითოეული ამ ნაპობიდან ბორბლის გამოთლა იმავე წესით, როგორც ეს სამეგრელოსათვისაა დამახასიათებელი.

ხალხური მონაცემებით ამ გარემოებას ორი ახსნა ეძლევა. ერთი, რომ დიდი დიამეტრის ხის გათლა შუა ნაწილში ძნელდება გულის სიმკვარის გამო, მეორეც—შუა ნაწილიდან ამოღებული ბორბალი აუცილებლად ბზარს მიიღებს, დასკდება.

განსაკუთრებით საინტერესოა აგრეთვე მასივური, მაგრამ ნაწილებისაგან შედგენილი ბორბლების ტექნოლოგია. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დღემდე იქნა შემონახული როგორც მასივური მთლიანი, ისე მასიურ-შედგენილი ბორბლები. მასიურ-შედგენილ ბორბლებში გვხვდება ორნაწილიანი და სამნაწილიანი ანუ სეგმენტური ბორბლები¹, რომელთა კონსტრუქციაში გამოყენებულია სეგმენტების დაკავშირების ორი წესი: ერთი—სეგმენტების დაკავშირება გარეგანი ხეებით—ლარტყებით ანუ ბასკებით (იხ. ტაბ. XXXVIII, 3) მეორე—სეგმენტების დაკავშირება შინაგანი სამაგრი ხეებით—სოლებით². სეგმენტების დამაგრება ლარტყებით ტექნოლოგიურად არ წარმოადგენს რთულ საქმეს მეორე ხერხთან შედარებით. შინა-

¹ როგორც უკვე აღინიშნა, ამ მხრივ ზოგიერთი ქვეყნისათვის, მაგალითად სომხეთისათვის, დამახასიათებელია 5, 7 და ზოგჯერ 9 სეგმენტური მასივური ბორბალიც.

² სეგმენტთა დაკავშირება გარეგანი ხეებით ანალოგს პოულობს სუმერული სახიდის ბორბლის კონსტრუქციაში, ხოლო შინაგანი სამაგრების გამოყენება—თრიალეთის განათბარი ეტლის ბორბალთან.

ჯანი სამაგრიბის გამოყენებაში კი წარმოდგენილია საინტერესო ხალხური ტექნიკური ხერხი, რასაც მოკლედ შევხებით იმავე საჩვევროს ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით: შედგენილი ბორბლების გაკეთებას მიმართავენ შესაფერი ღიაშებების ხეების არარსებობის პირობებში. საბორბლე ხის ამოღება იმავე წესითვე ხდება, რომელიც ზემოთ იყო აღწერილი. ორი ნაწილისაგან შესადგენი ბორბლის ხეებს გათლიან და ამ ნახევრებს ერთმანეთს მიუყენებენ (ტაბ. XXXVII, 1), მიაწობავენ. ამ დროს ხდება საღერძე ნახევრების დანიშვნა და შემდეგ მისი ამოღება ცალ-ცალკე, ე. ი. სანახევროდ. საღერძე ადგილიდან ბორბლის ჯერ ერთსა და მერე მეორე ნახევარს აქეთ-იქით გაუყეთებენ ნახევარი მტკაველის სიღრმის ოთხკუთხ ბუდეებს, შემდეგ გათლიან ამ ბუდეების ზომაზე მტკაველი სიგრძის ორ სოლს. თითოეულ მათგანს ორივე მხრიდან ოდნავ გააპობენ—პირს გააღებინებენ და შიგ შედარებით პატარა სოლს „მისცემენ“ (ტაბ. XXXVII, 3). ამ ორ, ერთმანეთში შესულ, სოლს ჩაყოფინებენ თავს ბუდეში, დაჰკრავენ უროს. ძირს მოქცეული სოლი მთავარ სოლს შლის, აფართოებს და ამის გამო ეს უკანასკნელი მაგრად იქედება, ასე გასქედენ მეორე სოლსაც. ამის შემდეგ სოლების გარეთ დარჩენილ მეორე ნაპირშიც ასევე პატარა სოლებს გააკეთებენ და ბორბლის მეორე ნახევარში ჩაყოფინებენ თავებს. შემდეგ დაჰკრავენ და ასე, ამრიგად, ორნაწილიანი ბორბალი მაგრად შეიკვრება, ხოლო მუშაობაში ის თანდათან უფრო მაგარი და მტკიცე ხდება. ასეთივე წესით კეთდება სამი ნაწილისაგან შედგენილი ბორბალიც, მხოლოდ აქ შუა ნაწილში მთლიანად გაეყრება სამაგრის სოლი¹.

ურმის ზესადგარის მასალად თელა იხმარება. ზესადგარის გაკეთება გვერდითი ხეების—ზესადგარების გამოთლით იწყება. ამ ხეებს გამოთლის პროცესში კუთხედი ფორმა ეძლევა—გაიკუთხება, ამის შემდეგ დაიტოხნება წინასწარი ზომების მიხედვით ფალანგებისა და უწყვეტებისათვის 7—8 ადგილას, ხოლო მანკობებისათვის 3 ადგილას. შემდეგ ხდება ფალანგების დათლა შალაშინით, დასუფთავება და ზესადგარებში გაკეთება ანუ შეწყობა. ზესადგარებს წინა ნაწილში ბურლით ეხვრითება საფხილეები; რის შემდეგ ფხილების კაპების დაზმანება ხდება ფხილების დასაგებად. თუ ზესადგარის ხეს საკმაო სისქე ახასიათებს, მას ზედვე გამოუყვანენ პეშვს, რითაც ის უშუალოდ ლერძს ედგმის, თუ არა—დამატებით დააკრავენ პეშვად გამოთლილ ხეს. პეშვს გახვრეტენ ზესადგართან ერთად და ყვერნებს გაუკეთებენ.

¹ ვლზე მუშაობის დროს ჩვენ მოვიპოვეთ ცნობა სამი ნაწილისაგან შემდგარი ბორბლის განსხვავებული ტექნოლოგიური პროცესის შესახებაც, რასაც ადგილი აქვს საჩხერის რაიონის ჩრდილო ზოლში და, ნაწილობრივ, ჯავის რაიონში. პირადად ეს პროცესი ჩვენ არ ავკვივრია, მაგრამ დაგასახელებთ მას ჩვენთვის მოწოდებული ეთნოგრაფიული ცნობის მიხედვით: ბორბლის სამივე ხის ნაჭერს (მასალად გამოიყენება მუხა) ერთმანეთზე შეაწყებენ, შემდეგ ასევე მეორე ბორბლის ნაჭრებსაც. ერთ-ერთ მათგანს წაუსვამენ წებოს და ორივე ბორბალს ერთმანეთს დააკრავენ ისე, რამ ერთი ბორბლის ნაწილების შეერთების ხაზებმა პერპენდიკულარულად გადაკვეთოს მეორე ბორბლის ნაწილების შეერთების ხაზები. ასე დაწყებულნი თვალი უშუალოდ გამოიყენება მუშაობაში.

ფხვილებისათვის იყენებენ რ ც ხ ი ლ ის, თ ე ლ ის, ც ხ მ ე ლ ა ს გ რ ძ ე ლ ლ ე რ ო ე ბ ს, რომელთაც ან ზედვე აქეთ კაპები, ან სხვა ხისაგან უკეთდებიათ (ბოლო ხანებში რკინის კაპებიც იხმარება თითების სახელწოდებით).

ხალხური დაკვირვებით რცილამ დახვეწულად იცის ზრდა და რომ განხედა სიმაგრე აქვს; გარდა ამისა, რაც უფრო მნიშვნელოვანია, ის დრეკადია, „დაკერის დროს გაილუნება“, მაგრამ არ გატყდება. სწორედ ასეთი მასალა სჭირდება ფხვილებს, რომლებიც უსწორო ადგილებში ყველაზე მეტად განიცდის „დარტყმას“. ზოგჯერ ფხვილებისათვის ხმარობენ თელასაც, რომელსაც თითქმის იგივე თვისებები ახასიათებს.

ფხვილების სიგრძე დამოკიდებულია ბორბლებისა და გამწვევი პირუტყვის სიმაღლეზე. რაც უფრო მაღალია ბორბლები, მით უფრო მაღლაა საჭირო ზესადგარის წინა თავის დაქერა, რომ ურემი მეტისმეტად დაქანებული არ გამოვიდეს. ზესადგარის თავის მაღლა დასაქერად აუცილებელია ფხვილებს მეტი სიგრძე ჰქონდეს (ზოგჯერ ფხვილების ბოლოები თითქმის ბორბლებამდე აღწევს).

ფხვილების გაცვეთისა და ხშირი გამოცვლის თავიდან ასაცილებლად უშუალოდ მიწაზე მოსრიად ნაწილს თხელ რკინასაც აკრავენ, მაგრამ ამ წესის გამოყენებას სრულიად არა აქვს ადგილი იქ, სადაც ფხვილებს მეტი ხახუნი მოეთხოვება. ფხვილებს შესაკრავად წინა ნაწილში ქდეები უკეთდება.

ტექნოლოგიური პროცესი აჩაჩა ურმისა ისევე, როგორც საერთო კონსტრუქციული მონაცემები, მისი გავრცელების არეში ყველგან ერთნაირია, მაგრამ ცალკეულ განსხვავებებს მაინც აქვს ადგილი. უპირველესად ეს ურმის სიდიდეს შეეხება. ზემო იმერეთისა და ტყიბულის რაიონის ურმები, თანამხრად რაქისა და ლეჩხუმის ურმებისა, ბევრად პატარა ზომისაა, ვიდრე შუა და ქვემო იმერეთში ხმარებული ურმები. ამ ურმების აგებულებაში განსაკუთრებული განსხვავება, თუ არას ვიტყვით მასივური და შედგენილი ბორბლების შესახებ, უმთავრესად ზესადგარს ახასიათებს, განსაკუთრებით მის ძირა ნაწილს. აქ ზოგან ხშირია შემაერთებული განივი ხეები, ზოგან კი ძალზე ცოტაა. ყველგან არ არის გამოყენებული ე. წ. უწყვეტი, როგორც ზესადგარის გაშლის საწინააღმდეგო საშუალება. მაგრამ, რაც უფრო მეტად შეიმჩნევა, ეს არის განსხვავება აჩაჩა ურმის ნაწილების სახელწოდებებში, რის ნათესაყოფად შეიძლება ქვემოთ მოყვანილი ცხრილიც გამოვლდეს. ამ ცხრილში მოცემულია უმთავრესი სახელწოდებანი (იხ. ცხრ. გვ. 88).

აჩაჩა ურმის მასალა ხშირად ახლო-მახლო შოიძებნება („ეს ხეები სოფლად ეზობაშია გაშობილი“), მაგრამ უმთავრესი მასაზრდობელი მაინც ის მდიდარი ტყეებია, რომლითაც ხასიათდება დასავლეთ საქართველოს ბევრი კუთხე.

როგორც ვხედავთ, მასალის დამუშავების პროცესი თითქმის იმავე საფეხურებითაა წარმოდგენილი, როგორც აღმოსავლეთ საქართველოში. მოკრილ ხეს ადგილზევე გააკოპიტებენ (ანუ, როგორც ხალხი ამბობს, „სქელი ხე რომ იქნება მთავარ ნაფოთებს ჩამოათლიან“) და უკვე შემდეგ

ს. ფორისა (სა-ჩვერის რაიონი)	ს. კვლთათი (ხესტაფონის რაიონი)	ს. ხანი (ხათა-კოლესის რაიონი)	ს. დაბლა გომი (სამტრედიის რაიონი)	ს. ჭორდი (წულუკის რაიონი)	ს. კურსები (ტყიბულის რაიონი)	ს. კველა შავრი (აშხოლალურის რაიონი)	ს. წყადისი (აშხოლალურის რაიონი)
ფხილა ხესადგარი ფლანგა გასყარი კალი დათვა ჯვრნა საფფავი ღერბა ხუნდი სოლი ფესო ტაბიკი აპეური	ფხილა ხესადგარი ფლანგა უწვეტი კალი დათვა ჯვრნა — ღერბა ხუნდი სოლი ფესო ტაბიკი აპეური	ფრჩხილა ხესადგარი ფირფიტე სართოულე ჩხილი სასოუმალი ჯვრა ტბუკა ღერბი მორჯვი რაიკი ფესო ტაბიკი აპეური	თუმა ხელა ფლანგა ლაფათინი მარტუალი დათვა ჯვრნა ტბუკი ღერბი მორჯვი სოლი ფესი ტაბიკი აპეური	ჩხილა (ლოშკინა) ხესადგური ფლანგა ტაფა ქვლა დათვა კოტა ტბუ ღერბი მორჯვი სოლი ფესო ტაბიკი აპეური	ფრჩხილა ხესადგარი ფლანგა უწვეტი მანკო პეში ჯვრნა — ღერბა მორჯვი სოლი ფესო ტაბიკი აპეური	ფრჩხილა ხესადგარი რბმლა კოკი დათვა ჯვრნა — ღერბა მორჯვი სოლი ფესი ტაბიკი აპეური	ფხილა ხესადგარი ხმლა კოკა დათვა ჯვრნა — ღერბი მორჯვი სოლი ფესი ტაბიკი აპეური

ხდება მათი მიზნობრივი დამუშავება სახლში. ძირითადი ამ დამუშავებაში ხის გათლა და ამოტეხვაა (ამოტოხნა).

ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მომენტად ითვლება დასამუშავებელი მასალის ცეცხლში გარუჯვა ან გალანჯვა, რაც აღმოსავლეთ საქართველოში გამოყენებული გატუსვის შესაბამისი პროცესია. გარუჯვის შემდეგ ხდება საქონლის პატივის—ფუნას წაცხება, რომ მასალა არ გასკდეს.

სამუშაო იარაღებად იხმარება: სატოხი (სატეხი), ეჩო, ბულღი, ფარგალი, ნაჯახი, სალაშინი, ცალხელი (საცალხელო) და გამბული ხეჩხი, თეგი, რალი, პირთხელი, ჩათლა და ზოგჯერ სხვა იარაღი.

გ) სელი

აგებულების მიხედვით სელი შერეული ტიპის საზიდთა რიგს განეკუთვნება, რადგან მასშიც გორვა-სრიალის შეერთებული პრინციპია მოცემული. იგი ახლო დგას აჩაჩა ურემთან იმ მხრივ, რომ აქაც ურმის წინა ნაწილით ხორციელდება თრევა-სრიალი, ხოლო უკანა ნაწილით—გორვა (ტაბ. LIX). მაგრამ სელსა და აჩაჩა ურემს შორის საგრძნობი განსხვავება არსებობს. ეს შეეხება როგორც საერთოდ მათ კონსტრუქციულ მონაცემებს, ისე გამოყენების ხასიათსაც. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ აქარაში სელი ეწოდება როგორც ბორბლიან საზიდს, ისე უბორბლოსაც. ეს უკანასკნელი იგივე მარხილია.

თუ აჩაჩა ურემში სასრიალო მოწყობილობას წარმოადგენს ფჩხილები, რომელთა ბოლო მიწაზე ეთრევა, ხოლო თავი უღელს უერთდება, ბორბლიან სელში თრევის მოვლეობას ასრულებს. ფეხები ანუ საცურაეები, შედგმული საზიდის წინა ნაწილში სკამის ფეხის მსგავსად. ამრიგად, სელის ფეხები, როგორც სათრევი ნაწილი, ერთსა და იმავე დროს საზიდისა და გამწევი ძალის შემაერთებელს კი არ წარმოადგენს, არამედ გამოყოფილია, როგორც ცალკე შემადგენელი ნაწილი. სელში უღელი ხელნების საშუალებით უერთდება საზიდს.

სელის გავრცელების არეს სამხრეთ საქართველოს დასავლეთი ნაწილი წარმოადგენს. აღსანიშნავია, რომ გავრცელების ამ არეში სამეურნეო-გეოგრაფიული პირობების შესაბამისად სელის კონსტრუქციის კონკრეტული თავისებურება ახასიათებს. აქარაში საზიდის ეს სახეობა საგრძნობლად პატარა ზომისაა,¹ ხოლო აღმოსავლეთით (მესხეთი) სულ უფრო და უფრო იზრდება და ჩვეულებრივი ქართული ურმის სიდიდეს აღწევს. აღსანიშნავია ისიც, რომ

¹ მოგვიანს თ. სახოკიას აღწერილობა: „სულ დაღმართ-დაღმართ ეწეებით. გზა ხან ნახევარ ალაბის სიგანე ხდება, ხან ხრამს გადასცქერის, სადაც ლორჯომის წყალი საშინელს ხმაურით მოხუხის. აქა-იქ შემოგვხვდება თივით დატვირთული სელი, უღელხარ შემბული. სელი ჩვენებური ურმის მაგიერია, მარხილის მსგავსი, თულები არა აქვს. თულებიანად არის, მაგრამ ასეთი ურმები დაბლზეა ძალზე და თვალზე მტკაველ-ნახვერის განისაა. ასეთი ურმები უფრო კარგ გზებზე დადის. აქაური სელით ათის ფუთის სიმძიმეს თუ წაიღებენ ზარები აქური აღმართიან გზებზე (მოგზაურობანი, გვ. 49).

აქ იგი უკვე ურმის სახელწოდებას ატარებს და საჭიროების შემთხვევაში მასწო სამი-ოთხი ულელი ხარი ებმება.

ამასთან დაკავშირებით ხაზი უნდა გაეყვას შედგენილ გარემოებას: აქარულ ბორბლიან სელში ლერძ-ბორბლები ზესადგარის საგრძნობლად უკანა ნაწილშია მოთავსებული, რის გამო საზიდის ფეხებს მეტი დაწოლა აქვს; მესხურ-საზიდში კი ლერძი თითქმის ზესადგარის შუამდეა გადმონაცვლებული და, ამდენად, ფეხებზე დაწოლაც ნაკლებია. ეს განსხვავება გამოწვეულია გამოყენების არეების სხვადასხვაობით და უპასუხებს მიწაზე თრევისა და დამუხრუქების მეტ-ნაკლებ მოთხოვნილებას. ამით უნდა აიხსნას ის გარემოება, რომ მესხურ საზიდს ფეხები საესებით გამოცალკევებული აქვს და მხოლოდ საჭიროების შემთხვევაში ხდება მათი გამოყენება.

სელის კონსტრუქციაში ხუთი ცალკე ნაწილი გვაქვს მოცემული: ზესადგარი, ლერძ-ბორბლები, ფეხები, ხელნები და ულელი.

ზესადგარი თავისი მოყვანილობით ნარხილს წააგავს, რადგან თავი (ყელი) ძალზე ახრილი აქვს. ზესადგარის ჰორიზონტალური ნაწილის სიგრძე: ორნახევარ მეტრს უდრის, ვერტიკალური ნაწილისა—მეტრსა და ოც სანტიმეტრს. თავის ასეთი ახრილობა გამოწვეულია წინა საფარის არსებობის საჭიროებით, რადგან სელი ძირითადად ნაშკალ-ნათიბის საზიდია და ეს საფარი თავდაღმართი ტვირთს დატურების საშუალებას არ აძლევს.

ზესადგარის ძირითად ხეებს დედები ეწოდება (აქარაში, ქიებო მხ. რ. ქა). მათი ურთიერთდაშორება მეტრი და ათი სანტიმეტრია. დედნები როგორც ვერტიკალურ, ისე ჰორიზონტალურ ნაწილში ერთდება 7—8 განივი ხით კოფოთი, რომლებიც ერთმანეთისაგან 30—40 სმ-ით არის დაშორებული. დედნების პარალელურად კოფოებში გატარებულია კეტები (აქარ-ქერები). დედნების შიგნით მოქცეული კოფოებისა და კეტების გადაჯვარედინება ქმნის ერთგვარ წნულს, რომელზედაც ედება ნაშკალ-ნათიბი დამატებითი ფიცრების გაფენის გარეშე.

ზესადგარს ქვემოდად დათვები (აქარ. ეგრიჯები) აქვს გაკეთებული ნახევარცილინდრული საღერძე ამონაღარით; დათვები დედნებთან მიგრდება, ორ-ორი ყვერათი, რომელთა შორის თავსდება ლერძი.

აქარულ სელს მესხურისაგან განსხვავებით ზესადგარზე, საბრუნ ნაწილთან ხის ნახევარკალი აქვს გაკეთებული კალის სახელწოდებით. მას თავები ქიებში (დედნებში) აქვს ჩასმული, ხოლო შუაში ორი, დედნის პერპენდიკულარული, ხე—ჩივია გაკეთებული. ეს მოწყობილობა ბორბალზე 20—25 სმ-ით მაღლა დგას და გვერდით საფარს წარმოადგენს საზიდის საბრუნ ნაწილთან.

ბორბლები შედგენილი აგებულებისაა: ხუნდში ჩაყრილია 9 ან 12 სოლი (აქარ. ქალი), რომელთაც 3—4 ფერსო აერთებს. თვალს გარედან სალტე აქვს შემოკრული. ბორბლის საშუალო სიმაღლე ერთნახევარი-ორი

¹ როგორც ეთნოგრაფიული მონაცემებით იჩვენება, უფრო კიდევ ახლო წარსულში აქ ხის მასიური ბორბლები ყოფილა გამოყენებული.

ნიე მიმართულებით უკეთდება. ფეხების სიმაღლე ცვალებადია, საშუალოდ 2 მტკაველს უდრის.

ზესადგარის მოხრილ ნაწილში მდებარე კოფოს გარეთ გამოშვებულ ბოლოებზე მაგრდება ხე ლ ხ ე ბ ი, რომლებსაც აქვს საპეციალური ნახერცები. ხელნები წინა ნაწილში ერთდება და ღვედით ან სამართით უღელს უკაეშირდება იმავე წესით, როგორც ეს აჩაჩა ურემში გვაქვს მოცემული.

უღელი ორნაირი მოყვანილობისა იხმარება. აქარაში ბოლომოხრილ უღელს ვხვდებით, მესხეთის პლატოზე კი სწორია. უღელს სატაბიკე ნახერცები აქვს და ჩვეულებრივ ხდება მისი გაწყობა.

აქარული სელის შედარებით დაწვრილებითი იღწერილობა მოცემული აქვს თ. სახოკიას, რომელიც დაკვირვებული თვალთ გადმოსცემს ამ საზიდის ყველა „სახსიათო თვისებას“, მაგრამ ეს აღწერილობა მთლიანი არ არის. აეტორი არ ეხება არც ამ საზიდის გასაკეთებლად საჭირო მასალას, არც საზიდის გამოყენების კონკრეტულ მომენტებს¹.

სელის კეთების პროცესს რაიმე განსხვავებული ტექნოლოგიური მხარე არ ახასიათებს. აქაც მიღებულია ხის მასალის შერჩევისა და გამოყენების, სამშენებლო საქმის იგივე ცოდნა და ხერხი, რაც სხვა კუთხეებშია დამოწმებული.

სელის ნაწილები უმთავრესად ლეკის ხისაგან კეთდება. იხმარება აგრეთვე თელაც, მაგრამ უმთავრესად ბორბლის ნაწილებისა და კოფო-პერებისათვის.

სელის გასაკეთებელ საჭირო იარაღებს წარმოადგენს: ც უ ლ ი, ნ ა ჯ ა ხ ი, ს ა ტ ე ხ ი (ამითი ხდება ამოტოხნა || გატოხნა), ბ უ რ ლ ი, კ ო რ კ ო ტ ი². ეს უკანასკნელი სატეხის საცემი ხის ჩაქუჩია.

სელს მუშაობაში ყველაზე ადრე ფეხები უცვდება, რის გამო მალ-მალე ხდება მისი გამოცვლა. ეთნოგრაფიული ცნობებით ირკვევა, რომ სელის გამოყენების ზოგიერთ არეში მას ფეხების გამოცვლა ადგილმდებარეობის თავისებურების გამო ხშირად სჭირდება, ხმარებაში შემოუღიათ ფეხების ძირზე რკინის დაკერაც, რაც იცავს ხეს გაცვეთისაგან.

დ) თ უ შ ი

ქართული ხალხური საზიდი საშუალებებიდან განსაკუთრებით გამოირჩევა ქვევრების გადასატანი საპეციალური ურემი თ უ შ ი ს სახელწოდებით³.

თუშს ახასიათებს საგრძნობი თავისებურება როგორც კონსტრუქციული, ისე შემადგენელი ელემენტების სიძველის ნიშნებით. მიუხედავად ამისა, თუში შერეული ტიპის საზიდს მიეკუთვნება და ახლო ღვას აჩაჩა ურემთან.

¹ თ. სახოკია, დასახ. ნაშრ., გვ. 22—23.

² შდრ. გურ. კ ო რ კ ო ტ ა ნ ა, შარაშიძე, გურული ლექსიკონი.

³ ფიქსირებულია პირველად ბ. წერეთლის მიერ, რომლის ზემო-იმერულ ლექსიკონში მოცემულია შემდეგი განმარტება: „თუში-თურში, კურის გადასატანი ძალიან დაბალი ურემი (ვალები არა აქვს. ბორბლების მაგიერ მსხვილი მრგვალი მორები აქვს)“.

თუ ქართული ორიგინალური საზიდის სახეობათაგან აჩაჩა ურემს გავრცელების შედარებით ფართო არე აქვს, თუნდაც ისევე, როგორც ბოლოთრიას ან სელს, სამაგიეროდ, თუშის გარკვეულ ორიგინალობასთან ერთად მისი ტერიტორიული გავრცელების საგრძნობი შეზღუდულობა უნდა აღინიშნოს. თუში დღევანდელი ეთნოგრაფიული სინამდვილისათვის მხოლოდ ერთ, თუ შეიძლება ითქვას, მიკრორაიონში მოწმდება, სახელდობრ, საჩხერის რაიონის (ზემო იმერეთი) სოფ. სოფ. გორისასა და მერჯეთში. რით უნდა აიხსნას ამ სახეობის ასეთი ტერიტორიული შემოფარგლულობა? ჩვენ მიგვაჩნია— მისი ფუნქციით და აი, აქ, განსაკუთრებით ნათლად იჩენს თავს სამეურნეო-გეოგრაფიული გარემოს გადაწყვეტი მნიშვნელობა საზიდი საშუალებების კონსტრუქციულ-ფუნქციონალური მონაცემებისათვის.

ცნობილია, რომ უძველეს ქართველ ტომებს მემინდერეობის კულტურასთან ერთად მევენახეობა-მეღვინეობაც ახასიათებდათ. ამისი ერთ-ერთი ნათელი გამოხატულება უნდა იყოს დიდი საღვინე ქვევრების ძველად ხმარების მრავალი ნივთიერი საბუთი¹. მაგრამ თუ მევენახეობას, როგორც მეურნეობის გარკვეულ დარგს, საქართველოს ბევრ კუთხეში ახასიათებს მეტ-ნაკლები გავრცელება, ეს უკვე თანაბრად ველარ ითქმის დიდი საღვინე კურჭლის დამზადებაზე, რაც კერამიკული წარმოების გარკვეულ ცენტრებს უკავშირდება. ამ მხრივ განსაკუთრებით აღსანიშნავია ზემო იმერეთის ხალხური კერამიკული წარმოების კერა (შროშა, ბელღევი, ბოსღევი), სადაც თიხის წვრილ კურჭელთან ერთად დიდი ქვევრების დამზადებაც ხდებოდა. როგორც ეთნოგრაფიული მონაცემებით ირკვევა, ამ ადგილებიდან საღვინე ქვევრები გასაყიდად მიჰქონდათ როგორც აღმოსავლეთ საქართველოში, ისე რაჭა-ლეჩხუმისკენაც. ქვევრების საზიდად გამოყენებული იყო ამ კუთხის ძირითადი საზიდი საშუალება აჩაჩა ურემი, მაგრამ, ცხადია, აჩაჩა ურემი ყოველთვის ვერ დააკმაყოფილებდა ამ მოთხოვნილებას. დიდი მოცულობის ქვევრების გადასატანად იგი ვერც სიდიდით იქნებოდა შესაფერი და ვერც გამძლეობით.

სწორედ ამ გაზრდილი მოთხოვნილების ნიადაგზე გაჩენილად უნდა ვიგულოთ ჩვენთვის საინტერესო საზიდი—თუში, რომელიც, როგორც უკვე ითქვა, ქვევრების გადასატან საგანგებო ურემს წარმოადგენს. აღსანიშნავია, რომ მას თუშთან ერთად ქუ რ ის უ რ ე მ ს ა ც უ წო დებენ.

თუშის გავრცელების არეში ეთნოგრაფიული მონაცემებით დამოწმდა დიდი ქურების გადატანის ამჟამად ხმარებიდან გამოსული ისეთი ხერხი, როგორცაა ორი აჩაჩა ურემის გადაბმულად გამოყენება. ერთ-ერთ ურემს მოხსნიდნენ ფჩხილებს და მისი ზესადგარის თავს მეორე ურემის ზესადგარის ბოლოზე დააკრავდნენ. ამრიგად მიიღებოდა ერთი ოთხბორბლიანი ურემი, რომლის სიგრძე საშუალებას იძლეოდა მასზე დიდი ზომის ქური მოთავსებულიყო. მაგრამ საქმე იმაშია, რომ ასეთი მოწყობილობა მხოლოდ შესაფერ ადგილ-

¹ ამის შესახებ უფრო ვრცლად იხ. გ. ჩ ი ტ ა ი ა, აკად. ს. ჯანაშია და ქართველი ხალხის წარმოშობის კრებულში, მიმომხილველი, ტ. I.

მდებარეობაზე უნდა ყოფილიყო გამართლებული, უსწორო რელიეფის გარეშე, რის გამო პრაქტიკული გამოყენებაც ნაკლები უნდა ჰქონოდა; გარდა ამისა, დიდი მოცულობის ქურები (განსაკუთრებით ჩაკირული ქურები) სიმძიმის გამო გამძლე საყრდენსაც მოითხოვდა. ყველა ამ მოთხოვნილებას აკმაყოფილებს თუში. იგი ითავსებს მეტად დიდი მოცულობის ქურს და უძლებს მის სიმძიმეს.

თუში წარმოადგენს დაბალ ურემს, რომლის აგებულება საგრძნობლად მარტივია¹: 9—10 მტკაველი სიგრძის ორი ზესადგარი წინ და უკან შეკრულია ორი გასაყარით, რომლებშიც გარედან ჭიქილაქებია ჩაყრილი. ჩარჩოს მაგვარი ეს ოთხკუთხი ნოწყობილობა ტრაპეციის ფორმისაა და საგანგებო ამონაღარით რკინის ლერძზე იდგმება. ზედა ნაწილი ამ ჩარჩოს ანუ ზესადგარის შემადგენელ ოთხივე მხარეს შიგნითა მიმართულებით არის რკალისებურად ანუ, როგორც ადგილობრივ აღნიშნავენ, ილინცერად ჩათლილი. თუშის ზესადგარს ამის გამო გარკვეული ფორმა ეძლევა, რომლითაც ის ითავსებს დაწოლილ მდგომარეობაში მყოფ ქურს. აღსანიშნავია, რომ თუშის ამ საყრდენის წინა და უკანა ხე ანუ გასაყარი ზესადგარებზე გაცილებით მაღლა დგას, რაც ქურის მოყვანილობითაა გამოწვეული. ამ ამაღლებულ გასაყარებზე ედება ქურის ყელი და ბოლო ანუ ძრო, მუცელი კი შუაში ხვდება. საერთოდ, თუშის ზესადგარებიცა და გასაყარებიც მეტი სივანისა და სისქის კეთდება, ვიდრე აჩაჩა ურემში, რაც გამოწვეულია იმით, რომ სივანეში ხდება მნიშვნელოვანი ჩათლა და, ამდენად, საყრდენის დაუსტება (სიმძიმის გაძლების თვალსაზრისით).

ამ ურემის ღერძა ჩვეულებრივი ზომისა და ფორმისაა, როგორც ამჟამად ხმარებული რკინის ღერძები. მისი დიამეტრი 5 სმ უდრის. ღერძი გაყრილია ორ საგორავში ანუ საგორებელში, რომლებიც წარმოადგენს შორის მონაქერს 40 სმ სიგრძითა და 30 სმ დიამეტრით. საგორავი ვახვრეტილია საღერძედ, ნახვრეტის დიამეტრი 6—7 სმ უდრის.

ღერძი ზესადგარის ამონაღარში დამაგრებულია მავთულით, რომელიც გამოძმულია ზესადგარის შიგნითა მხარეს გაკეთებულ კოტაზე.

თუშის ზესადგარის თავი აჩაჩა ურემის მსგავსად დაყრდნობილია ფჩხილებზე, რომლის კაპები ან თითები ამოყრილია ზესადგარში გაკეთებულ ნახვრეტში. ფჩხილების თავები საშატით (ლუედი) უღელს უერთდება.

თუშის გასაკეთებლად (ასაშენებლად, შესაწყობად) ხის იგივე მასალა იხმარება, რაც აჩაჩა ურემისათვის.

ზესადგარებსა და გასაყარებს თლიან თელისა ან კობიტისაგან, როგორც უფრო ღრეკადი და მაგარი ჯიშებისაგან. საგორებელის გასაკეთებლადაც, ასევე, ხმარობენ უმთავრესად თელას ან კობიტს, რომელთაგან უპირატესობა კობიტს ენიჭება. ფჩხილებისათვის გამოიყენება რცხილა და თელა. როგორც შემოთავაზოთქვა, „რცხილამ დახვეული ამოსვლა იცის“, რომ ვახვება, მაგარი და განსაკუთრებულ ღრეკადობას ინარჩუნებს.

¹ მსუკელობა ეხება ჩვენ მიერ აღწერილ სახილს სოფ. გორისაში (სახერის რაიონი) 1949 წ. ჩახატა მხატვარმა ნ. ბრაილაშვილმა (ტაბ. XXVII, 2).

ულლისათვის ლეის ხე ყველაზე უკეთესია, როგორც უფრო გამძლე და შხატე.

ამ მასალის დამუშავება მისი მოჭრის, გაკომიტებისა და სახლში მოტანის შემდეგ ხდება. სამუშაო იარაღები იგივეა საჭირო, რაც აჩაჩა ურმის კეთების დროს: ნაჯახი, სატეხე, ხერხი, ბურღი, პირთხელი.

სამუშაო პროცესი დაახლოებით ორი დღე გრძელდება. ჯერ ხდება ზესადგრებისა და გასაყრების ოთხკუთხად გამოთლა წინასწარ დანიშნული ზომების მიხედვით. შემდეგ, ზესადგრების წინ და ბოლოზე გასაყრებისათვის ბუდეების ამოტოხება. ამას მოსდევს თითოეული ნაწილის რკალისებურად ჩათლა ნახშირით დანიშნულ ხაზზე, რის შემდეგ ხდება მათი შეკვრა. გასაყარები, ჯერ წინა და შემდგომ უკანა, ნაჯახით იქედება ზესადგრებში. შეკრული ჩაჩო გადმობრუნდება და უკეთდება ოთხკუთხი საღერძე ამონაღარი, შემდეგ კი თითების ან კაპების ამოსაყრელი ნახერტები.

საგორავის გაკეთებას, მართალია, სირთულე არ ახლავს, რადგან წინასწარ შერჩეული და მოჭრილი სწორი ხე (მორი) უნდა ხერხით გადაიხერხოს საჭირო ზომაზე, მაგრამ განსაკუთრებული დაკვირვება და სიფრთხილე სჭირდება საღერძელ მის გახერტას. საგორავისათვის განკუთვნილი კოტორი, რომელსაც კანი უკვე შემოკლილი აქვს, იხერიტება ბურღით ჯერ ერთი მხრიდან შუამდე, შემდეგ მეორე მხრიდან, რის შემდეგ ხდება ნახერტის გადიდება პირთხელით. საგორავის საღერძესა და ღერძის დიამეტრებს შორის 1—2 სმ განსხვავება უნდა იყოს. ღერძაყრილი კოტორი, რომელიც გარედან რკინის პინქილაჰით მაგრდება, უკვე საგორავის ან საგორებელის სახელწოდებას ატარებს.

სამუშაოდ გასაყენად ზესადგარს ფჩხილების კაპებზე ან თითებზე ჩამოაგებენ. თუშის კონსტრუქციაში უპირატესობა ეძლევა რკინის თითებს.

უნდა აღინიშნოს, რომ თუშის ტექნოლოგიურ პროცესს გარუჯვის მომენტი არ ახლავს.

ამრიგად, როგორც დავინახეთ, თუში პრიმიტიული კონსტრუქციის შთაბეჭდილებას სტოვებს, მაგრამ ბორბლების მაგიერ მასში საგორავის არსებობა უფრო მეტი პრიმიტიულობისა და სიძველის დასს ასვამს.

ძირითადი და განმასხვავებელი ნიშანი, რომლითაც საზიდის ეს კონსტრუქცია იპყრობს ყურადღებას, არის ვარკვეულად ჩამოყალიბებული ბორბლების მაგიერ მასში სწორედ ამ ორი მსხვილი ხის მონაქერის გამოყენება, რომელიც საგორავის ანუ საგორებელის სახელწოდებას ატარებს.

ამასთან დაკავშირებით საჭიროა აღინიშნოს შემდეგი: აქვე, ამ კუთხეში მოჭრილ სწორი ხის ღეროს, რომელსაც ტოტები წათლილი აქვს, მორს უწოდებენ. თუ შორს ერთი ან რამდენიმე ნაჭერი ჩამოეჭრა მხოლოდ ისეთი შეფარდებით, რომ, მავალითად, 2 მეტრიანი მორი გაიყოს არა უმეტეს ხუთი ნაწილისა, თითოეული ნაჭერი კოტორი იქნება¹. საყურადღებო სწორედ

¹ ანალოგიური მდგომარეობა გვაქვს რაჭაში. მაგ., ყვარის ზომაზე დაკრთილი მორის შესახებ იტყვიან „მორი დაჯოტრეო“, რის შემდეგ ხდება მისი დახტევა.

ისაა, რომ თუმს „ბორბლებად“ ორი ასეთი კოტორი სჭირდება. როცა კოტორი თუმის კონსტრუქციაში ხვდება, მას უკვე საგორავს ან საგორებელს უწოდებენ. ამრიგად, საქმე გვაქვს შემდეგ მნიშვნელოვან მომენტთან: მორის ნაწილებად გაყოფა გვაძლევს კოტორებს, კოტორი კი თუმის კონსტრუქციაში საგორავს. თავის მხრივ, საზიდის გარეშეც, ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში საგორავებად მორები გამოიყენება¹. საკითხის ამ მხარეს ჩვენ განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ვანიჭებთ, რადგან იგი უკავშირდება ბორბლის წარმოშობის პრობლემას. მაგრამ შესაძლებელია თუ არა, რომ ჩვეთვალთ თუმი ბორბლიანი საზიდის წარმოშობის ერთ-ერთ შუალედ საფეხურად და, ამდენად, მისი გაჩენა მეტად შორეულ ხანაში ვივარაუდოთ? ამაზე ჩვენ ვვიპასუხებთ თვით ამ საზიდის ფუნქცია, რომლის მიხედვითაც აშკარა ხდება თუმის კავშირი მევენახეობასთან, ე. ი. ეს საზიდი შექმნილია უფრო გვიან, ვიდრე, საერთოდ, პირველი ბორბლიანი საზიდი. მაგრამ მთავარი ისაა, რომ, როგორი მეტ-ნაკლები სიძველეს ან უნდა ახასიათებდეს საზიდის ამ სახეობას, მის კონსტრუქციაში თავს იჩენს ისეთი ხალხური ტექნიკური ხეობა, რომელიც აშკარად ლაპარაკობს მის სიძველეს; თუმი თუ ისეთ დროს არის შექმნილი, როცა ბორბლიანი საზიდის გაცილებით დაწინაურებული სახეობა უკვე არსებობდა, მაშინ უნდა ვიფიქროთ, რომ მის კონსტრუქციაში საქმე გვაქვს ძველი სამოძრაო პრინციპის გამოყენებასთან.

თუმის კონსტრუქციულ-ფუნქციონალური მონაცემები და აგრეთვე ის, რომ მას ანალოგი სხვაგან სრულიად არ მოეპოვება, მიუთითებენ თუმის ადგილობრივ წარმოშობაზე. უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ საქართველოს მევენახეობას, კერძოდ, მეღვინეობას თუმის სახით საგანგებო საზიდი შეუქმნია, რაც ხაზს უსვამს მეურნეობის ამ დარგის მნიშვნელობასა და დაწინაურებას. ამავე დარგთან შესამჩნევად არის დაკავშირებული არაჩა ურემიც.

თუმის ეს საინტერესო კონსტრუქცია განხილული უნდა იყოს ქსელის კონსტრუქციასთან კავშირში. ეს უკანასკნელი სახეობა საზიდისა თუმთან ახლოს დგას და შემადგენელი ელემენტების სიძველით უფრო მეტად იპყრობს ყურადღებას.

ვ) ქსელი

ქსელი ქვევრების გადასატანი საგანგებო საზიდი იყო, რომელიც რაქაში იქნა ჩვენ მიერ დამოწმებული 1950 წ. (ტაბ. XXVII, 1), ამ საზიდის მარტივი აგებულება ჰქონდა: ოთხკუთხად შეკრული ჩარჩო, ისევე როგორც თუმის ჩარჩო, შუაში დატოვებული მსხვილი ნაწილებით დადგმული იყო თავისებურ სამოძრაო მოწყობილობაზე—საგორავის სახით გამოყენებული ორი მეტრის სიგრძისა და 35—40 სმ დიამეტრის მორზე. მორის შუა ნაწილი ოდნავ იყო გათლილი და დაწვრილებული, მორის აქეთ-იქითა მსხვილი ბო-

¹ ამის შესახებ პირდაპირ მიუთითებს რაქული ხალხური მონაცემები: „დიდი ხეების გადატანა ხდება საგორავებისა და კუტის საშუალებით მოკლე მანძილზე. იტყვიან—მორი საგორავებით გადაიტანაო. საგორავეცი თითონ მორია, ცოტა უფრო წვრილი“ (ქვემო რაჭა, სოფ. თლელი, მასალები, ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილების არქივი).

ლოები კი ზესადგრის გვერდით ჩარჩოებს იყო გამოცდენილი. თუ თუშის კონსტრუქციაში საგორებელი ღერძისა და მორის ორი მონაქერისაგან შედგება, აქ ეს მთლიან მორს წარმოადგენს და სხვა არაფერია თუ არა საგორაეი, მუღმივად დამაგრებული საყრდენ ქვეშ. ამრიგად, ამ საზიდში უფრო ძველ სამოძრაო პრინციპთან გვაქვს საქმე, ვიდრე თუშში.

საყურადღებოა, რომ აქვე (რაქაში) ქსელის სახელით ცნობილი იყო აგრეთვე უსაგორაეო საზიდიც—ჩვეულებრივი მარხილი (ტაბ. LXVIII, 2), თუ ქვევრი ფერდობ ადგილზე იყო გადასატანი, მაშინ ასეთ საზიდს იყენებდნენ.

თავი მისამო

საზიდი საშუალებების გამოყენება

1. ცოცხალი ბაჟაჟი ძალა

ქართული ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით აშკარა ხდება ჩვენში მსხვილი რქოსანი საქონლის გამწვევ ძალად გამოყენების დიდი სიძველე. ამ მონაცემებით გამწვევ ძალად ძირითადად ხარი ითვლება. მის გვერდით კამეჩიცი არის წარმოდგენილი, მაგრამ არა ყველგან და არც გამოყენების თანაბარი მასშტაბით. გამწვევ ძალად ნაწილობრივ ცხენიც გამოიყენება, იშვიათად სახეღარი.

ხარი შეიბმის ზალხურ საზიდ საშუალებათა ყველა სახეობაში, რომელშიც კი გამწვევი ძალა გამოიყენება, კამეჩისა და ცხენის გამოყენების ფარგლები კი შეზღუდულია.

გავრცელების თვალსაზრისით საქართველოს პირობებში ხარსა და ცხენს ერთი და იგივე არე ახასიათებს. ისინი საქართველოს ყველა კუთხეში არიან უკლებლივ გავრცელებულნი, მაგრამ გამოყენების თვალსაზრისით მათ შორის საგრძნობი განსხვავება არსებობს. თუ ხარი, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საზიდის ყველა სახეობაში გამოიყენება, ცხენი შეიბმის მხოლოდ ცხენის ურემში, რომლის კონსტრუქცია და ფართოდ გავრცელებული სახელწოდება ტაჩკა || კაჩკა, როგორც ზემოთაც ითქვა, აშკარად მიუთითებს მის არაქართულ წარმოშობაზე. ის გარემოება, რომ ცხენი მარხილში სულ არ გამოიყენება და რომ, საერთოდ, როგორც გამწვევი ძალა, საზიდში ის ნაკლებ გამოყენებას ჰპოვებს, უნდა მიუთითებდეს მის უმთავრესად შესაჯდომ და სატვირთო დანიშნულებაზე.

რაც შეეხება კამეჩს, მისი გავრცელების ტერიტორიული ფარგლებიც და გამოყენებაც შედარებით შეზღუდულია. კამეჩს ვხვდებით ქართლში, კახეთში, მესხეთ-ჯავახეთში, გურია-სამეგრელოსა და აფხაზეთში, ე. ი. იმ კუთხეებში, სადაც ხარის გეოგრაფიული და კლიმატური პირობები ხელს უწყობს მის არსებობას. კამეჩი, როგორც გამწვევი ძალა, საზიდ საშუალებათაგან გამოყენებულია ორბორბლიან ურემსა და ბოლოთრიაში. უნდა აღინიშნოს ის გარემოება, რომ საქართველოში კამეჩის გავრცელება ემთხვევა ორბორბლიანი ურმის გავრცელების არეებს. რაც შეეხება საქართველოში კამეჩის არსებობის სიძველეს, ამის გასაჩვენებლად სხვა მონაცემებთან ერთად ეთნოგრაფიული მასალითაც უნდა ვიხელმძღვანელოთ. მაგალითად, ქართლში მიაჩნიათ, რომ „კამეჩი მოგონილია და ხარი კი ხეთისაგან არი გაჩენილი“, ე. ი. აქ

ზაზი აქვს გასული ჩვენში ხარის არსებობას უხსოვარი დროიდან, ხოლო კამეჩის შედარებით სიახლეს¹.

უნდა აღინიშნოს, რომ კამეჩი არსად არ არის დამოუკიდებლად გავრცელებული, იგი ყოველთვის ხართან ერთად გვხვდება და განკუთვნილია სანძობო საქმეებისათვის.

ხარი განსაკუთრებულად დაფასებულია ხალხში. აი, რა შეხედულებაა ამის შესახებ შემუშავებული: „ხარიდან არი ხალხი; თუ ხარი არ იქნება, არც ხალხი იქნება, ხარია ჩვენი საქიროება, პურს ეგენი გვაქმევენ“ (სოფ. ოძისი, დუშეთის რაიონი).

საქართველოში, მიწისმოქმედების ამ უძველეს ქვეყანაში, რასაკვირველია, ხარს ასეთი დიდი მნიშვნელობა უნდა ჰქონოდა. „რითი უნდა იარსებოს ადამიანმაო და ხარის რქებითაო. წინათ პურის ქამაზე რო დასხდებოდნენ, ჯერ იტყოდნენ — გაუმარჯოს ხარის რქებს (ქედს), გუთნის ლედს, ცის ნამსა და მიწის მოსავალსაო და მერე დაიწყებდნენ თურმე ხალხის დალოცვასა“ (იქვე). ზოგიერთ ქართველ ტომში (მაგ., ხეფსურები) ხარის ქელი წმინდა საგნად არის გამოცხადებული, გაღმერთებულია.

მეცნიერული კვლევის ნიადაგზე დადგენილია ქართველ ტომებში მსხვილფეხა საქონლის კულტის არსებობა², სადაც ხარს განსაკუთრებული ადგილი უჭირავს: „По крупнои роли культа быка и значения самого быка в обрядах, древнегрузинская религия входит в обширный религиозный мир древних культурных народов Передней Азии и Средиземноморья“³.

ზოგად ლიტერატურაში გამოთქმულია აზრი, რომ სახნავი მიწისმოქმედების წარმოშობა-განვითარებისათვის სამი ფაქტორის არსებობა უნდა ყოფილიყო აუცილებელი: სახენელის, მარცვლეულისა და ხარისა, მაგრამ ისმება კითხვა: ხარი, როგორც გამწვევი საქონელი, პირველად სახენელში იყო გამოყენებული თუ საზიდში? აქაც სამეცნიერო ლიტერატურაში გამოთქმულ აზრს თუ დაეყრდნობით, ტვირთის გაწევა ხარს და მისი გაძლოა ადამიანს სახენელზე აღრე საზიდში უნდა ესწავლათ.

¹ თუ მივიღებთ ზოგად ლიტერატურაში გამოთქმულ აზრს (ვ. ჰენი) იმის შესახებ, რომ კამეჩი წარმოშობით შორეულ სამხრეთს ეკუთვნის, იტალიაში ის მხოლოდ VI საუკუნეში ქრ. შემდეგ არის შესული და რომ ეს, საერთოდ, კამეჩის ჩრდილოეთით გავრცელების მიახლოებითი თარიღია, მაშინ შეიძლებაოდა გვფიქრა, რომ იგი კავკასიაში არაბების მიერაა შემოყვანილი (В. Гем, Культурные растения и домашние животные, М., 1872, გვ. 280). ამ ფარულს გვიბს ქვეშ ავეწებს ამაზე უფრო აღრე გეოგრაფიული კუთხის კამბისენეს — კამბეოვანის არსებობა, რომელშიაც დღევანდელი ქიზიყი ივარაუდება.

² ვ. ბარდაველიძე, ქართველთა უძველესი სარწმუნოების ისტორიიდან (ლეთაება ბარბარ — ბაბბარ), თბ., 1941.

საქართველოს ტერიტორიაზე მოაღებული არქეოლოგიური მასალა მსხვილფეხა საქონლის ისტორიული მნიშვნელობის საუკეთესო დასაბუთებას იძლევა. ამ მხრივ განსაკუთრებით აღსანიშნავია ხარის ადგილი და როლი (В. К у ф т ш, Археологические раскопки в Триалетх, გვ. გვ. 54, 67, 90; მცხეთა, I, არმაზისხევის არქეოლოგიური ძეგლები, თბილისი, 1955, გვ. გვ. 34, 58, 143).

³ В. Бардавелидзе, Главное божество древнегрузинского пантеона Гмертх Вопросы этнографии Кавказа, Тбилиси, 1952, стр. 314; Г. Чнтая, Этнографические исследования в Грузии, Сов. Этнография, IV, 1948.

ამრიგად, ხარი, როგორც მიწისმოქმედებისათვის აუცილებელი პირობა, ქართველ ტომებში განსაკუთრებული ადგილის მქონეა, მაგრამ ხალხის მიერ ხარის ასეთ პატივისცემასა და დაფასებას უპირისპირდება კამეჩის წმინდა პრაქტიკული სარგებლიანობა. კამეჩი, როგორც შემძლე და ძალიანი, თავისი გავრცელების არეში მეტად მიღებულია. როგორც ეთნოგრაფიული მასალებით ირკვევა, ძველად ერთი კარგი კამეჩი ორ ხარად ფასობდა, რადგან სამძიმო საქმეებისათვის მისი ყოლა აუცილებელი იყო. ქართლში „წინათ თურმე თითო უღელი კამეჩი ჰყავდათ ურმი თავითვინ, რომ თავქვეზე სიარულში რამე შელავათი ჰქონოდათ“. რიცხობრივად წინათაც და დღევანდელ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეშიც ხარის გავრცელება ერთი-ორად ქარბობს კამეჩის გავრცელებას.

ხალხის დაკვირვებით: კარგმა, შემძლე კამეჩებმა ორტონა ნახეარო ტვირთი უნდა ატარონ, ხარებმა კი — ტონა. გაძლების თვალსაზრისითაც, კარგი მებრის ხელში კამეჩმა ოცი წელი უნდა იმუშაოს, ხარმა — 15. ოდნავ მთავორიან ადგილებში ტვირთიზღვის ეს ნორმები იცვლება. მაგალითად, ღუშეთის რაიონში (კერძოდ, სოფ. ველთაური) იგი კამეჩებისათვის 15 ფუთამდე ჩამოდის, ხარებისათვის — 10-მდე. მართალია, ხარი ძალ-ღონით კამეჩს ბევრად ჩამოუვარდება, რის გამოხატულებას უნდა წარმოადგენდეს ხალხური ლექსი: „წითლო. ხარო, ვერ შესძლებ შავი კამეჩის ბრძოლასაო“, მაგრამ მოვლა-შენახვის თვალსაზრისით ხარი გაცილებით ნაკლებ ყურადღებას მოითხოვს, ვიდრე კამეჩი. აი, რას ამბობს ამის შესახებ ხალხური დაკვირვება: „სიარულში ხარი მეტსა სძლებს დაუსვენებლად, ოღონდ რასაც ერევა ის ატაროს. კამეჩი კი ძალიანია, მაგრამ სუსტი, მოსიციხარი და თანაც სიცივის ძნელად ამტანი. ზამთარში ხარისა არ გვეშინიან, კამეჩს კი უნდა გადავფაროთ ან ფარდავი, ან მეშოკი. ხანდახან გამიხდია შინელი და გადამიფარებია, ისევ მე შემეცივდეს და საქონელი კი გადამიჩრჩეს მეთქი. სიცივეში თუ მიდის არაფერი, თუ დაღვა მაშინ ფუქლებს, უფრო კი ნასიარულევი და დალალული. ამ დროს იყინება, ძრება და თუ არ გადააფარე წელი გაუცივდება“ (სოფ. ოძისი, ღუშეთის რაიონი). კამეჩი ხართან შედარებით სხვა მხრივაც ძნელი ზოსაველია. მაგალითად, იმასთან ერთად, რომ მას ზამთრობით აუცილებლად ესაქიროება თბილი ბოსელი, საკვებადაც მუდმივად თივა და როში უნდა ჰქონდეს, მაშინ როცა „ხარების წყევანა ნეკერზედაც შეიძლება“. გარდა ამისა, კამეჩს სისტემატური ვარცხნა და ცხიმის, ქონის წასმა უნდა (ღორის ქონი, მანქანის ზეთი), რომ მკებნარი არ გაუნდეს.

საქონლის შებმას უღელში, ე. ი. მის ქცევას გამწვევ მუშა-ძალად, წინ უძღვის გარკვეული სახის მომზადება, რასაც აღმოსავლეთ საქართველოში გამოჰქნას უწოდებენ, დისავლეთ საქართველოში გახედენას. ეს მომზადება იმაში გამოიხატება, რომ მოზვერი ან ზაქი თანდათანობით უნდა შეჩვიოს კისერზე სიმძიმის დაწოლას და კისრით სიმძიმის გაწევას, რადგან შეჩვევის გარეშე უღელს ვერ იგუებს და დაუმორჩილებელი დარჩება.

მუშა-საქონელს უღელი კისერზე — ქედზე ადევს და ისე ეწევა. კისერი მუშაობაში თანდათან მაგრდება. ჩვენი აზრით, ხალხის შეხედულება (ალმ. საქართველო) იმის შესახებ, რომ საქონელს „კისერი უნდა გამოქნას || გამოეჯეკოს || გამოქელიტოს“, განსაზღვრავს თვით ამ მოსა-შხადებელი საქმიანობის შინაარსსაც, ე. ი. გამოქნა ამ შემთხვევაში თავისი ვიწრო მნიშვნელობიდან უნდა მომდინარეობდეს. მოქნილი კისერი — ქედი ადვილად ეგუება უღლის სიმძიმეს (მოქნილი შეიძლება იყოს, მაგალითად, სახრე, რომელიც არ გატყდება, ტყავი, რომელიც კარგად დამუშავდება, და სხვ.). იგი ადვილად არ ზიანდება, არ განიცდის გადაყვედვა-გადატყავებას.

გამოქნის პროცედურა თვით გამოსაქნელი საქონლის თვისებებზეა და-შოკიდებული, ეს თვისებები კი ზრდის პროცესში შეისწავლება. აი, როგორი აზრი არსებობს ამის შესახებ ხალხში: „გამოსაქნელ საქონელს შაგნებულნი გამოქნელი უნდა, როგორი საქონელიც არი, ისე უნდა მოექცეს, გიეს გი-ურად, ჭკვიანს ჭკვიანურად“ (სოფ. ოძისი, დუშეთის რაიონი).

ჭკვიანი საქონლის გამოქნა, ჩვეულებრივ, ცარიელი უღლით იწყება. მოზვერი უნდა იყოს არა ნაკლებ სამი წლისა, ზეჟი ოთხი-ხუთი წლისა. მე უღლედ შეუბამენ ღონიერსა და ზანტ საქონელს, რომელიც ახლად გამოსაქნელს თავისთან ერთად „გაატარ-გამოატარებს და არ გაუშვებს თავის ნებაზე სიარულს, ამ დროს ხამი საქონელი შაიგნებს, რომ რალაც ტვირთი მაწემსო“. მის შემდეგ, როცა უკვე შეატყობენ, რომ ცარიელი უღლით ტარება საკმარისია (ეს შეიძლება 2—3 საათი და მეტი, ხშირად, მთელი დღე გაგრძელდეს), უღელს მოუბამენ პატარა სიმძიმეს, ჩვეულებრივ, ისეთ ტვირთს, რომლის გადაგდება და დამტკრევა გატყევის შემთხვევაში არ არის საშიში (როგორცაა ფიჩხი, შეშა და სხვ.). მეორე დღეს ამ ტვირთს სიმძიმეს უმატებენ, მაგრამ ზომიერად, რომ ზედმეტად არ დამძიმდეს, თორემ ასეთ შემთხვევაში გამოსაქნელი საქონელი გაოჩნდება, აღარ გაივლის, ჩაწვება. ამის შემდეგ უკეთესად მიიჩნევენ მის გადაყვანას და ჩაბმას ბევრ საქონელში, ჩვეულებრივ, ფარცხში (როგორც სასუმუქო) ან გუთანში. ამ შემთხვევაში გამოსაქნელი საქონელი უნდა მოხვდეს თავისუფალ უღელში, რომელზედაც მეხრეს არ უხდება დაჯდომა — ე. წ. წასაკრავში. შუაში მოქცეული საქონელი მორჩილად მისდევს სხვებს. ამის შემდეგ იგი შედარებით დამოუკიდებელ საქმეზე გადაჰყავთ, როგორცაა კევრი. ხალხის აზრით, კევრი ნალოსა ჰგავს და, გარდა ამისა, იმითაც არის კარგი, რომ პირდაპირ ურემში გადაყვანა ახლად გამოსაქნელისა შეუძლებელია, რადგან ურემის ხრილი მის შეტისმეტად აშინებს. კევრში არ შეიძლება მხოლოდ ზაქის შებმა, რადგან სიცხეს ვერ იტანს და არც სირბილი შეუძლია. კევრში მუშაობის შემდეგ საქონელი უკვე გამოღება ურემში შესაბამელად.

მაგრამ არის საქონელი, რომელიც პირველადვე, როგორც ზემოთ უკვე ითქვა, გიეობას დაიწყებს ან არ გაივლის, დაწვება. ასეთ დროს ქართლში, მაგალითად, მიმართავენ საგანგებო უღლის გამოყენებას, რომელსაც კონტულელა || კვანტულელა ეწოდება. კონტულელა დაახლოებით 30 სმ სი-

გრძის ხეა (იფანი ან თელა), რომელიც ორ ადგილზეა ჩახერტილი და ტაბიკები უკეთდება (ტაბ. XLII). ტაბიკები სამაღლით იკვრება. კონტულელას დაადგამენ გამოსაქნელ მოზვერს ან ზაქს, რომელიც მას რამდენიმე დღე მოუხსნელად ატარებს, ხშირად თევობითაც ასე დადის; ასე სძოვს.

დასავლეთ საქართველოში (იმერეთი) ხარს რომ კისერი ჩაუტყდეს, უღელზე 5—6 კილო სიმაღლის ქვეს ჩამოჰკიდებენ. ამ დროს ხარი თავის მალა აწევას ცდილობს, რაც მას დროთა განმავლობაში კისერს უშმაგრებს. მაგრამ აქვე ერთი საინტერესო ხერხი არსებობს გახედნისა, რისთვისაც გამოყენებულია საგანგებო მოწყობილობა ოქივარას სახელწოდებით. მიწაში ჩასმულია 15—20 სმ დიამეტრის ბოძი, რომელსაც თავი შემოწვრილებული აქვს. უღლის ერთ-ერთ ნაპირს ფართოდ ამოზურღავენ და ჩამოაგებენ ამ ბოძზე. უღლის მეორე თავში შებამენ ვასახედნ ხარს, რომელიც უღლიანად იბრუნებს რამდენიმე დღის განმავლობაში და გაიხედნება.

გურიაში, იმერეთსა და სხვაგან წესადაა მიღებული ვასახედნი ხარისათვის რქების ძირში ბაწრის გამოშვება და ასე ტარება რამდენიმე დღე, ვიდრე უღელს შეადგამდნენ. უღლის შედგმის შემდეგაც, რაც თავისთავად სიფრთხილეს საჭიროებს, ბაწარმობნული უნდა ატარონ კარგა ხანს. ბაწარი ორ კაცს უჭირავს უკან, წინ კი ერთი მიუძღვის, რომ საქონლის გაქცევა თავიდან იქნეს აცილებული.

უღელში შებმის დროს საქონელს მოფერება სჭირდება ხელის გადასმით; სიტყვიერად, უღლამდის იგი ყურით მიჰყავთ.

მუშა-საქონელი, როგორც ცოცხალი გამწვევი ძალა, ნორმალურ ექსპლოატაციას მოითხოვს. საამისო გამოცდილება და ცოდნა ხალხში კარგადაა შემუშავებული. მუშა-საქონლის გამოყენებაში მთავარია ტვირთის წესიერი განაწილება. განსაკუთრებით ეს ითქმის ქართულ ურემზე, რომლის კონსტრუქცია წონასწორობის პრინციპს ემყარება. როგორც უკვე ვნახეთ, ურეში მუშაობაში წინა ნაწილით უშუალოდ ეყრდნობა საქონელს და თუ ურემისეა დარტირებული, რომ მის წინა ნაწილში მოთავსებული ტვირთი ბევრად ჰარბობს უკანა ნაწილის ტვირთს, მაშინ ურმის თავი გადამძიმებულია, ანუ, როგორც ამბობენ, ურემი თავმძიმეთ არის მოსული, რის გამო უღელში შებმულ საქონელს კისერი სტკივა და წვალობს. მაგრამ, თუ პირიქით—ტვირთის გამო ურმის ბოლო ნაწილი სძლევს, ე. ი. ურემი თავსუ(შ)ბუქია, ურმის თავი მაღლა იწევა და აბეურები საქონელს ყელში უჭერს. ურმის თავშიმე და თავმსუბუქი მდგომარეობა არაწესიერად ითვლება, რაც ტვირთის დამღებმა უნდა გაითვალისწინოს. ტვირთის დაღების დროს ურმის წინა ნაწილში, ჩვეულებრივ, 3—4 ფუთით მეტი ტვირთი უნდა მოთავსდეს; რადგან „საქონელს ვასაწევად მეტი საშუალება აქვს; ამაზე მძიმე თუ იქნება, ე. ი. ურემი თავმძიმე მოვიდა, საქონელს, განსაკუთრებით კამერს, კისერი უსივრდება, ძარღვები იტეება, უჩნდება იარა, რაც უკვე მკურნალობას საჭიროებს (იარიდან ჩირქს გამოუშვებენ და ღორის ქონს წაუსვამენ). თუ ტვირთი ურმის უკანა ნაწილში ჰარბობს და ამის გამო თავი მსუბუქია, საქონელი უღელს მაღლა იგდებს, უღელი ქედს სცდება, მხრებს ხედება და უძვივს.

გარდა ამისა, აპეური ყელში უქერს, ათრობს და ზოგჯერ ახრჩობს კიდეც. ასეთ დროს საქონელი აუცილებლივ წაიქცევა. არის საქონელი, რომელსაც განსხვავებულად უნდა სიმძიმის შერჩევა, ან ცოტა თავმძიმედ უნდა დაედოს (რომელსაც „მაგარი კისერი აქვს“), ან, პირიქით, თავმსუბუქად. ამ შემთხვევაში სრულიად მართებულია ხალხური აზნა, რომ „როგორც ხარი და კამეჩი მოიხდენს, ისე უნდა დაულაგონ საპალნე“, ეს კი გამოცდილების საქმეა.

ურემზე ხშირად გზაში ხდება მოძრაობის გამო ტვირთის სიმძიმის მონაცვლეობა. ან თავი წიმბდება, ან ბოლო. როცა თავი მსუბუქდება, მეურმე უღელზე ჯდება სიმძიმის დასამატებლად, როცა ბოლო — მაშინ ტვირთს ხელით ვადაწანაცვლებენ, რადგან მეხრე ბოლოზე ვერ დაჯდება, რამდენადაც საქონელს გაძლოლაჰსპირდება. განსაკუთრებით სწეწს საქონელს ურმის ჯაყ-ჯაყი ტვირთის არაწესიერი მოთავსებისა, ან უსწორ-მასწორო გზაზე ურმის ჩქარი სვლით გატარების გამო. ამ დროს საქონელს კისერი დაეძღლე — დაებგვება და დაეწეება. ხალხური შედარება რომ ეხმაროთ, „საქონელს კისერი ისე უტებლდება, როგორც ნავეერჩხალი“, ამ დროს საქონელი თავს იქნევს, ცდილობს უღელი წინ წამოიგდოს, აღარ ეწევა.

განსაკუთრებული დაკვირვება არსებობს საქონლის ღონის, ძალის წესიერად გამოყენების საქმეში. ორბორბლიან ურემში, ჩვეულებრივ, ორი ან მეტი წყვილი საქონელი შეიბმის. ეს დამოკიდებულია, პირველ რიგში, ტვირთის სიმძიმესა და გზაზე, გარდა ამისა, თვით საქონლის ღონეზეც. თუ ურემში ორი წყვილი საქონელი ანუ ყვეარი აბია, პირველ წყვილს ურმის თავის ხარები (ან კამეჩები) ეწოდება, მეორე წყვილს — საყვეარის ხარები || საყვეარი: როცა კამეჩები ჰყავთ, მათ აუცილებლივ ურმის-თავში აბამენ. საყვეარში კი ხარები უნდა მოხდნენ, რადგან ხარს კამეჩზე უკეთესად ეყურება, მიბრუნ-მობრუნებაში კარგია. სამი წყვილის შემთხვევაში პირველ წყვილს იგივე სახელი ეწოდება, მეორეს — შუა ხარები, მესამეს — წინა ხარები (აღსანიშნავია, რომ იმერეთში მეორე წყვილსა და შემდეგსაც საყვეარი ეწოდება).

ერთ უღელში შესაბამელ საქონელს — მეუღლეებს ღონის მიხედვით არჩევენ. მათ დაახლოებით თანაბარი ღონე უნდა ჰქონდეთ, მაგრამ არის ხოლმე, როცა მეუღლეებად არათანაბარი შემძლეობის საქონელი ხდება. ასეთ შემთხვევაში ხშირად მიმართავენ უღლის წონასწორობის შეცვლას სუსტი საქონლის სასარგებლოდ, რასაც აღმოსავლეთ საქართველოში ტოლის დადება ეწოდება (მდრ. ქიზიყ. ტოლის მოდება), დასავლეთ საქართველოში — ტოლის მიცემა (გურიისში — გადაცანდება). ეს წესი შემდეგში მდგომარეობს: უღელს ხელახლად გახვრეტენ ისე, რომ თავტაბიკის ჩაყრის დროს უღლის ცალი მხარი გრძელი მოვიდეს, ცალი — მოკლე. მეტი მხარი განკუთვნილია უღონო საქონლისათვის, რომ გაწევაში აღარ ჩამორჩეს. ქიზიყში ტოლის მოდება ჯამბარის ან ჰაპანის გადაწევით ხდება. მოგვყავს ამ წესის აღწერა სტ. მენტეშაშვილის მიხედვით: „... როცა ერთ უღელში არათანაბარი ღონის ხარები აბია, მაშინ სუსტი ხარი ზომაზე მეტად

ინაგრება, რადგან ძლიერი წინ ეწევა და ერთგვარი შეღავათი ეძლევა, სუსტი კი უკან რჩება და ირიბად, მახვილი კუთხით უხდება უღლის წვეა. რომ ძალ-ღონის კვალობაზე გააწევიან უღელი და ტვირთიც ასე აზიდვიან, ღონიერ ხარს ტოლს მოსდებენ ხოლმე, ჯამბარას ან კაპანს უღლის ცენტრიდან გადასწევენ ღონიერი ხარისაკენ და მის მხარეს უღელს დაამოკლებენ, ხოლო სუსტი ხარის მხარეს უღელს დააგრძელებენ; ამით იმას აღწევენ, რომ რამდენადაც კაპანიდან ღონიერი ხარის ტაბიკებამდე მანძილი ნაკლებია, იმდენად ღონიერ ხარს მეტი ძალის ხარჯვა მოუხდება უღლის გაწევისას და, მაშასადამე, ტვირთის ზიდვისაც, ვიდრე სუსტ ხარს. გრძელი მხრიდან უფრო ადვილია უღლის წვეა, კაპანის კიმეა. ამ წესით უსწორებენ მეტ-ნაკლები ღონის მქონე ხარებს უღელს¹.

ქართლში ტოლის დადება დამოწმდა უღელში თავტაბიკის გადაადგილების გარდა უღლის ირიბად შეკვრითაც: უღელი ურმის თავზე დამაგრების დროს ღვედით ან თავწნელით ისე შეიკვრებოდა, რომ ცალ მხარეზე სულ არ ექნებოდა გადახვეული, რის გამო უღლის ერთი მხარის წინ წაწევა ძნელდებოდა. ეს მხარი ღონიერი საქონლისაკენ იყო მოქცეული და უღლის სწორი, ერთგვარი მდგომარეობა ათანაბრებდა საქონლის ძალას².

ზოგჯერ ძალთა გათანაბრება ხდება ხარისა და კამეჩის ერთ უღელში შებმის გზითაც. როცა ხარი ისე ძლიერია, რომ სხვა ხარები ვერ უწევენ, მას კამეჩთან აბამენ³, ანდა პირიქით, როცა კამეჩი სუსტია, მეუღლედ ხარს შეურჩევენ.

განსაკუთრებული ყურადღებისა და ზრუნვის საგანია გამწვევი ძალის გამოყენების ისეთი მხარეებიც, როგორცაა აღმართებში ტვირთის გადმონაკლულება, ან დამატებითი საქონლის შებმა (ჩაბმა), შორეულ გზებზე დასვენების რეგულირება და სხვ. მაგალითად, სამგზავრო მანძილისა და დასვენების სიდილეზე წარმოდგენას მოგვეცემს ქართლის სოფლიდან თბილისამდე შესრულებული გზა. მოგვყავს სოფ. ქვემო ქალაში (ქასპის რაიონი) ჩაწერილი ცნობა: „აქედან რო ქალაქ წავიდოდით წლევის ძირთან დიდ ტყეს გავუვლიდით, ქსანში გავიდოდით, წეროვნის მინდორს გავყვებოდით და მცხეთაში გავლით დიღმის მინდორზე გავიდოდით. სიარული. ღამე სჯობდა, საქონელს სიცხე არ აწუხებდა. დილით გასული მეორე დილით ქალაქს შევდიოდით. ვისვენებდით ალაიანში, ნარეკვალზე (მცხეთის პირზე), ერთი ქალაქის თავში — საბურთალოზე“. ამრიგად, 60 კმ-ზე მეტი მანძილი ერთ დღე-ღამეში იფარებოდა სამჯერ დასვენებით.

¹ სტ. მენთეშაშვილი, ქიზიყურთი ლექსიკონი.

² საინტერესოა ხალხური ლექსი: „ხარი ვარ, ხართან დამაბი, ხარულზე გამაწეინე, ტოლი შუაში ჩამიდე, სამართლით გამაწეინე“.

³ ქართლში ჩვენ მიერ მოპოვებული ცნობით, ამ ოთხი ათეული წლის წინათ სოფელ ბახალეთის მცხოვრებ ანდრია დალიაშვილს ჰყოლია „წულავანი ხარი“, რომელსაც „ფრთიან ზრასაც“ ეძახდნენ. რამდენიმე ხარი და კამეჩი გამოუცვლავს. მას თურმე მეორე მხარეზე ყველანაირად უძახდნენ, ვ. ი. მეუღლესთან ერთად სამი ხარი გამოდიოდა, მაგრამ მკინც ის მეტს ეწეოდა ხარა როცა დაბერდა, პატრონმა დაკლა და რტები ბოძე გააკრა — მოამავე და საბელიახი საქონელი იყო.

ზემო იმერეთიდან ქართლში ქვევრების გასაყიდად წამოსულები (ბოს-ლევი — საჩხერე — კორბოული — ჯვარი — გორი) დაახლოებით 100 კმ მანძილის გავლას აჩაჩა ურმებით სამი დღე-ღამე უნდებოდნენ. დღე-ღამეში სამჯერ დასვენებით.

საქონლის ნორმალური ექსპლოატაციის პირობას წარმოადგენს საკვების შერჩევა და ხმარება. დაკვირვების ნიადაგზე ხალხში შემუშავებულია საკვების თვისებების ცოდნა მისი სარგებლიანობის თვალსაზრისით. ზამთრობით გზაში მყოფი საქონლის საუკეთესო საკვებად თევზა და ბზე არის მიჩნეული, გამოიყენებოდა სიმინდის ფუჩიცი. კარგ საკვებად ითვლება, განსაკუთრებით კამეჩისათვის, რაში — „სხვლად დაქუღი“ (საბა) სიმინდი, ქერი ან მათი ნარევი. ქართლში (ქიზიყშიაც) ასახელებენ საქონლის საზამთრო საკვებად აგრეთვე უგრეხელს, თუშცა მას ნაკლები გამოყენება აქვს. ზაფხულობით საქონლის ძირითადი საკვებია ბალახი (ყველას სჯობია იონჯა ბალახი, შემდეგ ღვარძლა ბალახი, ძურწა და სხვ.). თევზას წვენი არა აქვს, რის გამო „საქონელს მალე უსუყდება გული და გაძლომითაც ვერა ძლება. როგორც ნიგოზმა დაუქიროს ადამიანს გული, ისე თევზა საქონელს უქერს, საქონელი კი თუ არ გაძლა, ისე რა უნდა იმუშაოს“ (ბაზალეთი, დუშეთის რაიონი).

ამრიგად, ზამთრობით გამწევი საქონლის ძირითად საკვებად თუ თევზა ან ბზეა მიჩნეული, ზაფხულობით იგი მინდვრის ბალახით იცვლება. ზაფხულში საქონელი მეტს მუშაობს და ყოველთვის მადლარი უნდა იყოს, რომ მუხლს არ მოაკლოს.

უღელში შებმულ საქონელს მოშიებას ატყობენ გაწევის ნაკლები უნარიანობით, როცა საქონელს მეტი ჯაფრობა და ცემა უნდა, აგრეთვე გარეგნული ნიშნებითაც: მოშიებულ საქონელს ფერდები შეწეული აქვს.

შებმულ საქონელს დგომის დროს კისერზე იმდენი ძალა არ ადგას, რამდენიც გაწევის დროს. მეტი ძალის დადგომით საქონელმა იცის დამუხლის თავება, წინა ფეხებზე დაიჩოქებს და, თუ ძალზე ფიცხია, შეიძლება დაეარდეს კიდევ. ქართლში ხალხი საქონელშიაც არჩევს ცუდლუტს, რომელიც ერიდება თანაბრად გაწევას. მაგრამ უმრავლესობა ალალ საქონელია, ღონეს არა ზოგავს, უღელს დააკვდება. ასეთი საქონელი ზოგჯერ დაიძალება კიდევ, ფეხები უსივდება, თვალზე თეთრი ღიბრი გადაეკვრება და ველარ ხედავს, თუ არ უმკურნალეს. ზანტ საქონელს მეტი ცემა და ჯაფრობა უნდა, ფიცხი უფრო სიტყვაზე დადის. მუშაობაში გემრიელ საქონელს ნაკლებ უჯაფრდებია. საქონლის ცემაში გარკვეული მორიდება და წესი არსებობს. დაუშვებლად მიაჩნიათ თავში, წელსა და ფეხებში ცემა. თავში ცემამ თავრეტი იცის, ფეხებში ცემამ შეიძლება საქონელს ძვლები დაუშინოს, წელში ცემა ზურგის ტვინის შესაძლო დაზიანების გამო არის მოსარიდებელი, გარდა ამისა ამ ადგილზე ცემა გატყავებასა და ბალნის დაცვენას იწვევს. უფრო დასაშვებია საქონლისათვის გვერდებში შემოკვრა. ცემა ხდება სახრით — ხის წვრილი, მოქნილი ჯოხით. სახრე მსუბუქი ხისა უნდა იყოს (ტირიფი, იფანი).

ეთნოგრაფიული თელსაზრისით მეტად საყურადღებოა ხალხური სიგნალიზაცია, მოფერებისა და გაჯავრების ცალკეული შეძახილები. ენობრივად მათ ამეამად შორისდებულების ფორმა აქვთ და მხოლოდ თავისი მნიშვნელობით ლებულობენ ახსნას. დავასახელებთ მათგან მთავარს: როცა საქონლის ადგილიდან დაძვრა უნდათ, ხარს მიმართავენ შეძახილით „ჰამ(ჰ)-ო-ო!“, კამენს — „თფე-ე-ო!“¹, გასაჩრებლად ორივეს — „ჰო-ო-ო!“². გვერდზე მისაყენებლად იხმარება შეძახილი „ხი-ი(ო-ო)!“ (გუთანში შებზულ საქონელს. ქართლ-კახეთში მიმართავენ „გაიში“ — როცა კვალიდან ველზე უნდათ გადაყვანა, და „ძედა“ || „ზედა“, პირიქით, როცა კვალში უნდათ ჩაყენება). გაჯიუტებულ ან დაღლილ საქონელს, რომელიც პატრონის ნებას აღარ დაჰყვება, მაგარი გაწურვამა შეხედება ხოლმე, რაც უმთავრესად განრისხებულ იმეხრის გინებაში ლებულობს გამობატულებას.

სამაგიეროდ, საქონლის საუკეთესო გასამხნეებელი საშუალებაა მეურმის ტკბილი ლიღინი. ქართული ხალხური ურმული სიმღერები, რომელთაგან ზოგიერთი მუსიკალურად გადამუშავებულია ჩვენი გამოჩენილი კომპოზიტორების ზ. ფალიაშვილისა და დ. არაყიშვილის მიერ, მუსიკალური ფოლკლორის [საუკეთესო ნიმუშებს წარმოადგენს. ურმული, როგორც მანძილზე სასიმღერო, ქართულ ორბორბლიან ურემთან დაკავშირებული ჩანს, რამდენადაც ამ ურმით ხდება შედარებით შორ მანძილზე სიარული.

2. საზიდი საშუალებების გამოყენება ურმად

როგორც უკვე აღინიშნა, ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დამოწმებულ საზიდ საშუალებათა თითქმის ყველა სახეობა თავისი ფუნქციით ემსახურებოდა ძირითადად სოფლის შინასამეურნეო დანიშნულებას, ხოლო ზოგიერთი მათგანი აღებ-მიცემობასაც.

უბორბლო საზიდი-მარხილი კონსტრუქციული სიმარტივისა და გამოყენების სიადილის გამო საქართველოს თათქმის ყველა კუთხეში გვხვდება. ამათგან [ისეთი კუთხეებისათვის, რომელთაც განსაკუთრებული სამეურნეო-გეოგრაფიული პირობები ახასიათებს (უპირატესად მთა), მარხილი ძირითად საზიდ საშუალებას წარმოადგენს. დანარჩენ ადგილებში კი იგი ბორბლიანი საზიდის გვერდით გამოიყენება (მთის ძირის ანუ გარდამავალ ზოლში ძნელად მისადგომ ადგილებზე და ბარში, უმეტესად ზამთრობით).

ქართული მარხილის, როგორც საზიდი საშუალების, სხვა ქვეყნების ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დამოწმებული მარხილებისაგან მთავარი განმასხვავებელი ნიშანი არის მასში გამწევე ძალად ხარის გამოყენება³. ხარი შეიბმის ქართული მარხილების თითქმის ყველა ქვესახეობაში, რომელთაც კონსტრუქციული პრინციპი ერთი და იგივე აქვთ. ზოგად ლიტერატურაში მიჩნეულია, რომ ხარებზემზული მარხილი სიტრანსპორტო საშუალებათა ერთ-ერთი ყველაზე უძველესი ფორმაა⁴.

¹ პორტუგალიისა და ესპანეთის (ბასკონია) გარდა, სადაც აგრეთვე მარხილში ხარები შეიბმის, Telesphoro de Aranzadi, დასაბ. ნაშრ.; Богачевски, დასაბ. ნაშრ., მარხილი ესტრანადებაში.

² Богачевски, დასაბ. ნაშრ., გვ. 447.

მარხილი გამოიყენება უმთავრესად ძნის, თივისა და მისთანების გადასაზიდად, აგრეთვე შეშის მოსაზიდად, მინდვრად პატყვის გასატანად, საფქვავის სატარებლად, საშენი მასალის საზიდად და სხვა შინაური სამეურნეო საქმეებისათვის.

ქართული ბორბლიანი საზიდის ერთ-ერთ ძირითად სახეობას — ორბორბლიან ურემს, როგორც ენახეთ, აღმოსავლეთ საქართველოში ორი ქვესახე აქვს: სამწე და საბარო, სამხრეთ საქართველოში, კერძოდ, ჯავახეთში ერთი ქვესახე — ბჯის ურემი.

სამწე ურემი, როგორც გარკვეული კონსტრუქციული სხვაობის მატარებელი, რაც მისი ფუნქციითაა შეპირობებული, მხოლოდ აღმოსავლეთ საქართველოსათვისაა დამახასიათებელი, საბარო ურემი კი ამ ფარგლებს სცდება და ქართული ურემის ან ხელნა ურემის სახელწოდებით დასავლეთ საქართველოშიც პოვნებს გამოყენებას.

ხალხური მონაცემების საფუძველზე ირკვევა, რომ სამწე ურემს ფართობისა და ჰაულების სიდიდის გამო გადააქვს ის, რაც „მსუბუქია, მაგრამ ბევრი საზიდი“: ძნა, თივა, აგრეთვე ძეძვი, ჯაგვი და სხე. საბარო ურემი კი, როგორც ჰაელმოკლე და შედარებით ვიწროუბიანი, გადაზიდავს მოკლე ან პატარა, მაგრამ მძიმე ტვირთს, ჩვეულებრივ — ფხვიერს, როგორცაა ხორბალი, ფქვილი, საამშენებლო მასალა (ქვა, აგური, კირი, ქვიშა), პატყვი და სხე. ე. ი. საბარო ურემით გადაიზიდება ისეთი ტვირთი, რომელიც მძიმეა და შედარებით ნაკლებ ფართობსა და მოცულობას მოითხოვს, სამწეთი კი გადაიზიდება მსუბუქი, მაგრამ დიდი მოცულობის მქონე ტვირთი, რისთვისაც შესაფერი ტევადობის მქონე საზიდი საჭირო. ასეთ ტვირთს უმთავრესად ნამკალი და ნათიბი წარმოადგენს. აქედან გამომდინარე, გასაგებია სამწე ურემის კონსტრუქციული თავისებურებაცა და სახელწოდებაც. სამწე ურემის განიერი უბე და მაღალი ჰაელები ურემზე ძნისა და თივის დიდი რაოდენობით დადების საშუალებას იძლევა. ამრიგად, ფუნქციის გათვალისწინებაზე დაყრდნობით ცხადი ხდება, რომ სამწე ურემი, როგორც ორბორბლიანი საზიდის ერთ-ერთი საინტერესო სახეობა, მხოლოდ საქართველოსა და, კერძოდ კი, ქართლისა და კახეთისათვისაა დამახასიათებელი. იგი განხილული უნდა იქნეს, როგორც მნიშვნელოვანი სამეურნეო საშუალება ინტენსიური მიწისმოქმედების პირობებში. თუ სახელწოდება სამწე ურემი უშუალოდ მეურნეობის გარკვეულ დარგს — მემინდვრეობას უკავშირდება, ამავე დარგის ინტენსიურობით შეიძლება იქნეს ახსნილი სამწე ურემის პარალელური სახელწოდება „დიდი ურემი“ დიდი გუთნის არსებობის პირობებში¹.

¹ შტრ. ჭიბიყ, აჯამი ურემი და დიდი ურემი. „აჯამი ურემი — ძველბურთი უზარმაზარი ურემი, რომლის ნაწილები ზომაზე მეტი იყო (ქიზიქში ახლაც დიდი ურემი იციან, ასი ფუთი დაუდებია; აჯამი ურემი კი ამაზე გაცილებით დიდი ყოფილა)“. სტ. მენთუშაშვილი, ჭიბიყური ლექსიკონი.

ორბორბლიანი ურმის ქვესახეობა ბჯის ურემი, რომელიც ჯავახეთშია გავრცელებული, აგრეთვე დიდი ურმის სახელწოდებასაც ატარებს. როგორც ამ ურმის კონსტრუქციის ახლო გაცნობამ დაგვანახა, ძირითადად აქ ფართობის გაზრდა და ამდენად ტვირთტევადობის გაფართოება ჰორიზონტალური სიბრტყის გადიდებით არის განხორციელებული. ურემზე დაკრული წინა გიარგი და მასზე დადგმული ქალები ურმის უშუალო სატვირთო ნაწილს ტრაპეციის ფორმას უცვლის ოთხკუთხედად (ტაბ. XXXIII), საძნე ურემში კი ტვირთტევადობის გაზრდა ქალების სიგრძის მომატებით ხდება. აკებულებაში განსხვავების მიუხედავად, საძნე ურემიცა და ბჯის ურემიც ერთი დანიშნულების საზიდს წარმოადგენენ, რამდენადაც დაკავშირებული არიან მიწისმოქმედებასთან, კერძოდ მემინდვრობასთან.

საბარო ურემი, ე. ი. ორბორბლიანი ურმის მეორე ქვესახეობა, სცდება მემინდვრობით შემოფარგლულ დანიშნულებას. საბარო ურემი, როგორც ამას თვით ეთნოგრაფიული მასალაც ხსნის, ყველგან და ყოველთვის სახმარო ურემია, ე. ი. გამოიყენება ფართოდ და გავრცელების არეც დიდი აქვს. გავრცელების ეს არე მოიცავს მთლიანად საქართველოს ბარს. საბარო ურემი, როგორც პატარა და უფრო მორჩილი ან, საბას სიტყვებით რომ ვთქვათ, „მცირე ურემი“, ადვილად სახმარია. იგი, ხალხური გამოთქმით, „ყველგან შეგიძლიან წაიღო და წამოიღო“. ეთნოგრაფიული მასალა პირდაპირ მიუთითებს, რომ ეს ურემი სამგზავროზე გამოიყენება, სამგზავეროზე დაღის ან, სხვანაირადაც რომ იტყვიან, მანძილზე დაღის. ბარის პირობებში მას სამოქმედო მასშტაბიც დიდი აქვს. ჩვენი აზრით, აქედან უნდა ამოვიღეთ სახელწოდების საბარო ურემი შინაარსის გაგებაში¹. მას შეიძლება დავუპირისპიროთ სახელწოდება მთის ურემი.

ჩვენი აზრით, თუ ბოლოთრია ურემი და აჩაჩა ურემი (ვარიანტებით) სახელწოდების ახსნას კონსტრუქციის მიხედვით ღებულობენ, ორბორბლიანი ურმის სამივე სახეობის სახელწოდება (საძნე, ბჯის, საბარო) მათი ფუნქციით უნდა აიხსნას.

ამრიგად, შეიძლება დასკვნის სახით ითქვას, რომ ორბორბლიანი ურმის სახეობა საძნე ურემი მხოლოდ აღმოსავლეთ საქართველოს (ქართლი, კახეთი) ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში მოწმდება და მისი კონსტრუქცია მისივე გამოყენებითაა შეპირობებული. მეორე სახეობა — ბჯის ურემი სამხრეთ საქართველოსათვის (ჯავახეთი) არის დამახასიათებელი და ისიც, ასევე, კონკრეტულ გამოყენებას პპოვებს. ზოგადად ორივე საზიდის კონსტრუქციული მონაცემების მიხედვით შეიძლება ვიმსჯელოთ მათი გამოყენების არეში ინტენსიური მიწისმოქმედების არსებობის შესახებ.

საბარო ურემი ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით უმთავრესად ადგილობრივი დანიშნულებისაა, მაგრამ იმავე მონაცემებით ირკვევა მისი შედარებით ფართო გამოყენებაც.

¹ შინამრეწველობის მასალაში (სას.-სამ. იარაღი, ქართლი, მტკვრის სამხრ.) ერთ შემთხვევაში საბარო ურმის მაგიერ საბარგო ურემია მოხსენიებული, მაგრამ ეს შეცდომა უნდა იყოს. რაც შეეხება ვრცელ მეორის ერთ-ერთ სოცელში ნახსენებ საბარგო ურემს, იგი ცდა არის რუსული *архипленинских* ინაბ-ის შესატყვისისა (იხ. ი. გუნიია, სიტყვის კონა, პეტერბურგი, 1910).

ადგილობრივი დანიშნულება გამოიხატება ამ ურმის უშუალოდ სოფლის ფარგალში ან, ნაწილობრივ, ამ ფარგლის გარეთაც ხმარებაში. მაგალითად, საბარო ურმით ხდება ნაკელის გატანა მინდვრად, შეშის მოტანა ტყიდან, საფეხევის ტარება წისქვილში, სამშენებლო მასალის (ქვა, აგური, კირი, ლამი, ქვიშა) ზიდვა, ხილ-ბოსტნეულის წალება და სხვ. მე-18—19 სს. ისტორიული ხასიათის დოკუმენტებში კარგად არის აღბეჭდილი, საერთოდ, ხალხური სახიდის გამოყენება და, კერძოდ, საბარო ურმის სამეურნეო დანიშნულება. ამ დოკუმენტებით ადვილი ხდება ურმის გამოყენების ცალკეული შემთხვევების დადგენა, ე. ი. დადგენა იმ სამუშაოებისა, რომლებიც სახიდის ამ სახეობით სრულდებოდა. სხვა სამუშაოებთან ერთად ირკვევა ურმის ქირაზე სიარული, რის შესახებ ეთნოგრაფიული მასალაც საყურადღებო ცნობებს გვაწვდის.

ქირაზე სიარული სხვადასხვა ხასიათისა იყო, მაგრამ უმეტეს შემთხვევაში შორ მანძილზე წასვლას გულისხმობდა.

ხალხური მონაცემები მიუთითებს, რომ, საერთოდ, წესად ყოფილა ერთმანეთისათვის ურმის თხოვება „ახლოზე — მარჯვზე, ტყეში, წისქვილში“ და სხვ. მაგრამ შორ მანძილზე სხვისი ურმის გამოყენება ქირას უკავშირდებოდა. მაგ., ზემო აშიდან (დუშეთის რაიონი) თბილისში ურმის წამოყვანისათვის ნახევარი ფუთი მარილის გადახდა ყოფილა დაწესებული. მეორე, მაგალითი: გრემის ხევიდან მუხრანის ბაზარზე წასასვლელად შაბათს შეგროვდებოდა ხალხი, რომელსაც კარტოფილი, ხილი თუ სხვა რამ მიჰქონდა გასაყიდად. გასაყიდ საქონელს ერთ ურემზე დააწყობდნენ და ურმის პატრონს წალებაში ქირას მისცემდნენ ფულით ან ნატურით. აქ იგულისხმება ხალხის გადაყვანაც. ქირის ზომა სხვადასხვა დროს სხვადასხვა ყოფილა.

ცნობილია, რომ ცარიზმის კოლონიზატორულმა პოლიტიკამ ქართველ გლეხობას მრავალი სიმძიმე დააკისრა, რომელთა შორის ერთ-ერთი ძნელი ვალდებულებათაგანი იყო სამხედრო იარაღებისა და ამუნიციის ზიდვა. სამხედრო უწყებანი ადგილობრივ სატრანსპორტო საშუალებებს ყოველგვარი ანაზღაურების გარეშე უწყვედნენ ექსპლოატაციას, რაც ანაღვურებდა კიდევაც ამ საზიდს. ამ გარემოების გამო გლეხობისათვის, უეჭველია, სატრანსპორტო საქონლის ზიდვა მნიშვნელოვანი და საქმაოდ ხელსაყრელი შემოსავლის წყარო უნდა გამხდარიყო¹, ამიტომ ტრანზიტის საქმეში ხალხური ტრანსპორტის მიზიდვაც საქმაოდ დიდი ჩანს. „სახმელეთო გზებზე საქონელი მიმოქონდა — წერს პროფ. პ. გუგუშვილი — მცირეოდენი გაუმჯობესებათა შემდეგ უკანასკნელ დრომდის ღარიბილი. ორბორბლიანი ურემებით, რომელშია უბამდენ ერთ ან რამდენიმე უღელ ხარს ან კამჩს. ურემი წვიმისა და სიციხისაგან იფარებოდა ფარდაგებით. 1822—1831 წწ. ტრანზიტის პერიოდში მარანიდან, ხანაც თვით ყულევიდან, ტფილისამდის და აქედან ბაქამდისაც

¹ პ. გუგუშვილი, შეღავათიანი ტრანზიტი და გავრცობა საქართველოსა და აკავკასიაში, ტფილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის შრომები, V, სერ. I. აქ იგულისხმება 1821 წ. 8 ოქტომბრის კანონით საქართველოს ტერიტორიაზე საქონლის ტრანზიტისათვის დაწესებული შეღავათები.

„კი ტვირთების გადაზიდვას ძალზე ეტანებოდენ, და ნდობითაც სარგებლობდენ, განსაკუთრებით გორელი მეურნეები. განვითარებული იყო სასაპალნე ქარავენების მიმოსვლაც: ცხენებით, ვირებით, ჯორებითა და აქლემებით. აქლემების ქარავეანი ყველაზე ხელსაყრელად ითვლებოდა ტფილისიდან აზერბაიჯანისა, ირანისა და ინდოეთისაკენ. ტფილისიდან ბაქომდის მიდიოდა ძველი სახმელეთო გზა, რომელიც აღდგენილი იქნა ბაქოს დაპყრობიდანვე (1806 წ.)“¹.

მართალია, 1831 წ. სატრანზიტო შეღავათის გაუქმება მოხდა, მაგრამ უნდა ვიფიქროთ, რომ აღდგომბრივი საზიდის გამოყენება ამით არ უნდა შეწყვეტილიყო. ქირაზე სიარული ეთნოგრაფიულმა სინამდვილემ საქართველოს გასაბჭოებამდე შემოინახა.

ქირაზე სიარულის შესახებ ხალხში დაცული მასალის გათვალისწინებით შესაძლებელი ხდება იმის გარკვევაც, თუ რა მანძილზე უვლია ქართულ ბორბლიან საზიდს. მოგვყავს ბაზალეთში (დუშეთის რაიონი) ფიქსირებული ცნობის ნაწილი: „სიარული ვიცოდით კავკასში და აღზევანში. ათი-თორმეტი ურემი შაიყრებოდა. თითონ მეურმეები გამოცდილ მეურმესა და კარგ ხელოსანს წამოვყავებდით ალღი ბაშად. იმისი მოვალეობა იყო ქირაში მოარიგება და ქირის დაქვრა, ფულის აღება, გზაში უფროსობა — დასვენება იქნებოდა, თუ საქონლის ქმევა. თუ ვინმეს ურემი გაუფუქდებოდა, პირველი შემკეთებელი ის უნდა ყოფილიყო, როგორც კაი ხელოსანი. აღლიბა-შობაჲ ერთნაირი პატივი იყო. ქირაზე მოსიარულენი როცა მოებრუნდებოდით, ერთ-ორ კვირას დავისვენებდით და ისევ წაიდოდით, თან მოგქვონდა დაქირილი და დამზადებული ფერსოები და იარაღი“.

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ისტორიულ საბუთებში კარგად ჩანს ტვირთზიდვისათვის ურმის გამოყენების ხასიათი და ქირაზე სიარულის შემთხვევები. მაგალითად, 1791 წლის ერთ ვრცელ საბუთში ვკითხულობთ: „ქს უოთ ამ წლის ღვინობისთვის თ ბერბუკის წისქვილის მუშაობას რომ ხელი მიპყო ჩემის სიტყვით და ყაბულობით ჩემმა ბიძაშვილმა გიორგის შეიღმა ზურაბმა, რაც რომ დაუხარჯავს თავისის ხელწერილის ნუსხით, ეს იმისის დაწერილის ნუსხიდან არის გარდმოღებული... ქ. ერთი ურემი ვამუშავე ერთს დღეს. ქ. ბ: ურემი ქვისის საზიდელად ერთს დღეს. ე. ქ. ამ ურემთან მუშა ხუთი. ქ. ბ: ურემი კირის ჩასატანათ ერთს დღეს... ქ. ა: ურემი ერთს დღეს ხიდის გადებაზე. ბ. ქ. ამასთანა მუშა ორი. ქ: ურემი ერთს დღეს კირზე. ბ. ქ. ამასთან მუშა ორი. ქ. გ: ურემს ერთს დღეს ქვა უზიდავს. ვ. ქ. ამასთან მუშა ექვსი. (შემდეგ ნახსენებია ურემით ქვის ზიდვის 8 შემთხვევა, მ. გ.)... ჩს. ქ. წნელი მოვაქრევინე, ფასი მივე ექვსი აბაზი. ქ. ამას მოსატანათ მოუნდა ორი ურემი. უ. ქ. ამას მოუნდა მუშა ორი (ორი აბაზი). ქ. მარგილი მოვატანიე ურემი ერთი... დ. ქ. წნელის გასაწნავათ მუშა მოუნდა ოთხი. ქ. ამოსაყვებათ მოუნდა ერთი ურემი. ია. ქ. ამასვე მოუნდა მუშა თერთმეტი... ქ. ბელტისათვის ერთი ურემის ქირათ სამი აბაზი... ურემი ვიქირავე დღე ერთი, ქირა

¹ პ. გუგუშვილი, დასახ. ნაშრ., გვ. 91.

შივე სამი აბაზი...¹, მოგვეყავ ცნობა აგრეთვე 1809 წლის საბუთიდან: „ქკ“-ს: ურზ: ამ წლის თიბათვეში წმინდის დავით გარეჯის მონასტრის გალაენის მუშაობისთვის რაც სყიდულა, ოს(ტა)ტებს და მუშას მისცემით ზოსიმეს და კიკოლას თავსდგომით, ამას ქვეით სწერია... ჩყ (ცხრა აბაზი) ქ. ამაგების საგარეჯოს წაღების ურმის ქირა და ერთის კაცის გაყოლებისათვის... წ (ოთხი მინალთუნი) ქ. : ივ: ოსტატის და მუშების თავიანთ ბარგით. ქალაქილამ საგარეჯომდინ წაყენის ორის ურმის ქირა... აც (თორმეტი მინალთუნი) ქ. : გ: ურმის ქირა წინამძღვარს საგარეჯოლამ უდაბნომდინ ოსტატებისა, მუშებისა, ხორაგისა და იარაღის წაღებისათვის...². ამრიგად, ამ საბუთში ჩანს ურმის ქირის გადახდა ტვირთთან ერთად ხალხის გადაყვანაზეც. ისტორიული დოკუმენტებით ირკვევა, აგრეთვე, ქირაზე ერთად სიარულის წესი. „...ქ. ახალდაბელები ერთობით მყვანდა ურმებითა, ქვა გამოგატანინე...“³.

ამრიგად, ურმის ქირაზე სიარული შესრულებული სამუშაოს მიხედვით შეიძლება რამდენიმე სახედ დაიყოს: 1. ურმით სიარული შორ მანძილზე, როცა ერთი გზის შესრულებას, ჩვეულებრივ, ბევრი დრო უნდებოდა (კვირაზე მეტი), 2. ურმით სიარული ახლო მანძილზე (მაგ., საქონლის ქირით გადატანა ბაზრამდე) და ურმის ქირით თხოვება, 3. ურმის მუშაობა ქირით გარკვეული ხნის განმავლობაში ერთ რომელიმე პუნქტში (ჩვეულებრივ, საშენებლო საქმეში).

ამ სახის სამუშაო, ურმის პატრონის გარდა, მოითხოვდა დამხმარე ხალხსაც, რომლებიც ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით ურმის მუშებად იწოდებიან, ისტორიულ საბუთებში კი, ურმის მუშებთან ერთად, ურმის კაცებადაც.

ქართლის ეთნოგრაფიული მასალა მიუთითებს, რომ: „თუ აგური, კირი, სხვა რამე იყო ქირით წამოსაღები, ურმის მუშა სხვა უნდა ყოფილიყო, იმათ ცალკე ეძლეოდათ თავისი“. 1791 წლის ზემოთ ხსენებულ საბუთში ურმის მუშები არიან დასახელებულნი; 1810 წ. ერთ-ერთ საბუთში კი ვკითხულობთ: „წფ (ოთხი მინალთუნი და ათი შაური) ქ. ეს ტივი გორს სატიოზედ რომ ჩამოიტანეს, ხვეთუზნილამ თოთხმეტი ურემი ჩავიტანე ამ ტივის ამოსატანათა. სამი ურემი ქირითა მქონდა, მივეც: ჩყ: (ცხრა აბაზი), დიდის ხისათვის ხოსრუშვილის ურემი მქონდა, მივეც: ყ: (ოთხი აბაზი); ათი ურემი ჩენი და ისე ნაშოვნი იყო. ამ ურმის კაცებისათვის თვრამეტი კაცი მყვანდა. ღვინო ვასყიდვინე თუნგი ექვსი: ჩყ: (ცხრა აბაზი)...“⁴.

ჩვენში ფეოდალური ურთიერთობის სისტემის გასათვალისწინებლად ძალზე საყურადღებოა ისეთი საკვანძო საკითხთაგანი, როგორცაა სატრანსპორტო ბეგარა. იგი ცალკე კვლევის საგანია და აქ ჩვენ მხო-

¹ 6. ბერძენიშვილი, მასალები საქართველოს ეკონომიური ისტორიისათვის, 1 (ბელუჯასი, ქირა, ფასები), თბილისი, 1938, გვ. 120—126.

² იქვე, გვ. 268—270.

³ იქვე, გვ. 305.

⁴ იქვე გვ. 314.

ლოდ ისტორიულ საბუთებში მის ზოგიერთ გამოხატულებას შევეხებით. რამდენადაც ეს უშუალოდ ბორბლიან საზიდს შეკავშირდება. უნდა აღინიშნოს, რომ სატრანსპორტო ბეგარა ვრცელდებოდა ბორბლიანი საზიდის ყველა სახეობაზე, იქნებოდა ეს საძენე, საბარო თუ სხვა ურემი. მაგალითად, ისეთ საკანონმდებლო დოკუმენტში, როგორცაა „დასტურლამალი“, კავთისხევის საბატონო გამოსაღების შესახებ ვკითხულობთ: „კავთის-ხევის სახლობს გლეხი. სახასო კომლი კვ; მათი საბატონო გამოსაღები, გუთანზედ სამი დღე ქუნა, ფარცხუა, მორწყუა, გაღეწვა და ჩამოტანა, სამეხრეოს შენახუა. ამისის ნათესის მორწყუა და ჩამოტანა, ამას სძეს გაცემულს სამი დღე მკა, ზიდვა—ზედ თუთო ურემი კომლად. სამს დღეს ლეწვა თუთო ჭარით, კაციით და კვერით“¹. მე-19 ს. დასაწყისის ერთ-ერთ საბუთში შემდეგია ნათქვამი: „ქ. ლთით, ბატონიშვილის დავეთის სასახლის მუშაობას ხელი მივყავით. იმის ხარჯი ამას ქვეით სწერია ქკს. უბთ: მაისის: 0:... ყ(ოთხი აბაზი) ქ. ბეგრის ურმით ქვა ზიდეს, ლენის ფასი მივე... რ (ორი შაური) ქ. 2 სტილი საპონი ურმებისათვის... ჩს (ექვსი აბაზი) ქ. ცხრა ურმით დიდმელები ქვის საზიდლათ მოვიდნენ, იმათ სადილ-ვახშმისათვის მივე...“². აქ ჩანს, რომ ხარჯის გაწევა ამ შემთხვევაში მხოლოდ მომუშავეთა სადილ-ვახშობასა და ურმის მიმდინარე ხარჯში (საპონი) გამოიხატებოდა. ბეგარაზე გამოსვლის ვალდებულება უნდა იყოს ნაგულისხმევი მე-18 ს. 40-იანი წლების საბუთში ნახმარ გამოთქმაში ურემი შემოგვადღეს. „ქ. თუმანისშვილებს რომ ურემი შემოგვადღეს, ამის ხარჯი. ქ. კამბეჩი 2 ფასი—ბ ც: (ორი თუმანი და ორი მინალთუნი). ქ. კაცის ხარჯი ნალდათ—ჯ: (რვა მინალთუნი). ქ. ურემი თავის აპეურებით და ერთი ღერძით—ცუ (ორი მინალთუნი და ორი აბაზი)...“³.

ქართული ხალხური სატრანსპორტო საშუალებანი ფართოდ ყოფილა გამოყენებული XIX ს. საქართველოს მრეწველობაშიც. ამ მხრივ განსაკუთრებით აღსანიშნავია ქიათურის შავი ქვის საბადოები, სადაც ადგილობრივ, ე. ი. იმერულ ჩოჩიალა ურემბთან ერთად გამოყენებული ყოფილა ქართული ორბორბლიანი ურემბიც, რომლებიც ქართლიდან მიუყვანიათ იქ სამუშაოდ მისულთ⁴.

საქართველოს ისტორიაში ეს ის პერიოდია, როდესაც კაპიტალისტური ურთიერთობანი ზრდა-განვითარებას განიცდის და ამ პროცესში ქართული ხალხური ტრანსპორტის—იმ დროისათვის ერთ-ერთი ძირითადი საშუალების—გამოყენება საგულისხმო ჩანს.

ამ დროს ქართული ტრანსპორტის ფართო გამოყენებას ეხედავთ წარმოების სხვა დარგების ხაზითაც, ნავთსადგურებში, რკინიგზის კვანძებზე და სხვ.

¹ დასტურლამალი მეფის ვახტანგ მეექვსისა, გამოც. პ. უმეკაშვილისა, ტფ., 1886, გვ. 45.

² ნ. ბერძენიშვილი, დასახ. ნაშრ., გვ. 174—178.

³ ნ. ბერძენიშვილი, დასახ. ნაშრ., გვ. 5.

⁴ А. Робакидзе, Некоторые стороны быта рабочих чхатурской марганцевой промышленности, Тбилиси, 1953, стр. 17.

ქართული ეთნოგრაფიული მასალით ირკვევა, რომ ურემს, როგორც სამეურნეო იარაღს, აკეთებდა თვით სოფლის მეურნე, გლეხი, ხალხური გამოთქნით — შინაურეკაცი, რომელიც თვითონვე იყენებდა მას სამეურნეო საქმეში. გლეხი წლის განმავლობაში ეწეოდა თავის სამეურნეო ცხოვრებას, მაგრამ ძირითადი სამუშაოებიდან შედარებით თავისუფალ დროს (გვიან შემოდგომაზე, ზამთრობით, ადრე გაზაფხულზე) იგი ანდომებდა სხვა იარაღებთან ერთად ურემის კეთებასაც¹. მაგრამ შინამრეწველობის განვითარება საზიდ საშუალებათა ხაზითაც ვრცელდება და წარმოიშობა შინამრეწველი მეურმი, რომელიც ფართოდ კი არ გულისხმობს ურემის მკეთებელს, არამედ მხოლოდ ურემის თვლების მკეთებელს. ურემის თვლების კეთების ცალკე პროფესიად გამოყოფა ხდება მაშინ, როცა ურემის უბის გაკეთება, ისევე როგორც მარხილისა, საგანგებო დახელოვნებას არ მოითხოვს. საქართველოს ყველა კუთხის ეთნოგრაფიული მასალა განსაკუთრებით მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ ურემის კეთებაში ყველაზე ძნელია თვლების გაკეთება, ეს მოითხოვს მეტ დროსაც და მეტ დახელოვნებასაც, ამიტომ სწორედ ამ გზით უნდა განვითარებულიყო პირველად სატრანსპორტო შინამრეწველობა. მაგალითისათვის მოვიყვანთ ქართლში მოპოვებულ ცნობას (ს. ბაზალეთი, დუშეთის რაიონი). „ხის მასალა ჩვენს ტყეში იზოვებოდა, ბაზალეთის ტყე ერქვა. რო გამოთავდა, მერხ სხვაგანიდან მოჰქონდათ, მამირიგდებოდნენ და ეაკეთებდნენ. თვლების კეთება სუ ჩემი საქმე იყო, ხანდახან უბეც უნდა შამეკრა. თვლები სახარო თუმანი ღირდა, კამეჩისა — თორმეტი მანეთი, უბეც — თუმანი“. აქ საინტერესოა ის გარემოება, რომ ცნობის მომწოდებელი 75 წლის ნიკა მიხეილის ძე ლალიაშვილი, რომლის მუშაობა ჩვენ შედარებით დეტალურად გვაქვს ფიქსირებული, უკვე გამოყოფილი ხელოსანია, რომელიც საგანგებოდ ურემის თვლების კეთებაშია დახელოვნებული. ამ დახელოვნების ნათელ სურათს. გვაძლევს თვით ხელოსნის ბიოგრაფია, რომელიც შემოკლებით მოგვყავს: „დავიბადე ბაზალეთში. მამაჩემი განთქმული იყო მკაში, მეტი არაფერი არ იცოდა ისე კარგად. მე სწავლას მაძალებდა, შენ მაინც შაიგნე რამეო, მე კი ნაჯახი მექირა და ვთლიდი რაც შამხედებოდა. ურემის კეთება რო დავიწყე ვიქნებოდი 18 წლისა. ახლოში მეზობელი გუყვანდა, იმას ვუტკეროდი და შემრე ჩემთვისაც დავიწყე ჩემივე დაკვირვებით პატარა ურემების კეთება. ისინი ხან ტყეშიც დამქონდა. შეშის მოტანაში თითო კვერცხს მაძლევდნენ. ერთი ნალო რასაც გამაიტანდა, იმაზე მეტი მაქონდა ხომე. დუშეთში ერთი მდიდარი მეზალე იყო — ზალნოი, მამაჩემმა მიმიყვანა იმასთან სამუშაოთ. 16 წლიდან 18-მდე იმასთან ვმუშაობდი, უფრო მეტად ხეხილისთვის ორმოებსა ვთხრიდი, ფული რო გამიჩნდა, მე ვთქვი ცოტა იარაღსა და

¹ „გლეხის ხელი იმთავითვე ათას რაშეებზე ცოდვილობდა—წერს პროფ. პ. გუგუშვილი— გლეხი თავისი სოციალური და ეკონომიური მდგომარეობით ძველი დროიდანვე კვლავად იყო „ხელოსანი“ უნდა ყოფილიყო და ამიტომ იშვიათად ხდებოდა რაიმეს „ოსტატი“ (პ. გუგუშვილი, მანუფაქტურული წარმოების ისტორიისათვის ამთერ-კავკასიაში. მასალები საქართველოსა და კავკასიის ისტორიისათვის, თბილისი, 1939, გვ. 45).

მასალას ვიშოვნენ და მოზღილ ურემს გაეკეთებ მეთქი. გაეკეთე და გაეყიდე. მეორეთ უფრო დიდი გაეკეთე და უკვე ზუთ მანეთად გაეყიდე. მაშინ მიხვდები, რომ ხელობა სჯობნებია მიწის თხრასა. ასე დაეიწყე ურემების კეთება. ერთი ლექსო ვერძეული იყო, იმას ეთქვა ლ რ ი კ ი ნ ე ბ ს რ ო აკეთებს საქმე ის არი დიდი თვლები გააკეთოსო, მაგის გაკეთებული რა უნდა იყოსო, ოხრად დამირჩეს ჩემი კამეჩები რო მაგის გაკეთებულ თვლებში შევაბაო, მაგრამ ჩემი დაკეთებული თვლები ენახა, მოსწონებოდა, მოვიდა და თვლები თითონ მე გამეკეთებინა. იყო ხომე რო ცხოვრებაში მამიხდებოდა ურემისთვის თავის დანებება, მაგრამ შინ მაინც სოლებს ვჩორკინდი, გამომადგება მეთქი. ხშირათ ჩემი გაკეთებული ურემით შევა დამქონდა ხომე ვასაყიდათა, ქირაზე-დაც მივლია, ბოლო და ბოლო ხანებში კი ისევე თვლების კეთებას მოვუბრუნდი და ეხლაც აკი ამას ვაკეთებ. წინათ ერთი წყვილი თელის გაკეთებაში ერთი დღის ალოს მიხნამდნენ ხომე თავისი დაფარცხებითა და თუ კარგების გაკეთება უნდოდათ, ერთი ურემი შეშაც უნდა შეტანათ. ეს ხელოსანი ამ ცნობის მოპოვების დროისთვისაც (1947 წ.) მხნედ გრძნობდა თავს და ადგილობრივ კოლმეურნეობაში პირველ მოხელედ ითვლებოდა. მისგან ბევრს უსწაველია ურემის კეთება, მაგრამ ჯერჯერობით მეტოქე არა ჰყავს.

აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ ხალხური მასალის მიხედვით ურემის უბის გაკეთება ნაწილობრივ დურგლობას უკავშირდება, თვლების კეთება კი, როგორც უკვე აღენიშნეთ, ცალკე მოსაქმეობას წარმოადგენს. ანალოგიური მდგომარეობა გვაქვს ბორბლიანი საზიდის სხვა სახეობების დამზადების საქმეში, მაგალითად, როგორც ხალხი აცხადებს: „ბოლოთრია თითონ ადვილია, უბის შეკვრა და სხვა რამე, პირველი კი თვლებია, ყველა ვერ აკეთებს, სპეცები უნდა“.

იმერეთში, სამეგრელოსა და სხვ. ურემის მკეთებელს კარენდიკს ო კ ა რ ე ნ ტ ი კ ს (ჩანს, სიტყვიდან—каретник) უწოდებენ და აქ მთავრესად თვლების მკეთებელს გულისხმობენ.

გასული საუკუნის დასასრულის ცნობით რაქის სოფლებში: აშბარსა, ლიხეთსა და ურაეში ურემებს ხელოსნები ამზადებდნენ. უმთავრესად შადღე-ბოდა ურემები, მარხილები, ბორბლები. მასალად ხმარობდნენ: წიფელს, ცაცხვს, ნაძესა და ფიქვს. ბორბლებისათვის — უმეტესად ცაცხვსა და ნეკერჩხალს. მთლიანი ბორბლები კეთდებოდა. მას აკეთებდნენ კუსტარები (кустарь) როგორც თავისთვის, ისე ვასაყიდად. ბორბალი იყიდებოდა 60—70 კაპიკად¹.

აქ საყურადღებოა დამზადებული ბორბლების შედარებითი სიიაფე, რაც ბორბლის გაკეთების ერთგვარი სიადვილისა და, რაც მთავარია, მასალის სიმდიდრით უნდა აიხსნებოდეს. ამას ადასტურებს იმავე პერიოდის ცნობა ხონის რაიონის შესახებ, სადაც ლაპარაკია მასალის ნაკლებობისა და ამასთან დაკავშირებით გაზრდილი ფასების ირგვლივ. ამ ცნობის მიხედვით სოფ.

¹ Н. Гордешаши, Рачинский уезд, амбарское общество, СМОМПС, вып. XI, Тифлис, 1891, стр. 223.

კუხში ყოფილა 20 ხურო, 20 თვლების მკეთებელი, 6 მკედელი; სოფ. ივანდიღში — 16 ხურო, 5 თვლების მკეთებელი, 6 მკედელი; გუბში — 15 ზურო, 20 თვლების მკეთებელი და 3 მკედელი. ესენი თურმე ამ ხელობას სხვათა შორის ეწოდნენ, უფრო მეტად მინდვრის სამუშაოებიდან თავისუფალ დროს, გარდა თვლების მკეთებლებისა, რომლებიც წლის განმავლობაში ამზადებდნენ ურმებსა და თვლებს შეკვეთის გარეშე. მარტო თვლები, საკუთრივ მათი ხის ნაწილები, 7-დან 12 მანეთამდე ღირებულა, ზესადგარი კი 10-დან 15 მანეთამდე. მაგრამ, ტყეების მოსპობასთან ერთად ურმისა და ბორბლის მასალა ძვირდებოდა, ნათქვამია იმავე ცნობაში, სულ ათი წლის განმავლობაში ფასები 5-დან 10 მანეთამდე და მეტად გაზრდილა¹.

აფხაზეთში — ილორსა და ბესლახუბაში სახარო ურმები უკეთებია 10 კაცს, მინდვრის სამუშაოთაგან თავისუფალ დროს, ურმები ურკინო თვლებით 15—18 მანეთად იყიდებოდა².

ამრიგად, ამ ცნობებიდან ირკვევა, რომ გასული საუკუნის 90-იან წლებში ურმის ხელოსნობა ჯერ კიდევ არ ყოფილა ყოველგან საესვებით გამოცალკეებული, არამედ იგი შეთავსებული იყო ძირითად სამეურნეო საქმიანობასთან. შემდეგში კი, როგორც ამას ეთნოგრაფიული მასალაც ადასტურებს, ასეთი გამოყოფა შეკეთრად მომხდარა. გამოყოფა ჩანს უმთავრესად თვლების კეთების ხაზით, რადგან იგი მეტ დროსა და დახელოვნებას მოითხოვდა. ხდება ის, რომ ურმის მკეთებელი გლეხი შინამრეწველობის შემდგომი განვითარების ნიადაგზე იცვლება ურმის მკეთებელი ხელოსნით. ურმის კეთება, კერძოდ კი თვლების დამზადება, საგანგებო ხელობად იქცევა და ხურობა-დურგლობისაგან სრულიად დამოუკიდებლად იწყებს განვითარებას. გლეხი თაობიდან თაობაში ჰკარგავს ურმის დამოუკიდებელი კეთების შესაძლებლობასა და უნარს.

სახელწოდება მეურმე, ამდენად, ორგვარი შინაარსის მატარებელი ხდება — მეურმე თუ ერთ შემთხვევაში ურმის ხელოსანია, მეორე შემთხვევაში ეწოდება ურმის გამოყენებელს, წამძღოლს, დამტარს. მეურმე, როგორც ურმის გამოყენებელი, ურმის დამტარი, ყველა შეიძლება იყოს, ვინც კი ურმეს წაუძღვება; ამდენად, ამგვარი მეურმეობა ცალკე გამოყოფილი სოციალური ფუნქცია არ არის. მართალია, მეურმეობას თავისებური ცოდნა სჭირდება, მაგრამ ეს ცოდნა უმთავრესად გამოცდილების ნიადაგზე შეიძინება და მას განსაკუთრებული მომზადება და დახელოვნება არ უძღვის წინ: „გუთნის მეხრები ყველანი ცყოფილვართ და ურმიც ჩვენვე გვიტარებიაო“, აღნიშნავს ხალხი, ამიტომ ხშირად მეურმის პარალელური სახელწოდება მეხრეც არის.

ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით ქართული ხალხური სახილი საშუალებების ძირითადი დანიშნულებაა ტვირთზიდვა.

¹ Н. Церетели, Кухское общество, СМОМПК, вып. XI, 1891, гл. 230—232.

² იქვე, გვ. 265.

ურმის მოზადებას საქონლის შესაბამელოდ აღმოსაგელეთ საქართველოში ურმის შედგმას უწოდებენ. ეს გამოთქმა ურმის კონსტრუქციული მონაცემებითაა შეპირობებული, რადგან აქ იგულისხმება ურმის უბის შედგმა ღერძ-ბორბლებზე, რომლებიც ჩვეულებრივ ცალკე ინახება ხოლმე. ამასთან დაკავშირებით უნდა აღინიშნოს, რომ მიღებულია აგრეთვე ურმის უბის გადადგმა-გადმოდგმა სხვა ღერძ-ბორბლებზე, როცა ამას საქიროება მოითხოვს. გადანაცვლება უმთავრესად ერთი სახეობის ურმების ნაწილებისა ხდება, მაგრამ არის ხოლმე შემთხვევა, როცა საძნე ურმის უბეს საბარო ურმის ღერძზე გადადგამენ, თუ სივანეში ისეთი დიდი განსხვავება არ არის.

ურმის დატვირთვის ქართლში ურმის დადგმა ეწოდება, უფრო მაშინ, როცა ძნის ან თივის დატვირთვა ხდება. ქართული ურმის უბე, როგორც ზემოთაუ იყო აღნიშნული, ისეა მოწყობილი, რომ უკანა და წინა ნაწილში თანაბარი საძალნე დაქდოს. ამას მოითხოვს ის კონსტრუქციული პრინციპი, რომელიც ძირითადად ღერძზე ურმის წონასწორობაში გამოიხატება.

ურმის უკანა ნაწილი თუმცა ვანიერია, მაგრამ სამაგიეროდ წინა ნაწილი ვიწრო და გრძელია, რაც ტრევალობის მხრივ ფართობს ათანაბრებს. როგორც აღვნიშნეთ, ტვირთის დადგმა წინა ნაწილში ოდნავ მეტი უნდა, რომ საქონელს გარკვეული დაწოლა ჰქონდეს კისერზე, რაც მას გაწვევის მეტ საშუალებას აძლევს. ურმის დატვირთვის თვალსაზრისით ყველაზე მეტ გამოცდილებასა და ცოდნას მოითხოვს ნამქალის ან ნათიბის დადგმა. საძნე ურემზე ძნის დადგმას, ჩვეულებრივ, სჭირდება ორი კაცი: მიმწოდებელი, რომელიც უკერ ხელით და შემდეგ ორითით აწოდებს ძნას, და დამდები, რომელიც ურემზე დგას და ანაწილებს მოწოდებულ ძნას. პირველად ძნებს ერთმანეთის გასწვრივ აწვობენ ისე, რომ თავები პირველი ორი რიგისა ერთად მოხვდეს, დაედგას; როცა დაწვობილი ძნების სიმაღლე ურმის ზეწრამდე ააღწევს, ძნებს უკვე ქაელებზე ჩამოაცმევენ, რომ არ გადმოცვივდეს; შუაში კი ისევ იმავე წესით ხდება დალაგება და ერთი რიგი ქაელებზე ჩამოცმული ძნებისა მეორე რიგს უკვარედინად მოსდის. დადებულ ურემს საბელს გადაუქერენ სივრძეზე და ურმის თავზე დაამაგრებენ. რაც უფრო მაღალია ქაელები, მით უფრო მეტი ძნა ედება ურემზე, რადგან „ქაელი დადებულ ძნას სიმაღლესაც აძლევს და სივანესაც“. საძნე ურემზე დადებული ძნის სიმაღლე საშუალოდ ორ მეტრს ალწევს.

აჩაჩა ურემი ყოველგვარი ტვირთის გადასაზიდავად იხმარება, თუ არ ჩავთვლით დიდი ზომის ქურებს, რომელთა გადასაზიდად ზემო იმერეთში აჩაჩა ურმის ქვესახეობა გვაქვს მოცემული თუშის სახით.

იქ, სადაც მეურნეობის ესა თუ ის დარგი, რომელთანაც ტრანსპორტი კავშირში იმყოფება, განსაკუთრებით ინტენსიური ხდება, მოცემული გვაქვს ძირითადი საზიდი საშუალების ქვესახეობა, რომელიც უკვე პირდაპირ უპასუხებს ასეთი მეურნეობის გაზრდილ მოთხოვნილებებს. ინტენსიური მიწის-მოქმედების პირობებში ორბორბლიანი ურმის ქვესახეობებია საძნე ურე-

ში და ბჯის ურემი, დაწინაურებული მევენახეობისა და კერამიკის პირობებში აჩაჩა ურმის ქვესახეობა იქმნება ქსელისა და თუშის სახით.

ზემო იმერეთში აჩაჩა ურმის ძნით დატვირთვაზე ორი კაცი მუშაობს, მიმწოდებელი და დამწყოები. დამწყოები ძნებს ირდიგარდმო ალაგებს და როცა ძნების სიმაღლე უკანა ქალის სიმაღლეს 1/2 მეტრით ასცდება, დამწყოები შეკრავს სამქიდობელით — გრძელი, წვრილი ხით, რომელიც წინ ალახზეა ამოდებული, ბოლო ნაწილზე კი ბაწარია გადატარებული. ბაწარი ერთ ზესადგარზე გამოზბულია, სამქიდობელზე გადაივლის და მეორე ზესადგარზე მაგრდება. ურემზე შემდგარი კაცი სამქიდობელის გადაქერის წინ ძნას ტენის, ბექავს. რაქაში აჩაჩა ურემზე ძნისა და თივის დადება — ურმის დაწყობა ე. წ. იღებისა და ქაპანის საშუალებით ხდება. ილა წარმოადგენს ორკაპახეს, რომლის ერთი კაპის სიგრძე 1 მეტრამდე აღწევს. კაპებს შუა მინძილი — 40 სმ (ილა კარგია შქერისა, იხმარება აგრეთვე კუნელის, თხილის, რცხველის, შვინდისა და სხე.). ძნით დატვირთულ ურემს ორი ილა უნდა, წინა და უკანა. იღები კაპებით ზესადგარზეა გამოზბული. დატვირთულ ურემზე 30—40 ნაბჯია საშუალოდ. ძნების დადება აქვს გარდიგარდმო ხდება: ერთ რიგს ერთი მიმართულებით აქვს თავთავეები, მეორე რიგს — მეორე მიმართულებით. დაწყობილი ურმის შეკვრა ხდება ქაპანის საშუალებით, რომლის სიგრძე 9 ფხარს უდრის (ფხარი || მხარი არის ორივე ხელის გაშლა, ე. ი. დაახლოებით 1,5 მ). ქაპანს მოახვევენ უკანა ილას ისე, რომ ქაპანის ბოლო ცოტაზე თავისუფალი დარჩეს. ამ ბოლოზე ქაპანს გამოზბული აქვს ანკესის მოყვანილობის 5 სმ დიამეტრისა და 10 სმ სიგრძის ხე (კუნელის, რცხველის, თხილის ან სხე.), რომელსაც დანდვილი ეწოდება. უკანა ილაზე შემოხვეული ქაპანი დადებული ძნას გადაეტარება ზემოდან, ამოყვრება წინა ილაში, დაბრუნდება უკან, გაყვრება ლანღვილში და წაეა ისევ ურმის წინა ნაწილში, ამოხვევა ზესადგარს და თავი დაუმაგრდება წინა ილაზე ბუნებრივად შეყოლილ მესამე კატარა კაპზე. ქაპანის სამკვეც გადატარებას ხალხი ხსნის შეკვრის სიადვილით, ქაპანს წვერით დასწევს წინ მდგომი და გადაქერა თანაბრად ხდება. თივის დატვირთვის დროს გადასაქერად გვერდის იღებიც იხმარება. გვერდის ილაც ორკაპია, მაგრამ მოყვანილობით ძლიერ განსხვავდება წინა და უკანა ილასგან. გვერდის ილას ერთი კაპი აქვს მთლიანი, მეორე კი თავში წაქვეთილი, ასეთი ილა თითო გვერდზე ოთხი უნდა, ქაპანის გადატარების დროს გარდიგარდმოც გადააყვავთ იგი და ამ იღებში ამოსდებენ, ამ შემთხვევაში ურემი მთლიანად შეკრული გამოდის.

ძნისა და თივის დატვირთვისთან დაკავშირებით აქვე უნდა აღინიშნოს ჯავახური ბჯის ურმის შესახებაც, სადაც აგრეთვე ქაპანია ძირითად შესაკრავ საშუალებად გამოყენებული; როგორც ენახეთ, ამ ურემს მაღალი ქავლები არ გააჩნია.

ჯავახეთში ერთად მიყრილი ბუნულებისაგან (ბუნულებისაგან) ხდება ძირის დადგმა ანუ დაძირვა. ძირი ერთ ურემზე ეტევა და წონით დაახლოებით 50 ფუთი იქნება. ძირში 13—15 ბუნულია. თავებით

გარდიგარდმო დაწყობილი ბულულები დატვირთულ ურემში ოთხკუთხ ფორმას ღებულობს (ურემის ფორმის შესაბამისად), რომლის შეკვრას დაქაპენა ეწოდება. დაქაპენა ორი მომენტისაგან შედგება: დაქსელვისა და ამოქალვისაგან. ამათში მთავარია დაქსელვა, რაც მდგომარეობს გრძელი ქაპენის ურემზე გარდიგარდმო გატარებაში. ქაპენმა დატვირთულ ძნასა თუ თივას სიგრძითაც უნდა გადაუაროს და სიგანითაც. ქაპენის განზე გადატარების დროს მისი ამოდება ხდება, შესაბამისად, ხელნაზე დამაგრებულ პატარა ჯოხებზე. სწორედ უშუალოდ ამ პროცესში გამოიხატება ამოქალვა. დაქსელილ ურემში ქაპენი სიგრძეზე ორჯერ გაივლის, სიგანეზე 3—4-ჯერ. დადებისა და დაქაპენის პროცესს აქაც ორი კაცი სჭირდება¹.

ბზის გადატანის დროს საძნე ურემს გვერდებზე და წინ და უკან ლასტები უნდა მოეკრას² (ტაბ. I, 2). ასევე სჭირდება ბოსტნეულის, სიმინდისა და სხვ. ზიდვას, იმგანსხვავებით, რომ ბზის ზიდვის დროს ლასტები ურემის ქველებს წინელებით გარედან უნდა მიეკრას, რასაც ხალხი გადმოტვირთვის სიადვილით ხსნის, სხვა შემთხვევებში კი ლასტი ქველებს შიგნით ჩაიდგმება. აღმოსავლეთ საქართველოში სხვა სახის ტვირთის გადაზიდვა უმთავრესად საბარო ურმით ხდება. მას დაბალი ქველები აქვს და „ადვილი სახმარებელია“. ქვიშის, ქვისა და სხვა პნევადი ტვირთის გადასაზიდად ურემს გვერდებზე ქველების შიგნით ფიცრებს მოუწყობენ, ურემის ამოღობავე ხოლმე, ტომრებსა და გოდრებს გაფიცვრა არ სჭირდება. ფიცრების ჩაწყობა იციან აგრეთვე აჩაჩა ურემშიც.

დასავლეთ საქართველოში ორბორბლიანი ურემის ერთი სახეობა გამოიყენება ყოველგვარი ტვირთის საზიდად, იქნება ეს ძნა და თივა, თუ ხილი, ბოსტნეული, საამშენებლო მასალა და სხვ. „ლასტებიან ურემში ქურქელს თვლით ჩაალაგებენ, — წერს სამეგრელოს კერამიკული ქურქელის შესახებ ს. მაკალათია, — ზედ ჩალას დააყრიან და ბაზარში მოაქვთ გასაყიდად“³. გურიიში ლასტშემოკრულ ურემს, როგორც ზემოთაც აღვნიშნეთ, ფარდიან ურემს უწოდებენ.

ძალზე საყურადღებოა, რომ ბორბლიანი საზიდი დაკავშირებულია არამარტო მემინდვრობასთან, არამედ საქართველოს სოფლის მეურნეობის ისეთ მნიშვნელოვან დარგთან, როგორცაა მევენახეობა. ჩვენ ზემოთაც აღვნიშნეთ, რომ მეურნეობის ამა თუ იმ დარგის დაწინაურებული მდგომარეობა იწვევს სატრანსპორტო საშუალებებიდან საგანგებო სახეობის განვითარებას, რომელიც კონკრეტულად უპასუხებს მოცემული დარგის მოთხოვნილებებს. ზემოთ უკვე აღვნიშნავდით, რომ ასეთ სახეობებად ჩვენ მიგვაჩნია, პირველ რიგში, სტანე ურემი და ბჟუის ურემი, რომლებიც ორბორბლიანი ურემის საგანგებო სახეობას წარმოადგენენ და მემინდვრობას უკავშირდებიან. ასეთივე

¹ გ. ზედგინიძე, ჯავახეთი, მეურნეობა (ხელნაწერი, ივ. ჯავახიშვილის ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფ. განკ.).

² საბაბს საგანგებოდ აქვს მოხსენიებული ბზის საზიდარი ურემი ფორანიის სახელწოდებით, რაც ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ჯერჯერობით არ დამოწმდა.

³ ს. მაკალათია, სამეგრელოს ისტორია და ეთნოგრაფია, თბილისი, 1941, გვ. 223-

სახეობად უნდა მივიჩნიოთ ქსელი და თუ ში, რომელნიც აჩაჩა ურმის კონსტრუქციის მატარებელი არიან, მაგრამ მევენახეობა-ამელეინეობის დაწინაურებული მდგომარეობითაა გამოწვეული შათი საგანგებო სახით შექმნა. შეიძლება ითქვას, რომ ინტენსიური მევენახეობის პირობებში ურემს ისეთივე მნიშვნელობა აქვს, როგორც ინტენსიური მემინდვრეობის პირობებში.

აღმოსავლეთ საქართველოში ყურძენი გოდრებით გადაიზიდება, დასავლეთ საქართველოში კი ჩელტებით. რაქაში, მაგალითად, არსებობს სამი დანიშნულების ჩელტი: ყურძნის, საბჭეე და ნაკელის. ჩელტი იწუნება ფთხილის წკნელისაგან. ყველაზე დაბალია ნაკელის ჩელტი მისი სიმაღლე ურმის კოკებს ვერ აღწევს. ყურძნის ჩელტს საშუალო სიდიდე აქვს, ხოლო ამაზე სამჯერ მეტი მოცულობისაა საბჭეე (მიწაზე დადგმული— თითქმის კაცის სიმაღლეა). ჩელტი ურემზეა შედგმული და თითქმის ურმის ზესადგარის სიგრძე აქვს. შიგ ყურძენი კალათებით იყრება, ხოლო ამოღება ხელით ხდება¹.

მაგრამ მარტო ყურძნის გადაზიდვით არ ამოიწურება ურმის როლი მევენახეობა-მელეინეობის დარგში, ურემს დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა აგრეთვე საღვინე ქურკლის, კერძოდ ქვევრების, ქურების გადაზიდვის საქმეში. ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში დღესაც მოწმდება იმერეთიდან ქურების ტარება აჩაჩა ურმებით, ერთი მხრით, რაქასა და მეორე მხრით, ქართლში. მე-19 საუკუნის მოგზაურ-ფოტოგრაფს ერმაკოვს ბევრჯერ აქვს აღბეჭდილი აჩაჩა ურმით ქურის ტარების შემთხვევები, მაგრამ განსაკუთრებით იპყრობს ყურადღებას მისი ფოტო-კოლექციებიდან სოფ. არბოში გადაღებული სურათი, რომელზედაც ასახულია იმერელი მექურეების შესვენება (ტაბ. LXVII). ქურების გამყიდველნი ზემოთ მოხსენიებული მარშრუტით ქართლს ესტუმრებოდნენ რთველის დაწყების წინ დაახლოებით ერთი თვით ადრე.

აქვე უნდა აღინიშნოს ძველად საქართველოში რუმბებით ღვინის ზიდვის წესი, რისთვისაც ურმები გამოიყენებოდა (ტაბ. LXIX).

ურმის დატვირთვისათვის, ჩვეულებრივ, ორი კაცია საჭირო: მომწოდებელი და დამწყობი, მაგრამ გააჩნია ტვირთის სახეობასაც, ზოგჯერ დამტვირთველთა რიცხვი მეტია. სიმძიმისა და დიდი მოცულობის გამო რამდენიმე კაცს საჭიროებს, მაგ., ურემზე ქურის დატვირთვა. თუ ქური განსაკუთრებით დიდი მოცულობისა და სიმძიმისაა, შეიძლება მის დატვირთვაში რვა-ათი კაციც იღებდეს ეონაწილეობას, როგორც ეს ზემოთაც დაინახეთ თუშის მაგალითზე. ქურების დასატვირთავად ხმარობენ ე. წ. გვერგვს — წნელების კონისაგან შეკრულ რგოლს, რომელიც ქურს ქვემოდან ედება, რომ მასში მუცელი კარგად ჩაედგას, გადასაკრავად კი ჰაანს იყენებენ, რომელიც შემოიხეხევა ქურს წინა, შუა და ბოლო ნაწილში. შეიძლება შედარებით პატარა ქურების მოთავსება ერთ ურემზე, ჩვეულებრივ, 3—4 ცალინა. აქაც

¹ ნაკელის მინდვრად გატანის დროს ურემს ცალ მხარეს გადააყარავენ და იხე სკლიან ჩელტს.

გვერკვები გამოიყენება. ორ ქურს მუკელზე ზემოდან დაადებენ გვერკვებს და კიდევ ორ სხვა ქურს მოათავსებენ, გადაკრა ხდება სათითაოდ და შემდეგ მთლიანად ოთხივე ქურისა. ქურის დადებას ქსელსა და თუშზე საკმაო სიძნელე ახლავს, რადგან აქ საჭიროა მეტი ძალ-ღონეცა და მეტი სიფრთხილაც, ამიტომ რა სიდიდისაც არ უნდა იყოს იგი, ამ საზიღზე მის მოსათავსებლად რამდენიმე კაცია საჭირო. ძალიან დიდი ქურის დადებაში 8—10 კაცი იღებს მონაწილეობას. ქურთან ახლოს დააყენებენ თუშს, რომელსაც გვერდიდან ფიცარს მოადებენ, ისე რომ ფიცარის ერთი თავი მიწაზე დადებული, ხოლო მეორე თავი საგორავს ეყრდნობა. შემდეგ ქურს ხელით ფრთხილად აავორებენ ამ ფიცარზე; სხვა დამხმარე მოწყობილობა, როგორცაა კეტები, თოკები და სხვა, ამ დროს არ გამოიყენება. თუ შედგმული ქური კარგად ვერ მოერგო, განსაკუთრებით ჩანაკირი, მაშინ ქვემო-დან ზესადგრებსა და გასაყარებზე ჩაღას ან თივას დაუგებენ.

თუშზე მოთავსებულ ქურს დამაგრება უნდა. თუ ჩანაკირია ქური, მის შესაკრავად ჯაჭვი იხმარება. შევერა ხდება ორ ადგილას: თავსა და ბოლოში. ჯერ ქურს ყელზე შემოახვევენ ჯაჭვს, რომლის ერთი ბოლო უკვე დამაგრებული უნდა იყოს ზესადგარზე, ხოლო მეორე ბოლო მეორე ზესადგარზე უნდა დამაგრდეს. შემდეგ სხვა ჯაჭვს ასეთივე წესით ქურის ბოლოს დადმოატარებენ და შეკრავენ. რაც შეეხება ახალ ან ჩაუყირავი ქურის გადატანას, საამისოდ იხმარება გრძელი ელვქვი ან ლქვი დ. ასეთ შემთხვევაში ქურს ქვემოთაც და ზემოთაც ეფინება ჩალა ან თივა.

განსაკუთრებით ძნელია აგრეთვე ურემზე მსხვილი მორების მოთავსება და მისი გადატანა. ხის საზიღად, როგორც ვნახეთ, საგანგებო სახეობაა გამოყენებული ლერძკალას სახით. მაგრამ დასავლეთ საქართველოში, კერძოდ იმერეთსა და რაჭა-ლეჩხუმში, აჩაჩა ურემია ძირითადად ხის საზიღად განკუთვნილი. აჩაჩა ურემის კონსტრუქცია შესაძლებლობას იძლევა ურემი ორად გაიყოს, ე. ი. მოეხსნას ფიხილები უღლიანად. გრძელი ხის ბოლო ნაწილი ურემის ზესადგარზე ედება, ხოლო თავი ფიხილებზე, რომელსაც შუა ადგილზე უკეთდება სარტაულა. სახიღარის ზესადგარზე დაყრდნობილ ნაწილს დაჭკრავენ რკინის ნახევარკალს (რაჭაში „სკოპს“ უწოდებენ), რომელშიაც გაატარებენ ჯაჭვს ან ქაბანს ზესადგარზე მორის დასამაგრებლად, მაგრამ განსაკუთრებით საინტერესოა ურემზე ხის მოთავსების თვით პროცესი, რომელიც რამდენიმე სახითაა წარმოდგენილი. ასე მაგალითად, ამოთხრიან მიწას „გოგრების სწორა“, რომ ზესადგარი დადებულდეს. თუ გრძელი ხეა, თავს დააკრავენ ფიხილას სართაულაზე და მისწვივენ ურემის ბორბალთან ახლოს. ბორბალზე ფიცარს ან კეტს დაადებენ და ხეს კეტებით მიაწვებიან, როცა ხე ბორბალს გაუსწორდება, ნელ-ნელა დაუშვებენ სხვა კეტით ურემზე და დააკრავენ. ან კიდევ ასეთ ხერხსაც იყენებენ: ურემს გვერდით მიუყენებენ ხის მორს, გადააბრუნებენ ცალ ბორბალზე, მიაყუდებენ მორზე, დააკრავენ, მორს ასწვივენ და ურემს მორთან ერთად გადმოაბრუნებენ.

ხალხის შეხედულებით „მეხრემ იმდენი უნდა დაუდოს, როგორც თავის საქონელს ატყობს“. რასაკვირველია, აქ ლაპარაკია უშუალოდ გამწვევ ღალაზე,

შავრამ იგულისხმება, აგრეთვე, გზა და ადგილმდებარეობა, სადაც ხდება ამ ტვირთის გადაზიდვა. შიგნით კახეთსა და ქიზიყში, სადაც ადგილმდებარეობა ტვირთზიდვის ხელშემწყობია, ურემზე 120 ფუთამდე უღებდნენ თურმე, შავრამ ქართლის გეოგრაფიულად შეზღუდულ ადგილებში ტვირთზიდვა ერთი ურმისათვის საშუალოდ 30 ფუთის ფარგლებში ტრიალებდა. რკინის ლერძისა და რკინა ვადაკრული ბორბლის გამოყენებამ, ერთი მხრივ, და გზების გაუმჯობესებამ, მეორე მხრივ, ტვირთზიდვა ასეთ ადგილებშიც გაზარდა. ძველებური ურმისათვის 40 ფუთი დიდი საპალნე იყო. ეხლა კი ასებსაც უღებენ“ (სოფ. ქსოვრისი, ქართლი).

ნორმალური დატვირთვის დროს ძნის სიმაღლე ურემზე $2\frac{1}{2}$ მეტრს არ უნდა აღწევდეს, რადგან ურმის ჩაწყვეტებამ ან ჩახეთქებამ (შდრ. ქიზიყ. და ზანყება, ჩაზანყება), რაც მოსალოდნელია ოღრ-ოღრ-ოღრ-ოღრ-ან ქვიან ადგილებზე გატარების დროს, შეიძლება ურმის გადაბრუნება გამოიწვიოს.

ბორბლიანი საზიდის გავრცელების სამეურნეო-გეოგრაფიული პირობების ცოტაოდენმა განსხვავებამ შეიძლება საზიდის კონსტრუქციაში განსხვავება არ მოგვეცეს, შავრამ, სამაგიეროდ, განსხვავება იჩენს თავს ტვირთზიდვის საქმეში. ერთი და იგივე კონსტრუქციის ურემზე, როგორც ვნახეთ, ერთ შემთხვევაში 120 ფუთამდე ტვირთს უღებდნენ, მეორე შემთხვევაში, სხვა ადგილას, არა უმეტეს 30 ფუთისა. განსხვავებას ტვირთზიდვაში თვალსაჩინოდ გვაჩვენებს სხვადასხვა კუთხის ეთნოგრაფიული მასალა. ამ მასალის შედარებას იმ დასკვნამდე მივყავართ, რომ ურემზე დადებული გადასაზიდი ტვირთის საშუალო წონა 65 ფუთს შეადგენს— მინიმალურია 30 ფუთი (მაგ., მცხეთის ქედის ჩრდ. კალთებზე მდებარე სოფლები: სხალტბა, ჩარდახი, წეროვანი და სხვ.), მაქსიმალურია 120 ფუთი (მაგ., მუხრანის, საგურამოს, ალაზნის ველი და სხვ.). მაშასადამე, ურმის დატვირთვა საშუალოდ 40—50 ფუთის ფარგლებში ტრიალებს.

ქართლის ერთ ნაწილში (დუშეთის რაიონი, ქსნის ხეობის შუა წელი და სხვ.) სამხე ურემზე 30 ფუთი ნამკალ-ნათიბი ეღება. ან ავიღოთ ქიზიყის პირობებში ყურძნის ტევადობა ურემზე: „ნაე-საწინახელში ორი ურემი ყურძენი ჩადიოდა. თითო ურემი შვიდი გოდორია, ე. ი. ამის მიხედვით ნაეის ტევადობა ყურძნისა 140—150 ფუთის გარშემო ტრიალებს“¹.

ამრიგად, ურემზე შვიდი გოდორი ყურძენი ეტეოდა 70—75 ფუთი სიმძიმისა, მაშინ როცა ქართლში, ქსნის ხეობაში, ურემზე ხუთი გოდორი ყურძენი იტვირთებოდა, წონით 40 ფუთი.

როგორც ვხედავთ, სხვადასხვა კუთხეში ტვირთტევადობაცა და ტვირთზიდვის ნორმებიც სხვადასხვა ყოფილა, ამიტომ ტვირთის წონის ან ზომის გამოხატვა ურმით, როგორცაა: ურემი თივა, ურემი შეშა, ურემი

¹ ი. ნ ა ნ ბ ა შ ვ ი ლ ი, მასალები ვაზის ძველი კულტურისათვის ქიზიყში, ზღანწერი.

ქვა, ურემი ყურძენი და სხვ., პირობითი ჩანს და იმ კუთხის ვითარებას შეეფარდება, რომელშიაც ის არის გავრცელებული.

ისტორიული საბუთებით ირკვევა, რომ ძველათვე ურემი ღვინის საზომ ერთეულსაც წარმოადგენდა თურმე. ამის შესახებ აკად. ივ. ჯავახიშვილი შემდეგს აღნიშნავს: „კოკის გარდა კიდევ შემდეგი საზომებია საბუთებში მოხსენებული „ურემი ღვინო“ (1246—50 წ. სიგელი, ქრონიკები, II, 129), „საპალნე ღვინო“ და ღვინოი თეთო ცალი“¹.

აკად. ივ. ჯავახიშვილის აზრით, „საზოგადოდ აღმოს. საქართველოში ურემი ყველაფრისათვის უნდა ყოფილიყო საზომად მიჩნეული, რისიც ურემით გადატან-გადმორტანა შეიძლებოდა და მიღებული იყო“².

მართალია, მე-13 ს. ურემის ოდენობა უცნობია, მაგრამ, როგორც ავტორი აღნიშნავს ქვემოთ, „მე-18 ს. მეოთხე მეოთხედში შედგენილი ქალაქის მოურავის ხელისუფლებისა და სარგოს გარიგების წიგნში კი ერთი ცნობაა, რომელიც „ურემის“, ვითარცა საზომის, წონითი ოდენობის გამორკვევის საშუალებას გვაძლევს“³. ურემისა და საპალნის შედარების ნიადაგზე ავტორი იმ დასკვნამდე მიდის, რომ ურემი საპალნეზე ოთხჯერ მოზრდილი ოდენობისა უნდა ყოფილიყო. „თუ საპალნის ოდენობის შესახებ ზემომოყვანილი გამოანგარიშება სწორეა და საპალნე მართლაც 300 ლიტრას უდრიდა, — წერს მკვლევარი, — მაშინ ცხადია, ურემის წონითი ოდენობა უნდა 1200 ლიტრა ყოფილიყო, ანუ 32—36 ფუთი“⁴.

ჩვენს ხელთ არსებული ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით ურემი არ იხსენიება როგორც ღვინის საზომი, მაგრამ ამავე ცნობით ირკვევა, რომ ღვინის გადაზიდვა სკოდნიათ ურენზე დადებული დიდი რუმბებით⁵ (რაც კარგად არის ნაჩვენები ერმაკოვის ფოტოგადაღებითაც. ტაბ. LXIX შესაძლებელია, „ურემი ღვინო“ რუმბის, როგორც ქურქლის, არსებობას გულისხმობდეს).

საყურადღებოა, აგრეთვე, ურემის როგორც მარცვლეულის საზომის არსებობა, მოხსენიებული დასტურლამალში. აქ ხენის, მკისა და ლეწვის „ჭარჯისათვის“ ეკითხულობთ: „გუთანმა უნდა მოქნას ერთმა — დღიური ორმოცდაათი. დღიურში დაითესების ორ-კოდ ნახევარი იქნების ერთიორად ამისი თესლი კოდი ასოცდახუთი; უნდა მოვიდეს კოდზედ ურემი: იქნების ასოცდახუთი ურემი, ურემს უნდა განოვიდეს რვა, იქნების ერთ-პირ კოდი ათასი“⁶.

¹ ივ. ჯავახიშვილი, საქართველოს ეკონომიური ისტორია, 1, 1907, გვ. 105.

² ივ. ჯავახიშვილი, ისტორიის მიზანი, წყაროები და მეთოდები წინათ და ეხლა, წიგნი III, ნაკვეთი მესამე: ქართული საფას-საზომთა მცოდნეობა ანუ ნუმისმატიკა — მეტროლოგია, ტფილისი, 1925, გვ. 77.

³ იქვე, გვ. 116.

⁴ იქვე, გვ. 117.

⁵ შტრ. ი. ნანობაშვილი, მასალები ვახის ძველი კულტურისათვის ქიზიყში.

⁶ დასტურლამალი, გვ. 23.

ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ურემი თიხის ქურქლის რაოდენობის საზომიც არის, როგორც არის, მაგალითად, ურემიანი ქურა კახეთში¹, იმერეთში².

დასავლეთ საქართველოს საბუთებში მოხსენიებულია ლომის ურემი (შდრ. ეთნოგრაფიული მონაცემებით მეგრ. ქკიდის ურემი). ამის შესახებ აკად. ივ. ჯავახიშვილი შემდეგ აღნიშნავს: „აფხაზეთის საკათალიკოზო გამოსაღების დიდ დაეთარში „ნახევარი ურემიც“ იხსენიება (გვ. 10, 15). ქუთაისის საყდრის გამოსაღების 1578 წ. დაეთარში იხსენიება „ლომის ურემი“ ოცდაოთხი სანაოთხლო (გვ. 95, § 246, §§ 258—267). აქეთგან საფიქრებელი ხდება, რომ ურემში 24 ნაოთხალი ღომი ეტეოდა. თუ ნაოთხალი მართლა ჩარქეს უღრიდა (იხ. ნაოთხალი), მაშინ რაკი დასავლეთ საქართველოში ჩარქეს რუსული 2 გირვანქიანის წონა ჰქონდა, 24 ნაოთხლიანი ღომის ურემში 48 გირვანქის ანუ ნახევარი კოდის ტვირთის დამტევი ურემი გამოდის, თუ აქ რაიმე შეცდომა არ არის, ძალიან პატარა ურემი ყოფილა“³.

ტვირთბილვის მიხედვით განსხვავება გვაქვს არა მარტო ტვეადობაში, არამედ გამწევი ძალის გამოყენებაშიც. ვაკე ადგილ-მდებარეობაზე, როგორცაა, მაგალითად, მუხრანის, საგურამოს, ტირიფონის ველები ქართლში, ალაზნის ველი კახეთში, ორბორბლიან ურემში ჩვეულებრივ ერთი ან იშვიათად ორი უღელი საქონელი გამოიყენება, ეს დამოკიდებულია ტვირთის წონაზე, მაშინ როცა აღმართებიან უსწორო რელიეფის მქონე ადგილებში 3—4 და ხშირად მეტი უღელი შეიბმის. მაგალითად შეიძლება დავასახელოთ დუშეთის რაიონის ს. ზემო-აშში ფიქსირებული ეთნოგრაფიული მონაცემები: „ეს გზები თავქვეა და აღმართები, თუ დაეუღებთ 50—60 ფუთს, მაშინ 3—4 უღელი უნდა შევებათ, მეტის დადება არ იქნება, გზა არ ატარებს. აქ ერთი უღელი კამეჩი 20 ფუთს მოერევა, ხარი კი 15 ფუთსა“. მართლაც, დასახელებული ადგილმდებარეობა ძალზე თერდა ადგილებით ხასიათდება. ეს ადგილი ჩვენ მიერ ზემოთ მოხსენიებული დაყოფის მიხედვით სწორედ მთისა და ბარის გარდამავალ ზოლს ემიჯნება და მის ოდნავ ჩრდილოეთით უკვე გამოყენებულია შერეული ტიპის საზიდი ბოლოთრია (ქაისხევი). როგორც დაინახეთ, ასეთ გზაზე, ამ პირობებში ერთი უღლისათვის ტვირთწევის ნორმა 15 ფუთს შეადგენს, ხოლო ურემის სრული დატვირთვის გამოსაყენებლად საჭიროა 3—4 უღლის შებმა. ურემში ერთზე მეტი უღელი საქონლის გამოყენება ცალკეულ შემთხვევებშიც ხდება. მაგალითად, როცა ურემი ჩავარდება ან დიდი აღმართი აქვს ასაველი. ურემი მაშინ არის ჩაეარდნილი, როცა საქონელი ველარ ზიდავს ტვირთს. ასეთ დროს მიღებულია საპალნის აცლა, გადმონაკლულება, თუ თვით ტვირთი ამის შესაძლებლო-

¹ ლ. ბოჭორიშვილი, კახური კვარამია, თბილისი, 1949, გვ. 137.

² ლ. ბოჭორიშვილი, ზემოიმერული კვარამია, ეთნოგრაფიული ნაწერები, თბილისი, 1956, გვ. 32.

³ ივ. ჯავახიშვილი, ქართული საფასავანო-მცოდნეობა ანუ ნუმისმატიკა-მეტროლოგია, ტფილისი, 1925, გვ. 117.

ბას იძლევა, თუ არადა დამატებით ერთი უღელი ან მეტი უნდა ჩაუბან, || დაუბან.

ურემში დამატებითი გამწვევი ძალის, ე. ი. ორი და უფრო მეტი უღლის გამოყენებაც იმავე წესით ხდება, როგორც გუთანში. პირველ წვეილს ანუ ურემის თავის ხარებას (ან კამეჩებს) უღელზე ჩამომხული აქვთ წნელი ან ღვედი, რომელსაც თავის მხრივ მოხმული აქვს მეორე უღელთან — საყვევართან შემაერთებელი ღვედი ქაპანი ან ჯაქვი. შემდეგი უღლებიც ასეთი წესით არის დაკავშირებული. ყველაზე წინ მოქცეული წვეილი ურემის თავის ხარებად იწოდება, მისი მომდევნო უღელი — ოთხწვეილიან უღელ-ულში მესამე უღლის ხარებად. როგორც უკვე აღინიშნა, ჩვეულებრივ, როგორც წესი, რამდენიმე წვეილი უღელულისათვის ურემის თავში დამახასიათებელია კამეჩების შებმა, ხოლო წინ კი ხარები იბმება მართვის სიადვილის მიზნით.

რაც შეეხება საზიდის სხვა სახეობებს, აქაც გამწვევი ძალის გამოყენება ტვირთტევადობისა და რელიეფის შესაბამისად ხდება. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ შერეული ტიპის საზიდთაგან მხოლოდ ბოლოთრიასა და თუშისათვისაა (ასევე ქსელისათვის) დამახასიათებელი მრავალი უღელუღი. კერძოდ, ბოლოთრიაში ჩვეულებრივია ორი-სამი წვეილი საქონლის შებმა, ხოლო თუშსა და ქსელში, როგორც ეს ზემოთაც დავინახეთ, 4—5 უღელი და მეტი ხარის შებმა ხდება. აჩაჩა ურემსა და სელში კი ძალიან იშვიათად ხდება ერთ წვეილზე მეტი საქონლის შებმა, ამიტომ ტვირთტევადობის მხრივაც საზიდის ამ სახეობებს გარკვეული ნორმები ახასიათებს, რაც საშუალოდ 25—30 ფუთის ფარგლებში ტრიალებს (მაქსიმუმია 45 ფუთი).

ცარიელი ურემის სწორ ადგილმდებარეობაზე სვლის დროს მეურმე || მეხრე წინ უნდა იჯდეს, ურემის წინა კოფოზე. მისი წონა ერთგვარ საპირობას წარმოადგენს, რომ ურემის უღელი საქონლის ქედს ნორმალურად დააწვეს და არ იჯაყჯაყოს. მაგრამ თუ იგივე ურემი თავდაღმართზე ჩადის, მეხრე უკან ან შუაში ღერძის პირდაპირ უნდა იდგეს. აღმართზე ურემის ასატარებლადაც, განსაკუთრებით მაშინ, როცა მასზე ტვირთი იმყოფება, ასევე საპიროა მეხრის წინა კოფაზე ან ურემის თავზე ჯდომა, რომ ურემს წინა ნაწილში მეტი სიმძიმე ჰქონდეს და ბოლომ არ დასძლიოს. ურემის თავქვეზე ჩატარების წინ, თუ მას ყვეარი უბია, აუცილებელია წინა უღლის მოხსნა. მეურმე ურემს უნდა ჩაუძღვეს.

მიუღებელია შუა გზაზე, თავქვეში ურემის გაჩერება დასვენების ან სხვა მიზნით, რადგან ადვილი შესაძლებელია ასეთ დროს, თუკი გამძლოლმა თვალი ოდნავ მოაშორა, ურემი დაქანდეს. თუ ძალიან თავქვეზეა ურემი ჩასატარებელი და ადგილმდებარეობაც ტყიანია (ან ახლო-მახლო მოიპოვება ტყე), მაშინ ურემს ნალოს გამოუბამენ. ნალო, ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით, ეწოდება ფიხის ან წვრილი ტოტების დიდ გროვას (კონას), რომელიც ერთი თავით გამოებმება ურემის ან მარხილის ბოლოზე სა-

თრევად, რომ დაღმართზე ჩატარების დროს საზიდი არ გაიქცეს, არ დაქანდეს¹.

ამრიგად, ორბორბლიან საზიდს, რელიეფის შესაბამისად, ემატება სა-
მუხრუქო საშუალება სათრევი ნალოს სახით და, სადაც ასეთი მუხრუქი-თრე-
ვა მუდმივადაა საჭირო, იქ იგი კონსტრუქციულ პრინციპშია მოხვედრილი,
როგორც ეს ზემოთ იქნა ნაჩვენები შერეული ტიპის საზიდის მაგალითზე.
ორბორბლიან ურემში ნალოს გამოყენების მიუხედავად ძირითად და საიშე-
დო საშუალებად მაინც მუხრუქის ხმარება ითვლება, რაც თვალის ჩაკერა-
ში მდგომარეობს. თვალის [ჩასაკრავად ორბორბლიან ურემში ორი წესი არ-
სებობს: ერთი—გახეშილი თვლის მიკვრა ხელნაზე სოლებს შუა ლევდის ან
წინელის გატარებით და მეორე — ურემის ჩასაკრავის (ამჟამად გავრცე-
ლებულია რუსული სახელწოდება — „ტორმუზი“) — სარკეის მაგვარი კეტის
გამოყენება, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში თვლებს ეკერის. ზოგჯერ
თვალის ჩაკერას ამჯობნიებენ იმ მხარეზე, რომელი ხარის ან კამეჩის იმედიც
არა აქვთ. თავდაღმართზე ურემის ჩატარება საქონელზეც ბევრადაა დამოკი-
დებული. საქონელმა ურემი სარეკითა და რქებით უნდა დაიჭიროს.

განსაკუთრებული სიფრთხილის გამოჩენაა საჭირო ურემის გვერდაზე—
ფერდობ ადგილებზე გატარების დროს. ამ დროს ქვემოთ მხარეს მოქცეულ
თვალს ძალა ადგება, რაც ორ მხრივ არის საშიში — ერთი გადაბრუნებისა
და მეორე — თვლის გატეხვის მხრივ. ამის თავიდან ასაცილებლად ან ტვირთს
მოათავსებენ, თუ არის შესაძლებელი, წინასწარ ისე, რომ ურემის იმ მხარეს,
საითაც მოსალოდნელია გადაბრუნება, სიმძიმე ცოტა მოდიოდეს, ან ტვირთს
გადმოანაკლულებენ. ორივე შემთხვევაში მეხრე ზემო მხრიდან უკანა ქავლს
ეკიდება.

სიძნელებები ახლავს ურემის წყალში გატარებას. ეს პირველ რიგში და-
მოკიდებულია წყლის სიჩქარესა და სიღრმეზე. უნდა ვიფიქროთ, რომ ძვე-
ლად, ხიდების სიმციროს ან არარსებობის პირობებში, ურემი წარმოადგენდა
თითქმის ერთადერთ საშუალებას, რითაც ხდებოდა წყალში ტვირთთან ერ-
თად ხალხის გაყვანაც, ამიტომ ამ საქმეში ხალხის საკმაო გამოცდილება და
დაკვირვება არსებობს. ისეთ წყალში, რომელიც ღერძამდე მისწვდება, ურემი
გეზოთ, ცურად ანუ დასაყოლებით უნდა გააყვეს მდინარეს. პირდა-
პირ გატარების დროს წყალი ასწევს ურემს და, თუ არ გადააბრუნა, აუცი-
ლებლივ გააჩერებს მაინც. შეიძლება ურემი მდინარეს აღმატ შეჰყვეს, ისე
რომ წყალი მას მაინც ცურად მოხვდეს. ცარიელი ან ნაკლებდატვირთული
ურემი საჭიროა დამძიმდეს, ასეთ შემთხვევაში, ჩვეულებრივ, ქვის დადება
იციან ხოლმე, ურემი წყალში ძლიერ მსუბუქდება. ამიტომ დატვირთული
ურემის გაყვანაზე ორი კაცია აუცილებელი, ერთი წინ წაუძღვება და როგო-
რი მძიმეც არ უნდა იყოს, მაინც დაიჭერს, გადაბრუნებას ხელს შეუშლის;

¹ საბას მიხედვით ნალო „... არს ეტლის მაგიერ ზნთარ საჯდომი უთვალო, მარჯო-
ლივით თოვლზე სათრევი“. განმარტების პირველი ნაწილი ქართული ეთნოგრაფიული მასალის
მონაცემების მიხედვით ზუსტი არ უნდა იყოს.

შეორე კი ურმის თავზე ზის, რომ გზას უმარჯვოს. მდორე წყალში ადვილია ურმის გატარება, მხოლოდ ამ შემთხვევაში ფონის მოძებნა საჭირო, რომ თვალი არ ჩაეარდეს ლამში, რაც ასეთი დინების წყლისათვის დამახასიათებელია. ჩქარ მდინარეში ლამი არ იცის, მაგრამ, სამაგიეროდ, ღერძზე მალა თუ შესცდა წყალი, ურემს აუცილებლივ გადააბრუნებს.

საზიდის მოვლა ერთ-ერთ აუცილებელ პირობას წარმოადგენს მისი ხანგრძლივი გამოყენებისათვის. ეს კი ხალხურ მასალაში კარგად იჩენს თავს. საზიდს მოვლა უნდა არა მარტო მუშაობის, არამედ ხმარებაში არყოფნის დროსაც. „ვისაც ურემი უნდა ის შეინახავს კიდესაც, ვისაც არა და ის მიაგდებს, ურემს მუშაობა კი არ აფუჭებს, უფრო კარზე გდება, მზე. მაგარ სიციხეში მზე გახეთქამს რანაირი ხეც არ უნდა იყოს“—ხაზს უსვამს ხალხური დაკვირვება.

მუშაობის დროს ურმის მოვლა, პირველ რიგში, იმაში მდგომარეობს, რომ ტვირთი ურემზე ნორმალურად იყოს განაწილებული. თავსა და ბოლოში მოჭარბებული ტვირთი იწვევს ღერძზე გადამტვრევას (ღერძის გატეხვას). არც გვერდებს უნდა აწვებოდეს ზემდგომ ტვირთი, რომ ამან ზეწრისა და ქველების გადამტვრევა არ გამოიწვიოს. არასწორი გამოყენების შედეგად ურმის გადაბრუნებაც ხდება, რის დროსაც ყველაზე ხშირად ურმის თათები იმტვრევა, მათი გამოცემა კი დიდ დროს მოითხოვს. დაუშვებლად არის მიჩნეული აგრეთვე დამატებითი ულლის მობმა უშუალოდ ურმის თათებში, რაც უღელსაც აფუჭებს და თათებსაც. თათებს ჯერ საჭიროა სამატი შემოეკრას (წხელისა) და შემდეგ გამოეხას ჯაჭვი.

ხის ღერძიანი ურმის მთავარი მტერია ხახუნის გამო საბრუნ ნაწილებში ცეცხლის გაჩენა, რაც გაყოლის, მეურმის საგანგებო ყურადღებასა და ზრუნვას ითხოვდა. „ურემს რო მიედედით, შავცქეროდით, თუ აუშვებდა რამე სუნსა, უნდა საპონი წავყვესვა, ხის ღერძიან ურემს ერთ კვირაში სამი გირვანქა საპონიც არა ჰყოფნიდა“ (ქართლი). წასასმელად გამოიყენებოდა ქონიც და კუპრიც (გურია). საპნისა და ქონის წასმა ორბორბლიან ურემში შერჩევით ხდებოდა. საპნი გრილია და საყენებლებში გამოიყენებოდა, ქონი კი, როგორც შედარებით ფიცხი, მბრუნავი თვისის მორგვეში. ზოგჯერ ხის ღერძზე მორგვის გარეთა პირსა და კინქილაქს შუა წნელს.—რჩოლს შემოახვევდნენ ხოლმე, რაც აგრეთვე ხახუნის შემციობისაკენ იყო მიმართული.

როგორც უკვე ითქვა, რკინაგადაუკრავ თვალს მალე უცვლებოდა ფერსოები, რაც იწვევდა თვალის დაკოკლებასა და სოლების დაზიანებას. დაზიანებული თვლების, აგრეთვე სხვა ნაწილების გზაში შექეთების მიზნით (როცა ურემი შორ მანძილზე მიდიოდა), თან აუცილებლივ უნდა ჰქონოდათ საჭირო იარაღები, როგორცაა სატეხე, ცული, ბერხი. თან უნდა ჰქონოდათ აგრეთვე ხის მზა მასალა დაზიანებული ნაწილების შესაცვლელად¹.

¹ „აღზეანში წასულ ურემსა თან იმდენი ზე უნდა წავდო, რამდენსაც იკიდან მარტოს წამოიღებდა“ (ქართლი). ამასთან დაკავშირებით საინტერესოა ქართულ ნაჯახზე გამოსახული სენა აღზევანს მგზავრობისა (საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიული განყოფილების კოლექცია), ტაბ. XI, 2.

ზამთრობით, როცა ურმის გამოყენება საგრძნობლად იკლებდა, საჭირო იყო მისი გადმოდგმა, ე. ი. თვლებისა და ლერძის გამოცლა. უბეცა და თვლებიც მოფარებულ ადგილში უნდა მოთავსდეს, რომ სინესტემ არ გააფუქოს.

უტვირთო და მსუბუქად დატვირთული ურმის სელის საშუალო სიჩქარე საათში 3 კმ უდრის. ეს ციფრი არ შეიძლება იყოს მუდმივი, რადგან განსხვავებულია ადგილმდებარეობა და გზები. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ, ხალხის დაკვირვებით, დიდი ბორბლი სიჩქარისათვის უფრო კარგია, ვიდრე პატარა ბორბალი, რამდენადაც პირველს ნაკლები ბრუნვის შესრულება უხდება.

ურმის ნორმალური სვლა დამოკიდებულია ნიადაგზეც. მავარი მიწა კარგი სასიარულოა, რადგან მას მეტი წინააღმდეგობა აქვს მასში ბორბლის ჩაქრის მიმართ. რბილი მიწა სელის ტემპს ანელებს. განსაკუთრებით სიძნელეს იწვევს ტალახი, რომელიც ბორბლებს ედება (აღმოსავლეთ საქართველოში ასეთ ტალახს ტავარნას ეძახიან. შდრ. სტ. მენტეშაშვილი, ქიზიყური ლექსიკონი; კირიონი, სალექსიკ. მასალა).

უნდა აღინიშნოს, რომ ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით ქართულ საზიდში ხალხის გადასაყვანი საგანგებო სახეობა არ არსებობს და ამ საქმისათვის გამოიყენება უშუალოდ საზიდის ესა თუ ის არსებული საშუალება.

ამასთან ერთად, უნდა ითქვას ისიც, რომ საზიდის ყველა სახეობა არ გამოიყენება ერთნაირად ხალხის გადასაყვანად. ყველაზე მცირე გამოყენება აქვს ამ მხრივ მთის ზოლის საზიდს, შედარებით მეტი შერეული ტიპის ტრანსპორტს, ხოლო რაც შეეხება ორბორბლიან ურემს, იგი, როგორც ხალხის გადასაყვანი საშუალება, ფართო დანიშნულების მატარებელია.

ცარიელ ურემზე 10 კაცამდე ეტევა. ისინი უნდა მოთავსდნენ თანაბრად წინა და უკანა ნაწილში. „ზოგი ზეწარზე უნდა ჩამოჯდეს კავლსა და კავლ შუა, ზოგიც პირდაპირ ძირ დაჯდება, ერთიც უკანა კოფოზე“ (ტაბ. LXXI, 2), მაგრამ ასეთი მგზავრობა ხდება შედარებით მოკლე მანძილზე (მაგ., სოფლიდან მოშორებით მდებარე საყანე-სათბე ადგილებამდე და სხვ.) და იგი, ასეთი მგზავრობა, ასეთ შემთხვევაში ურმის გამოყენების ძირითად მიზანს არ წარმოადგენს, მაგრამ თუ საჭირო იყო ურმით შორ მანძილზე წასვლა, როგორცაა ხატში სალოცავად ღამისმთველების გამგზავრება, ქორწილში წასვლა, შორეულ ექიმთან ავადმყოფის წაყვანა, მაშინ ურმის საგანგებო მომზადებაც ხდებოდა. პირველ რიგში ურემზე რბილი დასაგები უნდა გაეშალათ; გარდა ამისა, ხშირად ურმის ზემოდან გადაფარებაც იცოდნენ, ჩვეულებრივ, ფარდავით. ასეთ ურემს ჩარდახიანი ურემი ანუ მოჩარდახელი ურემი ეწოდება (ტაბ. LXX და LXXI, 1).

XIX საუკუნისა და XX საუკუნის დასაწყისის ქართულ ლიტერატურაში საკმაოდ მრავლად მოიპოვება ურმის გამოყენების ცალკე აღწერილობანი. მოვიყვანთ ერთ მაგალითს საინგილოს წარსული ყოფიდან მოსე ჯანაშვილის აღწერილობის მიხედვით, რაც ხატში ურმებით სიარულს ეხება: „დიდ საყდართ გასვლა უდიდესი დღესასწაული ქურმუხის საყდრის

დღეობა—10 გიორგობისთვე. თვითონ ქურმუხის საყდარიც, როგორც ზემოთ ითქვა, წმ. გიორგის საყდარია. მას იხსენიებს ბატონიშვილი თეიმურაზი 366 წმ. გიორგთა შორის. დღეობისათვის დიდის ამბით ემზადებიან. ყველა თავის საღმთო მოვალეობად სთვლის არ გამოაკლდეს დღეობას, არ იქნება არ დაუნთოს ქვეყნის პატრონს¹. გიორგის სანთელი, არ დაუკლას საღმთო. ყველა იქით მიეშურება ურმით, ცხენებით, მთელის სახლობით, საღმთოებით. იყრება ჯარი ხალხი ყველა სოფლებიდან... ურმებს ველობზე მთის ძირში სტოვებენ, თვითონ ადიან მალა საღმთოებით, მოწიწებით ლოცულობენ... დაღაგებულ მლოცავთა კერეტა საამურია, დიდებული: ურმები წყება-წყებად, ხალხი გროვა-გროვად, ჯგუფად იქ პატარძლები, აქ გასათხოვარი ქალები, ახალგაზრდა ქაბუკნი, მოხუკნი, ხარ-კამერ-ცხენები და სხე. ისმის საერთო გუგუნე, ზრიალი, ბოლოს იმართება ცხენთა კენება, თქრიალი და ხალხიც იფანტება. მიდი-მოდის თავ-თავიანთსა, ამას ჰქვია დიდ საყდარზე გასვლი².

ეთნოგრაფიული მონაცემებითაც ირკვევა, რომ ორბორბლიანი ურემი იხმარებოდა მლოცველთა ხატში სასიარულოდ ძველითგანვე (იხ. ტაბ. LXX) და საამისოდ ურმის მომზადება აღრევე იწყებოდა. მოგვყავს მაგალითი ქართლის ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით: „მცხეთობის წინ რამდენიმე დღით აღრე ურმის მომზადებას დაიწყებდით. საქონლისა და ურმისთვის ცოტა ლაზათი უნდა მიგვეცა. ურემი გადასათარებლად უნდა მოგვემზადებინა. საბარო ურემზე გადასათარებლად ქველების დაძვლებათა საჭირო, გვერდებზე გძელი კეტები უნდა მიეკრას, საძნეს კი იმდენათ არა სქირდება. ურმი თავში წინა კოფოსთან, შუაში და ბოლოში აქეთ-იქით ქავლებს ტრატებით შეეკრთებდი მოღუნულათ, მერე წასვლის წინ კი ფარდაგ რამეს გადავთარებდი, შიგაც რბილათ გავაწყობდი, ლოგინსაც გავშლიდი, შევალაგებდი ხურჯინებით საჭირო ხორაგს, შეესხამდი ბალღებსა და ქალებს და გავუღვებოდი გზას, სხვების ურმებიც მოემატებოდა და ერთად გაუყვებოდით გზასა“ (ჩაწერილია სოფ. ქვემო ქალაში (ქასპის რაიონი). ცნობის მომწოდებელს, გ. კარბელაშვილს, ურმის თავთან უღელზე ჰქონდა თურმე მიკრული ხის სანათური, რომელსაც ღამით მგზავრობის დროს ანთებდა).

შეიძლება ურმის ასეთი გამოყენებისათვის დაგვეკავშირებინა ვარძიის ზემოთ დასახლებულ ფრესკაზე მოცემული კომპოზიცია, რომლის შესახებაც ჯავახიშვილის მცხოვრებთა შორის საინტერესო გადმოცემა დარჩენილა: „ერთ-ერთ შემოსევის დროს მტერმა შრავალი ქართველი ტყვე წაასხა. სხვათა შორის ორი მცირეწლოვანი და-ძმა. ესენი სხვადასხვა პირთან მოხვდნენ. კარგა ხნის შემდეგ და-ძმა შეხვდა ერთმანეთს წყლის ალების დროს. იმათ ერთმანეთი დაავიწყდათ, მაგრამ შეხვედრის დროს იგრძნეს რაღაც ნათესაური კავშირი. გამოჰკითხეს ერთმანეთს ვინაობა და დარწმუნდნენ, რომ და-ძმანი

¹ მ. ჯანაშვილი, საინჯილო, ძვ. საქართველო, ტ. II, ტფილისი, 1913, გვ. 178—179.

² შდრ. ჭიხიჯ. ურმის დაგაღაგება — ურმების გამოყენება ალაღში რამდენიმე ჯგუფად. რამდენიმე ალაღის გამოყენება ჯგუფად. ალაღებობა და დაღაგება. ხოლმე ერთ-ერთ ჯგუფს ურმები“ (სტ. მენთეშაშვილი, ქიზიყურა ლექსიკონი).

ყოფილან. მოიგონეს სამშობლო და მხურვალე გულით შეევედრენ ღმერთს, რათა სამშობლო კიდევ ეხილათ. მართლაც გამოიღვიძეს დილით და ხედავენ, რომ თავიანთი სამშობლო სოფ. აფნიაში (აფნია პირდაპირ გადაჰყურებს ვარძიას) გამოუქნელ ხარებით შებმულ ურემზე სხედან. ხარებმა ისინი მიიყვანეს ვარძიაში სალოცავად შეკრებილ ხალხთან, რომელთა შორის მათი მშობლებიც იყვნენ. აუწერელი სიხარულით შეხედნენ მშობლები ოცი წლის და-კარგულ შვილებს და ქვეყანას ამცნეს მათი თავგადასავალი¹ — ამ სასწაულის აღსანიშნავად და მოსაგონებლადაა გამოხატული ვარძიის ტაძრის მხატვრობაში ხსენებული სურათით, დასძენს მისი ჩამწერი ც. გაბაშვილი².

ქართლის ეთნოგრაფიული მასალით ირკვევა, რომ ერთობის სახლს საკუთრებად ჰქონია, ჩვეულებრივ, სამი ურემი: 1. საძენე ურემი მინდვრის სამუშაოებისათვის, 2. საბარო ურემი სხვადასხვა სამეურნეო დანიშნულებებისათვის და 3. სასოფლო ანუ საბეგრო ურემი, რომლითაც ბეგარის საძმუშაოები სრულდებოდა. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ არსებულა საგანგებოდ სასოფლო ხარის (კამეჩი), რომლის შებმა ხდებოდა მარტო-მარტო მასოფლო ურემში. დანარჩენი მუშა საქონელი მიიჩნეოდა ერთობის სახლის მსოცივე საკუთრებად და მათი გამოყენება ხდებოდა მხოლოდღამხოლოდ პირველ ორს, ე. ი. საძენე და საბარო ურემებში³.

შეიძლება ვითიქროთ, რომ სასოფლო ანუ საბეგრო ურემი გაჩენილია სწორედ ფეოდალური ურთიერთობის პირობებში, როდესაც ტვირთის ბეგარა საკმაოდ მძიმე ვალდებულება ხდება. გარედან მოხვეული ვალდებულება კი იწვევს საგანგებო საზიდის შექმნის აუცილებლობას, რომელიც, როგორც ვნახეთ, საშინაო საქმეებისაგან გამოცალკევებულია.

საზიდი საშუალებებით დახმარების ფორმებიდან ერთი ზემოთ უკვე იქნა მოხსენიებული. ეს არის წინათ წესად მიჩნეული ურმის თხოვება ერთმანეთისათვის, რაც „კაი მერობლობას“ გამოხატავდა. თხოვება ხდებოდა ან მთლიანად შებმული ურმისა, ან ცალკე ურმის, ან საქონლისა. ასეთი თხოვება უნდა მომხდარიყო, ჩვეულებრივ, ურმის გამოსაყენებლად სოფლის ფარგლებში, მარჯვეზე, როგორცაა კირნახულის სახლში მოტანა, ტყიდან შეშის წამოღება და სხვ. ხოლო თუ ურმის თხოვებას მთხოვენლის მხრივ სხვა მიზანი ჰქონდა, როგორცაა შორ მანძილზე სავაჭროდ წასვლა, მაშინ ქირის გადახდა იყო დაწესებული.

საინტერესო ფორმას წარმოადგენს ისეთი დახმარების არსებობა ძველად, რომელიც ურმისა და მისკლას გულისხმობდა დაძახილში. ამას ხალხი აღმოსავლეთ საქართველოში ულაშის სახელწოდებით იხსენიებს; „ულამი ვიცოდით. დაძახილს ვეტყოდით, უფასოდ უნდა მიგვეყვანა ურემი და ხალხი ერთი დღითა. პატრონი მარტო გვაქმევდა“. ირკვევა, რომ, ჩვეულებრივ, ასეთი დახმარების აღმოჩენა ხდებოდა მშენებლობის წარმოების

¹ ც. გაბაშვილი, ვარძია, ზამკლავი, თბილისი, 1945, გვ. 57.

² ქართლის 1947 წლის ექსპედიციის მასალები (ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილების არქივი).

დროს (სამშენებლო მასალის სწრაფად მოსახიდად). დახმარების ამ ფორმის არსებობა სრულიად გასაგებია შრომის კოოპერაციის ძველი ფორმების (მოდგამი და სხვ.) გვერდით.

დასკვნა

1. ქართული ეთნოგრაფიული მასალების საფუძველზე ირკვევა როგორც სახმელეთო, ისე წყლის ტრანსპორტის სახეობათა მრავალფეროვნება. ეს სახეობანი ხასიათდება თავისებურებებით. ეს თავისებურებანი ძირითადად ადგილობრივ კონკრეტული მონაცემებითაა შეპირობებული.

2. საქართველოს სახმელეთო ტრანსპორტის თავისებურებებია: პირველი ის, რომ სამეურნეო-გეოგრაფიულ პირობებთან შეფარდებით სახმელეთო ტრანსპორტი კონსტრუქციულად სამ მთავარ ჯგუფად იყოფა: უბორბლო ტრანსპორტი (ძირითადად მარხილები) — (საქართველოს შთა), ბორბლიანი ტრანსპორტი (ძირითადად ორბორბლიანი ურემი) — (საქართველოს ბარი) და შერეული ტიპის ტრანსპორტი (საზიდი, რომელშიაც შეერთებულია სრიალისა და გორვის პრინციპი — ჩოჩიალა ურემი, ბოლოთრია, სელი) — (გარდამავალი ანუ მთისძირა ზოლი).

მეორე ის, რომ კონკრეტული სამეურნეო-გეოგრაფიული პირობები განსაზღვრავენ ამ ძირითად სახეობათა ქვესახეების შექმნას. ე. ი. კონკრეტული ფუნქციის მიხედვით გვაქვს მოცემული საზიდის სახეობათა განსხვავება. ამ მხრივ პირველ რიგში აღსანიშნავია მემინდერეობასა და მევენახეობასთან დაკავშირებული ტრანსპორტის სახეობანი: სამწე ურემი (ბუჯის ურემი), ჰადის ურემი, ჭურის ურემი და სხვ. ეს ადგილობრივი სამეურნეო ფუნქცია და კონკრეტული სამეურნეო-გეოგრაფიული გარემო განსაზღვრავდნენ ასეთ სახეობათა გარკვეულ ფარგლებში გავრცელებასა და გამოყენებას. ამ ვითარების გამო საქართველოში სამეურნეო-სატრანსპორტო საშუალებათა საქმარ მრავალფეროვნება გვაქვს. 2

3. ჩვენ მიერ განხილული სატრანსპორტო საშუალებათა ძირითადი სახეობა — ორბორბლიანი საბარო ურემი ადგილობრივი გამოყენების ფარგალს სცილდებოდა და ძირითადად აღებშიცემობისათვის იხმარებოდა („მანძილზე სასიარულო“ იყო). ურემის ეს სახეობა საქართველოს გარეთაც იყო გავრცელებული: კერძოდ, ჩრდილო კავკასიაში (ჩერქეზეთი, ყაბარდო, ოსეთი, დაღესტანი), სომხეთში, თურქეთში, ამიტომ ასეთ ურემს შეიძლება კავკასიური ურემი ეწოდოს. სამკუთხოვანი უბე ენტრალური ნაწილით ორბორბლიან ლერძზე, ბოლო წინა ნაწილით უღელზე დაყრდნობილი — ეს იყო კავკასიური ურემის კონსტრუქციული თავისებურება, რაც მას სხვა ქვეყნების საზიდისაგან განასხვავებდა.

4. საქართველოს სატრანსპორტო საშუალებათა თავისებურებანი, რაც ეთნოგრაფიული მონაცემებით დასტურდება, დამახასიათებელი უნდა ყოფილიყო საქართველოს ტრანსპორტისათვის წინა კაპიტალისტურ ხანაშივე. ამ მხრივ, ჩვენ უტყუარი ცნობები მოგვეპოვება ორბორბლიანი ურემის შესახებ. ვარძიის ფრესკაზე მოცემული გამოსახულება ადასტურებს იმ დროისათვის

(XIIს.) ორბორბლიანი ურმის ფართოდ გაერცელებას, რადგან აქ ყოფის ერთ-ერთი ეპიზოდია ვადმოცემული. ამავე სახის ურეში უნდა იგულისხმებოდეს ადრინდელ წერილობით წყაროებში (ბიბლიის ქართული თარგმანი, ბასილი დიდის ექუსთა დღეთაჲ, აბოს წამება, ხანძთელის ახოვრება).

როდის დამკვიდრდა ჩვენს ტერიტორიაზე ასეთი ტიპი, კონკრეტულად ამის თქმა ძნელდება. ეს ძალზე ადრევე არის საყარაუდებელი.

5. არქეოლოგიური მონაცემები მიუთითებენ, რომ საქართველოს ტერიტორიაზე მესამე ათასწლეულის ბოლოდან გამოყენებული უნდა ყოფილიყო როგორც ორბორბლიანი, ისე ოთხბორბლიანი ტრანსპორტი. ეთნოგრაფიული მონაცემები კი გვაჩვენებენ, რომ ქართველთა ყოფაში ფართოდ გამოყენებული იყო მხოლოდ ორბორბლიანი ტრანსპორტი. რაც შეეხება ახალ ოთხბორბლიან ტრანსპორტს, ის გაერცელდა საქართველოში XIX საუკუნიდან, ახლად მოსული მოსახლეობის წყალობით (რუსები, გერმანელი კოლონისტები და სხვ.).

საქართველოში მხოლოდ ორბორბლიანი ტრანსპორტის არსებობა ყოფის მონაცემებით მტკიცედ დასტურდება. ამის მაჩვენებელია საკუთრივ ქართული ტრანსპორტის კონკრეტული სახეობანი და, აგრეთვე, ტრანსპორტის გამოყენებასთან დაკავშირებული ხალხის საწარმოო ჩვევანი და გამოცდილება.

ორბორბლიანი ტრანსპორტის მტკიცედ დამკვიდრება უნდა განეპირობებინა საქართველოს ტერიტორიაზე მეურნეობის ხასიათსა და რელიეფს. საქართველოს რელიეფის თავისებურება ისტორიული ეპოქებისათვის მეტნაკლებად უცვლელი ფაქტორი იყო, მაშასადამე იგი თავიდანვე განმსაზღვრელი უნდა ყოფილიყო როგორც სამეურნეო, ისე საბრძოლო ტრანსპორტის სახეობათა დამკვიდრებისა და განვითარებისაც. ყოფაში მკვიდრდება და შემდეგ თვით ამ ყოფის თავისებურების განმსაზღვრელია ის, რაც მისივე განვითარებისათვის საჭირო კონკრეტული პირობებიდან გამომდინარეობს. ეს აუცილებლად ანგარიშგასაწევი გარემოებაა საქართველოს სატრანსპორტო საშუალებათა განვითარების ისტორიის შესწავლის დროს.

მაშასადამე, დამატებითი მონაცემების მოპოვებამდე უნდა დაეუწვათ, რომ საქართველოს ტერიტორიაზე ადრე ეპოქებში, კერძოდ მესამე ათასწლეულიდან მოყოლებული, ოთხბორბლიანი ტრანსპორტი ორბორბლიანი ტრანსპორტის პარალელურად უნდა არსებულიყო და პირველს გამოყენება უნდა ჰქონოდა მხოლოდ საქართველოს ტერიტორიის დაბლობ ადგილებში. როდის უნდა გამოსულიყო ხმარებიდან ოთხბორბლიანი ტრანსპორტი, ამის დადგენა ძნელია; შეიძლება კი ვივარაუდოთ, რომ ეს უნდა მომხდარიყო ადრევე, მას შემდეგ, რაც მიწისმოქმედება განვითარდა და გაფართოვდა და სამეურნეო ორბორბლიანი ტრანსპორტი მტკიცედ შეეგუა ადგილობრივ პირობებს, მას შემდეგ, რაც მან მიიღო კონკრეტული კონსტრუქციული სახე და ამ მიმართულებით შემდგომი მისი დაწინაურება მოხდა. მხედველობაში გვაქვს ორბორბლიანი ქართულ-კავკასიური ურმის კონსტრუქციული თავისებურება, სახელდობრ — სამეუთხოვანი უბე, რომელიც შუა ნაწილით ღერძობრბლებს ეყრდნობა და წინა ნაწილით ანუ თავით კი უღელს, ე. ი. სადაც

ოთხბორბლიანი ურმის ორ ღერძზე (ანუ ოთხ ბორბალზე) დაყრდნობის პრინციპი შეცვლილია ერთ ღერძსა (ორ ბორბალზე) და უღელზე (ერთ წერტილზე) დაყრდნობის პრინციპით. მხედველობაში გვაქვს აგრეთვე ის კონსტრუქციული თავისებურება, რაც ღერძ-ბორბლების სამოძრაო პრინციპშია განხორციელებული ხის ღერძზე ერთი ბორბლის ყრუდ დამაგრებისა და მეორე ბორბლის თავისუფლად მოძრაობის სახით. როგორც ზემოთ ვნახეთ, ასეთი კონსტრუქცია ორბორბლიანი ურმის ვიწრო ადგილმდებარეობაზე გამოყენების საშუალებას იძლეოდა.

6. საქართველოს ტერიტორიაზე საზიდის კონკრეტული და სპეციფიკის შემცველი სახეობების 'შექმნა-ჩამოყალიბება'ც ზემოთ დასახელებული პროცესის ერთ-ერთ შემადგენელ ნაწილად უნდა მივიჩნიოთ. მხედველობაში გვაქვს ე. წ. გარდამავალი ზოლის საზიდი საშუალებანი—ბოლოთრია, ჩოჩიალა ურემი, სელი და სხვ., რომელთა კონსტრუქცია, როგორც აგრეთვე ვნახეთ, გორვისა და სრიალის შეერთებულ პრინციპზეა დამყარებული და რომლებიც საქართველოს სამეურნეო-გეოგრაფიულ პირობებთან კარგად შეგუებულად უნდა მივიჩნიოთ.

7. მე-19 საუკუნის დასაწყისიდან საქართველოში ვრცელდება და მტკიცედ იკიდებს ფეხს რუსული სატრანსპორტო საშუალებების რიგი სახეობა, მათ შორის უმრავლესობა ქალაქის პირობებში. აღმოსავლეთ საქართველოს სოფლებში (ქართლი, გარე ჯაბეთი) ვრცელდება ოთხბორბლიანი საზიდი „МОСОЗ-КА“, რომელიც ამავე სახელწოდებას ინარჩუნებს ქართულშიაც. გამწვევ ძალად აქ ბარები იყო გამოყენებული, ხეობებში, იქ, სადაც შედარებით კარგი საგზაო პირობები იყო, გავრცელება ჰპოვა ცხენის ორბორბლიანმა საზიდმა, რომელსაც ქართულში აგრეთვე რუსულს სახელწოდება „ტაჩკა“ („ტაქკა“, „კაქკა“) შემორჩა. ამაში შეიბმოდა ერთი ცხენი. ქალაქურ სავაჭრო პირობებში „ტაჩკაში“ სახედარის შებმაც დაიწყეს, ამიტომ ეს საზიდი ცოტა დაპატარავდა კიდევაც. ოთხბორბლიანმა საზიდმა „პოვოჯკამ“ ზოგან (ქვემო ქართლი) ადგილობრივი ორბორბლიანი ურმის ცალკე ელემენტი მიიღო, შეითვისა (მაგ., შალალი კაელები).

შეხვედრები წინა აზიის, კერძოდ, სუმერეთის საზიდთან, ერთი მხრივ, ტექნოლოგიური, ფუნქციონალური და, მეორე მხრივ, ენობრივი ხასიათისა. (მაგალითად, საზიდის სუმერული სახელწოდება მარ, ქართ. მარ-ხილი) კულტურულ-ისტორიულ და, შეიძლება, გენეტიკურ კავშირზედაც მიუთითებდეს.

თავი მეოთხე

ბორბლის უძველესი სახეების საკითხისათვის

1. თეორიები ბორბლის წარმოშობის შესახებ

კაცობრიობის კულტურის ისტორიაში ბორბალი ერთ-ერთი უძველესი და უმნიშვნელოვანესი მონაპოვართაგანია.

ჩვენ რომ ერთი წამით წარმოვიდგინოთ ბორბლის გარეშე ძველი და თანამედროვე ცივილიზაცია, მეტად არასანუგეშო სურათს მივიღებთ. ჩვენ არ გვექნებოდა არამც თუ ბორბლიანი სატრანსპორტო საშუალებები—ურემი, ეტლი და სხვა, არამედ არ გვექნებოდა ისეთი მანქანები, როგორცაა: წისქვილი, მორგვი კერამიკისათვის, სარწყავი არხი, ორთქლმავალი, ელექტრომავალი და სხვა. ბორბლის იდეის გამოყენების გარეშე ძნელი წარმოსადგენია ოდნავ მაინც მოწესრიგებული საზოგადოებრივი ცხოვრება¹.

ცხადია, მატერიალური კულტურის ამ უაღრესად მნიშვნელოვანი ელემენტის წარმოშობის შესახებ კარგა ხნის წინათ უნდა დასმულიყო საკითხი. ზოგად ლიტერატურაში ბორბლის წარმოშობის შესახებ აზრი უკვე მე-19 ს. მეორე ნახევარში გამოითქვა. წამოყენებულ იქნა რამდენიმე თეორია, რომელთაგან ჩვენ აქ მხოლოდ ძირითადს შევხებით.

პირველ რიგში აღსანიშნავია ე. ტეილორის თეორია², რომელსაც შემდეგ ხანებში, უცვლელად თუ ცოტაოდენი შესწორებებით, იმეორებდნენ საკითხით დაინტერესებულ მკვლევრები.

ამ თეორიის მიხედვით ბორბლიანი ეკიპაჟის წარმოშობის პროცესი შემდეგი თანმიმდევრობით უნდა წარმოვიდგინოთ: პირველად ხის მრგვალი მარტივი ტოტი, კეტი გამოყენებულ იქნა საგორავად მოქრილი დიდი ხეების, ქვის ლოდების ან სხვა სიმძიმეთა გადასაადგილებლად. ეს საგორავი შემდგომში უფრო ხელსაყრელი ხმარებისათვის შუაში უნდა გათლილიყო და დაწვრილებულიყო, ე. ი. უნდა ქცეულიყო თავისებურ ღერძად ორი ფართო, მრგვალთაგანანი ბოლოთი. და, ეხლა, თუ წარმოვიდგენთ, რომ ეს ღერძი მოთავსდა სიგრძივ გადებული ძელების უხეში საყრდენის ქვეშ და დაიწყო გორვა, მივიღებთ უმარტივეს ბორბლიან ეკიპაჟს, რომელსაც შემდგომი განვითარების შედეგად ბორბლები უკვე ცალკე უკეთდება ღერძზე. ტეილორი თავისი აზრის დასასაბუთებლად მიუთითებს იმ გარემოებაზე, რომ ისეთ ქვეყნებში, როგორცაა ესპანეთი, პორტუგალია, იზმარება ძველებური ეკიპაჟები, რომლებ-

¹ ე. ჩ. ტ. ა. ი. ა., სუფრთა ცივილიზაცია, ვაზ. „ლიტერატურა და ხელოვნება“, 1947, № 45.

² Э. Тейлор, История первобытной культуры, Москва, 1939, стр. 103.

შიაც ხარები შეიბმინ და სადაც ლერძი ბორბლებთან ერთად ბრუნავსო. იგი საილუსტრაციოდ იყენებს რომაულ ეკიპაესაც, რომლის ლერძს ოთხკუთხი ბოლო ჰქონდა, ე. ი. ბორბლებთან ერთად უნდა ებრუნა. მაგრამ ჩანს, რომ ავტორს არ გააჩნდა ამის მეტი არაფერი სხვა უფრო კონკრეტული და საიმედო მასალა, რის გამოც მისი მსჯელობა ზოგად ხასიათს ატარებდა და არ იყო დაბეჯითებითი. აი, რას ამბობს ის ამ საკითხზე მსჯელობის დასასრულს: „რასაკვირველია, ყველაფერი ეს ვარაუდზე მეტი არა არის რა, მაგრამ, ყოველ შემთხვევაში, მას სავსებით შეუძლია აგვისხნას ჩვენ, თუ რას წარმოადგენს ეკიპაეი თავისი ბუნებითო“¹.

პრინციპში ჩვენ ეს თეორია სრულიად მართებულად მიგვაჩნია, თუმცა უნდა აღვნიშნოთ ნაკლები დამაჯერებლობა ზოგიერთ მის ნაწილში, კერძოდ, ტექნიკურად უხერხული და შეუძლებელი უნდა ყოფილიყო ჰკის ქვეშ მოქცეული მრგვალი კეტის—საგორავის ლერძად ქცევა, თუკი მას საყენებელი არ გააჩნდა. ავტორს ლერძისა და ბორბლების ჩამოყალიბების პროცესი მეორე საფეხურზე რომ მოექცია, ე. ი. სიგრძივ გადებული ძელის (ძელების) საყრდენისათვის დაეკავშირებინა, მიზანშეწონილი იქნებოდა. ბორბლიანი ეკიპაის წარმოშობის საწყის საფეხურზე საგორავის ზესადგარზე დამაგრების საკითხს განსაკუთრებული ყურადღება მიაქცია მახმა², რომელიც მექანიკურ მხარეს უფრო ეხებოდა. მახს მართებულად მიაჩნდა ტელიორის თეორია იმ ნაწილში, რომ ბორბლის წარმოშობას წინ უნდა წამძღვარებოდა საგორავის გამოყენება, მხოლოდ ამისთვის აუცილებელი იყო ორი საყენებელი. ასეთი კონსტრუქციის არსებობაში ეპკეი შეაქვს ჰორვიცს³, რომელიც ავრეთვე იზიარებს საგორავიდან ბორბლის წარმოშობას, მხოლოდ მასაც საკითხის მექანიკური მხარე აინტერესებს. ლერძის ძარაზე დამაგრების აუცილებელ პირობად ის მიიჩნევს ნახევარცილინდრული ამონალარის არსებობას, რომელიც უნდა დაეყრდნოს მის ქვეშ მბრუნავ ლერძს. თავისი აზრის დასასაბუთებლად ის იშველებს ლოვენტალს⁴, რომელიც ფლანდრიულ ეტლს, მსხვილი, მორისებური ლერძით, ეტლის უძველეს ფორმად სთვლის. ჰორვიცის აზრით უძველეს ეკიპაეს ბორბლები და ლერძი ყრუდ ჰქონდა ერთმანეთზე დამაგრებული და ლერძი ზესადგარის ამონალარში ბრუნავდა, შემდგომ კონსტრუქციებში ლერძი უკვე ყრუდ იყო დამაგრებული და ბორბლები ბრუნავდა. დასახელებული ავტორები ეტილორის თეორიას, საგორავიდან ბორბლის წარმოშობის შესახებ, იზიარებდნენ, მაგრამ, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ისინი ყურადღებას საკითხის მექანიკურ მხარეს უფრო აქცევდნენ, რაც, ჩვენი აზრით, ამ თეორიის მცირეოდენი წინ წაწევა იყო. აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ მათ კვლევაში ნაკლებად იყო გამოყენებული ისტორიულ-ეთნოგრაფიული მასალა და მეტი ყურადღება ექცეოდა თეორიული მექანიკის, კინემატიკის საკითხებს.

¹ Э. Тешиор, *დასახ. ნაშრ.*, გვ. 103.

² E. Mach, *Kultur und Mechanik*, Stuttgart, 1915, გვ. 26.

³ H. Horwitz, *Die Drehbewegung in ihrer Bedeutung für die Entwicklung der materiellen Kultur*, Anthropos, XXVIII B., 1933, H-5—6.

⁴ J. Loewenthal, *Zur Erfindungsgeschichte von Rad und Wagen*, Zf Ethn., Bd. 50, Berl., 1918, გვ. 204—209.

მარხილისა და მორის (საგორავის) შეერთების შედეგად მიაჩნდათ ბორბალი წარმოშობილი ჰადონს¹, გრებნერს², ბიშოპს³, ნოიბურგერსა⁴ და სხვ. თავისებურად სვამს საკითხს ჩაილიდი, რომელიც სუმერეთის ისტორიულ-არქეოლოგიურ მონაცემებზე დაყრდნობით მიიჩნევს, რომ საზიდის ერთ-ერთ უძველეს გამოსახულებაში მოცემული გვაქვს ბორბლებზე დაყრდნობილი მარხილი⁵.

კვირისტაეიდან ბორბლის წარმოშობის თეორიის ტექნოლოგიურ საფუძველს წარმოადგენს პატარა საგნიდან დიდი საგნის წარმოშობის ბუნებრივი ლოგიკურობა. ამ თეორიის ავტორები (ფორესტიერი⁶, როლო⁷, ნაწილობრივ ჰანი) მიუთითებდნენ ბუნებაში ქვის, ძვლის მზამზარეული მომცრო საგნების არსებობაზე, რომლებიც მრგვალი გახერეტილი სახით გამოყენებული იყვნენ პირველად, როგორც კვირისტაეები, ხოლო სათანადო მომზადების შემდეგ კი ისინი გადატანილ იქნენ ეკიპაგის საბრუნ პრინციპში, როგორცაა ორი ასეთი თანაბარი საგნის ღერძზე დამაგრება; თავის მხრივ, ორი ასეთი ღერძის ურთიერთ ახლოს რომელიმე ხის საყრდენის ქვეშ ეოქტევა. ამ თეორიის ავტორებს, აქედან გამომდინარე, მიაჩნდათ, რომ ქსელვის ტექნიკა წინ უსწრებდა ბორბლიანი ეკიპაგის წარმოშობას. ფორესტიერი, მავალითად, თავის შეხედულებას შემდეგნაირად აყალიბებდა: ძველად ერთმა რომელიმე დედამ თავის შვილს სათამაშო გაუკეთა, რომელშიაც ერთი თუ ორი თითისტარის მაგვარი ჯოხი იყო გაყრილი მრგვალ, ნახვრეტიან საგნებში. ასე, ამგვარად, მიღებულ იქნა მიწაზე მოძრავი პატარა სათამაშო, რაც საქმარისი გახდა საფუძვლად დასდებოდა ბორბლიან სატრანსპორტო საშუალებათა საწყის ფორმებს. როგორც ვხედავთ, ამ შეხედულების დასაყრდენია სათამაშოს როლი მატერიალური კულტურის ელემენტის წარმოქმნაში. თავისთავად, საკითხის ასეთი დაყენება არ არის ეთნოგრაფიულად ინტერესს მოკლებული, მაგრამ ამ კერძო შემთხვევაში, ცხადია, სათუთა და არა დამაჯერებელი.

ე. ჰანიც უშვებდა ბორბლიანი ეკიპაგის ამგვარი წარმოშობის შესაძლებლობას⁸, მაგრამ კვირისტაეის მსგავსი საგნების პრაქტიკული ათვისების საქმიანობა რელიგიურ მსახურთა წრეში გადაჰქონდა; კერძოდ, თითქოს მას ენახა, რომ ერთ-ერთი ხუცი მთელ თავის უქმ დროს ასეთი სათამაშოთი ვართობაში ატარებდა. „რომ წარმოვიდგენ, რომ პირველად ერთი ან ორი ღერძისმაგვარი ჯოხი ერთმანეთის ახლოს დამაგრდა და ესენი კი თვლებში იქნა

¹ A. Haddon, *The Study of Man*, 1908, გვ. 161.

² Graebner, *Ethnologie*, I, 1922.

³ Bishop, დასახ. ნაშრ.

⁴ B. Neuburger, *Technik des Altertums*, 1919, გვ. 213.

⁵ V. G. Childe, *The Diffusion of Wheeled Vehicles: Ethnogr.-archäol. Forschungen*, 2, 1954, Brl.

⁶ Forérier, *La roue*, Paris et Nancy, 1900, გვ. 16—19.

⁷ Rouleaur, *Theoretische Kinematik*, Braunschweig, 1885, გვ. 104.

⁸ E. Hahn, *Von der Hacke zum Pflug*, Lpz., 1914, გვ. გვ. 51, 68; მისივე, *Heilige Wagen*, *Zf Ethn.*, XXVII B., 1895, H. 3.

გაყრილი, ეკიპაჟიც წარმოშობილად მიმაჩნიაო¹, ამბობდა ჰანი, მაგრამ ეს იყო ერთი ნაწილი ჰანის საერთო რელიგიაზე დამყარებული კონცეპციისა. მართალია, მისთვის ამოსავალ წერტილს წარმოადგენს სხვადასხვა ადგილზე სხვადასხვა დროს ნაპოვნი ძელის, რქის, ქვისა და სხვა მომცრო დისკოები, შუაში გახვრეტილი სახით, რომლებიც—მისივე სიტყვებით რომ ვთქვათ—მუზეუმების მრავალ კარადაში აწყვიდა და რომლებიც სხვა არაფერია, თუ არა კვირისტავეები, მაგრამ რამ გაამრავლა ასე ეს „კვირისტავეები“, ნუთუ მათ ყველას საინჟინერო დანიშნულება ჰქონდათ? და აი, აქ ჰანი ამ საკითხს შემდეგნაირად უპასუხებს: ფორმით მზეს მიმსგავსებულნი ეს დისკოები პირველყოფილი კოსმოგონიური რწმენის პირობებში მზის ემბლემებად იქნენ მიჩნეულნი და, ამდენად, სათაყვანებელი ობიექტებიც გახდნენ. აქედანაა, მისი აზრით, პირველ რიგში, წარმოშობილი თითისტარი, რომელიც ქალის საქმიანობაში, იმდროინდელი მეურნეობის პირობებში, უმნიშვნელოვანესი იარაღია და წმინდადაა მიჩნეული, ხოლო აქედან უკვე მოძრაობის ეს იდეა გადატანილია ბორბლიანი ეკიპაჟის კონსტრუქციაში². ამრიგად, ე. ჰანის მიხედვით დასახულია განვითარების შემდეგი გზა: რელიგიური ემბლემა პატარა მზამზარეული დისკოს სახით—თითისტარი (კვირისტავეით)—ბორბალი. ბორბლიდან ეკიპაჟამდის, მისი აზრით, რთული და ძნელი გზა არ არსებობს. „როგორ წარმოიშვა ეკიპაჟი?—კითხულობს ე. ჰანი და იქვე აძლევს პასუხს—მე ვფიქრობ არა ისე, როგორც ეს ტეილორს ჰგონია, რომ თითქოს ბორბალი, როგორც დიდი დისკო, მარტივად იყოს წარმოდგარი მზრუნავი (მგორავი) მორიდან და შემდეგ კი ეს დისკო დამოუკიდებელ ნაწილად ქცეული, როგორც ბორბალი. ბორბალი არსებობდა ძალიან დიდი ხნის ადრეც და იგი ეკუთვნოდა წმინდა წარმოდგენათა რიგს. ეს წმინდა კვირისტავეები ბორბლის პროტოტიპად (Vorhild) მიმაჩნია. „აღმოჩენს“ სკირდებოდა მხოლოდ ორი კვირისტავეის წამოგება ღეროზე, ისე რომ მათ ბრუნვა შესძლებოდათ და ეკიპაჟის მოდელიც მზად იყო, პირველად, რასაკვირველია, ორბორბლიანი“³.

ბორბლის წარმოშობაში რელიგიურ-სიმბოლიკური თეორიის ავტორებიდან უნდა დასახელებულ იქნეს ფორერიც⁴, რომლის მიხედვით ბორბლიანი ეკიპაჟის წარმოშობას საფუძვლად უდევს ემბლემური ხასიათის დისკო (ეს თეორია ნაწილია საკულტო ეკიპაჟების თეორიისა). ავტორი ფიქრობს, რომ როცა აღამიანმა წარმოდგინა მზე, როგორც მოძრავი დისკო, მას მისცა ემბლემური გამოსახულება ქვისა თუ ხის მრგვალი საგნებით, რომელიც შემდეგ შუაში გახვრიტა და ღეროზე წამოაგო. თუ რად გაიხვრიტა ეს საგანი შუაში, საკითხი ღიად რჩება. ავტორი იშველიებს ამერიკის ეთნოგრაფიულ სინამდვილეს, სადაც ბევრ კუთხეში ჩამორჩენილ ტომებს მზე ახლაც წარმოდგენილი აქვთ; როგორც როტაციაში მყოფი დისკო, და სადაც, ამის გამო,

¹ E. Hahn, Die Haustiere und ihre Beziehungen zur Wirtschaft d. Menschen Lpz., 1896, გვ. 96.

² E. Hahn, Die Haustiere..., გვ. 96.

³ F. Forrer, Kultwagen, Lpz., 1903.

ემბლემურ დისკოს სვასტიკითა და სხვა წრებაზომბრივი ორნამენტებით ამკობენო¹.

რადგან ჩვენ აქ ვეხებით საკითხს ბორბლის წარმოშობის თეორიების შესახებ, საჭიროდ მიგვაჩნია ზოგადი ლიტერატურიდან ახლო გავეცნოთ შედარებით უახლოესი ხანის წერილს: „Очерк развития транспорта вообщем и в Америке в частности“, რომლის შესახებ ზემოთაუ გვექონდა ლაპარაკი. წერილის ავტორი მიჩმანი საკითხს ბორბლის წარმოშობის თეორიების შესახებ ისე გადმოსცემს, თითქოს ზოგად ლიტერატურაში მხოლოდ ერთი ძირითადი აზრი ყოფილიყო წამოყენებული, რომლის მიხედვით ბორბალი მარხილიდან და საგორავიდან გაჩენილად მიიჩნევა, და საკამათო იყოს მხოლოდ თვით შემდგომი განვითარების გზა. აი, რას წერა იგი: „არის ორი სკოლა ბორბლის გამოგონების საკითხში, ორივე თანახმაა, რომ ადამიანმა პირველად მარხილი გამოიგონა იმ საგნებისა და საკვების გადასაზიდად, რომელიც ძალიან მძიმე იყო ზურგით სატარებლად. ორივე სკოლა უშვებს იმასაც, რომ ძალიან ადრე ადამიანი მიხვდა სრიალის გადაქცევას გორვად, რისთვისაც ის მარხილს მრგვალ ძელებს უწყობდა მოძრაობის გასაადვილებლად, რამაც წარმოქმნა ბორბლის იდეა, მაგრამ ამ პუნქტიდან ორივე სკოლა შორდება ერთმანეთს, ძველი და უფრო დიდი სკოლა მსჯელობს ევოლუციურად და ფიქრობს, რომ მორი მარხილის ქვეშ ნელი, სტადიალური განვითარების გზით გადაიქცა მბრუნავ ღერძად... მეორე, უფრო ახალი სკოლა უარყოფს ბორბლის ევოლუციურ განვითარებას და ფიქრობს, რომ, როგორც კი აღმოჩენილ იქნა ღერძის მნიშვნელობა, რომელიმე გონებაშეხვეილი სუბიექტი პირდაპირ შეუდგა ბორბლის გაკეთებას. გააკეთა ღერწმის ღეროსაგან წრე და ვასაქიმიად გადაჯვარდინებული ხეები ჩადგა; ეს ოთხსოლიანი ბორბალი მბრუნავი ღერძის ბოლოებზე იყო დამაგრებული, სანამ არ გახერხტეს გადაჯვარდინებული სოლების ცენტრი“.

თავისთავად, საკითხის ასეთი მიმართულებით გარჩევა საინტერესოა და საყურადღებო, მაგრამ შეიძლება აქ, საერთოდ, ავტორის პოზიციის გამოცნობა, რომელიც, ჩანს, გვერდს უელის სიმბოლისტურ-ემბლემატური ხასიათის თეორიებზე მსჯელობას. ჩვენ კი ვთვლით, რომ ტრანსპორტის განვითარების ნარკვევებში არ შეიძლებოდა დუმილი იმ თეორიების მიმართ, რომლებმაც თავის დროზე მნიშვნელოვანი წონა მოიპოვეს და დაიმკვიდრეს ადგილი ზოგად ლიტერატურაში. უნდა ითქვას, რომ სწორედ ამიტომ პირველყოფილი კულტურის ისტორიკოსთა შორის ბევრს საშუალო პოზიციაც კი ჰქონდა დაკავებული, რომლებსაც არ შეეძლოთ ჰანის თეორიის უგულვებელყოფა. მაგალითისათვის დავასახელებთ ისეთ ავტორს, როგორიცაა პ. შურცი. შურცის აზრით ეკიპაის გამოგონებას უნდა დასჭირებოდა საკმაო ხნის მოფიქრება და ტექნიკური მოხერხებულობა. შეუძლებელია არ ყოფილიყო პრიმიტიული ფორმები, რომლებსაც წინ უნდა წაესწროთ ნამდვილი ეკიპაისათვის. თითქ-

¹ ფორტის ეს ცნობები ამოკრებილი აქვს A. Raimund Hein-ის წიგნიდან—Mäander, Kreuze, Hackenkreuze und urmotivische Wirbelornamente in Amerika, Wien, 1891.

მის არ შეიძლება დაექვება, მისი აზრით, იმაში, რომ მარხილი ამ პირველ-ყოფილი ფორმის ნაშთია. ავტორი საკმაოდ დეტალურად ჩერდება მარხილის კონსტრუქციასა და ტიპოლოგიაზე, მაგრამ თავს იკავებს მარხილიდან ბორბლიან ეკიპაჟზე გადასვლის საკითხში. ნოვგუაევს შურცის სიტყვები: „როგორ მოხდა გადასვლა მარხილიდან ეკიპაჟზე, იმდენად უფრო ძნელი სათქმელია, რომ ეს გადასვლა უნდა მომხდარიყო მეტად უძველეს დროში და შუალედი ფორმები, რომლებიც, რასაკვირველია, არსებობდნენ, არ შემონახულან... ალბათ, არსებული ხარვეზი მიწაზე მოსრიალე მარხილსა და ბორბლებიან ეკიპაჟს შორის ერთბაშად არ შევსებულა. ტეილორის შეხედულება იმის შესახებ, რომ მარხილის ქვეშ მოქცეული საგორავე ბორბლის პირველსახეობაა, ანგარიშგასაწევი, მაგრამ არ შეიძლება ზუსტად დამტკიცებული იყოს; გარდა ამისა, მაშინაც კი საკმაო ხარვეზი რჩება, რამდენადაც თვით მთავარი არსი ეკიპაჟის გამოგონებისა მდგომარეობს იმაში, რომ საგორავეს ან ხის მორის ღერძი იხვრიტება და მიღებული ბორბალი მაგრდება ეკიპაჟზე, ისე რომ არა ჰკარგავს უნარს თავისი საკუთარი ღერძის გარშემო ტრიალისა. ელუარდ პანმა ვეჩენვა შესაძლებლობა, რომ მრგვალ, გახვრეტილ კვირისტავს შეეძლო ბორბლის პროტოტიპი ყოფილიყო, და ამაზე ააგო რიგი საექვო გაბედული ძიპოთეზა, რომლებიც იქით იხრებიან, რომ პირველი ეკიპაჟები ემსახურებოდნენ წმინდა რელიგიურ მიზნებს. შესაძლებელია, იგი ძალზე შორს წავიდა, მაგრამ ის, ვისაც სურს ეკიპაჟის გამოგონება ადამიანის ჯანსაღი გონების წმინდა პრაქტიკულ მოსახრებებს მიაწეროს, შესაძლებელია აგრეთვე ძალიან შორს იხრებოდეს ქეშმარიტებისაგან, მაგრამ მხოლოდ მეორე მხარეს; არ შეიძლება უარყოფა, რომ მისტრიკურ-ფანტასტიურ იდეებს შეეძლოთ მეტად ძლიერად ემოქმედათ ამ სრულყოფაზე“¹.

როგორც ვხედავთ, ეს ავტორი ორივე თეორიას გარკვეულ წონას აძლევს და ფაქტიურად კი საკითხს ღიად სტოვებს. შურცის პოზიციის გასარკვევად მნიშვნელობა აქვს ზემოთ მოყვანილი ციტატის ბოლო წინადადებას. ასეთი შეხედულება არც შემდეგ შეცვლილა, იგი დიდხანს არსებობდა ხან ამჟამად, ხან ბუნდოვანი სახით.

ამავე აზრისაა, მაგალითად, სატრანსპორტო კრებულის შემდგენელი ბრონსტეინი (ტენიის ისტორიის საკითხების სერიიდან), რომელიც აღნიშნავს: „როდის გაჩნდა პირველად ბორბლიანი სახლი და წარმოიშვა თუ არა ის უძველესი მარხილიდან, რომელშიაც საგორავეები უნდა ყოფილიყო გამოყენებული, ამის ზუსტად განსაზღვრა ძნელიაო“².

ამრიგად, ჩვენ მიერ განხილული თეორიები ბორბლის წარმოშობისა ძირითადად ორ ნაწილად შეიძლება დაეჯგუფოთ. პირველ ნაწილში ექცევა ის

¹ Г. Шурц, История первобытной культуры, С.-Петербург, 1910, стр. 633.

² История техники, под общей редакцией проф. Рынина, Пути и средства сообщения, составили Брошштейн, М.—Л., 1926, стр. 7—8; 1951 წ. სსრ კავშირის მეცნიერებათა აკადემიამ გამოსცა ცნობილი საბჭოთა ფიზიკოსის ნ. ა. დობრონარაიოვის (1890—1947 წწ.) პოპულარული ბროშურა, „Беседа о колесе“, საინტერესო და მიზნოვანი საუბარში ავტორი შედარებით დაწვრილებით ხერხდება ბორბლის წარმოშობის საკითხზე, განიხილავს საგორავე-დან ბორბლის წარმოშობას და შემდგომი განვითარების პროცესს, თუმცა არაფერს ამბობს დასკვნებისათვის საჭირო კონკრეტული მასალის შესახებ.

თეორიები, რომლებიც ბორბლის წარმოშობაში ამოსავლად მატერიალურ საწყისს აღიარებს, როგორცაა, ერთ შემთხვევაში, მრგვალი კეტი—საგორაჟი, მეორე შემთხვევაში—კვირისტავი. მეორე ჯგუფის თეორიები კი ბორბლის წარმოშობაში გადამწყვეტ მომენტად თელის რელიგიურ სიმბოლიკას და, ამდენად, რეალური მრგვალი მბრუნავი საგნების, კერძოდ, ბორბლის გაჩენას შესაძლებლად მიიჩნევენ მხოლოდ ემბლემური დანიშნულების საგანთა პრაქტიკაში გამოყენების გზით. უნდა აღინიშნოს, რომ თუმცა ბორბლის კვირისტავიდან წარმოშობის თეორია პირველი ჯგუფის, ე. ი. მატერიალური საწყისის მალღარებელ, თეორიათა ჯგუფს შეეკუთვნეთ, მაგრამ ამ თეორიის ავტორები აღნიშნული საკითხის დასაბუთებაში ერთგვარად მაინც იხრებოდნენ რელიგიური სიმბოლიკისაკენ, ე. ი. ბორბლის წარმოშობის პროცესში ერთ-ერთ აუცილებელ ეტაპად მიიჩნევდნენ რელიგიურ წარმოდგენებს. იმ ეპოქის კონკრეტულმა ისტორიულ-პოლიტიკურმა ვითარებამ გასაქანი არ მისცა ბორბლის წარმოშობაში მატერიალური საწყისების მალღარებელ თეორიებს. ისინი დაჩრდილა იდეალისტურმა თეორიამ, რომელმაც ზოგად ლიტერატურაში მტკიცე ადგილი დაიპყვირა.

ამრიგად, ბორბლის წარმოშობის საყურადღებო საკითხი—ტექნოლოგიურ-გენეტიკური მხარე ბოლო დრომდის თითქმის ღიადაა დარჩენილი.

არანაკლებ მნიშვნელოვანია საკითხი ბორბლის წარმოშობის ადგილისა და დროის შესახებ. თავის დროზე ზოგად ლიტერატურაში ფართოდ იყო გავრცელებული მტკიცება ბორბლისა და საზიდის ინდოგერმანული წარმოშობის შესახებ. ეს ის დრო იყო, როდესაც ანალოგიური მოსაზრებანი და მტკიცებანი ადგილს იმკვიდრებდნენ სახენელი იარაღების წარმოშობის საკითხშიც; ცნობილია, რომ კულტურულ-ისტორიული სკოლის მესვეურები შმიდტი და კოპერსი აკრიტიკებდნენ ედ. მაიერს, რომელიც ერთგვარ უპირატესობას ანიჭებდა ძველი აღმოსავლეთის კულტურულ ვითარებას და კულტურის სხვა ელემენტებთან ერთად საზიდის წარმოშობის ადგილის ძიებას სწორედ აქ ცდილობდა. ისინი სავსებით იზიარებდნენ შრადერის მტკიცებას იმის შესახებ, რომ ბორბლიანი საზიდი, როგორც ინდო-გერმანელი ხალხის ერთ-ერთი უძველესი კულტურული მონაპოვართაგანი, პირველად სწორედ ამ ხალხში უნდა იყოს გაჩენილი. როგორც ზემოთაც ითქვა, ამ მტკიცებას ახალი რედაქცია გაუყეთა ვისნერმა¹.

ჩვენ არც ამ უკანასკნელ თეორიას და არც ბორბლის წარმოშობის იდეალისტურ თეორიებს ფართო კრიტიკისა და მსჯელობის საგნად არ ვაქვეყნებთ და მათ უკუვაგდებთ, როგორც დაუსაბუთებელსა და მიუღებელ თეორიებს.

ამრიგად, განსახილველი გვრჩება მატერიალური საწყისების მალღარებელი თეორიები, ერთი მხრივ, კვირისტავისა და, მეორე მხრივ, საგორაჟიდან ბორბლის წარმოშობის შესახებ. ზემოთ უკვე ითქვა, რომ კონკრეტულ მასალის უქონლობის გამო ეს თეორიები დაუსაბუთებელი დარჩა, რამაც ხელი შეუწყო ზოგად ლიტერატურაში იდეალისტური თეორიების განმტკიცებას.

¹ I. Wiessner, Reiten und Fahren in Altauropa und Vorderasien, Lpz., 1939.

წინასწარ უნდა ითქვას, რომ ჩვენ ამ ორი თეორიიდან უპირატესობას მეორეს, ე. ი. ბორბლის საგორავიდან წარმოშობის თეორიას, ვანიჭებთ, რასაც ქართული ეთნოგრაფიული მასალის საფუძველზე, ვფიქრობთ, მეტი დამაჯერებლობა ეძლევა და ამ მხრივ საკითხის გადაწყვეტაშიც გარკვეული ნაბიჯი გადაიდგმის წინ.

მაგრამ, არ შეიძლება ანგარიში არ გაეწიოს კვირისტავიდან ბორბლის წარმოშობის თეორიასაც. ამ შემთხვევაში ჩვენ მხედველობაში გვაქვს კვირისტავი, როგორც მატერიალური საწყისი, ყოველგვარი სიმბოლურ-ემბლემური დამატებების გარეშე.

ექვს არ იწვევს ის, რომ კვირისტავი—კულტურის ეს ელემენტი, ადამიანის ძალზე ადრინდელი მონაპოვარია. იგი უკავშირდება ქსელვის ტექნიკის არსებობას, რომელიც, თავის მხრივ, დიდი სიბუნებით ხასიათდება, მაგრამ მართო იმის დადგენა, რომ კვირისტავი უძველესი მონაპოვარია, ბორბლის წარმოშობის საკითხის გადასაწყვეტად, ცხადია, არ კმარა. მთავარია იმ მემენტის განსაზღვრა, თუ როგორ უნდა გადაქცეულიყო კვირისტავი ბორბლად, ე. ი. როგორ უნდა მოხვედრილიყო იგი საზიდის კონსტრუქციაში. ამ თეორიის ავტორებს დამაჯერებელი არგუმენტაცია არ მოეპოვებათ, ერთადერთი, რასაც ისინი ემყარებიან, არის პატარა საგნიდან დიდი საგნის წარმოშობის ბუნებრივი ლოგიკურობა, ე. ი. ამ შემთხვევაში კვირისტავიდან ბორბლის წარმოშობის შესაძლებლობა, მაგრამ როგორი გზით? ჩვენ ზემოთ უკვე ვნახეთ ამისი დამტკიცების რამდენიმე ცდა, რომელიც არაადამაქმყოფილბლად გამოიყურება. ამისი მთავარი მიზეზი ისაა, რომ მათი მსჯელობა კონკრეტულ მონაცემებს არ ემყარება და ფორმალური დაპირისპირების ნიადაგზე იდგის გაჩენის აღიარებამდე მიდის.

ეს თეორია ვერ ეყრდნობა ვერც არქეოლოგიურ-ეთნოგრაფიულსა და ვერც სხვა სახის საიმედო საარგუმენტაციო მასალას¹. რაც მთავარია, ეს თეორია ვერ უწლის გვერდს ისეთი დასკვნითი ხასიათის შედეგს, როგორიცაა დაშვება იმისა, რომ ბორბლის იდეა კვირისტავის მიხედვით საზიდში გარედან მზამზარეულადაა შეტანილი.

ჩვენ ამას ვუპირისპირებთ ადრევე გამოქმულ საწინააღმდეგო დებულებას, რომ ბორბალი წარმოშობილია საზიდის შიგნით, მძიმე ტვირთის ქვეშ მოქცეული მრგვალი ხისაგან, რომელიც საგორავად იყო გამოყენებული.

ექვს არ იწვევს, რომ თრევა-სრილის პრინციპი მძიმე საგნის გადასადგილებლად ძალზე ძველია და იგი უფრო ადრინდელია, ვიდრე გორვის პრინ-

¹ აკად. ს. ჯანაშიას სახელობის საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიის განყოფილებაში დატულია საქართველოსა და კავკასიაში გავრცელებული თითისტარების მრავალი კოლექცია, ამთავანს უზრადლებას იქცეეს კოლექცია № 32—26/10 და 51—15/42. აქ კვირისტავები ძალზე წააგავს მასიურ ბორბალს ამობურთული ნაწილით — მორაკით. საყურადღებოა აგრეთვე კოლექცია № 14—40/106, რომელიც თითისტარის სწორი ლერითი და კვირისტავის თანაბარი მრგვალი მოყვანილობით მოგვაგონებს ხის ლერძე წამოვებულ ბორბალს.

ციბი. თრევას განსაკუთრებული შემზადება არ სჭირდება, მაგრამ არის გარკვეული ზღვარი, რომლის იქით თრევაც შეუძლებელი ხდება, რაც თვით გადასათრევი საგნის სიმძიმეზეა დამოკიდებული. შეაძლება მაგალითისათვის დავასახელოთ მოკრილი, წაქეუული ხე. მისი ადგილიდან დაძვრა გარკვეულ ძალას მოითხოვს, ე. ი. მისი სინძიმე პირდაპირ პროპორციულია გამწვევი ძალის სიდიდისა. მაგრამ თუ ამ ხეს ნეორე ხეს მოვაშველებთ და ქვეშ სიგანეზე დაუდებთ, მაშინ მისი დაძვრა და გადაადგილება საგრძნობლად გაადვილდება. ამ დასკვნამდე აღამიანი თავდაპირველად იმ აუცილებლობას უნდა მიეყვანა, რაც დაკავშირებული იყო მის საქმიანობასთან.

იბადება კითხვა: რა უნდა ჰქონოდა აღამიანს ისეთი მძიმე გადასატანი, რომ მისთვის აუცილებელი გამხდარიყო მრგვალი ხის—მორის გამოყენება საგორავად? შეიძლებოდა გვეპასუხა: ხე, ქვა ან თუნდაც მარხილი, რომლის თავდაპირველი სახეობა სხვა არა უნდა ყოფილიყო რა თუ არა ერთი უბრალო მრგვალი მოგროო ხე¹.

მაშასადამე, მრგვალი ხის—მორის გამოყენება დაკავშირებული უნდა იქნეს აუცილებლობასთან. ტექნიკის ისტორიაში ასე ხშირად შეგვიძლია აშკარად შევამჩნიოთ ისტორიული მატერიალიზმის დებულების ილუსტრაცია, რომ ყოველი გამოგონება ხდება მაშინ, როდესაც დაიბადა ან იბადება მისი საჭიროება². საწარმოო ძალთა განვითარების კონკრეტულმა პირობებმა საჭირო გახადა საგორავის პრინციპის გამოგონება და ეს გამოგონება არ შეიძლება მოქცეულ იქნეს ვიწრო სუბიექტური ნიშნის ქვეშ.

2. ძართული ეთნოგრაფიული მონაცემები

როგორ უნდა წარმოვიდგინოთ საგორავიდან ბორბლის განვითარების პროცესი? ამ საკითხზე პასუხის გაცემამდე საჭიროა ჯერ თვით საგორავების გამოყენების წესს შევხვით. აღსანიშნავი და საყურადღებოა ის გარემოება, რომ საგორავი, როგორც სიმძიმის შედარებით ადვილად გადასადგილებელი ხალხური საშუალება, დღესაც გარკვეულ გამოყენებას ჰპოვებს ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში. საგორავი წარმოადგენს სხვადასხვა სიდიდის უბრალო, მარტივ ხეს, ტოტს, კეტს, რომელსაც მოაქცევენ ხოლმე გადასადგილებელი უბორბლო სიმძიმის ქვეშ, რომ მისი მოძრაობა გააადვილონ³.

¹ ყველაზე უმარტივეს ფორმად დღეს ხმარებული მარბილებიდან მიიჩნევენ ლაპლანდურ მარბილს, რომელსაც დაახლოებით ნაგის შესახედაობა აქვს. ვრთადერთი კაცი უკან წაკეთილია და განიერი, წინ კი ოდნავ აქვს თავი ახრილი. მარბილის ამ ტიპს ის უხერხულობა ახასიათებს, რომ ადვილად მკარგავს წონასწორობას და, ამდენად, უსწორმასწორო ადგილზე გამოთუენებელია. ორკავიანი მარბილი, რომელიც ასე დიდ გავრცელებას ჰპოვეს, მიიჩნევა მომდევნო საფეხურზე გაჩენილ სახილად.

² პ. ზუგუშვილი, ტექნიკის მარქსისტული ისტორია, კაპიტალისტური ეპოქა, ტფილისი, 1933, გვ. 65.

³ ენობილია, რომ გორვის ხაზუნი მნიშვნელოვნად უფრო ნაკლებია სრიალის ხაზუნზე. ამითი აიხსნება მისწრაფება თანამედროვე ტექნიკაში სრიალის ხაზუნის გორვის ხაზუნით შეცვლისაკენ, სადაც ეს უნდა შესაძლებელია (მაგალითად, გადასვლა ჩვეულებრივი საკისურებიდან ბურთულოვან და გორგოლაქიან საკისურებზე).

ჩვეულებრივ, საგორაეების გამოყენება ხდება დიდი ხეების გადატანის დროს. მოგვეყვას მაგალითი რაქული ეთნოგრაფიული მასალის მიხედვით: აქ დიდი ხეების გადატანა ხდება საგორაეებისა და კეტის საშუალებით მოკლე მანძილზე; მაგალითად, როგორც ზემოთაც აღინიშნა, ტყიდან საურმე გზამდევ ხის მიტანის დროს იტყვიან ხოლმე „მორი საგორაეებით ვადგვიტანო“. ხალხის განმარტებით: „საგორაეიც თვითონ მორია, მხოლოდ წვრილი“.

საგორაეების რაოდენობა დამოკიდებულია გადასატანი ხის სიგრძეზე. შეიძლება ერთი საგორაეი იხმარონ, ჩვეულებრივ კი იყენებენ რამდენიმეს, რომელთა მონაცვლეობა ხდება საგნის გადაადგილების პროცესში: როგორც კი გადასცდება გადასატანი ხის ბოლო საგორაეს, მას მაშინვე აიღებენ და წინიდან დაუდებენ და თუ რამდენიმე საგორაეია გამოყენებული, ყველას მიმართ ასე იქცევიან. საგორაეების საგანგებო წინასწარი დამზადება არ ხდება, არამედ მათ სახელდახელოდ მოიპოვებენ ხოლმე ტყეში საჭიროების მიხედვით.

სამაგიეროდ, საგორაეი, როგორც მუდმივი იარაღი, გამოყენებულია წისქვილის კონსტრუქციაში, დოლაბის გადმოღება მისი სიმძიმის გამო საკმაოდ ძნელი საქმეა, ამიტომ მიმართავენ სპეციალურ საგორაეს, რომელიც ფორმით განსხვავდება ზემოთ აღწერილი საგორაეებისაგან. წისქვილის საგორაეს შუა ნაწილი შედარებით წვრილად აქვს გათლილი, ნაპირები კი მსხვილად. მოყვანილობით იგი შეიძლება შეგვედარებინა თუშის ლერძ-ბორბლებისათვის, თუმცა ამ უკანასკნელში ლერძი, ცალკე ნაწილს წარმოადგენს და, გარდა ამისა, ბორბლები ერთმანეთისაგან საგრძნობლად განზე დგას. დოლაბის გადმოსაღებად ჯერ სოლით გააღებინებენ პირს ქვემო და ზემო ქვას, შემდეგ კეტით ასწვენ და შედგამენ შიგ საგორაეს. როცა ეს უკანასკნელი ლერძამდე მიაღწევს, ზემოთა ქვას „ყელში“ ჩაუყრიან კეტს, რომელიც უნდა მოედოს საგორაეის შუა ნაწილს (ამ მიზნით აქვს მას სწორედ შუა ნაწილი წვრილად გათლილი), მიაწვებიან და ნელ-ნელა გადმოაქურებენ ქვას ამ საგორაეზე¹. სხვა შემთხვევებშიაც არის გამოყენებული საგორაეი. მაგრამ ჩვენ განსაკუთრებულ ყურადღებას მივაქცევთ მის გამოყენებას მარხილში. იმავე რაკის ეთნოგრაფიული მონაცემები მიუთითებენ, რომ ეაკე ადგილებში, სადაც მარხილის მოძრაობა ძნელდება, იყენებენ საგორაეებს: „ზოგჯერ გაუჭირდებათ ხარებს წიკვა და თლათ გოუჩერდებათ მარხილი, მარა რავარც კი დოუგდებ პატარა საგორაეს მაშითავე დაძრავენ“.

ამრიგად, საგორაეი გამოყენებული ჩანს საწვევი კეტის გარეშეც, რაც ხხვა შემთხვევებში აუცილებელ კომპონენტად მიიჩნევა. როგორც ვხედავთ, საგორაეის გამოყენება დაკავშირებულია სიმძიმეების გადაადგილებასა და თრევის ხახუნის გორების ხახუნით შეცვლის საჭიროებასთან.

ზემოაღნიშნულის საფუძველზე შესაძლებელი ხდება თუშის კონსტრუქციაში თავისებური ბორბლების არსებობა სწორედ ამ მიმართულებით განვიხილოთ. როგორც უკვე ვნახეთ, საგორაეის ტიპის ბორბლების გამოყენება ამ საზიღში ნაკარნახევია დიდი სიმძიმის, განსაკუთრებით ჩანაკირი ქურების, გა-

¹ ს. ბედუქაძე, არავეის ხეობის საღვრიანი წისქვილები.

დატანის საკირობით, რის გამართლებას უნდა წარმოადგენდეს თვით ამ ტიპის ბორბლების სახელწოდებაც „საგორავი“ ო „საგორებელი“. დღევანდელ სინამდვილეში თუშის საგორავებს რკინის ლერძი აქვს გაყრილი, მაგრამ ეთნოგრაფიული მონაცემების უკვე არარსებობის პირობებშიც შეიძლებოდა გონებაში მაინც აღგვედგინა რკინის ლერძად ხმარების წინა საფეხური, ე. ი. როცა ამ კონსტრუქციაში ხის ლერძი უნდა ყოფილიყო გამოყენებული. ამრიგად, ჩვენ ვფიქრობთ, რომ სწორედ ასეთი კონსტრუქცია შეიძლებოდა ყოფილიყო მიზნეული ბორბლის ევოლუციის გზაზე ერთ-ერთ გარდამავალ საფეხურად.

მთლიანად კი ბორბლის ევოლუციის ეს პროცესი, ჩვენს ხელთ არსებული მასალის საფუძველზე, შეიძლებოდა ასე წარმოგვედგინა: მას შემდეგ, რაც პირველად მრგვლი, გრძელი ხე იქნა მარხილის მსგავსი დანადგარის ქვეშ მოქცეული და საგორავის პრინციპი ცალკეული, შემთხვევითი გამოყენების ფარგალს გასცილდა, იგი მუდმივ ხელსაყრელ საშუალებად იქცა და, ამასთან, უფრო მოსახერხებელი გამოყენებისათვის მან გარკვეული ცვლილებაც განიცადა. მას შედარებით დაუწვრილდა სატრიალებელი, საბრუნე ნაწილი, ე. ი. ის ადგილი, რომელზედაც უშუალოდ ებჯინებოდა საზიდი (ტაბ. XLIV, XLV). თვით საზიდის საყრდენმაც მიიღო შესაფერი სახე, გაუჩნდა ნახევარცილინდრული ღარი, რომელიც ეყრდნობოდა საგორავს. საგორავის გარეთა ნაწილი სისქით იგივე დარჩა, შიგნითა ნაწილი კი საბრუნე ადგილში თანდათან დაწვრილდა (ტაბ. XLIV, 2). შემდეგი ნაბიჯი კი უნდა ყოფილიყო საგორავის გარეთ მოქცეული ნაწილის დაშორება მთლიანი ლეროსაგან, ე. ი. ის, როცა ეს უკანასკნელი შეყრილ იქნა პირველში. ყველაზე ძნელად ასახსნელი მომენტი ბორბლის ევოლუციაში სწორედ ესაა, რამდენადაც კონკრეტული დასასაბუთებელი მასალის სრულ ნაკლებობას განვიცდით, მაგრამ აქ შეიძლებოდა მაინც მოგვეშველებინა ქვის გახვრეტის ტექნიკის არსებობა, რომელიც თავისი სიძველით ნეოლითის ხანას უკავშირდება. საგორავის გარეთ დარჩენილი ნაწილის გახვრეტაც, ამდენად, გადაულახავ დაბრკოლებას არ უნდა წასწყდომოდა. ამ მომენტის შემდეგ ჩვენს ეთნოგრაფიულ სინამდვილეს, შეიძლება ითქვას, რომ უკვე შემონახული აქვს ყველა მონაცემი, რითაც მოსახერხებელია შემდგომი ევოლუციის გათვალისწინება. ეს არის, ერთი მხრივ, თუნდაც თუშის საგორავი და, მეორე მხრივ, მასიურები ბორბალი-გოგორა.

გოგორა, როგორც ცალკე ნაწილი, ლებულობს თანდათანობით სრულიად გარკვეულ სახეს, იგი თხელდება და ცოტა სიდიდეში მატულობს. ამ სახით, როგორც უკვე ვნახეთ, იგი შემორჩენილია დღესაც იმერეთის მთიან ადგილებში, რაჭაში, ლეჩხუმში, ქართლში. გოგორა მასიურია, მთლიანი ხისა ან, უკეთ რომ ითქვას, ერთი ხისაგანაა გამოთლილი, მაგრამ ყველა ნაწილში ერთნაირი სისქე არა აქვს, მისი ცენტრალური ნაწილი სქელია, ამობურცული, რომელშიაც უშუალოდაა ლერძი გაყრილი. გოგორები არის ცალ მხარეზეც ამობურცული და ორივე მხარეზეც, ე. ი. შიგნით და გარეთ. ამ ნაწილს ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში რამდენიმე სახელი აქვს შემორჩენილი: მორგვი, ორბი (რაქა), გუა ო ბუა (სამეგრელო), კიპი

(იმერეთი, სამტრედიის რაიონი), ქუ რ ი, დ ე დ ა ნ ი (ქართლი). ამ სახელწოდებათაგან განსაკუთრებულ ყურადღებას „მორგვს“, „ქიპს“ და „დედანს“¹ მივაქცევთ.

ხის მასიურის დისკოს (გოგორას) პრაქტიკული გამოყენება გარკვეულ მოთხოვნილებას აყენებს. ეს არის, პირველ რიგში, მისი შემსუბუქების საჭიროება, მეორეც—საამისო ხის მასალის შემცირება იწვევს იმას, რომ გოგორა, როგორც ერთი მთლიანი ნაწილი, თანდათან კვარგავს ამ მთლიანობას და უკვე შედგენილი ხდება. ამ მიმართულებით პირველ ნაბიჯს წარმოადგენს გოგორას დაყოფა სეგმენტებად და მათი დაკავშირება განივი ხეებით—ბასკებით (ე. წ. ფიცრული გოგორების ერთ-ერთი სახეობა იმერეთში), ანდა თვით ამ დისკოში ორი ან მეტი ქრილის გაჩენა, რომელთა სიდიდე თანდათანობით მატულობს². ასეთი ევოლუციის საილუსტრაციოდ ჩვენ შეგვიძლია ზოგად ლიტერატურაში ფიქსირებული ეთნოგრაფიული მასალის გამოყენებაც. პირველ რიგში, ბასკური მასალა იძლევა ამის კარგ [სურათს]. ცხადია, სიმეგრით მასიურის დისკო — გოგორა სჯობია, როგორც მთლიანი ხე, ნაწილებისაგან შემდგარს, ამიტომ, შეიძლება სწორედ ამითი აიხსნას ის გარემოება, რომ ხე-ტყით მდიდარ ადგილებში ძალიან დიდი ხნით ხდება ამ პირვანდელი სახის გოგორის შემორჩენა, მაშინ როცა ხე-ტყის უქონლობა სხვაგან გოგორის დანაწილებას იწვევს განვითარებისა და ცვალებადობის ეს გზა ერთ-ერთ ეტაპზე გვაძლევს უკვე სოლებისაგან შემდგარ მბრუნავ ნაწილს, რომელსაც უკვე თვალი ეწოდება. თავდაპირველად ოთხი სოლი აქვს თვალს, ორი დედალი და ორიც მამალი სოლი, ორი ფერსო³. შემდეგ ჩნდება ექვსსოლიანი თვალი, შემდეგ უკვე რვა-სოლით, მომდევნო საფეხურზე ცხრა და შემდეგ თორმეტსოლიანი. ექვსსოლიან თვალს სამი ფერსო აქვს, სოლებში—3 დედალია, სამი მამალი. 8-სოლიანს ოთხი ფერსო აქვს, ოთხი მამალი, ოთხი დედალი სოლი. 9-სოლიანს უკვე სამი ფერსო აქვს, 6 დედალი და სამი მამალი სოლი. 12-სოლიანს— ოთხი ფერსო, 8 დედალი და ოთხი მამალი სოლი. ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ჩვეულებრივია 9-სოლიანი (დას. საქართველო, აჩაჩა ურემი) და 12-სოლიანი (აღმოსავლეთ საქართველო) თვალი. აღმოსავლეთ საქართველოში ხმარებული ბოლოთრიას თვალი 9-სოლიანია.

უძველესი გამოსახულებებითა და არქეოლოგიური მონაცემებით ირკვევა, რომ სოლებითა და ფერსოებით გაწყობილ თვალს წინ უსწრებდა ხის მასიური ბორბალი. ურის ნეკროპოლის ადრე დინასტიის ეპოქის სამარხებში ნა-

¹ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში „დედანი“ საერთოდ აღნიშნავს ძირითად, მთავარ ნაწილს (შდრ. დედა-ბობი, ვუთნის დედა, მაწვნის დედა და სხვ.).

² ტაბ. XXVI (რ. ერისთავის მიხედვით *Имеретия в сельскохозяйственном отношении*).

³ T. Aranzadi, დასხ. ნაშრ.

⁴ იხ. ახტალაში ვათხრებით ნაპოვნი საბრძოლო ეტლის გამოსახულება. ბერძენი-შვილი, ჯაჯახიშვილი, ჯანაშია, საქართველოს ისტორია, გვ. 31.

პოვნ საშეთო ეტლებს, როგორც ზემოთ ითქვა, აქვს ხის მასიური ბორბლები, რომლებსთვისაც უკვე დამახასიათებელია სეგმენტოვანი კონსტრუქცია¹. ერთ შემთხვევაში მოცემულია ორსეგმენტოვანი ბორბალი, მეორე შემთხვევაში—სამი. ეს სეგმენტები არ არის პროპორციული, მათი შეერთება მრუდხაზოვანია. მათ გარეგანი ხის ლარტყა აკავშირებს (ტაბ. XLI, 5,6). ამ ეტლებს IV ათასწლ. მეორე ნახევარს მიაწერენ.

თრიალეთში ნაპოვნ ეტლს აქვს ოთხი თანაბარი სიდიდის ბორბალი, თითო დიამეტრით 1,15 მ. აქაც სეგმენტოვანი კონსტრუქციისაა ხის მასიური დისკოები, მასალად გამოყენებულია მუხა. ამასთანავე უნდა აღინიშნოს თრიალეთის ეტლის ბორბალში შესამჩნევად გამოშვებული მორგვის არსებობა, რაც გვაგონებს თიხის მინიატურული გამოსახულებების ბორბლებს კიშიდან და სირიული ოთხთვლიანი ეტლის ბრინჯაოს მოდელს, რომელიც სტოკჰოლმის მუზეუმში ინახება. ეს უკანასკნელი თარიღდება 2000 წლით ჩვენს ვრამდე.

თიხის ბორბლები მინიატურული ეტლისა, რომელიც კრუგოვოს მიერ იქნა აღმოჩენილი დალისტნის ადრე ლითონის ხანის ფენებში, აგრეთვე სომხეთში შრემბლურის ბორცვზე ნაპოვნი ეტლის ასეთივე ბორბლები მიუთითებენ იმ გარემოებაზე, რომ კავკასიის ტერიტორიაზე მსგავსი კონსტრუქციის ბორბლებით ყველგან სარგებლობდნენ. აღსანიშნავია სეფანის ტბის დასავლეთ სანაპიროზე სოფ. აღიამანთან ლალიანის მიერ აღმოჩენილი კარგად შენახული ოთხთვლიანი ეტლიც, რომლის ბორბლები აგრეთვე მასიური და სეგმენტოვანია. ამ ეტლში ხარებს უბამდნენ. სამარხში მოთავსებული სხვა ნივთებით ეს ეტლი გვიანი ბრინჯაოს ეპოქით თარიღდება².

ბორბლის კონსტრუქციული ნიშნების გასათვალისწინებლად განსაკუთრებით საყურადღებოა საქართველოს ტერიტორიაზე ნაპოვნი არქეოლოგიური ძეგლები. მხედველობაში გვაქვს 1945—47 წწ. არქეოლოგ გ. გობეჯიშვილის ხელმძღვანელობით სტალინირის ნაცარგორაზე წარმოებული გათხრების დროს ნაპოვნი ურმის ბორბლის მოდელები, რომლებიც წითელი და შავი თიხისაგანაა დამზადებული. ეს მოდელები აღმოჩენილია საკულტო ბორცვზე სამლოცველო სენაკებში და სენაკებთან. ამით ცხადი ხდება მათი საკულტო დანიშნულება. მათი დიამეტრი საშუალოდ 5—7 სმ შეადგენს. ამ ბორბლებიდან ზოგიერთს ცალ მხარეზე დატოვებული აქვს ამოზრტული ნაწილი—მორგვი, ზოგს—ორივე მხარეზე. აღნიშნული მოდელები გვხვდება ორ ფენაში: 1. ძვ. წ. აღ. 2000 წლ. მე-2 ნახევრის ფენაში მე-14—10³ სს. და 2. ძვ. წ. აღ. 1 ათასწლ. 1 საუკუნეების ფენაში (მე-10—7 სს.).

უკვე ყველაზე ადრინდელი ურარტული ძეგლები ლაპარაკობენ ურარტულ ჯარში როგორც ცხენოსანი ჯარის, ისე ეტლების არსებობაზე. ამ შემთხვევაში ტერმინები გადმოცემულია ასურული იდეოგრაფიით.

¹ L. Woolley, *Ur excavations, II, the royal cemetery, 1934.*

² Б. К у р т и н, *დასახ. ნაშრ.*, გვ. 95—96.

³ ამ მასალისა და, აგრეთვე, ჩვენთვის საყურადღებო ცნობების თავხიანი მოწოდებია-სათვის არქეოლოგ გ. გობეჯიშვილს მადლობას მოვახსენებთ.

მხედრებისა და ეტლების გამოსახულებები გვაქვს ბრინჯაოს კაპარკზე კარმირ-ბლურის ციხე-სიმაგრეიდან. ეტლის გამოსახულება გვხვდება აგრეთვე დაზიანებულ ბექედზე, რომელიც აღმოჩენილი იყო თოფრახ-კალეს გათხრების დროს¹.

ტიპოლოგიურად ურარტული საბრძოლო ეტლები ძალიან ახლოს დგას ასურულ საბრძოლო ეტლებთან. მათ კონსტრუქციაში საინტერესო ჩანს ბორბალი. არსებული მასალა შესაძლებლობას იძლევა თითქმის დეტალგზობაც გააყვეთ ასურული საბრძოლო ეტლის განვითარებას და, განსაკუთრებით, ბორბლის ევოლუციას.

მესამე ათასწლეულის ნახევრიდან საბრძოლო ეტლის კონსტრუქციაში ქრება მსიფური ბორბალი და მას სცვლის სოლებისაგან შემდგარი ბორბალი.

ჩვენი მკვლევრები (პიოტროვსკი, ბოგავესკი და სხვ.) ბორბლის შემსუბუქების გზაზე პირველ სერიოზულ ნაბიჯად მიიჩნევენ მთლიანი დისკოს შუა ნაწილის შეცვლას ჯვარედით, რამაც მიგვიყვანა პრიმიტიულ ოთხსოლიან თვალთან. დროთა განმავლობაში სოლები უფრო წვრილი კეთდებოდა და მათი რიცხვიც მატულობდა. ასურეთში ჯერ კიდევ IX ს. ნახევრამდე იხმარებოდა ბორბალი ექვსი სოლით, რაც ჩანს სალმანასარ III-ის სასახლის ალაყაფის კარის რელიეფებზე. ტიგლათ-ფილესარ III-ს დროს (VIII ს.) ექვსსოლიანი ბორბალი არსებობდა განაგრძობდა რეასოლიანთან ერთად. სარგონის დროს და შემდეგაც რეასოლიანი ბორბალი უკვე დამახასიათებელია; საერთო კონსტრუქციითა და, განსაკუთრებით, ბორბლის აგებულებით ურარტულ ეტლებს თავისებური კავშირი აქვთ გვიანასურულ ეტლებთან. ყურადღებას იქცევს კარმირ-ბლურის კაპარკზე გამოსახული ეტლის რეასოლიანი ბორბალი, რომელსაც საკმაოდ მსხვილი ფერსოები აქვს². ასეთი ფერსოებიანი ბორბალი ქართულმა ეთნოგრაფიულმა სინამდვილემ ბოლო დრომდე შემოინახა.

ურარტული საბრძოლო ეტლების კავკასიაში გავრცელებაზე უნდა მიუთითებდეს ახტალის ბრინჯაოს სარტყელზე გამოსახული ეტლი. ამ ეტლის ბორბალს ოთხი სოლი აქვს, რაც შეკლევართა აზრით სურათის სქემატურობას უნდა მიეწეროს, ამიტომ ამ ეტლის დაკავშირება ძველ ეგვიპტურ საბრძოლო ეტლებთან მათივე აზრით სრულიადაც არ არის აუცილებელი³.

¹ Пиотровский, История и культура Урарту, Ереван, 1943.

² Пиотровский и Флиггнер, ДСАБ, № 3, გვ. 45. უნდა აღინიშნოს, რომ ბიბლიაში ნახსენებია ურმის თვალი, რომლითაც ძნა იღუწებოდა. არის თუ არა ეს უშუალოდ ურმის თვალი, თუ საერთოდ რაღაც ბორბალია, ეს ძნელი გასარკვევია, მაგრამ ამ შემთხვევაში საინტერესო ისაა, რომ თვალი, რომელიც ძნის გასალეწად გამოიყენებოდა, ფართო ფერსოებიან-ზურგაინი უნდა ყოფილაყო. ივ. ჯ ა ვ ა ხ ი შ ვ ი ლ ი, საქართველოს ეთნოგრაფიის ისტორია, II, გვ. 85—86.

³ მხედრობაში გვაყვს ბ. პიოტროვსკი, რომელიც არ იხიარებს ლ. მუსხელიშვილის შეხედულებას იმის შესახებ, რომ ახტალის ეტლი მე-17 საუკუნით ძვ. წ. აღ. უნდა დათარიღდეს (ლ. მუსხელიშვილი, ძველი ეგვიპტური სამარული ეტლის კავკასიური პარალელი, საქ. მუზეუმის შიამზე, VIII, 1935. იქვე, რეზუმე გერმანულ ენაზე L. Mouskeli, Kaukasische Parallele zu einem altaegyptischen Reanwagen). მუსხელიშვილი ეყარება შეფერის განსახლვრას, რომ-

ქართულმა ეთნოგრაფიულმა სინამდვილემ საზიდის ორიგინალური ფორმების შექმნასთან ერთად შემოინახა ისეთი სახეობებიც, რომლებიც თავისი კონსტრუქციით დიდი ხნის სიძველეზე მიუთითებენ. ამის ნიმუშად მარტო ბორბალიც გამოვადგებოდა. ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ბორბალი სამი სახელწოდებითაა ცნობილი: „გოგორა“ (იმერეთი, რაქა-ლენჩხუმი, გურია, მესხეთი, ჯავახეთი, ნაწილობრივ ქართლ-კახეთი—სახენელ იარაღში), „ბორბალი“ (ქართლ-კახეთი—წისქვილის ტერმინოლოგიაში, კუთხური გამოთქმებით: „ბარბალ“—სამეგრელოში, „აბარბალ“—აფხაზეთსა და „ბარბოლდ“—სვანეთში), „თვალი“ (ქართლი, კახეთი, იმერეთი, გურია, რაქა-ლენჩხუმი, აღმ. საქართველოს მთაში—„თოლი“).

ცხადია, რომ ბორბლის ეს პარალელური სახელწოდებები სხვადასხვა დროსაა გაჩენილი, რის გასარკვევად აბსოლუტური ქრონოლოგიის დადგენა ერთგვარ სიძნელეს წარმოადგენს და მხოლოდ შედარებითი ქრონოლოგიური ძიებაა შესაძლებელი.

ამ საკითხის გადაწყვეტის წინ საჭიროა გავითვალისწინოთ შემდეგი გარემოება: ამა თუ იმ საგნის ერთი ადგილიდან მეორეზე გადასანაცვლებლად შეიძლება შესრულებული იქნეს, ერთი მხრივ, თრევის—სრიალის სახის მოძრაობა და, მეორე მხრივ, თუკი სიმრგვლე გაგუაჩნია, მაშინ—გორვის ან ბრუნვის სახის მოძრაობა. ჩვენთვის ამ შემთხვევაში მეორე სახის მოძრაობებია საინტერესო. თუმცა შეინდება, რომ ერთმა და იმავე სიმრგვლემ გორვის მოძრაობაც შეასრულოს და ბრუნვითი მოძრაობაც, მაგრამ ამ ორი სახის მოძრაობაში აოსებითი განსხვავება გვაქვს.

გორვითი მოძრაობა სხეულის მთლიან ტრიალს გულისხმობს. გორვის შემსრულებელ სხეულს რეალური ღერძი არ ესაჭიროება, მაშინ როდესაც ბრუნვა არსებითად ღერძზე მოძრაობას გულისხმობს. საბას განმარტებით „გორვა ცხოვლთ ზურგზე გარდაბრუნებას“ ნიშნავს, ხოლო ბრუნვა—„ქვევას“ (ვასახლებთ მეგალითებს საბას ლექსიკონიდან: „ააბრუნე—ზეშეაქციე“, გინა დაატრიალე“, „გააბრუნე—გარე შეაქციე“, „დააბრუნა—უკუნ აქცია“), ამასთანავე საყურადღებოა ლექსიკოლოგის მიერ მოცემული განმარტება ღერძისა, რომელიც „ურმის თვალთა და საბრუნავთ გასაყარად“ არის მიჩნეული. საბრუნავად, ცხადია, ბორბალი იგულისხმება.

ბორბლის კეთების ტექნოლოგიურ მხარეს ჩვენ აქ დეტალურად არ შევეხებით. აღვნიშნავთ მხოლოდ იმას, რომ ყველაზე ძნელი და საპასუხისმგებლო საზიდის გაკეთებაში ეს სამუშაოა. ამას ადასტურებს საქართველოს ყველა კუთხის მასალა.

გოგორა ან მთლიანი ხისაგანაა გამოთლილი, ან მასიურია, მაგრამ შედგენილი, სეგმენტებიანი (დასავლეთ საქართველო—ფიცრული გოგორა). ბორ-

ლის მიხედვით ეგვიპტეში ზამპოლიონის ექსპედიციის მიერ 1828—29 წწ. ნაპოვნი ძვ. სამართლო ეტლი მზა სახით. ან მისი ხის მასალის სახით კავკასიიდან უნდა იყოს გატანილი. შეფერვის არგუმენტებს წარმოადგენს ენობრივი მასალა და არყის ხისა და იფნის გაურცლებულობის საშრგეთო სახეობა, რაც თანამედროვე სომხეთის ტერიტორიას გულისხმობს (H. Schäfer, Armonisches Holz in: Altägyptischen Wagenierien, Sitzungsber. d. Preuss. Akad. d. Wissensch., XXV, გვ. 730—738).

ბალი კონსტრუქციულად შეიძლება გოგორასაც წაგავედეს, მაგრამ უფრო თვალის აგებულება აქვს. თვალი მორგვით, სოლებითა და ფერსოებით ასხმული. ბორბალია და ამდენად უფრო რთულიც, ვიდრე გოგორა: თვლის გაკეთება იწყება მორგვის გამოთლიდან, ე. ი. მორგვი არის ყველაზე ადრე გასაკეთებელი დეტალი საერთოდ ურმის „აშენებაში“. აქ ერთ საყურადღებო მომენტთან გვაქვს საქმე—მორგვი არის თვლის ცენტრალური ნაწილი, რომელზედაც აისხმის სოლები და სოლებზე კი ფერსოები. მეორე მხრით, მორგვს უშუალო კავშირი აქვს ლერძთან, ეს უკანასკნელი შეყრილია მორგვში. ე. ი. აქ ასეთი საკითხი იბადება—ჯერ ერთი, ხომ არ არის მორგვი ბორბლის უმარტივესი სახეობა, და მეორეც, გარედან არის ის შეტანილი, ე. ი. დასმული ლერძზე, თუ სხვა გზით გაჩენილი? ქართულ ურემში მორგვის საშუალო სიგრძე სამ მტკაველს უდრის, სისქე შუა ნაწილში—ერთ მტკაველს. ჩვენ ვფიქრობთ, რომ ასეთი ზომა უნდა ჰქონოდა მას თავდაპირველადაც, ყოველ შემთხვევაში, სიგრძე მაინც. ქართული ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით „მორგვი მოგრძო და დარგვალბული ხის მონაქვერია, წინათ სხელი მორგვი ვიკოლით“ (შინამრეწე. მას., ქიზიყი). „ერთ ხეში ორი მორგვი უნდა გამოვიდეს უტველად. მეტი შეიძლება და ნაკლები არა“ (ქართლი). მეორე მხრივ, იმავე ურმის ტერმინოლოგიაში მორგვი სხვა გაგებითაც გვხვდება: „ქელნების გასათლელად ორი მორგვი ხე უნდა ავიღო“ (ქართლი). საყურადღებოა ის გარემოება, რომ მარხილის ტერმინოლოგიაში იგივე მნიშვნელობითაა ნახმარი „მარხილი“—„გასათლელად ორი მარხილი ხე გვინდა“ (შინამრეწე. მას., გარე კახეთი). ცხადია, ორივე შემთხვევაში ამ ტერმინებით რაღაც თვისების გამოხატეასთან გვაქვს საქმე. საფიქრებელია, სიმრგვალესა და სიგრძესთან ერთად. თუ ჩაუყვირდებით, მორგვი საბას განმარტების მიხედვით—ურმის თვლის შუა კუნძის მნიშვნელობას შორდება და ლერძის მსგავსი დანისწულების მქონე ნაწილამდის მიდის. ამ მხრივ საყურადღებოა მთიულური მარხილის კონსტრუქციაში შემონახული სახელწოდება „მარგვი“, რომელიც ერთმანეთთან აკავშირებს მარხილის კავებს—მიწაზე მოსრიალე ხეებსა და ხელნებს. ხელნები მარგვზეა გამოდებული¹. სხვა კუთხეების ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში მარგვის შესატყვის სახელწოდებად მარხილში ლერძი ან ნემსა ითვლება.²

ველზე მუშაობის დროს ჩვენ საშუალება მოგვეცა ქართლურ—ქართული ურმულის რამდენიმე ვარიანტი ჩაგვეწერა. ეს ურმული ასე იმდებოდა:

- პირველი ვარიანტი	მეორე ვარიანტი	მესამე ვარიანტი
ურემო, ფერსო მაღალო ხუნ დი გიყრია გიშრისა,	ურემო, ფერსო მაღალო, მორგვი გიყრია გიშრისა,	ურემო, ფერსო მაღალო, ლერძი გიყრია გიშრისა,
გადადი, გადამტერიე, რომელი სოლიც გიშლისა.	გადადი, გადამტერიე, რომელი სოლიც გიშლისა.	ხარი, კამეი კარგი გყავს მაგრამ ტალახი გიშლია.

¹ საყურადღებოა, რომ მთიულეთშივე გვაქვს მარგვის პარალელური სახელწოდება—ლერძი.

² „შინამრეწე. მასალა, სასოფლო-სამეურნეო იარაღი, მთიულეთი. მარგვი ჩაწერილია სოფ. ვაშში.

ხუნდი ურმის თელის მორგვის პარალელური სახელწოდებაა იმერეთში, რაქაში, სამხრეთ საქართველოში. შეიძლება მივიღოთ, რომ 1—2 ვარიანტის ხუნდი || მორგვი მესამე ვარიანტის ლერძს შეესატყვისება. საქმე იმაშია, რომ ამ სიმღერაში ხუნდიცა და მორგვიც, ლერძის თანაბრად, წარმოდგენილია, როგორც ურმის ქვეშ გასაყრელი ნაწილი: „ურემო, ფერსო მალალო, მორგვი (: ლერძი) გიყრია გიშრისა“. აქ არ შეიძლება მორგვი იგულისხმებოდეს, როგორც ურმის თელის შუა კუნძი, რადგან ამ შემთხვევაში იგი არ შეიძლება იყოს ჩაგვეთვალა, როგორც მეორე ნაწილში გაყრილი. ურმის თელის მორგვი არათურაში არ არის გაყრილი, ის ხელნებს გარეთაა გამოცდენილი და, პირიქით, მასშია ლერძი გაყრილი.

მსჯელობის გასათვართობლად მაგალითს მოვიყვანთ ქართული წისქვილის კონსტრუქციიდან, სადაც, ზოგ შემთხვევაში, მორგვი, როგორც ბორბლის შუა ნაწილი—მუცელი, სცდება თავის მნიშვნელობას და გულისხმობს თვით ლერძს, რომელიც ჩაყრილია ბორბალში:

„საღვარის მთავარი ელემენტი არის ბორბალი... ბორბალი უშუალოდ ლერძის საბრუნვებელია. არაგვის ხეობაში მას „ბორბალი“ ან „ბორბოლი“ ეწოდება.

ბორბალი წყალწისქვილის ხალხურ ტერმინოლოგიაში ვიწრო და ფართო მნიშვნელობით იხმარება. ვიწრო მნიშვნელობით ბორბალი არის ის მრგვალი ხე, რომელზედაც ხდება ასხმა ბორბლის სხვა ნაწილებისა. ამ ნაწილებს ცალცალკე სახელწოდებანი გააჩნიათ: მორგვი, ლერძი, კოქი, ფრთები, მაგრამ ერთად „ასხმული“ ანუ „აშენებული“ ბორბალიც აგრეთვე ბორბალის სახელწოდებას ატარებს, რაც მის ფართო გაგებას ქმნის (ჯავახეთი, სომხ. „ჩარხ.“). ბორბალის (ვიწრო გაგებით) მნიშვნელობით ბარის წისქვილებში მორგვი იხმარება (იქ, სადაც ბორბალი ხის მრგვალ მასიურ ნაწილს ეწოდება, მორგვი მასში შედგმული ხის ლერძის სახელწოდებას წარმოადგენს). ბორბალი რბილი ჯიშის გამხმარი (ქალის ხე: თელა, ტირიფი) ხისაგან უნდა გაკეთდეს, მრგვალი მოყვანილობით, თავები მომორილი (სიბრტყეზე წაკვეთილი), „მუცელი“ შედარებით სქელი (ბორბლის სიმალლე საშუალოდ „ორი ციდაა, სისქე ერთი ციდა ან მტკაველი“). პატარა წისქვილის მამოძრავებელ ბორბალს „ზოგჯერ ზედ გამოაყოლებენ ხოლმე ბორბლის ტანს“ ანუ „ბორბლის ყელს“, ე. ი. ორივეს ერთი მთლიანი ხისაგან გამოსთლიან, მაგრამ სათანადო მოყვანილობის ხე ბუნებაში შედარებით იშვიათად მოიპოვება, ამიტომ, უმეტეს შემთხვევაში, ბორბლის ტანს ცალკე აკეთებენ, რომელსაც ამჟამად ბარში იხის ლერძს უწოდებენ, მთავარი კი მორგვის ან ბორბლის ტანსა და ბორბლის ყელს. ბორბლის ტანის ანუ მორგვის ბორბალთან შეერთება ორგვარი ხერხით იციან: მორგვის ბორბალში შედგმით და მორგვის ბორბალში ჩაყრით¹ (ხაზგასმა ჩვენია, მ. გ.).

¹ ს. ბედუქაძე, არაგვის ხეობის საღვარისი წისქვილები, ხელნაწ. სადისერტაციო ნაშრომია, ამ მასალებით სარგებლობის ნებაართვისათვის ს. ბედუქაძეს მადლობას მოვახსენებთ.

ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში ადგილი აქვს ზოგჯერ მორავისა და ბორბლის პირდაპირ გაიგივებასაც. მაგალითი შეიძლება ხალხური კერამიკული წარმოებიდან დავასახელოთ: ქსნის ხეობაში აქერქელი და ქვეერი ზორგებზე კეთდება, თორნე კი—მიწაზე. ცხავეტელი მექურქლის მორავი კახელი მექვეერის ხელსაწყოს ე. წ. ქვეერი სჩარხის სრულ იგივეობას წარმოადგენს¹ (ხაზგასმა ჩვენია, მ. გ.). როგორც ვიცით, სიტყვა „ჩარხი“ ბორბალს აღნიშნავს, ან ავიღოთ სამეგრელოში ხმარებული კერამიკული წარმოების იარაღი: „თხის დამზადების შემდეგ მექურქლე შეუდგება ქურქლის გაკეთებას. ამ მიზნით იგი მიუჯდება პრიმიტიული კონსტრუქციის ჩარხს, რომელიც გაკეთებულია ხისაგან და შედგება ასეთი ნაწილებისაგან: „ბარბაი“ (кpыг) ბზრიალას ფორმისაა და მთლიანი ხისაგან არის გამოსული, მას ზედაპირი აქვს მრგვალი და ბრტყელი. კარვად არის ზედაპირი გასიპული. „ბარბაის“ წრე უდრის 120 სმ, „ბარბაის“ ძირი აქვს ვიწრო 15 სმ და შუაში ამოხერცტილია. ნახერცტის მოცულობა უდრის 5X5 სმ. „ბარბაი“ გამართულია ფიცარზე, რომელსაც ეწოდება „ჩაფულა“ (ხაზგასმა ჩვენია, მ. გ.). ცხადია, აქ საქმე გვაქვს ბარბაი II ბორბლისა და ქსნის ხეობის მორავის იგივეობასთან.

მარხილის ტერმინოლოგიაში მარგვის სახით და ურმის, წისკვილისა და კერამიკული იარაღის ტერმინოლოგიაში მორგვის სახით შემონახულ სიტყვას გარკვეული კავშირი უნდა ჰქონდეს მარტივი სამეურნეო იარაღის სახელთან „მარგი“, რომელსაც, თავის მხრივ, მეგრული „ბერგუ“ და ქანური „აობერგუ“ შეესატყვისება. საბას განმარტებას, რომლის მიხედვით მარგი ბოსტნის დაკვალულისა და ტუფის აღმნიშვნელი სიტყვა უნდა ყოფილიყო, ე. ი. მარგი—ბოსტნის კვალი, მარგლა—კვლების გაკეთება, აკად. ივ. ჯავახიშვილი არ ზიიხნევს მართებულად და აღნიშნავს, რომ „მარგი“ თავდაპირველად ბოსტნის კვალისა კი არა, არამედ თხის აღმნიშვნელ სიტყვას წარმოადგენდა. „მარგი“—წერს იგი—უეკელია, „ბერგი“-ს ანუ „ბარგი“-ს ფონეტიკური სახენაცვალი უნდა იყოს². სიტყვა მარგ-ს უკავშირდება მარგილიც, რომელიც წაწვეტებულ ჯოხს აღნიშნავს და სამარგლავ იარაღად გამოიყენებოდა. ჩვენ ვფიქრობთ, რომ ამ სიტყვაში აქცენტირებულია საგნის თავდაპირველი, ბუნებრივი ფორმა, ე. ი. მისი სიმრგვლე და, აგრეთვე, სიგრძე-სისწორე.

ქართული ენობრივი მონაცემები საშუალებას გვაძლევს უფრო ნათლად წარმოვიდგინოთ საქმის ტექნოლოგიური მხარე.

ქართულ მრგვალ-ს მეგრულში რგვ-ალ-ი შეესატყვისება, ქანურში კი მურგვ-ალ-ი. მურგვ—ძირი, ეკვი არ არის, მორგვის ფონეტიკური სახესხვაო-

¹ ლ. ბოჭორიშვილი, ქსნის ხეობაში მივლინების მოკლე ანგარიში, ვნიმკი-ს მოამბე, IV, 1939, გვ. 292.

² ს. მაკალათია, სამეგრელოს ისტორია და ეთნოგრაფია, თბილისი, 1941, გვ. 217.

³ ივ. ჯავახიშვილი, საქართველოს ეთნოგრაფიის ისტორია, I, 1930, გვ. 213.

შეიძლება ამასთან კავშირში იმყოფებოდეს იმერული საგორავი, რომელიც სასახლურე მიჯნაზე ნაყარ მიწის კვალს აღნიშნავს (ი. კვლია, სიტყვის-კონა, ს-პეტერბ., 1940), მაშინ საბას განმარტება გამართლებას ჰოვებს.

ბაა (რაკაში მორგეს მურგვი ეწოდება). მურგვი || მორგვი იმავე ძირეულ მასალას შეიცავს, რაც რვე-ალ-შია მოცემული¹. ი. ყფშიძე სიტყვა რვეალ-ს კირდაპირ უკავშირებს ზო-რგვ-ს².

მეორე მხრივ, სიტყვა რვეალ || მრვეალ-ს ქართულ კუთხურ მეტყველებაში აქვს ისეთი შესიტყვება, როგორცაა მგურგალი—გურგალი³. გურგალის აგებულებისა სიტყვა გორგალ-ი. ორივე შემთხვევაში საქმე გვაქვს ხმოვნის შენაცვლებით გარაკეცებულ ფუნესთან, სადაც აგრეთვე დისიმილაციაც არის მომხდარი.

ამრიგად, ჩვენ ვფიქრობთ, რომ მორგვი-იდან გო(რ)გო-ას წარმოშობის ტექნოლოგიურ საფუძველს საეხებით ამეგრებს ქართული ენის ფონეტიკური შესაძლებლობანი. გოგორა ფუძეგარაკეცებული, თანხმოვანჩაუარდნილი სახელია. იგი უკავშირდება ზმნის ფუძეს გო-რ-ა-ვ-ს⁴. ე. ი. სიტყვაში—გოგორა ენობრივ გამონატულებას პოულობს მორგვი || მორის გეგანიკური ანუ გორვის ფუნქცია. შემთხვევითი არ არის, რომ ასეთი ფუნქციის შემსრულებელ მორს ქართულ ეთნოგრაფიულ სინამდელიეში საგორავე ეწოდება. მორგვისა და მორის ურთიერთობაზე პირდაპირ მიუთითებს ივ. ჯავახიშვილი. მას ბარგისაგან წარმომდგარად მიაჩნია ბარ-ი, ისევე, როგორც მორგვისაგან გ-ს გაქრობით—მორ-ი⁵.

განსახილველ საკითხში ენობრივი ხასიათის მონაცემებთან დაკავშირებით კიდევ ერთ საყურადღებო მოწინააღმდეგე გვაქვს საქმე. ეს ეხება გო-რ-მარცვალში თავიღური თანხმოვნის შენაცვლებას. მხედველობაში გვაქვს თანხმოვანი ლ.

ამ შენაცვლების ფონეტიკურ კანონზომიერებაზე მიუთითებს ზოგიერთი მაგალითი.

გავისხენოთ წისქვილის ტერმინოლოგიიდან სიტყვა სალორე, რომელიც, როგორც გარკვეულია, წყლის აღუარება || აგორებას უკავშირდება⁶, ისევე როგორც შეიძლება კახური კერამიკული ქურის სალორე⁷ ცეცხლის აღის ტრიალს, აგორებას. მითუღეთში შემონახული მარხილის მიწაზე მოსრიალე ნაწილს, — ფეხს ლო ეწოდება, ნისი პარალელური სახელია—გო, ეს სახელი უნდა იყოს გამეორებული ურმის მეგრულ ტერმინოლოგიაში გპა-ს სახით, რომელიც ხელნას აღნიშნავს. იმავე ტერმინოლოგიაში ეხედებით აგრეთვე გუა-ს მასივეური ბორბლის მორგვის აღსანიშნავად, ამ შენაცვლების მაგალითს წარმოადგენს აგრეთვე ქანურ-მეგრული ლარღალ-ი და ქართული ღირღილი, ერთი მხრივ, და

¹ ა. ჩიქობავა, ქანურ-მეგრულ-ქართული შედარებითი ლექსიკონი, თბილისი, 1938, გვ. 304.

² И. Кипшидзе, Грамматика миягрелского (уверского) языка, СПб, 1914, лექსიკონი, გვ. 304.

³ ს. მენთეშაშვილი, კიბიურთი ლექსიკონი.

⁴ ა. შანიძე, ქართული გრამატიკის საფუძვლები, I, თბილისი, 1942, გვ. 146.

⁵ ივ. ჯავახიშვილი, საქართველოს ეტიმოლოგიური ისტორია, I, 1930, გვ. 213.

⁶ ს. ბედუქაძე, დასახ. ნაშრ.

⁷ ლ. ბოჭორიშვილი, ქართული კერამიკა (კახური), თბილისი, 1949.

სენ. გარგლა, მეორე მხრივ, რაც ლაპარაკს უდრის¹ (ზღრ. მეგრ. ღორა, ღვარა, ღვარაფი—ღრიალი. ი. ყიფშიძე).

აღსანიშნავია, რომ სამეგრელოში მასიურ-ბორბლიანი საზიდის სახელწოდება „გოგორე“², ჯავახეთში სახენელი იარაღი შედგენილ სახელს ატარებს „ჯილა-გოგორას“ სახით³. ცხადია, გოგორა მთლიანად საბრუნ კონსტრუქციას გამოხატავს და არა ცალკე გოგორას. ანალოგიური ვითარება უნდა გვქონდეს დიდ გუთანში ღირღიტას სახით. ამ სახის ფონეტიკური შენაცვლების კანონზომიერ შესაძლებლობაზე ზემოთ უკვე გვქონდა ლაპარაკი. უნდა აღინიშნოს, რომ ზოგან ღირღიტა უშუალოდ გოგორასთანაა გათვითქმული, როგორცაა, მაგალითად, ქიზიყი. „გუთანს წინ მიუძღვის ღირღიტები—ორი გორგოლა: ერთი დიდი—კვალისა და მეორე პატარა—ველისა, ორივე გორგოლა, ანუ ღირღიტი მორგვითა და ფერსო—სოლით ყოფილა გაწყობილი, ოლონდ ურკინოდ, ამ გორგოლების შემეგრთებელ ღერძს ჰქვიან ფამფალაკი. რვილის თავი დადებული იყო ფამფალაკზე“⁴. რაც შეეხება ქართლს, აქ ღირღიტი კომბინირებული სახენელის—დიდი გუთნის მოძრავ კონსტრუქციას ეწოდება მთლიანად, სადაც ცალ-ცალკე გამოიყოფა ველის გოგორა და კვალის გოგორა⁵ (ქართლში მუშაობის დროსაც ჩვენ ზოგჯერ შევხვედრებართ გოგორასა და ღირღიტის გაიგივებას).

ჩვენი აზრით, ტექნოლოგიურად ბორბალი წარმოადგენს გორგვით მოძრაობის პრინციპის ბრუნვითი მოძრაობის პრინციპით შეცვლის საფეხურის პროდუქტს. მაგრამ გოგორა თავის სახელწოდებას დღემდისაც ინარჩუნებს, მიუხედავად იმისა, რომ ბრუნვის პრინციპზეა დამყარებული მისი ხმარება. ერთადერთი, რაც მას შემორჩა, ეს მისი მასიური ფორმაა და მომცრო სიდიდე, თავდაპირველი კინობითობის გამომხატველი, „გოგორას იმიტომ ეძახიან რო პატარაა და გორამს“ (ქართლი).

სიტყვა ბორბალი თავისი აგებულებით გორგალ-ის მსგავსია. აქაც გაორმაგებული და ხმოვანშეცვლილი ძირი გვაქვს, სადაც რ-ს დისიმილაციი გაწყვიტა.

თუ ჩვენ მიერ განხილული ტექნოლოგიური და ენობრივი გზა განვითარებისა მართებულია, მაშინ ხომ არ შეიძლებოდა დაგვესვა საკითხი იმის შესახებ, რომ ბორბალსაც, როგორც გორგორის აგებულებისა და დანიშნულების საგან-სიტყვასაც, საერთო წინაპრად გამოსდგომოდა იგივე მარ. დასაწყისზე არაა კომპლექსის კანონზომიერ ცვალებადობაზე მიუთითებს ენობრივი

¹ ამის შესახებ ა. ჩიქობავა წერს: „არც სვანურში, არც ჰანურში დაწვინებითი შინაარსი ამ სიტყვას არა აქვს. სხვა კავკასიურ ენათაგან იხმარება: ხუნძურში—გარგად—იხე II გარგა-ხე (ინფინიტი)—ყბედობა, ლაპარაკი, გარგარ (მასდარი)—ლაპარაკი“. ა. ჩიქობავა, ჰანურ-მეგრულ-ქართული შედარებითი ლექსიკონი, თბილისი, 1938, გვ. 246.

² შინამარევე. მასალა, 8. სამეგრელო.

³ ხ ე დ გ ი ნ ძ ე რ ჯ ა ვ ა ხ ე თ ი ს ე თ ნ ო რ ა ფ ი უ ლ ი მ ა ს ა ლ ა, ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილების არქივი.

⁴ შინამარეველობის მასალები, ქიზიყი, სას.-სამ. იარაღი (ს. მენტეშაშვილის ჩანაწ.).

⁵ ქართლის 1947 წლის ეთნოგრაფიული ექსპედიციის მასალები, ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრა. განყ.

ზასიათის პარალელები ბარ—(ბარ+ბარ) ძირისა შეგარული „მურიცხის“, კანური „მურუცხის“, აფხაზური „ამარა“ ანუ „ამრა“ და ჩრდ. კავკასიური ერთ-ერთი ენის „მალხ“-ის სახით. თუმცა ლიტერატურაში გამოთქმულია მოსაზრება ამ ძირთა შებრუნებითი მიმართების შესახებ: ბარ→მარ (ვ. ბარდაველიძე¹ და სხვ.).

ბორბალი, მიუხედავად იმისა, რომ ის სრულ ერთიანობაშია გორგორასთან, ფართოდაა შესული ასტრალური რელიგიის სამყაროში არა როგორც მხოლოდ საკულტო ობიექტი, არამედ როგორც მთავარი კომპონენტი ბორბალი—ცა, ბორბალი—მზე (მწიგნობრული ეტლი), მომღვენო ხანის თვალი (ციხ თვალი).

მართო სახელწოდებათა შეხედრასთან რომ გვექონდეს საქმე, მაშინ შეიძლება ახსნაში სხვა გზებიც გვეძებნა, გვეფიქრა მხოლოდ გარკვეული თვისების სესხება-გადაცემასზე, მაგრამ რადგან თვით საბრუნო კონსტრუქცია ხელდება კოსმოგონიურ წარმოდგენებში, აქ წინ იწევს მთავარი მიზეზი—ეს არის პრინციპი როტაციისა, ბრუნვისა, განსხვავებით გოგორას სამოძრაო პრინციპისაგან.

ქართული კულტურის ფესვები ღრმად არის გადგმული შორეულ საუკუნეებსა და სივრცეებში. მსოფლიოს ცნობილ მეცნიერთ: ფრ. ჰომელს, ედ. მაიერს, კიპერტს, ლემან-ჰაუპტს, ლენორმანს, აკად. ნ. მარს, აკად. ტურაევს და მრავალ სხვას არაერთგზის გამოუთქვამთ მოსაზრება, რომ ქართველი ტომები მემკვიდრეობითს კავშირში იმყოფებიან წინა აზიის იმ უძველეს მოსახლეობასთან (სუმერები, ხეთები, მიტანიელები, ხალდები და სხვ.), რომელმაც შექმნა საკაცობრიო კულტურის ყველაზე ადრინდელი კერები. მართლაც, ქართული კულტურის ისტორიულად მოცემული შედგენილობა ამგვარად აღნიშნული კავშირის მრავალგვარსა და მრავალრიცხოვან ფაქტებს. ქართული კულტურის მეცნიერული შესწავლა ამიტომ შეუძლებელია ამ კულტურის წყაროსთვის (სათავის) ყოველმხრივი გათვალისწინების გარეშე².

საზიდი საშუალებების შესახებ არსებული მონაცემების განხილვამ დაგვანახვა ქართული საზიდის გარკვეული კონსტრუქციული ნიახლოვე წინა აზიის უძველეს საზიდ საშუალებებთან. განსაკუთრებით აღსანიშნავია ამ მხრივ ქართულ ეთნოგრაფიულ ყოფაში შემონახული ბორბლის ტექნოლოგიური მხარე, რაც საყურადღებო ანალოგს პოულობს სუმერების საზიდის ბორბალთან. აკად. ს. ჯანაშიას მიერ გამოთქმული მოსაზრების საფუძველზე უნდა ვიფიქროთ, რომ ეს მსგავსება არ არის შემთხვევითი, რომ ქართული კულტურის ეს ელემენტიც საზიდის სახით გარკვეულ კულტურულ-ისტორიულ კავშირზე მიუთითებს. ამიტომ, ჩვენი აზრით, ინტერესმოკლებული არ უნდა იყოს საზიდის ენობრივი მონაცემების ამავე მიმართებაში განხილვა. ჩვენ აქ მოკლედ შევჩერდებით სუმერული და ქართული სახელწოდებების შეხვედრებზე.

პირველ რიგში აქ უნდა აღინიშნოს სუმერული სახელწოდება „მარ“, რომელიც სატვირთო საზიდს აღნიშნავს და განსხვავდება საჯდომი ეტლი-

¹ ვ. ბარდაველიძე, ქართველთა უძველესი სარწმუნოების ისტორიიდან (ლთაგება ზაბზარ-ბარბარ), 1941.

² ს. ჯანაშია, თბალ-თბალი, ტიბარენი, იბერი, ენიშვი-ს მთაბზე, I, 1937, გვ. 185.

საგან, „გეიგირის“ სახელწოდებით რომ არის ცნობილი. ამ ორივე სახელწოდებას, ჩვეულებრივ, წინ უძღვის „გიშ“—ხეთა აღმნიშვნელი დეტერმინატივი, ე. ი. სრული ფორმით გვაქვს „გიშ გიგირ“ და „გიშ მარ“¹.

ამ სახელწოდებაში „მარ“-ის სახით, ჩვენ ვთვლით, რომ საქმე გვაქვს ისეთ გაძოსახულებასთან (იგულისხმება იდეოგრამა), რომელიც უნდა წარმოადგენდეს უბრალო მრგვალ ხეს, რომელიც უკვე ხმარებაშია შესული. რა სახის ფუნქციები უნდა შეესრულებინა ამ ხეს? პირველ რიგში, იგი უნდა ყოფილიყო მარტივი სამიწათმოქმედო იარაღი, რითაც მიწის თხრა-ჩიჩქნა ხდებოდა. ასეც უნდა იყოს ენობრივად. მარ-ი სუმერულში ნიშნავდა ერთსა და იმავე დროს თოხსაც და ბარსაც, რაც ალბათ შესატყვისია ქართველურ ენებში შემონახული ბარისა². რა ურთიერთობა აქვთ ერთი და იმავე ფონეტიკური მარტვლით გადმოცემულ მნიშვნელობებს ბარისა და საზიდის სახით? თუ მარ-ბარი, როგორც ზემოთაც იყო აღნიშნული, მარტივ მრგვალ ხეს წარმოადგენდა, მარ-საზიდიც შეიძლება გავითვალისწინოთ მის უმარტივეს სახეობაში. ეს იქნება ერთი ან ორი მარტივი მრგვალი ხე—მორი, შეიძლება ოდნავ თავ-ახრილი, ანუ საზიდის—მარხილის თავდაპირველი სახეობა³.

ეკვი არ არის, რომ კონსტრუქციულ განვითარებასთან ერთად სახე უნდა ეცვალა სახელწოდებასაც. იმავე სუმერულში მოცემული გვაქვს სატვირთო საზიდი „მარ-გიდ-და“-ს სახელწოდებით. ამ კომპოზიციაში კომპონენტი „გიდ“ სიგარძის აღმნიშვნელია. რაც შეეხება „და“ კომპონენტს, იგი ჩვეულებრივია სახის ფონეტიკური მოვლენა ჩანს „გიდ“-ის შემდგომ⁴. ამ დაწერილობის პირველ ნაწილს „მარ“-ს იდეოგრაფიულად შეუნარჩუნებია თავისი სახე მომდევნო ეპოქებშიაც (მაგალითად, ასურულ დამწერლობაში), ხოლო უკვე შეცვლია ფონეტიკური ღირებულება „ნარაბთუ“-ს სახით. ხურიტულში გვაქვს ფონეტიკური „ვარატ“.

ამრიგად, ჩვენთვის საინტერესო სიტყვა „მარ“-საზიდი კომპოზიციურ ცვლილებას განიცდის თვით სუმერულშივე და უნდა ვიფიქროთ, რომ იგი განიცდის ფონეტიკურსა და კომპოზიციურ ცვლილებებს მომდევნო ხანის

¹ Fr. Delitsch, Assyrische Lesestücke, Lpz., 1912; Thureau-Dangin, Les homophones Sumériens, 1929.

² სამეცნიერო ლიტერატურაში ამასთან დაკავშირებით დასმულია საკითხი სუმერებში თოხის კულტურისა და მიწის საჩიჩქნი კერის არსებობის შესახებ, საიდანაც უნდა მომხდარიყო სახეულის განვითარება. სუმერული ტერმინი mar—ბარი, თოხი ნასუსებია მრავალი კულტურული ენის მიერ. ასე მაგ., ეგვიპტ.—mr, აქად. marra, სირ.—marā, არაბ., ბერძ.—μαρριον, ლათ.—marra, ფრანგ.—marre, mare. ამ სუმერულ ტერმინს mar-ს, ალბათ, შესატყვისობა აქვს ქართველურ-კავკასიურ ენებშიც, როგორც, მაგ., ქართ. „ბარი“ (ამის შესახებ იხ. გ. ჩიტაია, ანთახური სახეწელი იარაღების წარმოშობის საკითხისათვის, საქ. სსრ მეცნ. აკადემიის მოამბე, ტ II, №, 4, 1941, გვ. 273).

³ საყურადღებოა ის, რომ დას. საქართველოს ეთნოგრაფიულ სინამდვილეში მარხილი ეწოდება სწორედ პირდაპირი, სწორი ზეგბისაგან გაკეთებულ საზიდს, განსხვავებით თავაკვი-საგან, რომელიც თავიდა ახრილი აქვს (ტაბ. XXII).

⁴ ამ ცნობისა და აკრთვე წინა აზრის ზოგიერთი სხვა ენობრივი ხასიათის ცნობის მოწოდებისათვის მაძღობას მოვახსენებთ მეცნიერებებთან დოქტორს გ. მელიქიშვილს

სხვა ენებშიც. ზემოთ მოყვანილი მაგალითების საფუძველზე შეიძლება ეიფიქროთ, რომ უძველესი ხანის საზიდის ერთ-ერთ სახელწოდებაში, რომელიც „მარ“-ის და „მარ-გიდ-ღა“-ს სახით არის თავდაპირველად წარმოდგენილი, „მარ“ არის ძირეული და საწყისი ფორმა, რომელიც მომდევნო ხანებში ფონეტიკური ხასიათის ვარიაციებს გვაძლევს და, თუ მხედველობაში მივიღებთ იმას, რომ სუმერულში „მარ“ საზიდთან ერთად მარტივ სამეურნეო იარაღს ბარსაც გამოხატავდა, მაშინ შეიძლება დადგეს საკითხი საზიდი საშუალებების გენეტიკურად ამ სახის ძირებამდე დაყვანისა.

ქართულმა ეთნოგრაფიულმა სინამდვილემ, როგორც ზემოთაც ითქვა, დღემდის შემოინახა სახმელეთო საზიდის ერთ-ერთი ადრინდელი ფორმა მარხილი ო მარჯილის სახით. შეიძლება ვიფიქროთ, რომ ამ შედგენილ სახელწოდებაში პირველი ნაწილი „მარ“ სწორედ იმ მარტივ მნიშვნელობამდის მიდიოდეს, რაც სუმერულის მაგალითზე ვნახეთ; რაც შეეხება „ჯილ“ კომპონენტს, იგი შეიძლება ქართულ ენაში სიგრძის გამომხატველიც იყოს. მაგალითად, შეიძლება მივიჩნიოთ, რომ ჯილ ო ჯირ დუბლირებული ფორმით მოცემული გვაქვს ხირხალ ო ჯირჯალში, რაც კიშკარში გაყრილ გრძელ ლატნებს აღნიშნავს¹. ცალკე აღებული „ჯალა“ ო „ხალა“ ეთნოგრაფიულ ყოფაში კაკლის, მსხლისა და სხვ. საბერძნეთი გრძელი ჯოხია. საყურადღებოა აგრეთვე „ჯალა“, როგორც თივის ბულულის შესაკრავი საშუალება მთიულეთში. „თივის დაჯალვა“ ნიშნავს ბულულისათვის ძირიდან ჯალას—წერილი გრძელი ჯოხის ამოკერას, რომელიც ზემოდან თოკით უნდა დაიჭიროს, ასე შეკრული ბულული ადვილი წასაღებია თრევით. ამრიგად, თუ „ჯალ“ ო „ჯილ“-ში სიგრძის მოტივი გვაქვს მოცემული, მაშინ შეიძლება დავუშვათ, რომ „მარჯილ“-ი გრძელი მრგვალი ხის (ხეების) გამომხატველია. „მარ“ თუ სიმრგვლის ცნების გამომხატველი სიტყვაა, შეიძლება ვიფიქროთ, რომ რელიგიის განვითარების ასტრალურ საფეხურზე იგი მოხვდა რელიგიურ სისტემაში, რომლის გამომხატველბას უნდა წარმოადგენდეს სახელწოდება „ბაბარ“, რაც სუმერებში მზის ღვთაებას აღნიშნავს. საკითხის მეცნიერული კვლევა-ძიება ისეთ სურათს გვაძლევს, სადაც აშკარად ჩანს ქართული ღვთაება „ბარბალეს“ კავშირი სუმერულ ბაბართან: «Наличие в сумерском пантеоне божества солнца по имени Баббар окончательно убеждает нас в том, что мы имеем здесь не случайное совпадение, а строго закономерную систему параллелей, а это со своей стороны указывает на преемственную связь между грузинской Барбале и сумерской Баббар, на связь, имеющую не только культурно-исторический, но, очевидно, и генетический смысл»².

ზემოთქმულის შედეგად ასეთ დასკვნამდე მივიღივართ:

1. ბორბალი საზიდთან ერთად კაცობრიობის კულტურის ერთ-ერთი უძველესი და უმნიშვნელოვანესი მონაპოვართაგანია.

¹ ა. შანიძე, ქართული გრამატიკის საფუძვლები, თბილისი, 1942, გვ. 146.

² საკითხი გამოკვლეულია ვ. ბარდავლიძის მიერ (იხ. მისი, ქართულთა უძველესი სარწმუნოების ისტორიიდან).

³ Краткий очерк истории грузинской советской науки за 25 лет, Тбилиси, 1946.

2. ბორბლის წარმოშობის შესახებ ზოგად ლიტერატურაში არსებული თეორიები და ცალკე შეხედულებანი ძირითადად ორ ჯგუფად დაიყოფა: ა. მატერიალური საწყისების მალაიარებელი და ბ. სიმბოლისტურ-ემბლემატური ანუ იდეალისტური თეორიები. პირველი ჯგუფის თეორიებიდან მეტი დამაჯერებლობა აქვს საგორაეების თეორიას, რაც შევსებასა და დასაბუთებას ჰპოვებს ქართული ეთნოგრაფიული მონაცემების ნიადაგზე.

3. ამ მონაცემებით ირკვევა, რომ ბორბლის წარმოშობა საზიდის განვითარების შედეგია და ამაში მზა, გარედან შეტანილ იდეებს მონაწილეობა არ აქვს მიღებული.

4. ტექნოლოგიური და ენობრივი მონაცემების საფუძველზე ისახება ბორბლის განვითარების ქრონოლოგიური საფეხურები: (საგორავი)—გოგორა-ბორბალი (თვალი). გოგორა და ბორბალი ორი განსხვავებული სახეობის—გორვისა და ბრუნვის გამოშატეულია. ამათში გორვა უფრო აღრინდელია, და, ამდენად, გოგორაც ბორბლის წინა საფეხურს უნდა წარმოადგენდეს. ამ მხრივ აღსანიშნავია ქსელისა და თუშის კონსტრუქციები.

5. ენობრივი შეხვედრები ქართულისა და სუმერული საზიდის სახელწოდებებს შორის არ უნდა იყოს შემთხვევითი, არამედ პარალელების კანონზომიერ სისტემაში უნდა ექცეოდეს, რასაც კულტურულ-ისტორიულ მნიშვნელობასთან ერთად შეიძლება გენეტიკური კავშირის შინაარსიც ჰქონდეს.

ასე გვესახება საქმის ვითარება ბორბლის უძველესი სახეების საკითხში.

ეს საკითხი დავაყენეთ ქართული ხალხური საზიდის ახლო შესწავლისა და კონკრეტული ეთნოგრაფიული მასალის გათვალისწინების საფუძველზე. საბოლოოდ გადაწყვეტილია თუ არა იგი, ამისი თქმა ჩვენ არ ძალგვიძს, მაგრამ ერთში კი ღრმად ვართ დარწმუნებული, რომ ქართული ეთნოგრაფიული მასალა ბევრის მოქმელია და იგი, ჩვენი აზრით, ერთ-ერთ საიმედო დასაყრდენს უნდა წარმოადგენდეს საკითხის ამ მიმართებით კვლევაში.

ГРУЗИНСКИЙ НАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

1. СУХОПУТНЫЕ СРЕДСТВА ПЕРЕВОЗКИ

Резюме

Настоящая тема представляет собой часть проблемы о грузинском народном транспорте, которая должна охватить также вопросы выючного и водного транспорта.

Целью данного труда является, наряду с классификацией и показом распространения грузинских сухопутных средств перевозки, освещение их технологических и функциональных сторон и вместе со всем этим выявление народного опыта и навыков, созданных в этой отрасли на протяжении веков.

В труде в основном использован грузинский этнографический материал, собранный нами за последние годы. Участие в двух экспедициях в Карли и отдельные командировки в Западную и Восточную Грузию, дали возможность собрать материал, в котором, благодаря комплексно-интенсивному методу полевых работ, по мере возможности, представлены существенные стороны изучаемого вопроса. Этот материал дополнен сведениями корреспондентов с разных уголков Грузии и архивным материалом отдела этнографии Института Истории имени И. Джавахишвили АН Грузинской ССР. Из музейных фондов нами в основном использованы коллекции этнографического отдела Гос. Музея Грузии им. С. Джанашиа. К исследованию привлечены историко-археологические материалы и данные общей и специальной литературы.

Труд состоит из введения и четырех глав. В первой главе дается обзор основных видов народных средств перевозки и их распространение по районам Грузии. Во второй главе устанавливаются конструктивные элементы грузинских народных сухопутных средств перевозки, а также и техника их изготовления. В третьей—использование средств перевозки в народном быту. В последней главе в свете анализа использованного в труде этнографического и других материалов выдвигается вопрос о проис-

хождении и древнейших видах колеса. К труду приложены таблицы рисунков и фотоснимков и список сказителей и корреспондентов.

В вводной части труда дан обзор литературы, а также показаны на основе историко-археологических данных некоторые характерные моменты развития основных средств передвижения и перевозки.

Существующая литература о грузинских, а также о кавказских народных средствах передвижения и перевозки носит главным образом описательный характер. При этом, эти описания порою не точны и путаны. Это в той или иной мере относится как к иностранным авторам (Фр. Паррот, А. Петцхольдт, Г. Мерцбахер, К. Эрена), так и к грузинским авторам 19-го века Д. Бакрадзе, М. Мачабели и другим. Особо богаты этнографическими данными очерки Р. Эристави (Р. Эристов) о хозяйственном быте имеретии, где отдельно дается описание и конструктивные своеобразия местной арбы — ачаха урени.

Далее, в вводной части труда в свете историко-археологических данных показаны основные моменты развития средств передвижения и перевозки.

Этнографическая действительность народов, стоящих на низком уровне развития, не знает колесного транспорта, равно как и использования животных в качестве тягловой силы (за исключением т. н. „Hundetravois“ — собачей упряжи в санях населения Севера).

Историко-археологические данные по материальной культуре и хозяйству древних народов не дают полной картины процесса развития сухопутных грузовых экипажей.

Несомненно, колесный грузовой транспорт должен был иметь большое значение в хозяйственной жизни Передней Азии, но это не вполне отражено в исторических памятниках. Причиной этого можно считать тенденцию изображения боевых сцен с показом преимущественно колесниц, как основного боевого средства. Можно заключить, что в Древнем Востоке конструктивное развитие транспорта в основном было обусловлено потребностью улучшения военной техники и после усовершенствования боевой колесницы в древних изображениях Востока редко встречаются колесные грузовые повозки.

На основании научных данных самая ранняя колесная повозка засвидетельствована в древнем Шумере в середине IV тысячелетия. В Шумерских же раскопанных памятниках наряду с ранними повозками представлены сани, которые, как видно, применялись главным образом для перевозки тяжелого груза. Нужно заметить, что перемещение тяжелых предметов было основано также на совместном использовании, с одной стороны, саней (или подобной им конструкции) и, с другой стороны, катка и рычага.

Данные Урского могильника указывают на существование в эту же эпоху четырехколесной и двухколесной грузовой повозки.

Затем, на рельефе Абидосского храма (Египет) изображен четырехколесный грузовой экипаж. Сцена этого рельефа отображает войну Рамзеса II с хеттами (Кадешская битва).

Из изображенных грузовых экипажей особый интерес вызывает сцена Балаватских бронзовых ворот, показывающая увоз военной добычи из Урарту Салманассаром II. Здесь изображена перевозка на четырехколесной повозке большого сосуда, по всей вероятности, винного кувшина (табл. V, 1).

В исторических памятниках Передней Азии представлено множество культовых экипажей. Большинство из них использовалось во время погребений. К таким культовым экипажам принадлежит и известная триалетская четырехколесная колесница (табл. III), найденная во время раскопок под руководством проф. Б. А. Куфтина в Триалети в 1936—1940 гг.

Перечисленные выше данные о колесных средствах перевозки достаточны, чтобы определить их функцию — эти повозки грузовые, а не боевые, но какое конкретное применение имели они в хозяйственном быту древних народов все же трудно установить. Во всяком случае, не видно дифференциации транспортных средств по характеру их хозяйственного применения.

Современные этнографические данные отдельных народов наглядно показывают картину такой дифференциации транспорта. Рассмотрение этого явления в увязке с историей развития хозяйственной жизни этих народов приводит нас к заключению, что такая дифференциация транспортных средств уходит в древность и степень разнообразия специального транспорта зависит от общего уровня развития тех или иных отраслей народного хозяйства.

Краткий обзор историко-археологических данных о грузинском транспорте выявляет следующее.

Добытые археологическими исследованиями материалы можно разделить на две группы: раскопочные оригиналы средств перевозки и их изображения и модели. Однако, при этом, следует указать на их малочисленность.

Единственным раскопочным оригиналом средств перевозки на территории Грузии является вышеназванная триалетская четырехколесная погребальная колесница, датируемая серединой II тысячелетия. Этот уникальный памятник сохранился в земле благодаря особым условиям и режиму (влажность почвы).

Раскопочные изображения средств передвижения и перевозки на территории Грузии относятся к III-I тысячелетиям до н. э. Так, например, на глиняных сосудах, найденных в Тбилиси и Самтавро выведены четырехугольники, у углов которых изображены четыре концентрических круга-колеса. В обоих случаях мы, вероятно, имеем изображения четырехколесного транспорта (табл. IV, 1—2).

Интересное изображение двухколесной колесницы дано на Ахтальском бронзовом поясе, который датируется учеными по разному (XIV и VIII вв. до н. э.).

В археологических материалах, добытых на территории Грузии, особый интерес вызывают относящиеся к началу II тысячелетия бронзовые застежки с изображением колес. Найденная в Сачхере (Зап. Грузия) застежка (Б. А. Куфтин) интересна и тем, что в середине оси, имеющей колеса с двух концов изображены рога быка, указывающие на то, что еще тогда в качестве тягловой силы использовался бык (табл. IV, 3). Обращают на себя внимание также колеса на оси. Эти бронзовые колеса на застёжке воспроизводят массивные деревянные колеса с двумя вырезами полумесячной формы на каждом. Такие массивные колеса сохранились до последних дней в этнографической действительности Западной Грузии. На другом изображении заметен трехугольный остов-кузов с одной осью и с крестовидными двумя колесами. В этих изображениях можно усмотреть двухколесную грузовую повозку, т. е. арбу.

Уже в древних грузинских письменных памятниках начиная с V века встречаются названия средств перевозки. Так, в грузинском переводе Библии встречаем, с одной стороны, арбу (урем и), предназначенную для хозяйственных целей, а, с другой — боевую колесницу (этли). Нужно отметить, что название «этли» дошло до нас и по линии космогонии, обозначая в этом случае светило, счастье, колесо счастья.

Средство перевозки под названием «урем и» (арба) встречается в грузинском оригинальном произведении автора VIII века Иоанна Сабанидзе «Мученичество святого Або».

Самым ранним сведением хозяйственного содержания можно считать «урем и гвино» («арба вина»), упомянутое в документе 1246—50 гг. В более поздних документах феодальной Грузии хорошо показано различное хозяйственное назначение арбы.

Среди других исторических сведений о грузинских средствах перевозки в первую очередь надо отметить изображения в стенной живописи, а также на надгробных каменных памятниках и др. Из числа изображений первого рода весьма важным является изображение арбы на Вардзийской фреске (XII в.), по которому можно проследить отдельные конструктивные детали (табл. VI).

Грузия характеризуется весьма своеобразными географическими условиями. Здесь имеются высокие горы, хребты, возвышения, плато, ущелья, равнины и т. д.

Такому строению поверхности Грузии соответствовали разнообразная почва и климат, в соответствии с которыми, со своей стороны, находилась та или иная отрасль сельского хозяйства.

По основным признакам хозяйства и природных условий Грузию можно разделить на три главные полосы: 1. Высокогорную, 2. Низменную, 3. Переходную (подножья гор).

Для Восточной Грузии характерно было хозяйство горной, низменной и переходной полосы, а для Западной Грузии — хозяйство низменной, горно-холмистой и горной полосы. В высокогорном и горном хозяйстве ведущую роль играло скотоводство. Земледелие здесь было представлено главным образом культурой ячменя. Для низменной части Грузии характерно было полеводство и виноградарство, что касается переходной полосы, то здесь рядом со скотоводством было представлено полеводство и обе эти отрасли хозяйства были развиты почти в одинаковой степени.

Можно считать, что эти основные хозяйственно-географические признаки и обуславливали деление народных средств перевозки по их конструкции.

Грузинские сухопутные народные средства перевозки, в которых впрягается тягловый скот, делятся на три основные группы: 1. Безколесные, 2. Колесные и 3. Смешанного типа.

К безколесным средствам перевозки относятся такие виды, которые перемещаются по земле скольжением, как те: кало, сатриели, пчхиле и множество видов конструкции саней: мархили, турши, тавкави и др.

Основным видом колесных средств перевозки является двухколесная арба — уреми, которую принято называть грузинской арбой (в литературе — Кавказской арбой). К колесным средствам принадлежат также цалугели уреми (одноярменная арба т. е. арба для одного быка или буйвола) и гердзкала.

К средствам перевозки смешанного типа относятся такие виды, конструкция которых основывается на комбинированном применении принципа скольжения и качения, как то: болотрипа, ачача уреми, сели, туши, ксели.

В Грузии бытовал также транспорт негрузинского происхождения, появившийся в Грузии, по всей вероятности, с конца XVIII века. Сюда относятся тачка (двуколка для одной лошади) и повозка (четырёхколесная арба, куда впрягались быки или буйволы).

Отдельную группу составляет городской гужевой и пассажирский транспорт, появившийся в Грузии также с конца XVIII века.

Основной вид безколесных средств перевозки — мархили — (сани) (табл. XIV—XIX) был распространен во всей полосе южного склона Восточного и Западного Кавказа, а также в северо-восточной части Аджарии и в горной части Самцхе-Триалети. В этих местах сани являлись одним

из основных видов средств перевозки, которые использовались во все время года и в которые впрягались исключительно быки. Сравнительно ограничено было использование саней в переходной полосе Грузии, где в летнее время применялись преимущественно арбы смешанного типа. Реже встречались сани в низменной полосе Грузии, где их использование зависело от условий снежного зимнего периода.

Основной вид двухколесной повозки—урем и (арба) (табл. XXX—XXXII) был распространен в низменных и частично в возвышенных местностях Грузии—это равнина Кахети, Нагорье Картли-Кахети (включая Саингило), равнины внутренней и нижней Картли, нижний Имерети, низменность Коллиды (включая Гурню, северо-запад Аджарии и юго-восток Абхазии).

Гердзкала была распространена в основном на территории бассейна р. Куры (табл. XXXIV).

Средства перевозки смешанного типа встречались в переходной полосе (подножье гор). Болотриа (табл. XXVIII) характерна для определенной части Восточной Грузии. Границы ее распространения: ущелья р. р. Арагви, Ксанди, Рекула, Меджуда на юге на линии деревень Жинвали, Булаурта, Тонча, Икоти, Цубени, Громн, а на севере на линии Дгнали, Джорисубани, Колоти, а также южнее р. Куры, на линии селений Бобневи, Гостибе.

Ачача урери (табл. XXIII—XXIV) была распространена в горнохолмистых местностях Западной Грузии, начиная с Верхней Имерети, включая возвышенности нижней Имерети, Рача, Лечхуми, нагорную часть Мегрелии. Сели (табл. IX) характерна для подножья горной Аджарии и западной и юго-западной части Месхети. Сфера распространения туши узка (табл. XXVI, 2). Она ограничивается одним микрорайоном верхней Имерети—сел. сел. Гориса, Мерджеви (Сачхерский район). Ксели (табл. XXVII, 1) использовался в нижней Рача.

Двухколесная арба состоит из трех основных частей «убе» (кузов), «гердз—борблеби» (ось и колеса) и «угели» (ярмо) (табл. XXX, 2). Главной частью кузова является два длинных, четырехгранных дерева «хелна», которые, соединяясь в передней части, образуют равнобедренный треугольник. Такое строение кузова является тем специфическим признаком, который характеризует данный тип арбы в ареале своего распространения. Этот треугольник служит основанием для остальных частей кузова арбы. Принцип конструкции арбы подразумевает равновесие, центром которого является ось. Другим специфическим признаком данной арбы является подвижное устройство—на деревянной оси одно колесо насажено наглухо, а другое—вращается на ней свободно, ось вращается вместе с колесом.

Конструкция болотриа основана на комбинированном принципе движения: здесь вращательное движение (качение) совмещено со скольже-

нием, т. е. объединены принципы движения арбы и саней (табл. XXIX, 2).

Болотриа в отличие от арбы состоит из четырех основных частей — оси — колес, кузова, дышел, ярма. Если в двухколесной арбе основная часть — остов (убе) треугольная и головою непосредственно связана с ярмом, то остов кузова болотриа представляет четырехугольник, который связан с ярмом посредством отдельных дышел. Этот четырехугольник составляется двумя параллельными длинными деревьями под названием «датсби» и несколькими поперечными деревьями в роде планок. Остов передней частью приподнят и опирается на ось, а задняя часть с его толстыми концами опущена на землю. Эти концы во время движения болотриа касаются земли, скользя по ней с целью постоянного торможения. Болотриа имеет своеобразное использование. Следует отметить, что болотриа в основном используется для перевозки жнива и сена. Однако на этой арбе изредка перевозятся и другой груз, как то: камень, дрова и др.

Ачача уреми в сфере своего распространения носит несколько названий: «ачача уреми», «чочилаа уреми», «пчкилебиани (мархила) уреми», «мтис уреми», «пицури уреми», «хохикиа уреми». Самым распространенным названием считается «ачача уреми». В литературе, а также в Восточной Грузии этому названию соответствует «имерули уреми».

Основное конструктивное своеобразие ачача уреми, придающее ей особую оригинальность, заключается, так же как и в болотриа, в соединении принципа скольжения и качения. Разница состоит только в том, что в болотриа скольжение по земле осуществляется заднею частью, а в ачача уреми — передней частью, посредством скользящих по земле полозьев — «пчкилеби» (дословно — когти). (табл. XXIV).

Четырехугольный (трапецевидной формы) кузов «зесадгари» опирается на ось не средней, а задней частью, поэтому кузов головной частью находится в наклонном положении и опирается на косо стоящие два длинных дерева «пчкилеби». Концы пчкилеби скользят по земле, а головою соединены с ярмом. Такая конструкция ачача уреми полностью соответствует горно-холмистой географической среде Имерети и Рача, где волнообразный рельеф, если можно так выразиться, во многом преобладает над ровным рельефом. Полозья данной арбы на спусках являются основным тормозным средством. Кузов арбы («зесадгари») в данном случае не подталкивает со всей тяжестью ярмо, а опирается на скользящиеся по земле полозья, что замедляет ход.

Следует отметить, что это скольжение не всегда является тормозом арбы, в частности, на подъемах оно вовсе не мешает и не затрудняет движение. В этом и заключается особое своеобразие конструкции данной арбы. Поскольку пчкилеби не прикреплены к ярму туго, а находятся в ви-

съем положенни, а так-же благодаря тому, что на пчихлеби передняя часть остова насажена свободно—чем больше на подъемах тяги, тем меньше касаются пчихлеби земли, а очень часто, совсем отрываются от нее. В случаях необходимости, особенно тогда, когда местность ровная и арба менее нагружена, пчихлеби поднимают и привязывают концами на остов, вследствие чего образуется треугольный кузов на подобие кузова — уба двухколесной арбы. Таким образом, излишнее скольжение на ровной местности стпадает.

Конструктивное своеобразие ачаха уреми находит выражение и в другом отношении: естественно, на горно-холмистом рельефе движение колесной повозки вызывает качание последней. Скользящиеся по земле пчихлеби являются как раз хорошим средством для устранения качаний, поскольку полозья преодолевают неровности раньше, чем колеса данной арбы. Полозья поднимаются и опускаются по неровной поверхности и это ограждает их от внезапных ударов и попаданий о препятствия.

В этом отношении почти-аналогичное положение имеем в отдельных видах грузинских пахотных орудий, в частности, в рачинском сахвнели, занимающем особое место среди грузинских пахотных орудий. Рачинское пахотное орудие хорошо работает на неровной поверхности горных скатов. Благодаря т. н. «цесена» «ццинамавала» — «головного ползуна», хорошо приспособленного к рельефу.

Сели по строению также относится к смешанным типам средств перевозки, поскольку и здесь использован принцип совместного скольжения и качения. Она близко стоит к ачаха уреми, ибо здесь скольжение осуществляется в передней части. Но есть между ними и существенная разница: если в ачаха уреми средством скольжения являются пчихлеби, концы которых касаются земли, в сели для скольжения служат «пехеби» (ножки) или «сацуравеби» (ползуны), вставленные в передней части повозки наподобие ножек скамейки (табл. LIX, 1). Таким образом, ножки сели, как скользящиеся части, не являются одновременно соединителями повозки и тягловой силы, а отделены, как самостоятельные части. В сели ярмо соединяется с повозкой посредством «хелнеби» — дысел.

Кузов сели по своему строению походит на сани, поскольку передняя часть его сильно изогнута вверх, что вызвано необходимостью существования переднего прикрытия.

Из грузинских народных средств передвижения и перевозки особо выделяется арба для перевозки больших винных кувшинов под названием туши (табл. XXVII, 2). Данный тип арбы характеризуется значительными особенностями как по конструкции, так и по признакам древности составных элементов.

Туши принадлежит к средствам перевозки смешанного типа и ближе, . стоит к ачаха уреми. Ее называют также «чурис уреми» (арба для винных кувшинов).

Туши низкая арба простого строения. Рамообразный, трапецевидной формы кузов поставлен на железной оси. Верхняя часть его со всех сторон по внутреннему направлению косо срезана, поэтому кузову дается определенная форма, удобная для помещения в горизонтальном положении винного кувшина. Передок кузова, наподобие ачаха уреми, опирается на пчихлеби, соединяющихся с ярмом.

Основной отличительный признак, по которому данный тип повозки обращает на себя внимание, заключается в том, что вместо определенных сформировавшихся колес, она имеет два толстых бревна под названием «сагорави» или «сагорбели» (дословно каток).

Длина каждой из этих сагорави 40 см. а диаметр 30 см. Они прорулены для оси.

Вышеописанный кузов, а также колеса с железной осью представляют надежную опору для тяжелых нередко покрытых известью («чапакри чури») винных кувшинов.

По строению ближе стояло к туши устройство для перевозки тяжелых глиняных кувшинов — к сели, имеющая вместо колес с осью, только каток (табл. XXVII, 1).

С точки зрения развития колесных средств перевозки значительный интерес представляет также своеобразный вид грузинской двухколесной арбы, засвидетельствованной нами в 1949 г. в сел. Меджврисхеви (Восточная Грузия). Эта арба была распространена в узкой полосе севернее сел. Меджврисхеви (табл. XXIX, 1).

По основным конструктивным данным эта арба, несмотря на общее ее сходство с грузинской арбой, значительно отличается от нее. Отличие главным образом заключается в том, что опи низкая и имеет колеса в величину колес болотриа, при этом ось и колеса продвинуты значительно вперед, чем это в обыкновенной арбе, и благодаря этому задняя часть кузова находится несколько в наклонном положении. Этой частью в нужных случаях, особенно на спусках, данная арба касается земли, следовательно такой конструкцией своеобразно решен вопрос торможения. По этому признаку данная арба находит сходство и с болотриа с той разницей, что в болотриа задняя часть кузова все время касается земли, а здесь — только в нужных случаях.

Исходя из этого, можно заключить, что если болотриа является средством перевозки переходной полосы, т. е. подножья гор и в ней постоянно соединены принципы скольжения и качения, то данная арба со своей стороны представляет собою переходный вид между болотриа и равнинной двухколесной арбой. Это обстоятельство еще раз наглядно указывает на многообразие грузинских средств перевозки и на их самобытность в конкретных хозяйственно-географических условиях.

Большой интерес представляют народные знания и опыт в области изготовления средств перевозки.

На протяжении веков благодаря опыту стало правилом использование аробного строительного материала двух видов: в сыром и сухом виде. Из сырого материала делаются те части, в которых помещаются другие детали, изготавливаемые исключительно из сухого материала.

Сырой материал постепенно высыхает, ссужается и зажимает вставленные в нем другие части; со своей стороны сухое дерево, сохраняя свой объем, не ссужается и не расшатывается.

На основе опыта в течение веков выработаны определенные правила в деле использования строительного материала. Из многочисленных видов растительности Грузии для построения средств перевозки вошли в употребление наиболее крепкие и устойчивые породы деревьев: вяз, дуб, бук, ясень, акация.

В технологическом процессе изготовления средств перевозки характерным является т. н. «гатусва» (в Имерети «гаруджа», «галанджа») — «проведение через пламя» некоторых частей арбы (дышел, ступиц, ярма, оси). После обтески топором эти части на несколько минут кладутся в огонь, а затем слегка намазываются навозом (навоз должен быть старым и одновременно мокрым). Этот важный народный способ считается средством прогив растрескивания и червоточия.

Заметным своеобразием характеризуется технология изготовления колес арбы.

В недалеком прошлом в Имеретии было в широком применении массивное колесо «гогора», сохранившееся до последних дней в богатых лесах местностях (напр., верхнее течение Ханис-цкали). Лучше сохранилась арба с массивными колесами в Земо-Рача, Лечхуми.

Для массивных колес подбираются твердые породы дерева с сравнительно большим диаметром. Эти требования удовлетворяют бук, дуб, липа, клен.

Небольшой кусок бревна расщепляют по середине и из полученной полуцилиндрической формы вырезают «колесное дерево». Или же без расщепления бревна выдалбливают из него нужный кусок. Таким образом, колесо вырезается не в горизонтальном разрезе, а в вертикальном, т. е. по направлению роста дерева. Это придает ему прочность (табл. XXXVI).

Особенно интересна технология изготовления массивных, но составленных из сегментов колес. В конструкции таких составных колес использованы два способа крепления сегментов: 1. Связывание сегментов посредством наружных реек. 2. Связывание сегментов внутренними шипами. Из них более распространенным считался второй способ, представляющий интерес (табл. XXXVII). Необходимо вспомнить, что известная Триалетская колесница снабжена трехсегментными колесами с внутренним креплением. Поло-

вины колес, составленных из двух частей, после обработки топором подготавливают одну к другой. Сперва на обе половины колеса справа и слева от осевого отверстия высекают четырехгранные гнезда 12—15 см длины, затем приготавливают равных этим гнездам два деревянных клина. Каждый из них с двух концов едва расщепляется и туда вставляются клинья меньших размеров. Эти два, вставленных один в другое клина ставятся в гнездо одной половины колеса и ударяют молотом. Попавший вниз клин расширяет, раздвигает основной клин, поэтому этот последний крепко садится в гнездо колеса. После этого во втором конце оставшегося наружу клина делают так же маленькие клинья и вставляют в гнездо второй половины колеса. Ударом молота составленное из двух частей колесо с внутренней стороны закрепляется, а в процессе работы крепнет еще больше. Таким же способом делались колеса из трех частей, т. е. сегментов.

Этнографические и историко-археологические данные указывают на древность использования крупного рогатого скота в Грузии в качестве тягловой силы.

По этим данным основной тягловой силой является бык. Использовались и буйволы, но не везде и в одинаковом масштабе. В качестве тягловой силы использовалась и лошадь, но частично и очень ограниченно.

Бык впрягался во все средства перевозки, где только применялась тягловая сила.¹ Бык и лошадь имеют одинаковое распространение в Грузии, но последняя используется для верховой езды и вьючного транспорта. Совсем не впрягаются лошади в грузинскую арбу и сани.

Буйвол используется в двухколесной арбе и в болотриа. Обыкновенно она предназначается для выполнения «тяжелых работ». По народным представлениям «хорошие, выносливые буйволы могут тащить груз весом в две с половиной тонны, а быки — весом в одну тонну».

Впряжке быка или буйвола в ярмо, т. е. их превращению в тягловую силу предшествует определенная подготовка, заключающаяся в себе интересные народные знания и навыки. Такая подготовка носит название в Восточной Грузии — га мо кна, в Западной Грузии — га хед ва, под последним подразумевается так же подготовка — приручение лошади для верховой езды. В отдельных случаях применялось специальное ярмо под названием контугела-квантугела — простое дерево 30—40 см длины двумя шкворнями.

В правильном использовании рабочего скота важное значение имеет распределение груза на повозке. Это особенно касается двухколесной арбы,

¹ О базисном значении быка в хозяйственном быту грузин свидетельствуют многообразные народные представления и обычаи, связанные с быком. Среди грузинских племен с глубокой древности был развит культ быка.

конструкция которой основана на принципе равновесия. Арба с неправильно распределенным на ней грузом носит название тавсубуки (когда тяжести больше на задней части) и тавмдзине (когда тяжести больше в передней части).

Пару животных, предназначенных для впряжки в одно ярмо, подбирают по их силе. Они должны быть приблизительно равносильными. Но в случае, когда в одну пару попадают животные разных сил, прибегают к замене равновесия ярма в пользу слабого животного. Это достигается путем перемещения центра ярма просверлением или переставлением кожанного крепления. Этот способ носит название толис да деба.

Грузинские народные средства перевозки, как устанавливается их этнографическим изучением, хотя и имели всестороннее применение в жизни народа, но в основном служили сельскохозяйственным целям местного характера и почти все заметные их изменения технически-конструктивного характера были непосредственно связаны со спецификой хозяйственного быта.

Установлено, что грузинские народные средства перевозки в течение веков находились в непосредственной связи с отдельными, главным образом, ведущими и интенсивными отраслями народного хозяйства, какими являлись полеводство и виноградарство и виноделие и что на основе возросших требований этих отраслей хозяйства порожден специальный транспорт — оригинальные и самобытные виды средств перевозки.

В свете изучения этих средств перевозки становится возможным проследить важное значение хозяйственного фактора и хозяйственного быта в целом, в создании конструктивных особенностей средств перевозки.

На территории Грузии почти везде было распространено более или менее интенсивно земледелие.

О развитии земледелия грузинских племен сохранились сведения в древних памятниках. Исторические данные показывают, что в земледелии Грузии наряду с полеводством весьма важную роль играло и виноградарство и виноделие. Обе эти отрасли хозяйства своими корнями уходят в глубокое прошлое нашего народа. Поэтому и истоки истории грузинских народных средств перевозки, как имеющих в основном хозяйственное значение, следует искать в глубоком прошлом.

По этнографическим данным средства перевозки, связанные с полеводством и виноградарством и виноделением характеризуются особым разнообразием. Именно в этих отраслях хозяйства мы встречаем дифференцированный транспорт, специальные виды средств перевозки, приспособленные к конкретным условиям данной отрасли хозяйства.

Один из основных видов грузинских колесных средств перевозки —

двухколесная арба в Восточной Грузии имеет два подвида т. н. садзие уреми и сабаро уреми. Садзие уреми дословно—арба для жнивва. Она характерна только для Восточной Грузии, что касается сабаро уреми, она под названием хелна уреми находила применение и в Западной Грузии.

Этнографическими данными выясняется, что арба для жнивва благодаря ее величине вмещаемой площади и высоте кольев на кузове (табл. XXXI и XXXII) перевозила «легкий, но объемистый груз», т. е. жниво, сено и т. д. Сабаро уреми же, имеющая короткие колья и узкий кузов, перевозила тяжелый груз сравнительно малого объема: зерно, муку, строительный материал и др. Отсюда понятно, и конструктивное своеобразие и название садзие уреми—арба для перевозки жнивва; функция этой арбы определяет сферу ее распространения (Картли, Кахети, Южная Грузия—здесь эта арба носит название блжис уреми). Эту арбу надо считать улучшенным хозяйственным средством в условиях интенсивного земледелия, в частности полесводства.

Если название садзие уреми—арба для жнивва непосредственно связано с полесодством, то интенсивностью же этой отрасли можно объяснить параллельное название этой арбы—диди уреми т. е. большая арба. Это название находит полное оправдание в условиях существования большого плуга.

В Западной же Грузии специальным видом полесодческого транспорта является чадис уреми (по мегрельски чкпдиш уреми), что в переводе на русский язык означает: арбу для проса.

Характерные, самобытные особенности выявляли применение средств перевозки в отрасли виноградарства и виноделия.

В Восточной Грузии виноград перевозился в круглых плетеных корзинах—г'одори, в Западной Грузии же преимущественно в длинных плетеных—челти. Челти ставился на арбу и занимал почти всю длину кузова.

Но не только перевозкой винограда исчерпывалась роль арбы в отрасли виноградарства-виноделия, арба имела также широкое использование как в перевозке вина, так и в перевозке винных кувшинов—квеври, чурри.

По историческим памятникам выясняется, что еще в древности арба являлась единицей меры вина.

Как уже отмечалось выше, арба как единица меры упомянута в одном из документов 13 в. (грамма 1250—60 гг.), где названа «арба вина».¹ На основе сравнения «арбы вина» и другой единицы меры—сапалне, акад. И. А. Джавахишвили дает приблизительный подсчет объема интересующей нас единицы. По мнению ученого арба должна была быть по

¹ Джордания, Хропика, 129.

объему четыре раза больше, чем сапалне и составлять 1200 литров, т. е. 32—33 пудов вина.

По этнографическим данным теперь уже трудно установить значение арбы, как единицы меры вина; однако, из недавнего прошлого можно восстановить обычай перевозки вина на арбах большими бурдюками — румби, что хорошо запечатлено и на фотографиях Ермакова (табл. LXIX). Возможно, что в «арбу вина» — как в единицу измерения входили большие бурдюки — румби, как сосуды.

Перевозка кувшинов была разного характера, сообразно с тем она имела местное значение или же связывалась с вывозом кувшинов из керамических центров.

В Грузии существовало несколько очагов керамического производства, из них следует отметить в Западной Грузии Земо Имерети (сел. сел. Широша, Беглеви, Бослеви), где наряду с мелкой посудой изготовлялись и большие винные кувшины.

По этнографическим данным выясняется, что из этих мест винные кувшины вывозились как в Восточную Грузию, так и в Рача, Лечкуми и др. Для перевозки кувшинов использовалось основное средство перевозки этого уголка — ачача уреми (табл. LXVII, и LXVIII, 1); но вполне понятно, что ачача уреми не могла бы всегда удовлетворять этим требованиям. Для перевозки объемистых и тяжелых (вырытых из земли и покрытых известью) винных кувшинов эта арба не была подходящей ни по величине и ни по прочности. Именно на основе этих возросших требований следует объяснить происхождение специальных средств перевозки — туши и ксели.

В сфере распространения туши установлен вышедший ныне из употребления способ перевозки больших кувшинов посредством соединения двух арб — ачача уреми. С одной арбы снимали полозья и голову ее кузова устанавливали на заднюю часть второй арбы, прикрепляя их крепко. Так получилась одна повозка вроде четырехколесной, длина которой позволяла поместить туда кувшин большого размера. Но, такое устройство могло иметь применение только на подходящей местности — на ровном рельефе, вследствие чего практическое применение этого способа было ограничено. Кроме того, кувшины, покрытые известью, при перевозке требовали прочного основания. Именно, эти требования удовлетворяли ксели и туши.

Из всех видов грузинских народных средств перевозки особо выделяется арба для перевозки больших винных кувшинов под названием туши (Имерети). Этот вид характеризуется значительными особенностями как по конструкции, так и по признакам древности составных элементов.

Вызывает большой интерес конструктивно близкое к вышеназванному туши средство перевозки винных кувшинов т. н. ксели, практически используемое до недавнего времени в Рача (Западная Грузия).

Этот вид средств перевозки заслуживает внимания также как особый, предназначенный для виноделия вид транспорта и он весьма интересен по своей конструкции: простой, но прочный кузов, рамообразной формы, поставлен на своеобразное подвижное устройство: это взятое в качестве катка бревно длиной около двух метров и толщиной 35—40 см. Средний часть бревна намного утоньшена, а с двух сторон же оставлены толстые концы, выходящие за кузов на подобие строению туши (табл. XXVII, 1). Разница в том, что в конструкции туши эти полуколеса имеют ось, а в ксели это — одно целое дерево, бревно, т. е. ничто иное как каток. Кузов ксели имеет собственную же датва — утолщенную часть снизу для постановки кузова на каток. Кузов ксели ставился также на полозья. Впрягались в такую арбу обычно 3—4 пары быков, а иногда до десяти пар, в зависимости от тяжести кувшина и характера пути.

Здесь же следует отметить заслуживающий внимания факт, что под наименованием ксели в Рача были известны средства перевозки двух видов с катком-колесами и без катка (табл. LXVIII). Если предельно перевозка кувшина на покатоу местности, там прибегали к сели без катка, а на ровной местности использовали ксели с катком. Практиковалось хранение этих специальных катков для их использования в нужных случаях.

Конструктивно-функциональные особенности туши и ксели, а также то, что они не имеют аналога, указывают на местное их происхождение. Они бытуют в интенсивных виноградарческих районах Западной Грузии, составляя одну из характерных особенностей этнической культуры Имерети и Рача. Следует тут же заметить, что хозяйственными потребностями виноградарства и виноделия Грузии созданы в виде туши и ксели специальные средства перевозки, что подчеркивает значение и интенсивность этой отрасли народного хозяйства Грузии и в прошлом.

В этнографической действительности Грузии можно было встретить и более простые по строению специальные средства перевозки винных кувшинов. Так, например, в 1950 г. в сел. Хашми (Гаре-Кахети, Восточная Грузия) нами было зафиксировано средство перевозки винного кувшина под названием «сатриели» (дословно волокуша) (табл. LXVI, 1-2). Строение сатриели несложное. На большом рогатообразной формы обручке дерева закреплен кувшин, покрытый также известью. Для удобного размещения в горизонтальном положении винного кувшина основание «сатриели» здесь, также как и в туши и ксели, косо срезано по направлению в глубь. Характерно и то, что каждая ветвь этой рогатки заканчивается, со своей стороны, также рогаткой, что обеспечивает сатриели от переворачивания во время волочения груза. Ремень, связывающий сатриели с яром закрепляется в передней части рогатки на вырубленном специально для этой цели месте.

Сабаро уреми по этнографическим данным в основном являлась средством перевозки на далеких расстояниях, как более легко управляемая. Как

по историческим документам, так и по этнографическим данным установлено существование обычая киразе с иарули — отдачи арбы в наем. В большинстве случаев здесь подразумевалось отправление в далекий путь, как например, во Владикавказ, Агзвани и др., но в наем шли и на близких расстояниях. Иногда в течение определенного времени работали в одном каком-нибудь пункте, обыкновенно на строительствах; в таком случае, в работе, кроме хозяина арбы, требовались и другие люди, которые по этнографическим данным называются урмис муш е би — аробные рабочие, а в исторических документах наряду с этим — урмис каце би («аробные люди»).

Если требовалось отправление в дальний путь по семейным надобностям (на свадьбу, в святилище и др.), тогда арба особо приготавлилась — сверху покрывалась навесом — чардахи, а внутри растягивалась мягкая постель (табл. LXXVI, 2; LXXI, 1).

Аробные песни — урмули занимают особое место в грузинской народной музыкальной культуре.

В свете анализа развития специфических видов транспорта вообще и в частности — используемых в полеводстве и виноградарстве и виноделии Грузии становится возможным наглядно проследить важнейшее значение хозяйственного фактора и хозяйственного быта в целом в создании конструктивных особенностей средств перевозки.

Аналогичную картину дает находящийся в нашем распоряжении, правда, не очень обширный сравнительный этнографический материал соседних народов (Армения, Северный Кавказ и др.).

Анализ этих материалов указывает на необходимость изучения народных транспортных средств в увязке с производительными силами вообще, что дает возможность полнее выявить созданные на протяжении веков специфические черты в хозяйственном быту этнических групп и народов.

Между тем в зарубежной специальной литературе главным образом в области т. н. «географии транспорта» при классификации и установлении сферы распространения средств перевозки обращается недостаточное внимание, а порою вовсе игнорируется роль хозяйственно-экономического фактора.

География транспорта давно уже привлекла внимание исследователей. В многочисленных описаниях этих авторов встречаются преимущественно лишь схемы распространения тех или иных видов средств перевозки и характеристика внешнего разнообразия транспорта, получавшего объяснение лишь своеобразием местных географических условий.

Как известно, исследователи в области т. н. «географии транспорта» основное внимание уделяют выявлению и изучению географических особенностей отдельных стран или в целом континента, и, естественно, придают единственное и решающее значение в развитии транспорта специфике

географической среды, изолируя тем самым географические и хозяйственно-экономические факторы друг от друга.

Сопоставляя наш конкретный материал этому взгляду, можно лишь раз убедиться в односторонности и порочности географической теории развития транспорта. Одностороннее изучение географических границ распространения какого нибудь элемента материальной культуры, в том числе, средств перевозки, основывается только на внешних признаках географической среды, а такой подход приводит лишь к простой регистрации распространения какого бы не было элемента или явления.

Но вместе с этим в зарубежной же литературе встречаются исследования, правильно освещающие причины разнообразия и специфики сухопутных средств перевозки. В числе таких исследований можно было бы указать на труд Telesphoro de Aragzadi, *Die fchzende Wagen und Andere aus Spanien: Z. f. Naturgeschichte und Urgeschichte des Menschen*, 1896, XXIV, 3H, Braunschweig касающийся испанского и португальского транспорта. Следует отметить особую важность опубликованного в 1953 г. на немецком языке исследования Hainz Kothe «Распространение и давность полозьев».¹ Путем сравнительного изучения и анализа огромного фактического материала из этнографии и археологии разных стран, автор ставит узловые вопросы генезиса транспортных средств и освещает историю и своеобразие применения одного из древних и распространенных видов средств перевозки — полозьев. Автор приходит к важным с научной точки зрения заключениям о происхождении сухопутных средств перевозки, очагах одомашнивания и применения в качестве тягловой силы быка и лошади, взаимозависимости средств перевозки и пахотного орудия и др.

Несмотря на то, что у автора мы находим отдельные спорные положения, в целом указанный труд можно считать одним из наиболее важных исследований в зарубежной научной литературе в области этнографии и истории транспорта. Особенно важным, на наш взгляд, являются методологические стороны исследования — в частности, правильный подход автора к оценке географического и хозяйственного факторов.

Касаясь вопроса о древних формах колеса, мы разбираем существующие теории о происхождении этого важнейшего приобретения человеческой культуры.

Эти теории в основном можно разделить на две группы:

¹ H. Kothe, *Verbreitung und Alter der Stangeschleifen: Archäologisch — Ethnographische Forschungen*, Berlin, 1953.

1. Теории, которые в вопросе возникновения колеса исходят из материального начала, как например, в одном случае из бревна—катка (Э. Тейлор, Гаддон и др.), в другом случае веретена с пряслицей (Форестьер, Ролло и др.); 2. Теории, считающие основным моментом в происхождении колеса религиозную символику и тем самым утверждающие возможность возникновения реальных круглых вращающихся предметов, в частности, колеса, путем использования на практике предметов эмблематического назначения (Э. Ган, Форрер и др.).

Необходимо отметить, что хотя теорию о возникновении колеса из веретена мы причислили к теориям, исходящим из материальных начал, однако, большинство авторов в исследовании вопроса в этом направлении все же склонялось к религиозной символике, т. е. в процессе возникновения колеса необходимым этапом считало религиозные представления. Характерно, что несмотря на отсутствие конкретных, убедительных данных, идеалистические теории происхождения колеса в свое время прочно закрепили за собой место в научной литературе.

Итак, можно сказать, что важнейший вопрос в возникновении колеса, — его технологическая и генетическая стороны, до последнего времени оставался открытым. Мы отвергаем идеалистические теории, как необоснованные и непримлемые. При изучении вопроса о древних видах колеса, основываясь на существующем этнографическом материале, с одной стороны, и используя историко-археологические данные, с другой, в эволюции колеса намечаем определенную линию развития, начало которой, полагаем, восходит к катку. По данным грузинского этнографического материала это прослеживается довольно ясно.

Нет сомнения, что веретено, как элемент культуры, является очень древним изобретением. Оно связано с техникой прядения, которое со своей стороны относится к ранней эпохе деятельности человека. Однако, для решения вопроса происхождения колеса недостаточно отметить только факт древности веретена, а главное определить момент превращения последнего в колесо входящее в конструкцию самой ранней повозки. Единственная аргументация авторов этой теории заключается в суждениях о логичности развития большого предмета из маленького, т. е. в конкретном случае о возможности развития колеса из веретена. В отсутствии конкретных достоверных данных и на основе формальных сопоставлений эти рассуждения доходят до признания возникновения идеи, и ее внесения в конструкцию повозки.

Не вызывает сомнения, что принцип скольжения в перемещении по земле тяжелых предметов очень древний, и он древнее принципа качения. К использованию принципа качения человек первоначально должен был прийти по той необходимости, которая была связана с его деятельностью. Следовательно, использование круглого длинного дерева — катка, должно

быть связано с трудовой деятельностью. Здесь мы видим иллюстрацию положения исторического материализма: в истории техники всякое изобретение рождается по необходимости.

Каток (груз. сагорави), как народное средство для сравнительно облегченного перемещения тяжести и сегодня находит применение в этнографической действительности Грузии. Обыкновенно, катки используются для перенесения больших деревьев, бревен, но что важнее, катки применяются и в саях (груз. мархпан), когда на ровной местности движение последних затрудняется (Зап. Грузия — Рача). Таким образом, применение катка связывается с перемещением тяжестей и с необходимостью замены скольжения качением. На этом основании становится возможным рассмотреть своеобразие подвижного устройства оригинальной конструкции ксели и туши, тем более, что применение в этих средствах подвижного устройства типа катка подсказано необходимостью перевозки тяжелых винных кувшинов (чури). Оправданием этого служит и название подвижного устройства данных видов «сагорави» || «сагоробели» (дословно — каток).

В этой связи представляют большой интерес грузинские наименования колес. В этнографическом быту мы имеем три разных названия: «гогора» (Имерети, Рача, Лечкуми, Гурия, Месхети, Джавахети, частично Картли, Кахети); «борбали» — в вариантах — «барбали» (Мегрелия), «абарбал» (Абхазия), «барболд» (Сванетия); «твали» (Картли, Кахети, Имерети, частично Рача, Гурия). По моему мнению эти параллельные названия возникли в разное время и, главное, они выражают определенное механическое и технологическое своеобразие.

Известно, что в перемещении качением существует его два различных вида: при передвижении непосредственно качением перемещающийся предмет катится, не требуя существования реальной оси, тогда как, перемещение путем верчения, по существу, означает вращение круглого предмета вокруг оси. Отображением движения первого рода, правда, с частичным отступлением служит гогора, а второго — борбали. Что же касается твали это составное из ступицы, спиц и ободьев колесо перемещается также на оси.

Надо полагать, что технологически борбали представляет собою ступень замены принципа катательного движения принципом вращательного движения. Таким образом борбали — вращающееся на оси колесо должно представлять собою последующий этап развития гогора — катающегося круглого предмета, который, несомненно, восходит в первоначальной своей форме к катку. Неслучайно, что в Западной Грузии — районе самого широкого использования до ныне массивных колес, распространены и сами гогора и это название последних, и что, главное, эти колеса насажены на оси наглухо, т. е. они вращаются вместе с нею.

В виду того, что ступица (моргни) является центральной частью колеса — твали, в которой помещаются спицы (солеби) с ободьями (пер-собси) и что ступица имеет непосредственную связь с осью, вставленной в самую ступицу, возникает вопрос — не является ли ступица древнейшим и простейшим видом колеса? На основании имеющегося у нас этнографического материала на этот вопрос может быть дан положительный ответ. Примечательно, что по этим данным моргни (маргни) — ступица не только предмет, но и выражение определенного качества предмета, в частности, круглоты. По этим же данным можно проследить тождественность ступицы и оси. С целью расширения в этом направлении суждения пользуемся также конструктивными данными грузинской мельницы, где в некоторых случаях ступица, как центральная часть водяного колеса выходит за пределы своего прямого значения и подразумевает самую ось, воткнутую в колесо.

Наряду с рассмотрением технологии и механики колеса в труде мы стараемся использовать и языковые данные. В частности, мы полагаем, что должно существовать определенное языковое соотношение между моргни и гогора (маргни) (мургни — мургвали — мургвали — (мгургуали) — гургали) (горгали — горгора — гогора).

На основании научных исследований, по которым становится возможным установить генетическую связь грузинских племен с древнейшим населением Передней Азии (сумеры, хетты, митанийцы, халды), мы полагаем, что определенное сходство некоторых видов средств перевозки Грузии и Древнего Востока, не случайно, и что этот элемент культуры в свою очередь указывает на культурно-историческую связь. Исходя из этого, не безинтересно изучить в том же направлении языковые данные о средствах перевозки. В труде вкратце касаемся совпадений грузинских и шумерийских названий. Обращает на себя внимание шумерийское название грузовой повозки «MAR» (в последующем MAR — GID-DA). Мы считаем, что это — MAR есть основная и начальная форма, которая с течением времени дает вариации фонетического характера. Грузинская этнографическая действительность до сегодняшнего дня сохранила древнейшую форму сухопутных средств перевозки в виде «мархили» (сани). По нашему мнению в этом составном названии первая часть — «MAR» находит сходство с шумерийским названием повозки, что касается компонента хил, он, повидимому, служит выражением длины (ср. кирхали — длинные шесты в воротах, хала — длинная палка).

В заключении должны отметить, что вопрос о древнейших формах колеса был поставлен на основании непосредственного исследования грузинских народных средств перевозки. Принимая во внимание конкретные этнографические данные, мы убеждены, что вообще такой материал может служить надежной опорой для изучения вопроса происхождения колеса в данном аспекте.

DER GEORGISCHE VOLKSTRANSPORT

Landbeförderungsmittel

(Zusammenfassung)

Das ethnographische Studium der Volkstransportmittel im Zusammenhang mit archäologisch-geschichtlichen, sprachlichen und anderen Materialien gibt die Möglichkeit, die eigenartigen Züge ihrer Entwicklung an den Tag zu bringen und auch die wesentlichen Momente der Geschichte der Transportentwicklung zu verfolgen.

In der vorliegenden Arbeit ist das von uns im Laufe der letzten Jahre gesammelte georgische ethnographische Material benutzt, und dank den komplex-intensiven Feldarbeiten sind hier die wesentlichen Seiten der zu erlernenden Fragen gegeben. Dieses Material ist durch die Mitteilungen der Korrespondenten aus allen Teilen Georgiens und durch Archivmaterial der ethnographischen Abteilung des I. Djawachischwili — Instituts der Geschichte der Akademie der Wissenschaften der Georgischen SSR ergänzt. Aus den Museumsfonds benutzten wir hauptsächlich die Sammlungen der ethnographischen Abteilung des Georgischen Staatlichen S. Djanaschia — Museums. Erforscht wurden archäologisch-geschichtliche, folklorische, sprachliche und andere Materialien.

Die Arbeit besteht aus einer Einleitung und vier Kapiteln. Im ersten Kapitel ist ein Überblick der Hauptarten der Landtransportmittel und ihrer Verbreitung in den verschiedenen Bezirken Georgiens gegeben. Im zweiten Kapitel sind die konstruktiven Elemente der georgischen Volkslandtransportmittel, und auch die Technik ihrer Herstellung festgelegt. Im dritten — die Benutzung der Transportmittel im alltäglichen Volksleben. Im letzten Kapitel ist im Lichte der Analyse der in der Arbeit benutzten ethnographischen und anderen Materialien die Frage der Entstehung der Räder und ihrer uralten Arten gestellt worden. Die Arbeit hat eine Beilage von Zeichnungen und Phototafeln und eine Erzähler- und Korrespondentenliste und auch Bibliographie.

In der Einleitung ist ein Literaturüberblick gegeben und auf Grund der archäologisch-geschichtlichen Angaben sind ebenfalls manche kennzeichnende Momente der Entwicklung von Grundarten der Transportmittel gezeigt.

Die existierende Literatur über die georgischen und gleichfalls kaukasischen Volkstransportmittel hat hauptsächlich einen beschreibenden Charakter. Zudem sind diese Beschreibungen manchmal nicht genau und verwirrt. Das bezieht sich mehr oder weniger wie auf die ausländischen (Fr. Parrot, A. Petzholdt, G. Merzbacher, Byhan, Bleichsteiner, C. Serena), so auch auf die georgischen Verfasser des XIX Jahrhunderts: D. Bakradse, M. Matschabeli, R. Eristawi und andere. Von den letzteren erregen verhältnismässig mehr Aufmerksamkeit dank ihren ethnographischen Angaben die Abriße von R. Eristawi (R. Eristow) über die wirtschaftliche Lebensweise Imeretiens, wo die Beschreibung und die konstruktive Eigenart des lokalen Karrens «Atschatscha Uremi» abgesondert gegeben ist.

In der Einleitung sind weiter im Lichte von archäologisch-geschichtlichen Angaben die wesentlichen Momente der Transportmittelentwicklung gezeigt. In den schumerischen Ausgrabungsdenkmälern sind neben den frühen Fuhrwerken auch Schlitten vorhanden, die in jener Epoche hauptsächlich zur Beförderung von schweren Lasten dienten. Es ist jedoch zu bemerken, daß die Beförderung von schweren Gegenständen auf der gemeinsamen Ausnutzung einerseits der Schlitten (oder ihrer gleichen Konstruktion), und, andererseits, — der Walze und des Hebels zu beruhen scheint. Darauf, und auch auf manche andere wichtige Momente der Entwicklung des alten Transports (Scheiben- und zusammengesetzte Räder, lebendige Zugkraft u. a.) ist in der Arbeit besondere Aufmerksamkeit gerichtet, infolge Unversehrtheit dergleichen, parallelen Erscheinungen in der ethnographischen Wirklichkeit Georgiens.

Für die Geschichte der Transportmittel Georgiens haben die durch archäologische Untersuchungen gewonnene Materialien außerordentliche Bedeutung: Ausgrabungsoriginale der Transportmittel und ihre Darstellungen und Modelle; jedoch, soll dabei auf ihre geringe Anzahl hingewiesen sein: das einzige Ausgrabungsoriginal der Transportmittel auf dem Territorium Georgiens ist der während archäologischen Ausgrabungen unter der Leitung von B. A. Kuffin, des wirklichen Mitglieds der Akademie der Wissenschaften der Georgischen SSR, gefundene bekannte vierrädige Wagen von Thrialethi. Der Wagen ist mit der Mitte des zweiten Jahrtausends datiert. Das ist ein Leichenwagen; seine rituelle Bestimmung findet Analogien mit den Wagen des alten Orients. Dieses unikale Denkmal hat sich in der Erde dank besonderen Verhältnissen und Regime bewahrt (Bodenfeuchtigkeit) (Taf. III). Die Ausgrabungsdarstellungen der Transportmittel auf dem Territorium Georgiens gehören zu den II—I Jahrtausenden. So, z. B., auf den in Thbilissi und Ssamthawro gefundenen Tongefäßen sind Vierecke aufgezeichnet, an deren Ecken vier konzentrische Kreise-Räder dargestellt sind. In beiden Fällen haben wir die Darstellung eines vierrädigen Karrens (Taf. IV, 1—2).

Eine interessante Darstellung des zweirädigen Wagens ist auf dem Bronzegürtel von Achtala gegeben, den die Forscher verschieden datieren (XVI. und VIII. Jahrhundert vor unserer Ära). In den auf dem Territorium Georgiens gewonnenen archäologischen Materialien sind die dem Anfang des II. Jahrtausends angehörigen Bronzespannen mit Räderdarstellung von besonderem Interesse. Die in Ssatschere gefundene Spange (B. A. Kufin) ist auch deshalb interessant, weil in der Mitte der Achse mit Rädern an beiden Enden Ochsenhorndarstellungen sind, die darauf hinweisen, daß der Ochs noch damals als Zugkraft benutzt wurde (Taf. IV, 8).

Auf dieser Darstellung verdienen Aufmerksamkeit die Bronzeräder, welche auf der Spange Scheibholzräder, je mit zwei mondförmigen Ausschnitten, darstellen.

Solche Scheibräder haben sich bis zu den letzten Tagen in der ethnographischen Wirklichkeit Westgeorgiens bewahrt. Auf der anderen Darstellung ist ein dreieckiger Wagenkasten mit einer Achse und zwei kreuzförmigen Rädern bemerkbar. In diesen Darstellungen kann man den zweirädigen Karren ersehen.

In den altegeorgischen Schriftquellen trifft man für die Rädertransportmittel zwei Bezeichnungen: Ešli und Uremi. In der georgischen Bibeldübersetzung ist der Zweck dieser Karrenarten nach dem Kontext leicht zu bestimmen. Ešli bezeichnet einen Kampfwagen, Uremi aber einen Karren für wirtschaftliche Zwecke. Wann kamen bei den Georgiern die Kampfwagen aus dem Gebrauch, ist nicht festgestellt, der zweirädige Karren aber hat sich in der ethnographischen Wirklichkeit Georgiens bis heute bewahrt.

Unter den Denkmälern der Vergangenheit, die für die Geschichte des georgischen Transports eine wichtige Bedeutung haben, ist die graphische Darstellung des georgischen zweirädigen Karrens an der Freske von Wardsis besonders zu erwähnen (XII. Jahrhundert). (Taf. VI, 1—2). Diese Darstellung zeigt anschaulich den Karrentyp und die Konstruktion ihrer Bestandteile, nach denen man die Größe des Karrens und seine Funktion beurteilen kann. Karrendarstellungen (oft mit anderen wirtschaftlichen Geräten, wie Pflugerät, Egge u. a.) sieht man auf Grabsteinen (XI—XIX Jh.), was die Bedeutung der Transportmittel im alltäglichen Leben Georgiens hervorhebt (Tafeln X und XI).

Die georgischen Volkslandtransportmittel, wozu das Zugvieh gebraucht wird, teilt man in drei Grundgruppen: 1) Beförderungsmittel ohne Räder 2) mit Rädern 3) und die des gemischten Typus: Zu den räderlosen Mitteln der Beförderung gehören solche Arten, welche über die Erde gleiten, wie Nalo, Satari, Satrieli, Pčxile—solche, welche geschleppt werden und viele Arten der Schlittenkonstruktionen: Marxili, Lačkimi, Turši, Tavkavi u. a. Der Grundtypus der Beförderungsmittel

mit Rädern ist der zweirädrige Karren—Uremi, den man gewöhnlich die Georgische Uremi nennt (in der Literatur auch Kaukasische Arba). Zu den Badtransportmitteln gehören auch Caluγeli Uremi (einspänniger Karren, d. h. ein Karren nur mit einem Büffel oder einem Ochsen bespannt) und Yerzkala.

Zu den Transportmitteln von gemischten Typus gehören solche Arten, deren Konstruktionen auf der kombinierten Verwendung des Gleitens und Rollprinzips gegründet sind, wie z. B. Bolotria, Ačača Uremi || Čočiala Uremi, Seli, Tuši, Kseli. In Georgien wurden auch Beförderungsmittel nicht georgischen Ursprungs gebraucht, die hier wahrscheinlich am Ende des XVIII. und am Anfang des XIX. Jahrhunderts erschienen waren.

Hierher gehören: ein Karren (mit zwei Rädern und nur für ein Pferd bestimmt) und ein Wagen (ein vierrädriger Karren, der mit Ochsen oder Büffeln bespannt war).

Eine besondere Gruppe bildet der Stadtlast- und Verkehrstransport, der in Georgien auch am Ende des XVIII. Jahrhunderts erschien.

Die geographische Verbreitung des georgischen Volkslandtransports zeigt uns folgendes Bild (s. auch die Taf. XII und XIII). Die Grundart der Beförderungsmittel ohne Räder—Marxili (Schlitten) war in den Gegenden des südlichen Abhanges des Ost- und Westkaukasus verbreitet, und auch in dem Berggebiet-Ssamtzche-Trialeti, wo sie an verschiedenen Orten auch konstruktive Eigenartigkeiten aufwies (s. Taf. XIV—XIX und XXIII). In diesen Gegenden waren Schlitten eine Grundart der Beförderungsmittel, die während des ganzen Jahres gebraucht wurden und die nur ausschließlich mit Ochsen bespannt waren.

Ziemlich beschränkt war die Benutzung der Schlitten in dem Vorbergingen Teil Georgiens, wo im Sommer meistens Karren gemischten Typus gebraucht wurden. Der Grundtypus des zweirädrigen Wagens—Uremi (Taf. XXX—XXXI) war in niedrigen und teils in hochgelegenen Gebieten Georgiens verbreitet; diese Gebiete sind: die Ebene von Kachethi, das Hochland-Karthli-Kachethi (auch Ssaingilo), die Ebenen des inneren und des unteren Karthli, des unteren Imerethi, die, Kolchi-Niederung (Guria, Nord-West-Adschara und Süd-Ost-Abchasia einschließend).

Yerzkala (Taf. XXXIV) war hauptsächlich in dem Gebiet des Kura-Beckens verbreitet.

Die Beförderungsmittel des gemischten Typus kommen in der Übergangszone (im Vorgebirge) vor. Bolotria (Taf. XXVIII u XXIX, 2) ist für den bestimmten Teil des Ost-Georgiens kennzeichnend: die Schluchten der Flüsse Aragwi, Ksani, Rechula, Medschuda und auch südlicher von Kura auf einer Linie mit den Dörfern Bobnewi, Gostibe.

Ačača-Uremi (Taf. XXIII, XIV, XXVI, LIV) ist in hügeligen und bergigen Gebieten des West-Georgiens verbreitet, vom Oberen Ime-

rethi an, auch die Anhöhen des Unteren Imerethi, Ratscha, Letschumi und das Hochland Ssamnegrelo einschließend. Seli (Taf. LIX) ist für das Vorgebirge Adschara und West- und Süd-West-Messcheti kennzeichnend: Das Verbreitungsgebiet von Tuši (Taf. XXVII, 2) ist sehr eng. Es ist begrenzt von einem Mikrogebiet des Oberen Imerethi—den Dörfern Gorissa und Merdschewi (Bezirk Ssatschere). Kseli (Taf. XXVII, 1) wurde in unterer Ratscha gebraucht.

Der zweirädige Karren besteht aus drei Hauptteilen Ube (der Wagenkasten), Yerš-Borblebi (Achse und Räder) und Uyeli (Joch). Der Hauptteil des Wagenkastens sind zwei lange vierkantige Holzstäbe—Xelna, welche sich in dem vorderen Teil vereinigen, und ein gleichschenkeliges Dreieck bilden. Solch ein Bau des Wagenkastens ist das spezifische Merkmal, welches den betreffenden Typus des Karrens in dem Areal seiner Verbreitung kennzeichnet. Dieses Dreieck ist der Boden für die übrigen Teile des Karrenkorbes. Das Prinzip der Konstruktion des Karrens ist das Gleichgewicht, dessen Zentrum die Achse ist.

Das Eigentümliche und das Spezifische in der Konstruktion des Georgischen Karrens ist seine drehende (kreisende) Einrichtung. Ein Rad dreht sich frei auf der hölzernen Achse, das andere ist fest angebracht. Daher dreht sich die Achse des Karrens zusammen mit einem der Räder. Diese originelle drehende Einrichtung des Karrens ist durch das spezifische Relief des Georgischen Landes bedingt: das gibt die Möglichkeit den Karren in engsten Stellen umzudrehen, und ausserdem bewahrt einigermaßen die sich reibenden Teile vor baldiger Abnutzung.

Die Konstruktion der Bolotria ist auf kombiniertem Prinzip der Bewegung begründet: hier sind die rollende und die gleitende Bewegung vereinigt, d. h. die Prinzipie der Bewegung des Karrens und des Schlittens.

Bolotria, zum Unterschied von Uremi besteht aus vier Hauptteilen: der Achse, dem Korbe, dem Joch und den Deichseln. Wenn in dem zweirädigen Karren der Hauptteil—der Korb—Ube dreieckig ist, und das Kopfende unmittelbar mit dem Joch verbunden ist, so bildet der Korb der Bolotria ein Viereck, das mit dem Joch durch die Deichseln verbunden wird. Der vordere Teil des Korbes ist gehoben und stützt sich auf die Achse, der hintere aber ist mit seinen dicken Enden zur Erde gesenkt. Diese Enden berühren während der Bewegung die Erde, und gleiten darüber zwecks fortwährenden Bremsens.

Bolotria wird hauptsächlich zur Beförderung von Korn und Heu gebraucht. Die Haupteigenart in der Konstruktion der Ačāčā Uremi, die ihr besondere Originalität gibt, besteht ebenso wie bei Bolotria in der Vereinigung des Prinzips des Gleitens und des Rollens. Der Unterschied besteht nur darin, daß in Bolotria das Gleiten über die Erde durch den hinteren Teil verwirklicht wird, und in Ačāčā-Uremi—durch den vorderen Teil,

mittels der über die Erde gleitenden Schlittenkufen P̄xilebi (wörtlich „Krallen“).

Der viereckige (trapezische) Korb Zesadgari stützt sich auf die Achse nicht mit seinen mittleren, sondern mit dem hinteren Teil, deshalb befindet sich das Kopfende in bestimmter geneigter Lage und stützt sich auf zwei lange, schrägliegende Holzstücke P̄xilebi. Die Enden dieser P̄xilebi gleiten über der Erde, und das Kopfende ist mit dem Joch verbunden. Solche Konstruktion Āčāčā-Uremi entspricht völlig dem bergig-hügeligen geographischen Gebiet Imerethi und Ratscha, wo das wellenartige Relief im vielen über das ebene Relief vorherrscht. Die Kufen dieser Karrens sind beim Heruntersteigen das Grundbremsmittel. Der Korb des Karren („Zesadgari“) drückt nicht in diesem Fall mit der ganzen Schwerkraft auf das Joch, sondern stützt sich auf die über die Erde gleitenden Kufen, was die Bewegung verlangsamt. Man muß anmerken, daß dieses Gleiten nicht immer als Bremse wirkt, sondern beim Heraufsteigen stört es gar nicht und erschwert auch die Bewegung nicht. Darin besteht gerade die Eigenart der Konstruktion des betreffenden Karren. Inwiefern die P̄xilebi nicht fest an das Joch angebracht sind, sondern sich in schwebender Lage befinden, und auch deshalb, weil das vordere Teil des Korbes frei an den P̄xilebi angebracht ist, also je mehr der Zug beim Heraufsteigen ist, desto weniger berühren die P̄xilebi die Erde, und sehr oft reißen sie sich ganz von ihr ab. Nötigenfalls, besonders, wenn die Gegend eben und der Karren weniger beladen ist, hebt man die P̄xilebi und bindet sie an den Korb fest, so entsteht ein dreieckiger Korb — der dem Korb der Ube — des zweirädigen Karrens ähnlich ist. So fällt das überflüssige Gleiten auf dem ebenen Lande ab.

Die konstruktive Eigenart der Āčāčā-Uremi findet Ausdruck auch in anderer Beziehung. Es ist natürlich, daß beim bergig-hügeligen Relief die Bewegung eines Räderwagens das Schaukeln derselben hervorruft. Die über die Erde gleitenden P̄xilebi sind gerade ein gutes Mittel für die Beseitigung des Schaukelns, inwiefern die Kufen alle Unebenheiten der Erde früher bewältigen als die Räder des Karrens. Die Kufen heben und senken sich auf der unebenen Fläche, was sie gegen plötzliches Anstoßen garantiert. In dieser Hinsicht haben wir fast eine ähnliche Lage bei verschiedenen Arten der georgischen Ackergeräten, insbesondere beim Saxneli in Ratscha, das eine besondere Stelle unter den georgischen Ackergeräten einnimmt. Das Ackergerät aus Ratscha arbeitet nur, wie man weiß, auf der unebenen Fläche des Bergabhänge, da es gut an das Relief angepasst ist, dank der Çeçena-Çinamavala — des Kopfschleifers. Seli gehört seiner Konstruktion nach auch zu den gemischten Typen der Beförderungsmittel, da wir auch hier die Vereinigung der Prinzipie des Gleitens und des Rollens haben. Sie steht nahe zu der Āčāčā-Uremi, denn hier wird das Gleiten durch den vorderen Teil ausgeführt.

Aber es gibt auch zwischen ihnen einen wesentlichen Unterschied, wenn bei Ačača-Uremi die Pčxilebi, deren Enden die Erde berühren. Als Gleitungsmittel erscheinen, so dienen bei Seli zum Gleiten die Pexebi (Füßchen) oder Sacuravebi (Kriecher), die im vorderen Teil des Wagens angebracht sind, gleich den Füßchen einer Bank.

Der Korb von Seli gleicht seiner Konstruktion nach einem Schlitten, da sein vorderer Teil stark nach oben gebogen ist, was durch die Notwendigkeit dort eine Verdeckung zu haben, hervorgerufen ist. Unter den Volksmitteln der Beförderung und des Transports zeichnet sich besonders der Karren aus, welcher zur Beförderung der großen Weinkrüge, Tuşi genannt, dient. Dieses Typ des Karrens ist sowohl durch seine konstruktiven Eigenarten, als auch durch die Merkmale seiner uralten Bestandteile charakterisiert. Tuşi gehört zu den Beförderungsmitteln des gemischten Typus und steht näher zu Ačača-Uremi. Man nennt sie auch Ćuris-Uremi (ein Karren für Weinkrüge). Tuşi ist ein niedriger Karren mit ganz einfacher Konstruktion. Ein ramenartiger, trapezischer Korb ist auf eine eiserne Achse gestellt. Sein oberes Ende ist von allen Seiten nach der inneren Richtung schräg abgeschnitten und dadurch ist dem Korb eine bestimmte Form gegeben, die für das Einlegen des Weinkruges in horizontaler Richtung bequem ist. Der vorderer Teil des Korbes, gleich der Ačača-Uremi, stützt sich auf die Pčxilebi, die mit dem Joch verbunden sind.

Das Hauptunterschiedsmerkmal, dank welchem der betreffende Typ des Wagens Aufmerksamkeit erregt, ist dadurch ausgedrückt, daß statt der bestimmt geformten Räder er zwei dicke Pfähle, die Sagoravi oder Sagorebeli genannt werden, hat (wörtlich—Walze). Die Länge jeder von diesen Sagoravi ist 40 cm. und der Durchmesser—90 cm. Sie haben Bohrlöcher für die Achse. Der obenbeschriebene Korb und die Räder mit der eisernen Achse stellen einen sicheren Halt für die schweren Weinkrüge dar, besonders für Krüge, die mit Kalk bedeckt sind (Ćanaķiri-Ćuri). Kseli wird auch für die Beförderung der schweren Weinkrüge gebraucht. Diese Art steht näher zu Tuşi aber unterscheidet sich von ihm durch das Grundelement Sagoravi (Walze), das beweglich ist. In der ethnographischen Wirklichkeit Georgiens haben sich eigenartige Volksverfahren der Herstellung von Beförderungsmitteln bewahrt.

Im Laufe der Jahrhunderte, dank der Erfahrung, wurde regelmäßig für den Bau des Karrens zweierlei Material gebraucht: rohes und trockenes. Aus dem rohen werden diejenigen Teile gemacht, in denen sich andere Details befinden; diese letzteren aber müssen aus trockenem Material verfertigt werden. Das rohe Material wird allmählich trocken, schrumpft zusammen und klebmt die in ihm angebrachten Teile ein; das trockene Holz aber, bewahrt seinen Umfang, schrumpft nicht zusammen und wird nicht wackelig.

Auf Grund von Erfahrungen wurden im Laufe der Jahrhunderte bestimmte Regeln hinsichtlich der Verwendung von Baumaterialien ausgearbeitet. Unter den zahlreichen Vegetationsarten Georgiens sind für den Bau von Beförderungsmitteln die festesten und widerstandsfähigsten Arten, die sich auch durch Schlagzähigkeit auszeichnen, im Gebrauch, nämlich die Ulme, die Eiche, die Buche, die Esche und die Akazie.

Für den technologischen Vorgang der Herstellung von Beförderungsmitteln ist die sog. Gaṭusva (in Imerethi „Garušva“ „Galanšva“) kennzeichnend, was ein Sengen mancher Karrenteile bedeutet (Deichsel, Nabe, Joch, Achse). Nach der Bearbeitung mit einem Beile werden diese Teile auf ein Paar Augenblicke in das Feuer gelegt und anschließend leicht mit Mist beschmiert (der Mist muß alt und gleichzeitig naß sein). Dieses wichtige Volksverfahren gilt als Mittel gegen Risse und Wurmstich.

Sehr eigenartig ist die Technologie der Herstellung von Karrenrädern.

In der nahen Vergangenheit wurde in Imerethi das Scheibenrad Gogora weitgehend verwendet, das sich in waldreichen Landschaften bis zur unseren Tagen erhalten hat (z. B. der obere Lauf von Chanis-Zkali). Besser hat sich der Karren mit Scheibenrädern in Seno-Ratscha und Letschumi erhalten. Für die Scheibenräder werden feste Baumarten mit relativ großem Durchmesser gewählt. Dieser Anforderung sind die Buche, die Linde und der Ahorn gerecht.

Ein Stück Holzstamm wird in der Mitte gespaltet und aus der erhaltenen halbzyllindrischen Form ein „Radholz“ ausgeschnitten, oder man höhlt aus dem Holzstamm ohne Spaltung das erwünschte Holz heraus. So wird das Rad nicht im wagerechten Durchschnitt ausgeschnitten, sondern im Senkrechten, d. h. in der Richtung des Wuchses. Das gibt dem Rad Festigkeit (Taf. XXXVI).

Die Technologie der Herstellung von Scheibenrädern, die aber aus Segmenten bestehen, ist eigenartig. In der Konstruktion solcher zusammengestellter Räder werden zwei Arten der Segmentenfestigung verwendet: 1. Ein Zusammenbinden der Segmente durch äußere Leisten. 2. Ein Zusammenbinden der Segmente durch innere Dorne. Das zweite Verfahren hatte eine größere Verbreitung und ist sehr interessant: man muß daran erinnern, daß der oben erwähnte Trialeitische Leichenwagen mit Rädern aus drei Segmenten mit innerer Festigung versehen ist. Die aus zwei Teilen bestehenden Räderhälften werden nach Bearbeitung mit dem Beile aneinander angepasst (Taf. XXXVII). Zuerst werden an beiden Räderhälften links und rechts von der Achsenöffnung vierkantige 12—15 cm lange Zapfenlöcher verhauen, dann zwei diesen Zapfenlöchern gleiche Holzkeile hergestellt. Jeder derselben wird von beiden Seiten etwas gespaltet und in diese Spalten werden kleinere Keile eingestellt. Diese zwei ineinander eingefassten Keile werden in das Zapfenloch einer Räderhälfte eingestellt und man

schlägt darauf mit dem Hammer. Der nach unten gekommene Keil erweitert und spreizt den Grundkeil und darum setzt sich der Letztere fest in das Zapfenloch des Rades. Danach wird in das zweite Ende des außengebliebenen Keiles auch der kleinere Keil eingeschlagen und in das Zapfenloch der zweiten Hälfte des Rades eingestellt. Mit einem Hammerschlag befestigt man das aus zwei Teilen bestehende Rad und im Gang der Arbeit wird es immer fester. Eben so wurden auch Räder aus drei Segmenten hergestellt.

Ethnographische und archäologisch-geschichtliche Angaben deuten darauf hin, daß man das Rindvieh in Georgien schon im Altertum als Zugkraft benutzte. Diesen Angaben nach ist die Hauptzugkraft der Ochse. Es wurde auch der Büffel benutzt, aber nicht überall und nicht im gleichen Maße. Als Zugkraft benutzte man auch das Pferd, aber nur teilweise und im sehr beschränkten Maße. Der Ochse wurde in alle Beförderungsmittel, wo man nur die Zugkraft verwendete, eingespannt. Der Ochse und das Pferd haben in Georgien die gleiche Verbreitung. Letzteres wird aber zum Reiten und zur Lastbeförderung gebraucht. In Schlitten und den Georgischen Karren werden die Pferde überhaupt nicht eingespannt.

Der Büffel wird in dem zweirädrigen Karren und in der Bolotria ausgenutzt. Dem Einspannen des Ochsens oder des Büffels in das Joch, d. h. vor ihrer Verwandlung in Zugkraft geht eine bestimmte Vorbereitung voran, die interessante Volkskenntnisse und—Fertigkeit enthält. Eine solche Vorbereitung nennt man in Ostgeorgien *Gamokna*, in Westgeorgien—*Gaxedvna*. Unter dem Letzteren versteht man auch die Vorbereitung oder das Zähmen der Pferde zum Reiten. In einzelnen Fällen wurde ein spezielles Joch, das *Kontuyela* || *Kvantuyela* hieß, verwendet ein einfaches 30—40 cm langes Stück Holz mit zwei Kuppelbolzen.

Beim richtigen Ausnutzen der Zugtiere ist die Verteilung der Last im Wagen von großer Bedeutung. Das betrifft besonders den zweirädrigen Karren, deren Konstruktion auf dem Prinzip des Gleichgewichtes beruht.

Das Viehpaar, das zum Einspannen in ein Joch bestimmt ist, wählt man ihrer Kraft nach aus. In dieser Hinsicht müssen sie fast gleichkräftig sein. Im Falle aber, wenn in ein Paar Tiere verschiedener Kraft geraten, wird das Gleichgewicht des Jochs gestört zu Gunsten des schwächeren Tieres. Das wird durch die Versetzung des Schwerpunktes vom Joche erreicht, wobei man letzteres durchbohrt oder die lederne Festigung umstellt. Diese Regel nennt man *Tolis dadeba*.

Die georgischen Volkslandtransportmittel befanden sich im Laufe von Jahrhunderten in unmittelbarer Beziehung zu einzelnen Zweigen der Volkswirtschaft und befriedigten ihre spezifische Bedürfnisse. In Georgien bemerkt man diese Erscheinung besonders in solch alten Wirtschaftszweigen.

wie Feldbau und Weinbau—Weinbereitung Auf Grund angewachsener For-
derungen dieser Wirtschaftszweige wird ein spezifischer Transport erzeugt-
originelle und eigenartige Arten der Beförderungsmittel. Eine der Hauptar-
ten der georgischen Rädertransportmittel, der zweirädige Karren, hat in
Ostgeorgien zwei Unterarten: Sažne Uremi und Sabaro Uremi. Sažne Uremi ist zum Transportieren des Stoppels bestimmt. Dieser Karren
beförderte wegen seines großen Wagenkastens und der hohen Pfählen
eine umfangreiche Last, d. h. Stoppel, Heu u. s. w. Sabaro Uremi dage-
gen mit kurzen Pfählen und einem relativ engen Wagenkasten beförderte
Lasten von kleinem Umfang: Getreide, Mehl, Baumaterial u. a. Daher ist
auch die konstruktive Eigenart und die Benennung von Sažne Uremi ver-
ständlich—ein Karren zur Beförderung des Stoppels. Die Funktion dieses
Karrens bestimmt der Bereich seiner Verbreitung (Karthli, Kachethi, Süd-
georgien. In Südgeorgien nennt man solch einen Karren Bšis Ure-
mi). Sažne Uremi ist als verbessertes Wirtschaftsgerät in den Bedingun-
gen des intensiven Ackerbaus, besonders des Feldbaus, zu betrachten. Eine
analoge Lage treffen wir in Weinbau und Weinbereitung an. Zur Beförderung
von schweren, mit Kalk bedeckten, Weinkrüge wurde ein spezieller Trans-
port geschaffen—Čuris Uremi (ein Karren für Weinkrüge). Die neuher-
gestellten Weinkrüge wurden aber auf gewöhnlichen Karren-Atača 'Uremi
befördert. Das Studieren dieser Beförderungsmittel macht es möglich, die
wichtige Bedeutung des Wirtschaftsfaktors und—lebens im Schaffen von
konstruktiven Besonderheiten der Beförderungsmittel zu verfolgen.

Konkrete Tatsachen aus der Ethnographie der Beförderung zeigen,
daß man während des Studiums der Transportgeschichte und beim Feststellen
spezifischer Züge in ihrer Entwicklung, die geographischen und wirtscha-
ftlichen Faktoren nicht isolieren und um so mehr die Rolle der geographi-
schen Umwelt nicht übertreiben darf, indem man ihr eine entscheidende
Bedeutung beimißt.

Dank der Existenz von manigfaltigen Räderarten in der ethnographischen
Wirklichkeit Georgiens (Scheibenräder aus einem Holzstück, segmentierten
zusammengesetzten u. s. w.) ist es möglich, die Frage über die einzelnen
Stadien der Räderentwicklung zu stellen.

Über das Entstehen dieser wichtigsten Erwerbung der menschlichen
Kultur existieren Theorien, welche in zwei Gruppen eingeteilt werden: 1)
Theorien, die in der Frage der Entstehung des Rades aus dem materiellen
Anfang ausgehen, wie z. B. in einem Falle soll es aus einem Holzstück
einer Walze stammen (E. Teilor, Haddon u. a.) im anderen—aus einer Spindel
(Forestier, Rollo u. a.). 2) Theorien, die meinen, daß der Hauptaugenblick
im Entstehen des Rades religiöse Symbolik ist, und die damit behaupten,
daß die Entstehung von reeler, runder, sich drehender Gegenstände, insbe-

sondere des Rades, durch Verwertung in der Praxis von Dingen emblematischer Bestimmung möglich ist (E. Hahn, Forrer u. a.). Es ist kennzeichnend, daß abgesehen von dem Fehlen konkreter, einleuchtender Angaben die Theorien der zweiten Gruppe sich einst in der wissenschaftlichen Literatur einen festen Platz schufen.

Beim Studieren der Frage über die altertümlichen Räder auf Grund von bestehenden ethnographischen Materialien einerseits und unter Verwertung archeologischer Angaben andererseits, werden in der Evolution des Rades bestimmte Entwicklungslinien angegeben, deren Anfang, wie uns scheint, bis zur Walze zurückreicht. Die Angaben des georgischen ethnographischen Materials erlauben Letzteres deutlich zu verfolgen.

Es besteht kein Zweifel, daß das Prinzip des Gleitens in der Fortbewegung schwerer Gegenstände auf der Erde ein sehr alter ist und sogar älter als das Prinzip des Rollens. Zur Ausnutzung des Letzteren mußte der Mensch ursprünglich wegen derjenigen Notwendigkeit kommen, welche mit seiner Tätigkeit verbunden war. Die Verwertung eines runden, langen Holzes—einer primitiven Walze muß also mit der Arbeitstätigkeit verbunden sein. Die Walze (georgisch *Sagoravi*) als Volksmittel zur relativen Erleichterung der Beförderung von Lasten, findet noch heute Benutzung in der ethnographischen Wirklichkeit Georgiens. Gewöhnlich werden die Walzen für Übertragung großer Baumstämme oder Steine gebraucht. In manchen Bezirken des entwickelten Weinbaues (Imerethi, Ratscha, Letschchumi) werden große Holzpressen mit Hilfe von Walzen übertragen (*Xapi*, *Xorgo*; in Ostgeorgien—*Navi*, *Sačnaxeli*). Sehr wichtig ist aber die Tatsache, daß die Walzen in dem Schlitten verwendet werden (georgisch *Marxili*) wenn auf glatter trockener Erde (d. h. ohne Schuvedecke) die Bewegung der Schlitten erschwert wird (Imerethi, Ratscha, Letschchumi). So wird der Gebrauch der Walze mit der Übertragung von Lasten und der Notwendigkeit eines Ersatzes des Gleitens durch das Rollen verbunden. Aus diesem Grunde wird es möglich, die Eigenart der Karrenräder von origineller Konstruktion—*Tusi* zu betrachten um so mehr, daß die Verwendung in diesem Karren der Räder eines Walzentypus durch die Notwendigkeit der Beförderung schwerer Weinkrüge (georgisch *Čuri*) vorgesagt wird. Das wird auch durch die Benennung dieser Räder—*Sagoravi*||*Sagorebeli*—rechtfertigt (buchstäblich—Walze). In dieser Hinsicht zeigt ein älteres und interessanteres Bild die Benutzung einer speziellen Art von Beförderungsmitteln—*Kseli*, deren bewegliches Hauptelement eine einfache Walze ist. Darum kann man annehmen, daß solche unausgestalteten Halbräder, wie wir sie in der Konstruktion der *Tusi* haben, ein wichtiges Kettenglied in der Argumentation hinsichtlich der Entstehung des Rades aus der Walze ist.

Die Analyse des georgischen ethnographischen Materials zeigt, daß dem technologischen Vorgang der Entwicklung des Rades auch die Benen-

zung seiner einzelnen Arten entsprach, insbesondere drücken die Benennungen — Sagoravi, Gogora, (Gorgola), Borbali und Tvali verschiedene Stadien in der Entwicklung des Rades aus. Der Verschiedenheit in den Benennungen entspricht die Verschiedenheit der mechanischen Seite der Bewegungsumstellung. Sagoravi und Gogora drücken Gorva (Rollen), Borbali dagegen Brunva (Drehen) aus. Im ersten Falle existiert keine reale Achse.

Die Frage über die ältesten Arten des Rades haben wir auf Grund von eingehendem Studium georgischer ethnographischer Angaben und unter Heranziehung archäologisch-geschichtlichen Materials gestellt und sind überzeugt, daß das Erweitern der Grenzen solcher Erforschungen das Studium dieses interessanten Abschnittes der Geschichte der Technik und Zivilisation auf einen sicheren und richtigen Weg stellen kann.

საძიებლები

ბიოგრაფიულ სახელთა

- ობასთუმანი 39
ოლაიანი 21, 145
აზერბაიჯანი 25, 27, 110
ოზია 10, 16, 25
ოლაზნის ველო 121, 123
გმბარი 114
ამბროლაურის რაიონი 88
ამერსია 136
ამიერ-კავკასია 37
აქენინები 20
არაგვის ხეობა 32, 45, 149
არზო 119
არდავანი 39
ატაშატი 41
ასურეთი 146
აღნია 129
აფრიკა 16
აფშერონის ნახ. კუნძ. 14
აფხაზეთი 11, 28, 32, 58, 84, 98, 115, 123
აჭალი 18
ალაიანი 104
ალზევანი 126
ალმოსაველთ კავკასია 31
ალმოსაველთ საქართველო 32, 43, 44, 48, 52, 68, 70, 80, 87, 89, 93, 103, 107, 116, 118, 119, 127, 132, 144, 147
ალმ. საქართველოს მთა 44, 91
აქარა 31, 32, 38, 45, 49, 61, 89, 91, 92
ანაღსენატი 39
ანაღსენატი 39
ანაღსენატი 39
ახტალა 23, 145
ბახალეთი 113, 104, 105
ბალავატი 19
ბასკონია 104
ბესლახუბა 115
ბელლევი 93
ბიზანტია 42
ბიზნევი 32
ბორჯომის ხეობა 69
ბოსლევნი 93, 105
ბულაურთა 32
გაშხი 148
ჯანჭა 39
გაბე კახეთი 58, 66, 67, 132, 148
გორდი 88
გარნი 105
გორასა 32, 78, 88, 93, 94
გოსტიბე 32
გუბი 115
გურია 32, 48, 52, 58, 61, 66, 67, 81, 98, 126, 147
დაბლა გორი 80, 88
დასავლეთ საქართველო 14, 23, 31, 32, 40, 42, 48, 49, 51, 87, 102, 103, 107, 118, 119, 120, 144, 147
დას. საქართველოს მთა 10
დალესტანი 130, 145
ღვანლი 32
ღვინი 42
ღვინი 69
ღუშეთი 45
ღუშეთის რაიონი 70, 72, 73, 100, 105, 113, 121, 123
ენატკეში 17
ეგვიპტე 16, 19, 24, 25
ეგრისი 41
ეგურის ხეობა 41
ესპანეთი 106, 133
ესტრამბაღურა 106

.ვარძია 27, 129
 ველაური 100

 ზემო აში 109, 123
 ზემო ბოლი 77
 ზემო იმერეთი 43, 45,
 78, 87, 93, 105, 116, 117
 ზემო სამეგრელო 58, 67
 ზესტაფონის რაიონი 78, 88
 ზეჰო რაჟი 78
 ზუღდი 39

 .თბილისი 8, 23, 35, 39, 43, 44, 68, 104,
 109
 .თელავა 39
 .თიანეთი 37, 50
 თლუღი 56
 .თოფრახ-კალე 145
 .თრიალეთი 21, 35
 თურქეთი 33, 150
 .თუშეთი 91

 .აზერბაიჯანი 41
 ივანდილი 115
 .იკოლო 32
 .ილორი 115
 .იმერეთი 15, 31, 32, 33, 37, 45, 48, 51,
 57, 58, 61, 67, 73, 74, 78, 83, 102,
 114, 119, 120, 123, 143, 144, 147,
 147
 .ინდის ბუზი 16
 .ონდოეთი 20, 31, 33, 40, 42, 110
 .ინდო-ჩინეთი 20
 .ინიანთ კარი 45
 .ირანი 33, 110
 .იტალია 20, 70, 78

 კავასია 13, 14, 15, 20, 31, 39, 99, 145
 კაშბეჩოვანი 99
 კაშბისენე 99
 კალდაბერი 28, 84
 კარშიზაბლური 146
 კასპის რაიონი 53, 128
 კახეთი 32, 50, 52, 55, 56, 63, 98, 123,
 147
 კახეთის ვაკე 32
 კვალთი 78, 88
 კეკელიძე 84
 კიში 145
 კოდორის ხეობა 41

კოლხეთის დაბლობი 32
 კორბოული 105
 კოჭორი 39
 კურსები 88

 ლაგაში 17
 .ლაილაში 39
 ლაპლანდია 141
 ლენინგრადის რაიონი 38
 ლენინგრადი 8, 84
 ლენხუმი 32, 44, 45, 73, 87, 120, 143,
 147
 ლოგურია 20
 ლოგურის ალაბები 20
 ლიხეთი 114

 მაიაკოვსკის რაიონი 84, 88
 მანგლისი 39
 მარანი 109
 მეღინეთი ჰაბუ 19
 მერჯეთი 32, 93
 მესხეთი 32, 33, 89, 98, 147
 მესხეთის პლატო 92
 მეჭვირისხევი 56
 მეჭვლდის ხეობა 32
 მთიანი სამეგრელო 32
 მთიულეთი 32, 44, 148, 151, 155
 მონგოლი 37
 მიტანი 25
 მოსკოვი 8
 მტკვარი 32
 მტკვრის ხეობა 32, 53, 68
 მუხრანი 109, 121
 მუხრანის ველი
 მცირე კავასიონი 31
 მცხეთა 25, 104

 ნარეკელი 104
 ნაკარგორა 145

 ოზურგეთი 39
 ოსეთი 130
 ოძისი 35, 100, 101

 პატარძელი 61
 პორტუგალია 106, 133

 ენეალი 32

რაკა 8, 32, 48, 73, 79, 82, 83, 85, 87,
95, 96, 97, 114, 119, 120, 142, 143,
147, 149, 151

რაკა-ლენხუმი 74, 76, 79, 83, 93

რახელას ხეობა 32

რიონი 41

რიონის ხეობა 41

რუსეთი 37, 38; 39

რუსეთის ველები 37

საგურამო 121

საგურამოს ველი 123

საინგილო 32, 58, 59, 61, 67, 127

სამეგრელო 14, 51, 59, 66, 73, 79, 80,
83, 85, 86, 98, 114, 118, 143, 147,
152

სამეგრელოს შთა 73

სამთავრო 23, 35, 42

სამტრედია 39, 80

სამტრედის რაიონი 88, 144

სამხრეთ საქართველო 107

სამცხე-თრიალეთი 31

საქართველო 13, 29, 33, 34, 35, 38, 41,
43, 48, 56, 57, 61, 66, 70, 76, 80,
84, 93, 96, 99, 130, 145

საქართველოს ბარი 32, 56, 130

საქართველოს ვაე 46

საქართველოს შთა 130

საქართველოს სამხედრო გზა 38, 39

საქართველოს სამხრეთი პროვინციები 34

საჩხერე 23, 105

საჩხერის რაიონი 32, 78, 81, 86, 88, 93,
94

სამხრეთ საქართველო 48, 73, 89, 149

საძებური 33

სეფანის ტბა 21, 145

სეფანსტოპოლისი 41

სეფანეთი 41, 44, 147

სირია 18

სიღნაღი 39

სკითვითი 37, 57

სოხეთი 33, 34, 41, 42, 84, 85, 13

სოხუმი 39

სპარსეთი 18, 42

სტალინირი 145

სტოკპოლში 145

სუბარეთი 25

სუმგრეთი 10, 16, 17, 18, 21, 22, 35, 135

სხალტბა 121

ტირიფონის ველი 123

ტონა 32

ტრაპეზუნტი 41

ტყეარჩელი 42

ტყიბული 42

ტყიბულის რაიონი 87, 88

ურავი 114

ური 17, 18

ურარტუ 145

ფაზისი 41

ფარცხნალი 78

ფოთი 43

ფშავე 44

ქაღუში 19

ქაის ხევი 45, 70, 72, 73, 123

ქართლი 8, 25, 32, 33, 44, 45, 52, 60,
63, 64, 98, 100, 101, 104, 113, 119,
121, 126, 132, 143, 144, 147, 148,
152

ქართლ-კახეთი 42

ქართლ-კახეთის ზეგანი 32

ქარჩოხი 38

ქვედა შაური 80

ქვემო იმერეთი 32, 87

ქვემო რაჭა 32, 69, 96

ქვემო სამეგრელო 58, 67, 91

ქვემო ქართლი 32, 34, 46, 58, 66, 67

ქვემო ჭალა 52, 104, 128

ქიზიყი 8, 39, 45, 46, 48, 49, 50, 54, 58,
63, 91, 99, 103, 107, 121, 148

ქლუზორის ზეგარი 41

ქოლოთი 32

ქსანი (მღ.) 33, 104

ოცნის ხეობა 32, 35, 38, 45, 121, 150

ქსოვრისი 46, 121

ქუთაისი 39

ქურმუხი 127

ლორჯომის წყალი 89

ღრმა ლელე 36

ყაბარღო 14, 13

ყარსი 39

ყუბანი 41

ყულევი 109

შავი ზღვა 42

შიგნით კახეთი 58, 58, 121
შილა ჭართლი 32, 44, 45, 48, 58, 66, 67
შიპიაკი 27
შორაპანი 41
შროშა 31
შუა აზია 27, 31, 38
შუა იმერეთი 87
შუამდინარეთი 31

ჩარდახი (სოფ.) 121
ჩერქეზეთი 130
ჩორჩო 32
ჩრდილოეთი 37
ჩრდილო კავკასია 14, 27, 33, 41, 130

ცხავატი 150

ძველი აღმოსავლეთი 9, 19, 21

წალკა 27
წეროვანი 104, 121
წინა აზია 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 56,
132, 153
წირქოლო 33
წკადისი 88

წუბენი 32
წულუკიძის რაიონი 88

ქანეთი 150
კიათურა 42
კიათურის რაიონი 81

ხანი 88
ხანის წყალი 37, 78
ხაფაქა 17
ხაშური 39, 69
ხევი 43
ხეცსურეთი 44
ხეთა 18, 19
ხვანჭკარა 32
ხიზაძირი 38
ხონი 39, 114
ხულოს რაიონი 38

ჯავახეთი 30, 37, 54, 58, 98, 107, 108,
118, 128, 147, 152
ჯავის რაიონი 86
ჯორის უბანი 32

საბანთა

ბარბალ 147
ბზიდოსის ტაძარი 17
ბევა ურმისა 57
ადგილმდებარეობა 35, 69, 92, 127, 132
ადგილობრივი სამეურნეო დანიშნულება
46

ადვილადსავალი ადგილები 73
ადრე ბრინჯაოს ხანა 20
ადრეკული 52
აგაცო 60, 66, 67, 82
აგმურა 58
ალაბი 89
ალავერდოვა 129
ალაყაფი 63
ალალი საქონელი 105
ალახი 80, 117
ამობულღვა 82
ამოკეთება ფიზიკებისა 79
ამპაური 58
ამპური 58, 88
ამოტეხვა 65, 89
ამოტონა 82, 89, 92, 95

ამოტონილა ბუღე 73
ამოღება სასოლოებისა 60
" ხისა 94, 85
ამოღობვა ურმისა 118
ამოყვანა შორავისა 82
ამოყრა ხისა 85
ამოპალვა 118
ამპური 88
ანეური 55, 58, 66, 88, 102
არეკვა ქაველებისა 65
არტაშანი 62
არქეოლოგიური მასალა 25, 35, 37, 99,
131, 144, 145
არყის ხე 25
არშინი 73
ასტრალური რელიგია 153
ასურული ეტლი 1-6
ასურული წარწერები 39
ასუყვა გულისა 105
ასხმა დანდღბა:სა 64
სოლებისა 53, 60, 62
ქაველებისა 65

ასხმა ხის ნაწილებისა 57
 ასსმული ბორბალი 148, 149
 " თვალი 72
 აფხაზური ურემი 11
 აქლემი 31, 110
 ალალი 128
 აღებ-მიცემა 41, 43, 130
 აღლუბაში 110
 აღმართი 45, 74, 75, 123
 აღწერილობითი მასალი 13, 16
 აწენება თუშისა 94
 " ურძისა 66, 148
 აწენებელი ბორბალი 149
 აჩაჩა 30, 74
 აჩაჩა გუთანი 30, 40
 აჩაჩა ურემი 13, 14, 15, 22, 30, 32, 33,
 40, 69, 70, 73, 74, 75, 76, 78, 79,
 80, 81, 83, 87, 69, 92, 93, 96, 105,
 108, 116, 117, 119, 120, 121, 144
 აჩაჩი 40
 იცლა საპალნისა 124
 აქარული ქარხილი 28
 " სელი 51, 90, 92
 ახლეჩა 85
 ახტალის ბრინჯაოს სარტყელი 24
 ახტალის სამარხი 25
 აჯამი ურემი 39, 107

 ბაღია 23
 ბაზარი 118
 ბალახი 105
 ბალი 67
 ბალიში 58, 81
 ბარბაი 150
 ბარბალი 58, 147
 ბარბოლდ 147
 ბარგი 150
 ბარი 28, 33, 56, 98, 106, 108, 123, 154
 ბარის მეურნეობა 30
 ბარის ურემი 57
 ბარული გუთანი 30
 " საზიდი 48, 68
 ბასკა 84, 85, 144
 ბასკური მასალი 144
 ბასკური ტრანსპორტი 11
 ბაქოური ურემი 14
 ბალი 43
 ბაშაღაჯი 58

ბაწარი 55, 66, 82, 85, 117
 ბაწარი გზა 45
 ბედი 26
 ბედის ბორბალი 26
 " შნათობი 26
 " სარხი 25
 ბერა 73
 ბერას დაქერა 73
 " ჩაქერა 73
 ბერგი 150
 ბერგუ 150
 ბერკეტი 18
 ბზა 118
 ბზარის მიღება 85
 ბზე 52, 105
 ბზის ურემი 118
 ბზრიალა 150
 ბიბლა 25, 54, 131, 146
 ბილიკა 43
 ბილიკი 43, 44, 45, 46
 ბლის ხე 59
 ბოლოთრია 28, 30, 32, 33, 40, 45, 56,
 57, 70, 71, 72, 73, 74, 93, 108, 114,
 144, 123, 124, 130, 132
 ბოლოს თრევი 71
 ბოლოს მოყიდება მიწაზე 71
 ბორბალი 9, 10, 11, 12, 23, 27, 33, 36,
 46, 50, 51, 55, 56, 68, 71, 76, 77,
 79, 81, 83, 84, 85, 87, 90, 91, 92,
 95, 96, 114, 120, 127, 133, 134,
 135, 136, 139, 142, 143, 145, 146,
 147, 148, 150, 152, 153, 156
 ბორბალი-შზე 153
 ბორბალი ყრუდ დამაგრებელი ღერძზე 37
 ბორბალი შეღვენილი 86
 ბორბალი-ცა 153
 ბორბლიანი ეკიპაჟი 10, 16, 135, 136, 138
 ბორბლიანი საზიდი 9, 11, 12, 16, 17, 30,
 31, 32, 33, 37, 42, 44, 51, 89, 96,
 106, 121
 ბორბლიანი ტრანსპორტი 7, 33
 ბორბლის ევოლუცია 12, 54, 78
 ბორკვი 43
 ბოსელი 100
 ბოქინტი 61
 ბოჭგი 51
 ბეოლა 82
 ბრიმა სოლა 54, 61, 72

- ბრინჯაოს ზორბალა 23
 • კაპარკი 146
 • საკინძი 23
 ✗ საკულტო ნეკიპაი 18
 • სარტყელი 23, 25
 ბრუნვა 37, 51, 80, 134, 147, 153, 156
 ბრუნვითი მოძრაობა 70
 ბუა 83, 143
 ბუდე 61, 62, 86, 95
 ბულელი 155
 ბულლი 82, 83, 89
 ბურლი 64, 65, 86, 92, 95
 ბუძო 88
 ბუძუ 58
 ბჟის ურეში 30, 48, 117, 107, 108, 118, 130
- გა 58, 151
 გაბმა ლატნებისა 73
 გაღაბრუნება ურმისა 56, 119, 125
 გადამტერევა ლერძზე 63, 126
 გადასაყვანი საშუალება 7, 16, 26
 გადაყვანა ფერსოებისა 72
 გადაცანდა 103
 გადაკერა საბეღლისა 56, 116
 გადახლართვა 73
 გადაწვარდინება ხელნებისა 73
 გადმოღება ურმისა 127
 გადმოკვერცხვა 53, 59
 გადმოფენილი თვალი 61
 • ტვირთი 65
 გათლა 62, 83, 85, 89
 გაკობიტება 63, 64, 87
 გაკუთხება 82, 86
 გალანჩვა 89
 გამბული ხერხი 89
 გამოთლა 57
 გამოსახულება საზიდისა 9, 17, 20, 22, 27, 35, 144
 გამოქნა საქონლისა 100, 101
 გამოქვლეტა კისრისა 101
 გამოქვეყნება კისრისა 101
 გამოხერხება 82
 გამყოლი ურეში 35
 გამძლე ხე 86, 82
 გამძლოლი 44
 გამწვეი საქონელი 30, 38, 55, 105, 106
 • ძალა 10, 20, 21, 23, 24, 25, 35, 40, 51, 55, 74, 76, 89, 98, 120, 123, 141
 გამხმარი მასალა 57
 განაწილება ტვირთისა 102
 გაორნება საქონლისა 101
 გარგლა 152
 გარდამავალი ზოლი 28, 29, 30, 31, 32, 33, 40, 45, 57, 70, 106, 123, 130, 132
 გარეგანი ლარტყები 18
 გარემო პირობები 36
 გარე სამყარო 41
 გარეშემო ურმისთვისა 53
 გარსი 61
 გარუჯვა 89, 95
 გასაყარი 69, 88, 94, 95, 120
 გასიბუა 72
 გატობნა 92
 გატუსება 59, 60, 61, 63, 64, 66, 72, 89
 გატუსული შორჯვი 59
 გაფიციკრა 118
 გაქნილი საპირი 52
 გაკობიტება 63
 გაქცევა ურმისა 125
 გაშრობა სოლისა 61
 განმუხენა 72
 გაცევათი ხისა 50, 61, (3
 • ლერძისა 65
 გაძვრობა დანდლისა 49
 გაწურთენა ქაველებისა 64
 გაწვობა უღლისა 92
 გაწვობილი თვალი 71
 გახედენა საქონლისა 100, 102
 გახერხება თვლისა 63
 გახერხილი თვალი 54, 71
 გახეშვა 84
 გახეშილი თვალი 68, 125
 გახმობა მასალისა 65
 გახმობა სოლებისა 61
 • ხისა 60, 61
 გახურება ლერძისა 63
 გაჭარბება 106
 გელაზი 27
 გემრიელი საქონელი 105
 გეოგრაფიული გარემო 30, 36
 • პირობები 29, 31, 98
 გვერდები 119, 120
 გვერდი 35, 43, 45, 125

გზა 33, 40, 41, 42, 43, 44, 44, 45, 46,
 47, 89, 104, 105, 110, 121, 127
 გზა ბაწარი 45
 გზა წერილი 45
 გზის აქტევა 45
 „ გამაგრება 46
 „ გაფუქება 46
 „ დანაყვა 46
 „ დაბეწვა 46
 „ დეფორმაცია 46
 „ ზედაპირი 45, 46
 „ პოვლა 46
 „ სივანე 45
 „ შენახვა 46
 გვიარგი 108
 გვიგირი 154
 გივი საქონელი 101
 გირის ხუნდი 148
 გო 151
 გოგორა 9, 52, 58, 78, 79, 83, 84, 120,
 143, 144, 147, 148, 152, 155
 გოგორე 152
 გოგრაქა 32
 გოგორებიანი ურემი 83
 გოვლო 119, 121
 გორაკ-ბორცვები 43, 56, 75
 გორგალი 152
 გორგოლა 152
 გორგორა 153
 გორვა 57, 74, 89, 130, 132, 133, 137,
 140, 141, 147, 151, 156
 გორვა-სრიალი 89
 გორვება ხეებისა 69
 გორვითი მოძრაობა 7, 30
 გორვის ხახუნი 142
 გოჭი 50, 53, 79
 გრილი ხე 63
 გუა 83, 85, 143, 151
 გუთანი 40, 77, 99, 101, 152
 გუთნეული 55
 გული მუხისა 60
 გულის გაგდებინება მორგვისა 69
 გურგალი 151

 დაბალი ურემი 32, 56, 73, 89, 92, 94
 დაბეგვა საქონლის კისრისა 103
 დაუღლობა საქონლის კისრისა 103
 დაბლითა ხელნა 51
 დაბლობი 29, 32, 131

დაბლობის ზოლი 29, 30
 დაგალაყება ურმისა 128
 დადანდელა 64, 65
 დადება ურმისა 107
 დაზანყება ურმისა 121
 დაზვა 62
 დაზმანება 86
 ცათვა 50, 58, 88
 დათეები 70, 71, 72, 80, 90
 დათვი 58, 73
 დათვისხალა 82
 დათლა ხისა 86
 დათრობა საქონლისა 103
 დათუი 88
 დაყეტვა ფერსობისა 61, 62
 დაყეილი გზა 44
 დაყერცხვა 72
 დაყიდებული ფხილები 80
 დაყურება მორისა 95
 დაყოლება თვალისა 126
 დაღობა მორგვისა 60
 დაშამელა მორგვისა 72
 დამორვა 64
 დამორილი ხე 82
 დამუხლისთაყება საქონლისა 55, 105
 დამუხრუქება 74, 82
 დამხმარე სოლი 63
 დანდალი 20, 21, 48, 49, 50, 58, 63,
 64, 65, 66, 67, 68, 91
 დარკინვა ურმისა 62
 დარკინული თვალი 62
 დარზობილი ურემი 51
 დასეენება გზაში 104
 დასკდობა მორგვისა 72
 დასტურდამალი 47
 დასუფთაყება ხისა 82
 დასხმა სოლებისა 61
 „ ქაყლებისა 65
 დატოხნა ხისა 86
 დაუმორჩილებელა საქონელი 100
 დაფარეყება 64, 79
 დაფარეყებული დანდალი 49
 დაფენება 45
 დაფერდებული ადგილი 37, 44
 დაქანება 44
 დაქანებული ზედაპირი 43
 დაქარვა მორგვისა 72
 დაქსელვა 118
 დაღმართი 57, 74, 80

დაბეჭედა სოლუბისა 53
 " ფერსოებისა 61
 დაყუანა სოლუბისა 61
 " ფერსოებისა 62
 დანხარათვა 73
 დამალვა საქონლისა 105
 დამახილი 129
 დამირვა ძნისა 117
 დაწყობა ურბისა 117
 დაქაპენა 118
 დაქდობა 82
 დახელოვნება ურმის კეთებაში 54
 დახვეწლად ზრდა ხისა 87
 დახვეწული გზა 44
 დახურეცა შორგვისა 60
 " ფერსოსი 62
 დახმარება სახილთ 129
 დახრჩობა საქონლისა 103
 დაქალაქა თვისა 155
 დედალი სოლი 53, 54, 61, 71, 72, 144
 დედანი 90, 144
 დიალექტოლოგიური ლექსიკონი 8
 დიდთელებიანი ურემი 45
 დიდი გზა 44
 დიდი გუთანი 30, 39, 40, 49, 50, 52,
 77, 107, 152
 დიდი ურემი 39, 107, 108
 დიდფერსოიანი თვალი 54
 დოლაბი 142
 დრეკადი ხე 87, 94
 დუდიშ ტაბიკი 58
 დუმა 51, 58, 68
 დურგლობა 114
 დღეობა 52

 ეპიკატური ეტლი 146
 ევროიჭები 90
 ევოლუცია ბორბლისა 137, 143
 ეთნოგრაფიული მასალა 8, 34, 35, 41, 48,
 54, 60, 83, 93, 98, 108, 115, 121,
 127, 140
 ეთნოგრაფიული სინამდვილე 43, 73, 84,
 96, 119, 141
 ეკიპაჟი 9, 10, 16, 18, 38, 134, 136, 137,
 138
 ეკიპაჟის დამარხვა 21
 ეკლის ხე 82
 ემპირიული კოდნა 7
 ერთობის სახლი 129

ერთხედაიანი ურემი 38
 ესპანური ტრანსპორტი
 ეტლი 21, 23, 24, 25, 26, 28, 35, 38,-
 133, 134, 145, 146, 153
 ეტლზე დაბადება 26
 ეტლთა რბენა 26
 ექვსბორბლიანი ეკიპაჟი 37, 56
 ექვსბორბლიანი საცხოვრებელი ეკიპაჟი-
 56
 ექვსსოლიანი თვალი 144, 146
 ეზო 59, 89

 ვაკე 40, 43, 56, 74, 75, 142
 ვარცხნა კაბეჩისა 100
 ვარძიის ფრესკა 27, 54, 128, 130
 ვაშლი (ურმის ნაწ.) 58
 ვაშლის ხე 82
 ვაჭრობა 42
 ველი 34
 ველის გორგოლა 52
 ვიჩი 31, 110
 ვიწრო ადგილები 35, 37
 ვულკანიზაცია 61

 ზანტი საქონელი 101
 ზაქი 100, 101, 102
 ზეგანი 29, 32
 ზედაღვარი 88
 ზედაპირი 34
 ზეზანდგური 88
 ზესადღვარი 9, 11, 14, 17, 18, 21, 22, 27,
 33, 34, 39, 51, 69, 74, 75, 78, 79,
 80, 81, 82, 86, 87, 88, 90, 91, 93,
 94, 95, 115, 117, 120, 134
 ზეწარი 14, 48, 49, 50, 58, 63, 65, 68,-
 116, 126, 127
 ზომამზე მოყვანა ბაწრისა 60
 ზრო 58
 ზურგით ტვირთზიდვა 7, 31, 137

 თავდაღვართი 45, 82, 90
 თავითულელი 55
 თავთხე 55, 58
 თავით ტვირთზიდვა 7
 თავის ქუდი 71
 თავი ურმისა 68
 " ხის ლერძისა 54
 თავიკაეი 30, 31, 76
 თავმძიმე ურემი 102, 103

თავრები 105
თავსუ(მ)ბუქი ურემი 102, 103
თავტაბიკი 55, 56, 58, 64, 66, 73, 80, 104
თავტაბიკი 58
თავქვე 45, 71, 123, 124
თავქული 71
თავწნელი 56, 104
თავხე 58
თათები 56, 66, 80, 126
თათრული ურემი 14
თამასა 84
თამელი 63
თალი 73
თეგი 89
თეთრცხილა 69, 72
თელა 59, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 69,
82, 83, 84, 86, 87, 92, 94, 102, 149
თელამუში 67
თემი 8, 11
თეორიები ბორბლის წარმოშობისა 133,
137
თექვსმეტსოლიანი ბორბალი 27
თეითმყოფი თავისებურებანი 8
თეითმყოფი საზიდი 57
თვალა 9, 14, 22, 34, 35, 45, 46, 51,
52, 57, 58, 60, 61, 63, 65, 68, 69,
71, 72, 82, 83, 89, 114, 126, 127,
147, 148, 149, 156
თვალის თავისუფლად ბრუნვა ღერძზე 54
" წარუდ დამატება ღერძზე 54, 55
" გაძვრომა 54
" შეკვრა
თივა 39, 53, 73, 89, 105, 107, 118, 120
თივის საზიდი 70
თითები 74, 80, 87, 94, 95
თითისტარი 135, 136, 140
თიხა 145
თიხის შიდალი ორბორბლიანი სახლისა
37
თიხის კურკელი 23, 93, 123
თივლი 44
თივლის ჭხა 44
თივი 73
თილი 58, 147
თორმეტსოლიანი თვალა 144
თიხი 154
თიხიანი 61
თივა 57, 74, 75, 89, 90, 140, 141, 147,
155

თრევა-სრიალი 7, 70, 89
თრევა ხეებისა 69
თრევის ხახუნა 142
თრიალეთის ეტლი 21, 23, 24, 35, 84
85, 145
თუთა 67
თუთის ხე 59
თურში 30, 32
თუშა 80, 88
თუში 28, 30, 32, 38, 80, 92, 93, 94, 96,
116, 117, 119, 120, 124, 142, 143,
156
თხელი რკინა 87
თხილი 117
თის ბალანი 55
თხრილი 46
თხრილი სამარხილე 44
თარალი 60, 89, 92, 95, 113, 126, 142
თინცეკრად მათლა ხისა 94
თივრეთის ფლორა 15
თივრული კავი 40
" ურემი 13, 14, 16, 112,
20, 28, 73, 76
თივრული ფარცხი 40
თინცესოფი შეურჩეობა 39, 107
თინჯა 105
თინჯად შეკვრა უღლისა 104
თინჯორულ-არქეოლოგიური მასალა 12,
22, 34
თინჯორული მასალა 41
თინჯორული-იტერატურული ცნობები 28
თინჯი 25, 69, 102, 105
თინჯი 59, 64, 66, 67, 72
თილა 117
თამბოლოები 38, 39
თივი 141
თივასის საზიდი საშუალებანი 15
თივასიური ურემი 14, 130
თივწევა 30, 40
თივშითი უცხო ქვეყნებთან 41
თივსი 33, 59, 67, 69
თივი 90
თივი 80
თივი 58
თივი 16, 38, 98, 99, 100, 102, 104, 123,
124, 125, 129, 148
თივიის რქა 52
თინჯორული 46, 52

- კაპები 74, 80, 86, 87, 94, 95
 კაპიტალიზმის განვითარება 42, 112
 კარეტა 38, 39
 კარენდიკი 114
 კარჩავეტილობა 42
 კაჩკა 98, 132
 კაქკა 38
 კედლის მხატვრობა 27
 კეფრი 101
 კერამიკა 117
 კერამიკული წარმოება 93
 კეტი 81, 90, 96, 120, 133, 134, 141, 142
 კვანტულელა 101
 კვარკვეშო 61
 კვერნა 51, 58, 67, 88
 კვირისტავი 10, 135, 136, 138, 139, 140
 კიბე 49
 კითხვარი ეთნოგრაფიული 8
 კისერი საქონლისა 55, 56, 81, 100
 კისრით წვეა 38
 კისრის დაწვა 65
 " ჩატყდომა 81
 კლავი 58
 კლასიფიკაცია სარტანსპორტო საშუა-
 ლეებზე 14, 37
 კლასიფიკაცია სახენელისა 8
 კლიმატი 29
 კლიმატური პირობები 33, 37, 46
 კოკოშა 52
 კოკოშაკი 52
 კოლონისტები 53
 კომპლექსურ-ინტენსიური მეთოდი 13
 კონკილა 51, 52, 58, 65
 კონკოლა 58
 კონსტრუქცია 11, 34, 108.
 კონსტრუქციული თავისებურება 11, 13,
 27
 " პრინციპი 33
 კონტი 52
 კონტრულელა 101, 102
 კონქილა 52
 კონცენტრიული წრე 23
 კობიტი 67, 82, 94
 კორა 52
 კორაქი 52
 კორბა 81
 კორდიანი რელიეფი 75
 კორკობანა 61, 92
 კორკობტი 92
 კორკობო 61
- კოსმოგონია 26, 28
 კოსმოგონიური რწმენა 135
 კოტა 52, 58, 83, 88, 96
 კოტორი 95
 კოფა 50, 58, 71
 კოფო 48, 50, 52, 58, 68, 90, 92, 124,
 127
 კოფოების ჩაპოყანა კვანტლებზე 50
 კოფო-ქუერები 92
 კოპა 52, 69, 71, 73, 88
 კოპი 79, 88, 149
 კულტურის ელემენტი 16
 კულტურული ურთიერთობა 46
 კუნელი 63, 67, 117
 კუნძი 53, 148, 149
 კუპრი 126
- ლანდო 38
 ლანჯი 67
 ლართბეზი 52, 71
 ლარტყა 52, 84, 85, 145
 ლა საე შუკე 44
 ლასტი 49, 50, 52, 118
 ლასტიანი ურები 52
 ლატანი 50, 52, 71, 73, 155.
 ლატნების დაგება 72
 ლაფათინი 88
 ლაშკინი 20, 30, 32, 76
 ლაჩქიში 30
 ლეკვერთხი 50, 68
 ლეკვი (ზისა) 50, 51, 58, 65
 ლეკის ხე 52, 55
 ლეკმარხილა 30, 32
 ლიბრი 105
 ლითონი 17, 145
 ლილვი 58
 ლინეცია 39
 ლიპი 63, 72
 ლიტერატურული ძეგლი 91
 " წყაროები 70
 ლობიოს ხე 60
 ლოყა (ზისა) 58
 ლოშკია 88
 ლურსმანი 62, 84, 85
- მამაკაცის ორგანო 52
 მამალი სოლა 53, 54, 61, 71, 72, 144.
 მანა 49
 მანძილზე სიარული 108, 150
 მანძილზე სასიმღერო 106

მანძილი 69, 104
 მანკა 49
 მანკვალ 49
 მანკო 79, 81, 86, 88
 მავალი 63, 67
 მარ 152
 მარგვი 148, 150
 მარგი 150
 მარგილი
 მარილი 72, 126
 მარტივი ხე 73, 141, 154
 მარტულელი 37, 38
 მარტულელი მარხილი 37
 მარტულელი 122
 მარქვალი 88
 მარხილა ურემი 73, 76
 მარხილი 7, 10, 18, 20, 22, 30, 33, 37, 38, 40, 44, 45, 46, 50, 52, 71, 73, 76, 78, 80, 89, 90, 91, 97, 106, 113, 114, 124, 130, 132, 135, 137, 138, 141, 142, 148, 150, 151, 155
 მარხილიანი ურემი 73, 76
 მარხილი ლაპლანდური 141
 მარხილის კოვი 44
 „ ფეხი 44
 „ ხელნები 38
 მარხილი წველიად შებმული 37
 მარხილი ხე 148
 მარჯილი 30, 31, 91, 155
 მარკლარ 91
 მასიური ბორბალი 17, 19, 23, 53, 66, 78, 79, 81, 85, 87, 140, 143, 145, 151
 მატერიალური კულტურა 8, 12
 მაღალი კელები 48
 მაღალმთიანი ზოლი 29, 30
 მებურგალი 151
 მებრული თრჩხილებიანი სახენელი 14, 76
 მეებრე 17
 მევენახეობა 15, 30, 36, 40, 93, 96, 117, 119, 130
 მემინდერეობა 30, 36, 39, 40, 93, 118, 119, 130
 მეომარი 17
 მერდიში 43, 45
 მერქანი 59, 85
 მერქი 91
 მესაქონლეობა 30
 მესხური სელი 90
 მებურე 82, 113, 115, 124, 126
 მებურეობა 115
 მებურეობა 15, 29, 30, 36, 93
 მებურე 101, 103
 მებანზაია ტრანსპორტისა 12
 მებურეობა 96, 119
 მებრე 101, 105, 115, 120, 124
 მზე 136, 153
 მზის ემბლემა 136
 მთა 28, 29, 33, 44, 80, 106, 123
 მთაგორიანი ადგომლებარეობა 73, 74, 75
 მთიანი ზოლი 70
 მთის გულანი 30, 77
 „ ზოლი 40
 „ კალა 45
 „ მებურეობა 30
 „ ურემი 70, 73, 75, 108
 „ ძირის ზოლი 29, 33, 106, 130
 მთლიანი ხის ბორბალი 17, 28, 52, 83, 84
 მიკრორაიონი 32, 33, 93
 მიმოსვლა 41, 46
 მისაყულებელი კიბე 79
 მიწა 30, 51, 71, 72, 74, 89
 მიწისმომუშებება 11, 16, 30, 36, 39, 40, 73, 98, 107, 108, 116, 131
 მკაენა 46
 მკერდიო წევა 38
 მნათობი 26
 მობოშება 60
 მოგზაურთა ცნობები 28
 მოღვაში 130
 მოღვლე საზოლისა 22, 28
 მოღვევილი ხე 64
 „ ხელნა 48
 მოზაიკური აღამი 17
 მოზერე 100, 101, 102
 მოკლება ხისა 82
 მოლალება 57, 62
 მორავი 27, 51, 53, 58, 59, 60, 61, 62, 72, 79, 80, 82, 88, 126, 133, 140, 143, 144, 145, 148, 149, 150, 151, 152
 მორავი ხე 148
 მორი 44, 83, 84, 85, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 120, 135, 136, 141, 142, 151, 154
 მოსიციხარი საქონელი 100

ორმო 46
 ორპოტიკი ხე 52
 ორუღელი 37
 ორხელა გუთანი 77
 ოღრო-ოღრო 121
 ოჩანი საქონელი 101
 ოქივარა 102

 პატარა ურემი 87, 123
 პატრარქალური თემი 11, 16
 პატივი 107
 პატივის წასმა ხეზე 59, 60, 63, 72
 პეშვი 80, 86, 88
 პირასალმართი 45
 პირთაქვე 45
 პირთხელი 83, 89, 95
 პირშალმა 45
 პოეოხკა 132
 პარტუგალიური ტრანსპორტი 11
 პროგრამა ეთნოგრა. მასალის შესაგროვებ-
 ლად 12, 13
 პროფესია 57

 რალი 89
 რაქული სახენელი 13, 40, 75, 75, 77
 რბილი გზა 46
 „ საყდომ-საწოლი 39
 „ ხე 60
 რელიგიური სიმბოლოკა 10, 139
 რელიეფი 29, 40, 46, 94, 123, 124, 125
 რეილი 152
 რიყი 54, 68, 79, 82, 88
 რიქული 82
 რიტუალური ვტლი 35
 რეინა 34, 53, 57, 62, 79, 80, 92
 რეინაგადაკრულა თვალი 46
 რეინაგადაუკრული თვალი 46, 63
 რეინიგზა 43
 რეინის გიდაკერა 53, 62, 71, 83
 რეინის გამოყენება 62, 66
 „ მილი 53
 „ სალტი 79, 84
 „ ლერძი 53, 55, 62, 79, 94, 121, 143
 რიში 99, 105
 რუგბი 119, 122
 რუსული ეკიპაჟი 132
 „ სამძრაო მოწყობილობა 34
 „ ტრანსპორტი 132
 რქები 52, 98, 102, 104, 125

რეის დისკო 135
 რქოსანი საქონელი 97
 რჩოლი 126
 რცხველა 117
 რცხილა 67, 72, 87, 94,
 რხმალა 88

 საალაზე გზა 43
 სააღებშიტემო საშუალება 35
 საზადოეზი 42
 საბაეოები 46
 საბარო ურემი 30, 39, 48, 49, 68, 73
 107, 108, 109, 116, 118, 128, 129
 საბეგრო ურემი 129
 სახელი 56, 116
 საბზეეე ჩელტი 119
 საბორბლე ხე 86
 საბრუნე 35, 50, 51, 54, 63, 65, 68, 71
 საბრძოლო ეკიპაჟი 18, 25, 26, 35,
 „ ეტლი 9, 12, 16, 17, 19, 22,
 24, 35, 146
 „ საშუალება 24
 საბჭენი 63
 საგალავი 58
 საეოგავი 80, 88
 საეორაეი 10, 12, 18, 94, 95, 96, 97,
 120, 133, 134, 135, 137, 138, 139,
 140, 142, 143, 150, 151, 156
 საეორებელი 94, 95, 96, 97, 143
 სადაეე 18
 სადათეე 50
 სადანდლე 64
 საეეკიპაეო ფაბრიკა 38
 საეეარქელი 91
 საეეარქელი 91
 საეეაქრო გზა 41, 42
 „ კაპიტალი 29
 „ საქონელი 42
 საზამთრო ტრანსპორტი 37
 საზაფხულო ტრანსპორტი 37
 საზიდი 9, 10, 11, 15, 16, 18, 52, 53,
 56, 57, 69, 87, 140, 147
 საზიდი საშუალება 9, 11, 12, 15, 40,
 43, 45, 77
 საზიდი საშუალებების აგებულება 48
 „ გეერცელების არეები 29
 „ დამზადების ტექნიკა 48
 საზიდის აღნაგობა 15
 „ გეერცელება 29, 31

საზიდის გამოსახულება 135
 „ კლასიფიკაცია 15, 29
 „ რუკა 75
 „ ტანი 71
 საზილი-ღვლევი 80
 საზომი ერთეული 9, 27
 სათამაშო 32, 135
 სათარი 30
 სათითურები 74
 სათონე 61
 სათრეულა უღელი 81
 სათრეული 20, 30
 საკეტი 81
 საკეები საქონლისა 105
 საკოფოე 71
 საკოქეები 72
 საკულტო ეკიპაჟი 21, 24, 136
 „ ეტლი 25, 35, 36
 სალაშინი 89
 სალაჩქიმე გზა 43
 სალეკეე ზე 65
 სალი 58
 სალოცად გამგზავრება 127
 სალტე 84, 90
 სამაგრის სოლი 86
 სამალდე 55, 102
 სამარული ეკიპაჟი 18
 „ ეტლი 23, 24, 146
 სამარხი 21, 23
 სამარხილე გზა 46
 სამარხილე გზა 43, 44
 სამატი 74, 80, 92, 94, 126
 სამგზავროზე სიარული 108
 სამგზავრო ეკიპაჟი 38
 „ კავშირი 39
 „ ტრანსპორტი 38
 „ ურემი 39
 სამეგრელას საზილი 14
 სამეზობლო ბილიკები 44
 სამეურნეო-გეოგრაფიული პირობები 34,
 39, 57, 77, 89, 93, 121, 130, 132
 სამეურნეო-ეკონომიური ფაქტორი 29
 სამეურნეო აარალი 15, 39, 52, 113, 155
 „ საზილი 35, 40, 76
 „ ტრანსპორტი 11, 36, 42, 131
 „ ფუნქცია 36, 130
 „ ყოფა 19, 76
 სამი ნაწილისაგან შემდგარი ბორბალი 86,
 სამინდგრე სამუშაოები 73
 სამიწათმოქმედო იარაღი 154

სამკაული ხისა 52
 სამკუთხოვანი უბე 19, 35
 სამორგეე ზე 59, 60, 66
 სამორჩაო მოწყობილობა 34, 37
 სამუზეუმო მასალა 8
 სამულელი ურემი 37
 სამუხრტუკო საშუალება 74, 81
 სამხედრო ნადაელი 25
 „ ტექნიკა 19, 22
 სამშიშო საქმე 98, 99
 სამპედლო 62, 83
 სამპილობელი 117
 სანდალოზი 59
 სანემზე 71, 72
 საომარი ეტლი 25
 საპალნე 116, 121
 საპალნე ღვინო 122
 საპნიჩკა 52
 საპნის წასმა 52
 საპონი 65, 126
 სარეკეტი 58
 სარკეი 51, 58, 65, 125
 სართაულა 120
 სართოულე 88
 სარკინიგზო მშენებლობა 42
 „ ტრანსპორტი 31
 „ ქსელი 43
 სასაპალნე საქონელი 31
 „ ტვირთობილევა 31, 42
 „ ტრანსპორტი 7
 სასაპანე 52
 სასაპოვენე 52
 სასთუმალი 88
 სასოლე 53, 54, 60, 61
 სასოფლო გზა 44
 „ ურემი 129
 „ ხარი 129
 სასტული 58
 სასტუქის საზილი მარხილი 38
 სატბიკე 55, 64
 სატბე 60, 62, 65, 89, 92, 126
 სატბეი 59, 82
 სატყინია 58
 სატვირთო ეკიპაჟი 9, 19, 25, 38
 „ ნაწილი 9
 „ საზილი 16, 19, 22, 36, 38, 15
 „ ურემი 39
 სატრანზიტო საქონელი 109
 სატრანსპორტო ბეგარა 16, 111
 „ მრეწველობა 43

სატრანსპორტო საშუალება 7, 9, 11, 13, 47, 106
 „ შინამრეწველობა 113
 სატობი 85, 89
 საურმე გზა 43, 44, 45, 142
 საურმე მასალა 57
 საფარეშე 64
 საფერსოე ზე 62, 66
 საფლავის ქვა 27
 საფოსტო ეკიპაჟი 39
 საფეკავი 107
 საფრხილეები 80
 საფრხილეები 86
 საქაჩავი ბაწარი 82
 საქაჩავი 55
 საქედური 55
 საქარავნო ვაქრობა 31
 საქართველოს ეთნოგრაფიული სინამდვილე 17
 მუზეუმი 23
 მცენარეული 66
 ნიადაგი 8, 29
 სახენელი იარაღები 14
 „ ტრანსპორტი 14, 15, 16
 საქვეყნო გზა 44
 საქლეში 58
 საქმისათ 52
 საქონელი 19, 35, 38, 42, 49, 51, 56, 66, 81, 99, 100, 101, 103, 105, 110, 116, 120, 124, 128, 129
 საღერძე 71
 საღერძე მასალა 66
 „ ნახვრეტი 53
 საღვარე 149
 საღვინე ქვეერი 93
 „ კურკელი 93
 საყვევარი 51, 55, 103, 124
 საყვევრის უღელი 80
 საყენებელი 51, 65, 71, 134
 საყინულე გზა 43
 საყრდენი 35, 36, 56, 94, 134, 135, 143
 საჩხერე-ქალი 53
 საცალღებო გზა 43, 45
 საცალხელი ზერხი 89
 საცოთი 58
 საცურავები 89
 საცხირე 58
 საცხოვრებელი ბინა-საზაღი 37
 საწარმოო ურთიერობანი 41, 42, 47

საწევი 21
 საწისქვილედ სიარული 73
 საქაელე 50, 64, 65
 საქპანო ტრანსპორტი 12
 სამდე ურემი 30, 33, 39, 48, 49, 73, 107, 108, 116, 118, 128, 129, 130
 სახალხო მეურნეობა 12
 სახარო თელები 113
 „ ურემი 115
 სახენელი 8, 10, 27, 29, 52, 98
 სახენელი იარაღი 8, 10, 17, 30, 40, 75, 76, 147
 სახმელეთო გზა 110
 „ ტრანსპორტი 7, 10, 20, 31, 130
 სახედარი 10, 21, 25, 97
 სახელონი 62
 სახერში სოლი 63
 სახედარი 120
 სახანავი მარ-სმოქმედება 98
 სახრე 101, 105
 საქიდარი 49
 საქლომი ეტლი 153
 სელი 30, 32, 33, 45, 70, 89, 90, 91, 92, 93, 124, 130, 132
 სეზონური საზიღი 73
 სეანური კვეერი 40
 „ მარხილი 28
 სოგნალიზაცია 106
 სომრკული 147, 148
 სომშიმეების გადაადგილება 19, 133
 „ თრევა 81
 სომშიმის ტენტი 50
 სინესტე 46, 60, 61
 სირიული ეტლი 145
 სკამი 91
 სკამ-ლოგანი 91
 სოლებანი თვალი 22
 სოლების მიცემა 72
 სოლი 14, 15, 18, 22, 27, 49, 52, 53, 58, 59, 60, 61, 63, 66, 67, 69, 71, 79, 82, 84, 85, 86, 125, 126, 137, 146, 148, 152
 სოფლის მეურნეობა 29, 40, 118
 სპილენძის ლურსმანი 18
 „ სალტე 18
 სპილი 31
 სრიალი 30, 130, 132, 137, 140, 141, 147
 სტანდარტიზაცია ტრანსპორტისა 12
 სუმერული ეკიპაჟი 18

'სუმერული საზიდი 85, 131
 „ განათხარი ნაშთები 17
 სულის საქცევი 35
 სწორე 43
 სწორი ადგილმდებარეობა 56
 „ უღელი 80
 „ ხე 73, 94
 ტბიკი 55, 58, 66, 80, 88, 102, 104
 ტბუკი 58
 ტაბულა პევეტირგერიანა 41
 ტაეარნა 46, 127
 ტალახი 46, 127, 148
 ტალისებური რელიეფი 74
 ტანი საზიდისა 70
 ტაპიკი 58, 88
 ტაუა 88
 ტაჩკა 38, 97, 132
 ტემპერატურა 46
 ტემპნიკის ისტორია 11, 12
 ტექნოლოგიური ცოდნა ხალხურში 12
 ტერატი 39, 48, 49, 50, 52, 56, 60, 69,
 73, 74, 75, 90, 99, 100, 103, 104,
 107, 111, 116, 118, 121, 123, 125,
 126, 140
 ტერიოზილვა 16, 36, 39, 45, 115, 121.
 ტერათის ბეგარა 129
 ტირიფი 105, 149
 ტიტველა საზიდი 68
 ტოლის დაღება 103, 104
 „ მიცემა 103
 „ მოღება 103, 104
 ტოტიანი ხე 80
 ტრანსპორტი 9, 31, 39, 42, 45, 47,
 ტრანსპორტი შემოსული 34
 ტრანსპორტის გავრცელება 9
 „ განეითარება 9, 10, 11
 „ ისტორია 11, 36
 „ კლასიფიკაცია 9
 „ წარმოშობა 9, 10, 11
 ტრიალი 37, 147
 ტულკა 53
 ტუაფი 101
 ტყაივით გაკეითა ხისა 61
 ტყე 43, 68, 78, 115, 129, 142
 ტყანა ადგილები 32, 78
 ტყის ვაშლი 63

 უბე 20, 22, 48, 49, 63, 64, 68, 69, 70,
 75, 127, 130
 უბის შეკერა 65

უბორბლა საზიდი 30, 31, 89, 106, 130
 უგზოობა 36, 40, 47
 უგრეხელი 105
 ულაპი 129
 ურარტული ეტლი 146
 ურემი 9, 11, 16, 24, 26, 27, 28, 33, 37,
 39, 45, 46, 48, 51, 53, 55, 56, 57,
 61, 65, 69, 73, 78, 79, 81, 87, 90,
 103, 108, 110, 113, 114, 117, 121,
 123, 126, 127, 145, 150
 ურემი თივა 121
 „ ქვა 121
 „ ღვინო 27, 122
 „ ყურძენი 122
 „ შეშა 114, 121
 ურის ნეკროპოლი 17, 21, 144
 ურკინო თვალი 63, 53, 115
 ურუმბის ვადაზმა 93
 ურმიანად მისელა 129
 ურმიანი ქურა 123
 ურმით ვადატანა მიცვალებულისა 26
 ურმის აგება 37
 „ აშენება 148
 „ გადაბრუნება 121
 „ ვალაზება 39
 „ გამოქცევა 82
 „ დაღება 116
 „ დაწყება 117
 „ თავი 38, 48, 51, 52, 57, 116, 124,
 131
 „ თავის ხარები 124
 „ თვალი 15, 53, 54, 62, 78, 82, 113,
 146
 „ თვლების შეკეთებელი 54, 57, 113,
 115
 „ თვლით ძნის ლეწვა 54
 „ თხოვება 109, 129
 „ კაცი 111
 „ მართვა 14
 „ შეკეთებელი 65
 „ მობრუნება 54
 „ შუშა 111
 „ ტანი 63
 „ უბე 48, 50, 51, 52, 54, 91, 113,
 114, 116
 „ ქვა 61, 64, 65
 „ ქირა 111
 „ ქირით თხოვება 111
 „ შეგება 14

ურმის შეწყობა-აგება 57, 79
" ჩასაკრავი 125
" კრიალ 80
ურმული 106, 148
უსწორო ადგილები 37, 44, 87
უფროსობა აღალისა 110
უღელი 11, 19, 20, 21, 22, 33, 35, 36,
37, 38, 48, 49, 55, 56, 57, 58, 65,
66, 68, 69, 70, 71, 73, 75, 76, 78,
80, 82, 89, 92, 95, 99, 100, 103,
105, 120, 123, 124, 128, 130, 131,
132
უღელი ხარი 75, 90
უღლის წაძრობა 80
უღუ 58
უცხოელი მოგზაურები 8, 13
უწყვეტი 58, 79, 86, 87, 88

ფაეტონი 38
ფალავანი ხარი 104
ფალანგა 69, 79, 81, 86, 88
ფამფალაკი 152
ფარანგა 88
ფარგალი 82, 83, 89
ფარდაგი 99, 127, 128
ფარდიანი ურემი 52, 118
ფარეში 49
ფარტხი 20, 27, 101
ფეოდალური ეპოქა 27, 42, 47
ფერდა 43
ფერდობი 29, 40, 44, 56, 75, 76
ფერსო 22, 52, 53, 54, 58, 61, 67, 69,
71, 72, 110, 126, 144, 146, 148, 152
ფერსო განიერი 54
ფესვი 58, 79, 88
" ხისა 62
ფესო 58, 79, 82, 88
ფეხი საზილისა 89, 90, 91, 92, 151
ფირფიტე 88
ფინჩი 72
ფიცარი 49, 50, 52, 80
ფიცრული გოგორა 144, 147
" ურემი 73, 78, 79, 83
ფიცხი საქონელი 105
" ხე 65
ფიქვი 114
ფლანდრიული ტელი 134
ფოლადი ხე 62

ფოლკლორული მასალა 8
ფონე თვალი 68
ფონი 126
ფორანი 118
ფოსველი 58
ფოსეი 58
ფოსი 79
ფოსო 88
ფოტომასალა 11, 28
ფრთა 49, 149
" გუთონისა 59
ფრჩხილა 88
ფუთი 121
ფუნქცია საზილისა 15, 21, 93
ფუნას წახება ხეზე 89
ფჩხილა 80, 81, 88
ფჩხილა ურემი 73, 76
ფჩხილე 20, 30, 76
ფჩხილები 31, 32, 69, 74, 75, 76, 78,
80, 81, 82, 87, 89, 93, 94, 95, 120
ფჩხილებიანი საზილი 78
" სახენელი 14
" ურემი 14, 73, 76
ფჩხილებს აკერა 75
" გაუეუთა 87

ქა (ქიები) 90
ქალაქი 44
ქარახსი 52
ქართულა ურემი 48
ქართველი ტომები 25, 39, 77, 93
ქართული ეთნოგრაფიული სინამდვილე
146, 154
ორბობლიანი ურემი 13, 14,
16, 27, 32, 56, 75, 111
საზილი საშუალება 11, 13, 27,
31, 42, 57
სახენელი იარაღები 8
ურემი 28, 33, 48, 54, 78, 79,
80, 89, 107, 148
-
წუაროები 8, 28
ზალხური საზილი 11, 28, 29,
30, 92
ქართულ-კავკასიური ურემი 11, 20, 22,
35, 37
ქაქარი 45
ქელი 29
ქელი ხარისა 98, 100, 102
ქესადგუმე 51, 58

ქვა 39, 46, 61, 73, 102, 134.
ქვი ურმისა 72
ქვევარი 19, 92, 93, 97, 105, 119
ქვეშამდგე 51, 58
ქვიანი გზა 46
ქვის ლისკო 135
 • სახიდი მარხილი 32, 80
 • ფრთოსანი ხარი 18
 • ჩამოყიდება უღელზე 81
ქვიშა 18, 39
ქირა 109
ქირაზე სიარული 109, 110, 111, 114
ქირაში შორიგება 110
ქირის დაქვრა 110
ქონი 126
ქორწილი 127
ქსელვის ტექნიკა 135, 140
ქსელი 30, 32, 70, 96, 97, 119, 120, 124,
156
ქული 58
ქური 144
ქუსლი 50, 75
ქცევა (ბრუნვა) 147

ღამის შთეულები 127
ღანდილი 117
ღარღალი 151
ღერზი 58
ღერო 87
ღერძა 58, 83, 88, 94
ღერძ-ბორბლები 35, 48, 68, 69, 70, 71,
74, 78, 90, 116, 131, 142
ღერძ-გოგორები 84
ღერძი 18, 33, 35, 37, 51, 52, 54, 55,
58, 59, 64, 65, 67, 69, 71, 77, 82,
83, 84, 86, 88, 90, 91, 94, 116, 124,
125, 128, 130, 132, 133, 135, 142,
147, 148, 149, 152
ღერძიკალა 68
ღერძის ტრიალი თვალთან ერთად 54
ღერძიკალა 30, 32, 50, 68, 69, 120,
ღერძიკალია 68
ღერძლა ბალახი 105
ღველი 21, 62, 74, 80, 92, 94, 120, 124,
125
ღველი გუთნისა 98
ღვინის ზიდვა რუბეხით 119
ღვინის ქვევარი 15
ღვლერქი 80

ღვლერქი 80, 12
ღირზე 58
ღირღილი 151
ღირღიტი 77, 152
ლო 151
ლოზე 50
ლოშის ურემი 123
ლონიერი საქონელი 101, 104,
ლოქვინა 114

ყაუარი 95
ყალიბი 62, 82
ყამირი გზა 43, 46
ყბა ფერსოსი 53, 54, 63, 79
ყვევარი 37, 104, 124
ყული მარხილისა 90
ყვერა 88, 90
ყვერე 58
ყვერი 51
ყვერინა 51, 58, 65, 68, 80, 86, 88
ყირგიზული ურემი 38
ყიფი ხე 61
ყოლი 58
ყურძენი 119

შაერცხილა 63, 67, 72
შავ ფერზე დაყენება ხისა 72
შალაშინი 86
შარაბანი 38
შარა გზა 43, 44
შალმართი 45
შებმა 37, 38
შებმის წესი 16
შებმული ურემი 129
შებოლვა სოლებისა 61
შედარებითი შესწავლა ეთნოგრაფიული
შასალებისა 8
შედგენილი ბორბალი 17, 52, 68, 78
შეკრული თვალი 63
შეკრუშვა ხისა 60
შემობრუნება ურმისა ერთ წერტილზე 3
შემოზომვა 60
შემოკვეერცხვა 53, 59
შემოკობიტება 83
შემორგება ფერსოებისა 82
შემორგვალება 72, 83
შემოსალტვა 62
შემოსოლვა 60, 61, 82
შემოსოლლი შორავი 82

შემოფარგულა 82, 85
 შემოქნობა ფერსობისა 82
 შემძლე საქონელი 100
 შერეული ტრანსპორტი 30, 32, 130
 შესკდობა ფერსოს ყბებისა 62
 შესაკარავები 80
 შესაჯდომი ცხენი 15
 შეუბმელი ურემი 51
 შეუფენება 45
 შეღმართი გზა 45
 შეშა 36, 73, 107
 შეძახილი 106
 შეწებება 86
 შეწყობა აჩაჩა ურმისა 82, 86
 " თუშისა 94
 შეინდი 117
 შეინდის ტაბიკი 66
 შინამრეწველობა 113
 შინამრეწველობის მასალა 8, 15, 48
 შინამრეწველური საქმიანობა 43
 შინაური კაცი 113
 " მარცვლეული 17
 " საქმეები 73
 " საქონელი 17
 შნაკეი 40
 შოლტიანი სახენელი 77
 შორეული მგზავრობა 39
 შრომის კოოპერაცია 130
 შუა წელი ხის ღერძისა 54
 შუა ხარები 103
 შუკერი 117

 ჩაბმა საქონლისა 101, 104
 " უღლისა 124
 ჩავარდნა ურმისა 123
 ჩაზანყება ურმისა 121
 ჩათალა 83, 89
 ჩაკელომა ნახშირისა ხეში 72
 ჩაკერა ურმისთვლისა 125
 ჩაკირული კური 94
 ჩალა 120
 ჩალდაყი 58
 ჩალხი 82
 ჩამოგდება ფერსოსი 61
 ჩამოგება კოფოებისა 65
 ჩამოარეცხვა გზისა 46
 ჩამოყვანა ზეწრისა 65
 " ფერსობისა 62
 ჩანაკირი კური 120, 142
 ჩანაკერი 84

ჩარდახადაფარებული ურემი 14
 ჩარდახი 39
 ჩარდახიანი ურემი 127
 ჩართი 58
 ჩარჩო 95, 96
 ჩარხი ქვევრისა 150
 ჩახსნა სოლებისა 82
 ჩატელომა საქონლის კისრისა 102
 ჩაყვანა ქაულებისა 65
 ჩაწყვეტება ურმისა 121
 ჩაქმა ღერძისა 65
 ჩახეთქება ბორბლებისა 75
 " ურმისა 121
 ჩახტომა ბორბლისა 80
 ჩელტი 119
 ჩივი 90
 ჩოლფოთი თვალი 54
 ჩორენა სოლებისა 114
 ჩოჩილა ურემი 28, 30, 40, 73, 130, 132
 ჩილა 88
 ჩხილე 88
 ჩხირი 49, 54

ცა 26
 ცალი საქონელი 38
 ცალულელაი ხიზეკი 30, 32, 38
 ცალულელი მარხილი 37
 " საზიდი 38
 " ურემი 30, 32, 37, 38
 ცალხელა ხერხი 89
 ცარიელი უღელი 101
 ცაცხვი 83, 84, 114
 ცეცხლი 61
 ცეცხლის ალი 59
 " გაჩენა 63, 126
 ციგა 30
 ცილა 50, 53, 149
 ცოვილიზაციის კერები 16, 17
 ცის თვალი 153
 ცის სიმგრგვლე 26
 ცოცხალი გამწვევი ძალა 75
 ცული 59, 63, 64, 65, 72, 92, 126
 ცულლური საქონელი 105
 ცხენი 10, 14, 15, 19, 22, 25, 31, 97,
 110, 132
 ცხენით მგზავრობა 38
 ცხენის მოვლა-მოშენება 25
 " მოშინაურება 25
 " საზიდი 132
 " ურემი 32, 38, 97

ცხენის წერთა 25
ცხვირის წნული 56
ცხმელა 87
ცხრასოლიანი თვალი 144

ძალანი საქონელი 99
ძარა 74
ძარღვიანი ხე 61
ძარღვი ხისა 61
ძაფი 72
ძელქვა 82
ძერათა სტელა 17
ძეძვი 107
ძელის დისკო 135
ძინწარი 58
ძირი ნაშკალი 117
ძნა 39, 73, 107, 116, 117, 118, 121, 146
ძნის დაღება 116, 117
„ საზიდი 70
ძღრწა 105
ძუძუ 58, 82, 88
ძუძუკა 88

წაბლის ხე 82
წასაკრავი უღლეა 101
წაქცევა საქონლისა 53
წებო 86
წერილობითი წყაროები 9, 24, 25
წიწნა, 75 76, 77
წეწენიანი სახენელი 76
წვეტიანი ქველები 48
წერილი გზა 45
წინა აზიის კულტურის კერა 16
წინა ვიკინგები 108
წინა კოფო 51, 128
წინა ხარები 103
წინსაღვამი 58
წინსაღვარი 58
წისქვილი 142, 147, 149, 150
წიფელი 63, 66, 67, 69, 72, 82, 83, 114
წიწილაკი 58
წენელი 65
წმინდა კვირისტავი 136
წნელი 51, 52, 56, 71, 118, 124
წონასწორობა 51, 116
წრიოფი 50
წურბელა (ხისა) 50, 58
წყავი 67
წყალი 60

წვალში გატარება ტრამისა 125
წყლის ტრანსპორტი 31

ჰალის ურემი 83, 130
ჰელი 34, 39, 48, 49, 55, 54, 58,
63, 65, 67, 68, 107, 116, 118, 126,
127, 128, 132
ჰელა 58
ჰელი 49, 58, 79, 80, 88, 92, 108
ჰენციკი 58, 62, 79
ჰიანი 21, 103, 104, 117, 118, 119, 120,
124
ჰალი 90
ჰაქის საწნეხი 53
ჰეე 87
ჰერიამი 67
ჰერები 90
ჰვალა 88
ჰელი-მილი 54, 91
ჰინცილაკი 54, 58, 95, 126
ჰიბი 83, 143, 144
ჰირნახლო 52
ჰიკილაკი 83, 94
ჰკეონი საქონელი 101
ჰკილის ურემი 83, 123
ჰოპყიანი გზა 46
ჰური 93, 94, 116, 119, 120
ჰურის ურემი 92, 93, 130
ჰურპელი 23

ხალა 155
ხალხის გადაყვანა 111, 137
ხალხური გამოცდილება 7, 13
„ დაკვირება 72
„ საზიდი საშუალებები 13, 33, 37.
„ ტრანსპორტი 37
„ ხერხი 59, 86
„ ცოდნა 13, 46
ხარებმგებელი საზიდი 31
ხარი 10, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24,
25, 31, 34, 37, 38, 89, 99, 102, 103,
106, 123, 125, 134, 142, 145, 148
ხარის გახედნა 81
„ კულტი 98
„ რქები 23
„ ქილი 98
ხარმარხილი 37
ხატი 127, 128
ხაზუნი 50, 63, 65, 68, 87, 125, 141
ხე 46, 148, 149

ხეების ზილეა 68
 " ორევა 81
 ხევი 29, 115
 ხელა 58, 88
 ხელეჩო 53, 64, 65
 ხელით ტვირთობა 31, 32
 ხელის ხერხი 64
 ხელკუდი 49
 ხელნა 18, 20, 21, 33, 35, 36, 37, 38,
 48, 49, 50, 51, 55, 56, 58, 63, 64,
 67, 70, 72, 80, 89, 90, 92, 125, 149,
 149, 151
 ხელნა ურემი 48, 107
 ხელნის ჩაგლეჯა 56
 ხელსანი 110, 113, 114
 ხელოსნობა 42, 43
 ხეობა 33, 45
 ხერში 54
 ხერხი 64, 95, 126
 ხე-ტყე 17, 39, 89, 144
 ხეში 54
 ხედა 61
 ხიდი 41, 49, 125
 ხირბალი 155
 ხის ბალიში 50
 " გაკობიტება 95
 " გამოშრობა 49, 57
 " გაცვეთა 69, 92
 " გახეთქვა 49, 64
 " გახმობა 49
 გოგორები 23
 გული 85
 დასკდომბა 59
 ეტლი 21
 კოვში 52
 ლარტყეები 17
 მასალა 15, 66, 92, 113
 მასალის მოპოვება 66
 " მასალის პირველადი დამუშავება 66
 " მასალის შავად დამუშავება 66
 " მასიური ბორბალი 11, 22

ხის მასიური დისკო 9
 " მორი 68
 " მოჭრა 95
 " მსხელი ლერო 17
 ნახარდი 82
 " ნაწილები 57
 " ორფეები 83
 " სანათური 128
 " საუარი 52
 " ტანი 62
 " ურო 61
 " ლერძი 21, 50, 55, 63, 71, 79, 80,
 126, 132, 143
 " ლერძიანი ურემი 37, 52
 " შეკუმშვა 57
 " ჩაქუჩი 92
 " ქა 59
 " ჭიში 63, 66
 " ჭობი 105
 ხმალა 88
 ხმელი ხე 57
 ხობა ურემი 73
 ხობიკია ურემი 73
 " ხინი 81
 ხრმალა 79
 ხუნდი 58, 79, 88, 90, 148, 149
 ხურო 115
 ქალა 155
 ქელნა 48, 71, 148
 ქილი 58
 ქირკალი 155

 ჯაგი 107
 ჯაეხური ბჯის ურემი 117
 ჯამბარა 103, 104
 ჯაყყაყი ურემისა 103, 124
 ჯაქვი 62, 69, 75, 120, 124
 ჯილდა-გოგორა 152
 ჯინი 50
 ჯორი 18, 31, 110

მთხრობელთა და კორესპონდენტთა სია

(1947—1949 წწ.)

მთხრობლები

1. ბახტიძე სერგო სიმონის-ძე, 48 წლისა, სოფ. კიკნაველეთი, შაიაკოვსკის რაიონი
2. ბერიშვილი ლევან ვანოს-ძე, 23 წლ., სოფ. გორისა, საჩხერის რაიონი
3. ველთაური ზურაბ ალექსის-ძე, 40 წლ., სოფ. ველთაური, დუშეთის რაიონი
4. ილურიძე მიხა დათიკას-ძე, 98 წლ., სოფ. მოკალიეთი, ლენინგორის რაიონი
5. ინაშვილი იასონ ვანოს-ძე, 36 წლ., სოფ. ქაის ხევი (ინიაანთ კარი), დუშეთის რაიონი
6. კარბელაშვილი აბრამ ვასილის-ძე, 60 წლ., სოფ. ქვემო ქალა, კასპის რაიონი
7. კაკაჭური სიმონ ზურაბის-ძე, 70 წლ., სოფ. მეზვრიაანთ კარი, დუშეთის რაიონი
8. კიკნაველიძე ოთარ ვასილის-ძე, 24 წლ., სოფ. კიკნაველეთი, შაიაკოვსკის რაიონი
9. კოზმანაშვილი მათია გრიგოლის-ძე, 99 წლ., სოფ. კოპორტი, დუშეთის რაიონი
10. ლალიაშვილი ნიკა მიხას-ძე, 75 წლ., სოფ. ბაზალეთი, დუშეთის რაიონი
11. მიშელაშვილი ვანო სოსიკას-ძე, 64 წლ., სოფ. გრემის ხევი (მიშელაანი), დუშეთის რაიონი
12. მორბედაძე იასონ ზაქარას-ძე, 80 წლ., სოფ. წარქოლი, ლენინგორის რაიონი
13. ოქრუაშვილი გიორგი სოლომონის-ძე, 62 წლ., სოფ. ოძისი, დუშეთის რაიონი
14. სეთურიძე სანდრო ზარიბეგის-ძე, 81 წლ., დუშეთი.
15. ფუტყარაძე დათიკო ყარაშანის-ძე, 52 წლ., სოფ. ცხრაწყარო, ზესტაფონის რაიონი
16. ჩადუნელი არჩილ სამსონის-ძე, 69 წლ., სოფ. ქსოვრისი, მცხეთის რაიონი
17. ჩოხელი შაქრო არსენის-ძე, 51 წლ., სოფ. ბაგა, დუშეთის რაიონი
18. ჭუმბურიძე ირაკლი მიხეილის-ძე, 49 წლ., სოფ. ზედა საქარა, ზესტაფონის რაიონი
19. ზარხელი სანდრო ნიკას-ძე, 55 წლ., სოფ. ქოლოთი, ლენინგორის რაიონი

ქორმისონდენტები

1. აბაიშვილი, გ., ონი
2. ბაბუაძე, ზ., სოფ. ლღვანი, ხარაგოულის რაიონი და სოფ. ზედა საქარა, ზესტაფონის რაიონი
3. ბოჩიაშვილი, ი., ადიგენი
4. გიგინეიშვილი, მ., სოფ. ჯურჯეთი, ლანჩხუთის რაიონი
5. ზედგინიძე, გ., სოფ. ბალანთა, ბორჯომის რაიონი
6. კაციტაძე, კ., სოფ. თლული, ამბროლაურის რაიონი
7. კაციტაძე, ტ., სოფ. თლული, ამბროლაურის რაიონი
8. ნაჭყებია, გ., სოფ. ვახა, გეგეჭკორის რაიონი
9. ნაეროზაშვილი, თ., სოფ. ერთაწმინდა, კასპის რაიონი
10. პაპუნაშვილი, გ., სოფ. რუისპირი, თელავის რაიონი
11. ხუბულავი, შ., სოფ. არდისი, სტალინის რაიონი

ჩენივე თხოვნიტ ხალხური საზიდი საშუალებების შესახებ მასალა შეაგროვეს აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის მეცნ. თანამშრომელმა თ. ენუქიძემ (ამბროლაურის რაიონში) და აკად. ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის მეცნ. თანამშრომელმა თ. თოფურიაშვილმა (აბაშის რაიონში).

სხვადასხვა დროს შეგროვებული მასალა თავაზიანად მოგეაწოდა აკად. ა. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის მეცნ. თანამშრომელმა ა. ბედუქაძემ.

ლიტერატურა

1. ენგელსი, ფრ., ოჯახის, კერძო საკუთრებისა და სახელმწიფოს წარმოშობა, თბილისი, 1938.
2. Маркс и Энгелс, Будущие результаты Британского господства в Индии, Сочин., IX, М., 1952.
3. ალაიძე, ბ., ლეჩხუმური ლექსიკონი, ქართველურ ენათა ლექსიკა, თბ., 1939.
4. ამირანაშვილი, შ., ქართული ხელოვნების ისტორია, I, თბ., 1944.
5. აფაქიძე, ა., გობეჯიშვილი გ., კალანდაძე, ალ., ლომთათიძე, გ., მცხეთა, I, არმაზისხევის არქეოლოგიური ძეგლები, თბილისი, 1955.
6. ბარდაველიძე, ვ., სენაურ ხალხურ დღეობათა კალენდარი, I, ახალი წლის. ციკლი, თბილისი, 1939.
7. ბარდაველიძე, ვ., სენაური საგალობელი „ბარბაღ დოლაში“, ენიმკის მოამბე, V—VI, 1940.
8. ბარდაველიძე, ვ., ქართველთა უძველესი სარწმუნოების ისტორიიდან. (ღვთაება ბაბარ-ბარბარ), თბილისი, 1941.
9. ბარდაველიძე, ვ. და ჩიტაია, გ., ქართული ხალხური ორნამენტი. I, ხევისურულთ, თბილისი, 1939.
10. ბასილი დიდი, ექუსთაა დღეთაჲ, მასალები საქართველოსა და კავკასიის ისტორიისათვის, მ. კახაძის გამოცემა, თბილისი, 1947.
11. ბელუკაძე, ს., არაგვის ხეობის საღვარდიანი წისკვილები, ხელნაწერი.
12. ბერძენიშვილი, ნ., დოკუმენტები საქართველოს სოციალური ისტორიიდან, I, ბატონყმური ურთიერთობა (XV—XVIII), თბილისი, 1940.
13. ბერძენიშვილი, ნ., მასალები საქართველოს ეკონომიური ისტორიისათვის, I (ხელფასი, ქირა, ფასები), თბილისი, 1938.
14. ბერძენიშვილი, ნ., ჯავახიშვილი, ი., ჯანაშია, ს., საქართველოს ისტორია, თბილისი, 1946.
15. ბილანიშვილი, ზ., ხალხური ანდაზები, ძე. საქართველო, II, ტფილისი, 1913.
16. ბოქორიშვილი, ლ., ქართული კერამიკა (კახური), თბილისი, 1949.
17. ბოქორიშვილი, ლ., ქსნის ხეობაში მივლინების მოკლე ანგარიში, ენიმკის მოამბე.
18. ბოქორიშვილი, ლ., ეთნოგრაფიული ნაწერები, თბილისი, 1955.
19. გაბაშვილი, ც., ვარძია, გზამკვლევი, თბილისი, 1945.
20. გუგუშვილი, პ., მანუფაქტურული წარმოების ისტორიისათვის ამიერ-კავკასიაში, მასალები საქ. და კავკ. ისტორიისათვის, თბილისი, 1939.

21. გუგუშვილი, პ., შელაგათიანი ტრანზიტი და ვაქრობა საქართველოსა და ა/კავკასიაში, ტფილისის სახ. უნივერსიტეტის შრომები, III, პირველი სერია, 1936.
22. გუგუშვილი, პ., ტექნიკის მარქსისტული ისტორია, კაპიტალისტური ეპოქა, ტფილისი, 1933.
23. დასტურლამალი მეფის ვახტანგ მეექვსისა, გამოც. პ. უშიაკაშვილისა, ტფილისი, 1886.
24. ვახუშტი ბატონიშვილი, აღწერა სამეფოსა საქართველოსა, თ. ლომოურისა და ნ. ბერძენიშვილის რედაქციით, თბილისი, 1941.
25. ზედგინიძე, გ., ჯავახეთი, მეურნეობა (ხელნაწ., ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყ.).
26. იოანე საბანისძე, მარტვილობაჲ ჰაბოისი, ძველი ქართული ლიტერატურის კრესტომათია, შედგენილი ს. ყუბანეიშვილის მიერ, თბილისი, 1946.
27. კეცხოველი, ნ., საქართველოს მცენარეულობის ძირითადი ტიპები, ტფილისი, 1935.
28. მაკალათია, ს., სამეგრელოს ისტორია და ეთნოგრაფია, თბილისი, 1941.
29. მენტეშაშვილი, ს., ქიზიყური ლექსიკონი, თბილისი, 1943.
30. მუსხელიშვილი, ლ., ეგვიპტური სამარულო ეტლი, საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის მოამბე, VI, 1932.
31. ნანობაშვილი, ი. მასალები ვახის ძველი კულტურისათვის ქიზიყში, ხელნაწერი.
32. ორბელიანი, ს., ქართული ლექსიკონი, ი. ყიფშიძისა და ა. შანიძის რედ., 1928.
33. სახოკია, თ., მოგზაურობანი, თბილისი, 1950.
34. ქართლის ცხოვრება, გამოცემული ს. ყაუხჩიშვილის მიერ, თბილისი, 1955.
35. ქორიძე, დ., თბილისის არქეოლოგიური ძეგლები, თბილისი, 1955.
36. ყაუხჩიშვილი, ს., ბიზანტიელი მწერლების ცნობები საქართველოს შესახებ, ტფ., ტ. II, 1934; ტ. III, 1936; ტ. IV, ნაკვ. 1, 1941.
37. შანიძე, ა., ქართული გრამატიკის საფუძვლები, I, თბილისი, 1942.
38. შარაშიძე, გურული ლექსიკონი, ქართველურ ენათა ლექსიკა, თბილისი, 1939.
39. შინაშრეწველობის მასალა (სასოფლო-სამეურნეო იარაღ-სახიდი), ხელნაწერი, ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილება.
40. ჩიტაია, გ., აკად. ს. ჯანაშია და ქართველი ხალხის წარმოშობის პრობლემა, მიმომხილველი, III, 1953.
41. ჩიტაია, გ., ეთნოგრაფიული მოგზაურობიდან აღბუღალის რაიონში, საქ. მუზ. მოამბე, IV, 1928.
42. ჩიტაია, გ., მასალები საქართველოს სახენელი იარაღების ისტორიისათვის, საქ. მუზ. მოამბე, V, 1930.
43. ჩიტაია, გ., სუჰერთა ცივილიზაცია, გაზ. „ლიტერატურა და ხელოვნება“, 1947, ნომბერი, № 45 (189).
44. ჩიტაია, გ., ქანური მთის გუთანნი, ენიმკის მოამბე, V—VI, 1940.

45. ჩიქობავა, ა., სახელის ფუძის უძველესი აგებულება ქართველურ ენებში, თბილისი, 1942.
46. ჩიქობავა, ა., კანურ-მეგრულ-ქართული შედარებითი ლექსიკონი, თბილისი, 1938.
47. ჩუბინაშვილი, დ., ქართულ-რუსულ-ფრანგული ლექსიკონი, სპბ, 1840.
48. წერეთელი, ბ., ზემოიშრული ლექსიკონი, ქართველურ ენათა ლექსიკა, თბილისი, 1938.
49. წიგნი ძუელისა აღთქუმისანი 978 წლის ხელნაწერის მიხედვით, ნაკვ. I, დაბადებისაჲ, გამოსლვათაჲ, აკად. ა. შანიძის გამოცემა, თბილისი, 1947.
50. კუნია, ი., სიტყვის-კონა, პეტერბურგი, 1910.
51. ჯავახიშვილი, ა., გეხტმანი, შაქარიშვილი, საქართველოს გეოგრაფია, თბილისი, 1947.
52. ჯავახიშვილი, ი., მასალები ქართველი ერის მატერიალური კულტურის ისტორიისათვის, I, მშენებლობის ხელოვნება ძველ საქართველოში, თბილისი, 1946.
53. ჯავახიშვილი, ი., საქართველოს ეკონომიური ისტორია, წიგნი I, ტფილისი, 1907; წიგნი II, 1935.
54. ჯავახიშვილი, ი., ქართველი ერის ისტორია, I, ტფილისი, 1928.
55. ჯავახიშვილი, ი., ქართული და კავკასიური ენების თავდაპირველი ბუნება და ნათესაობა, ტფილისი, 1937.
56. ჯავახიშვილი, ი., ქართული საფას-საზომთა მცოდნეობა ანუ ნუმისმატიკა-მეტროლოგია, ტფილისი, 1935.
57. ჯანაშვილი, მ., საინგილო, ძველი საქართველო, ტ. II, ტფილისი, 1913.
58. ჯანაშია, ს., თუბალ-თაბალ, ტიბარენი, იბერი, ენიშკის შოამბე, I, 1937.
59. ჯანაშია, ს., საქართველოს ისტორია უძველესი დროიდან მე-13 ს-დე (კონსპექტის პროექტი), ტფილისის სახ. უნივერსიტეტის შრომები, V, პირვ. სერია, 1936.
60. ჯანაშია, ს., ფეოდალური რევოლუცია საქართველოში, ტფილისი, 1935.
61. Арциховский, А., Лыжи на Руси, Труды Инст. этнографии им. Миклухо-Маклая, нов. сер., т. 1, 1947.
62. Бакрадзе, Дм., Мос знакомство с пшавами, «Кавказ», 1850, №№ 97—99.
63. Бакрадзе, Дм., Слени из грузинской жизни, «Современник», 1851, т. XXV, № 1.
64. Баранников В., Массовое производство повозочных колес, Ленинград, 1935.
65. Башенев, Н., Типы повозки и упряжи на Кавказе, «Кавказ», 1912, № 234.
66. Башенев Н., Породы лошадей в России и на Кавказе, «Кавказ», 1912, № 232.
67. Беляска и Смирнов, Программа по собиранию сведений о средствах перевозки и передвижения, Иваново-Кострома, 1936.
68. Бельковский, П., О терракотовых повозках из Керчи (перевод с польского), Изв. имп. арх. ком., вып. 9, СПб, 1907.

69. Бернштейн-Коган, С., Очерки географии транспорта, М.—Л., 1930.
70. Благодиров Н., Беседа о колесе, Москва, 1952.
71. Богачевский, Техника первобытно-коммунистического общества, История техники, т. 1, ч. 1, М.—Л., 1936.
72. Богданов, В., Средства передвижения и перевозки (программа собрания материалов, рукопись, Институт этнографии АН СССР).
73. Богданов, В., Сухопутные средства передвижения в Волго-Окской области, как наследие старины. Культура и быт населения центрально-промышленной области, Москва, 1929.
74. Бронштейн, Пути и средства сообщения: История техники, под общ. ред. Рынина, М.—Л., 1926.
75. Весслкин, Обозное производство, Москва, 1931.
76. Веселкин, Технологический процесс деревянного колеса. М.—Л., 1938.
77. Габбин, Н., Армянское производство в Ташкенте. (Сборн. мат. для статистики сыр-дарийск. обл., вып. VIII, 1900).
78. Гакстаузен, А., Закавказский край, 1, СПб, 1857.
79. Ген, В., Культурные растения и домашние животные, Москва, 1872.
80. Гиппократ, О воздухе, водах и местностях: Латышев, Изв. древн. писат., ВДИ, 2, 1947.
81. Гордезани, Н., Рачинский уезд, амбарское общество, СМОМПК, вып. XI, 1891.
82. Гордон Чайлд, Прогресс и археология, Москва, 1949.
83. Джавахишвили, И., Проблема истории Грузии, Кавказа и Ближнего Востока, ВДИ, 1939, № 4.
84. Иванов, Стандартизация гужевого обоза, Москва, 1934.
85. Кавказ, справочная книга, составленная Старожилом, вып. II, дороги, Тифлис, 1887.
86. Кара-Мурза, Производство ароб и колес в Шушинском и Джеванширском уездах, Кавказское сельское хозяйство, 1903, № 503.
87. Кипшидзе И., Грамматика мингрельского языка, СПб, 1914.
88. Крылов, Обозостроение в мелкой промышленности, Москва, 1931.
89. Куфтин, Б., Археологические раскопки в Триалети, Тбилиси, 1941.
90. Ламберти, П., Описание Колхиды, называемой теперь Мингрелией, с картой 1654 года, перевод Гана, СМОМПК, вып. 43, 1913.
91. Лансере, Лето в Ангоре, Ленинград, 1925.
92. Марр, Н., Средства передвижения, орудия самозащиты и производства в до-истории, Ленинград, 1922.
93. Меликишвили Г., Наир-Урарту, Тбилиси, 1955.
94. Мещанинов И., Предположительные сведения о движении халдов в пределах Азербайджана, Изв. Азерб. Арх. Комиссии, 1926.
95. Монгайт, Археология в СССР, Москва, 1955.
96. Пиотрович, И., Поездка в Ичкериию, «Кавказ», 1866, № 20.
97. Пиотровский, Б., История и культура Урарту, Ереван, 1943.
98. Пиотровский Б., и Флиттнер Н., История техники древнего Двуречья, Очерки по истории техники Древнего Востока, М.—Л., 1940.
99. Робакидзе, А., Некоторые стороны быта рабочих чиатурской марганцевой промышленности, Тбилиси, 1953.
100. Снегирев, М., Древнейшая Индия в свете последних археологических раскопок, ВДИ, 1939, № 2.

101. Тейлор, Э., История первобытной культуры, Москва, 1939.
102. Церетели, Н., Кухское общество, СМОМПК, вып. 11, 1891.
103. Читая, Г., К вопросу о происхождении абхазских пахотных орудий, Сообщения АН Грузинской ССР, т. II, №№ 3, 4, 1941.
104. Читая, Г., Этнографические исследования в Грузии, «Советская этнография», 1948, № 4.
105. Шуриц, Г., История первобытной культуры, СПб., 1910.
106. Эристов, Р., Очерк Имеретин в сельскохозяйственном отношении, Тифлис, 1876.
107. Эристов, Р., Письма из Имеретин, «Кавказ», 1857, №№ 52, 53, 55, 57, 63, 76, 77, 79, 81, 82, 85.
108. Aranzadi, (Telesphoro de), Der ächzende Wagen und Andores aus Spanien, Z. f. Naturgeschichte und Urgeschichte des Menschen, 1896, XXIV, 3 H., Braunschweig.
109. Bishop, C., Origin and early diffusion of the traction plow. Smithsonian Report, 1937.
110. Byhan, A., La sivilisation caucasienne, Paris, 1936.
111. Buschan, G., Illustrierte Völkerkunde, II, 2 B., Stuttgart, 1926.
112. Child, G., The Diffusion of Wheeled Vehicles: Ethnographisch-archäologische Forschungen, 2, Berlin 1954.
113. Delitsch, Fr., Assyrische Lesestücke, Lpz., 1912.
114. Donner, K., Quelques traineaux primitifs, Finisch-Ugrische Forschungen, XV, 1915.
115. Ebert, M., Reallexikon der Vorgeschichte, B. B. VI, XI, XII, XIV.
116. Forrer, R., Les chars culturels préhistoriques et leur survivantes aux époque historiques. Préhistoire, vol. I, Paris, 1932.
117. Forestier, La roue, Paris et Nancy, 1900.
118. Graebner, Ethnologie, 1922.
119. Haddon, A., The Study of man, 1908.
120. Hahn, E. Die Haustiere und ihre Beziehungen zur Wirtschaft des Menschen, Lpz., 1896.
121. Hahn, E., Heilige Wagen, Z. Ethnologie, XXVII, 1895, H. 3.
122. Hančar, Fr., Ross und Reiter im urgeschichtlichen Kaukasus, Jahrbuch für prähistorische und ethnographische Kunst, I B., Brl. und Lpz., 1935.
123. Hettner, A., Die geographische Verbreitung der Transportmittel des Landverkehrs, Zeitschr. d. Geselsch. f. Erdkunde zu Berlin, Bd. XXIX, 1894.
124. Horwitz, H., Die Drehbewegung in ihrer Bedeutung für die Entwicklung der materiellen Kultur, Anthropos, Bd. XXVIII, 1933, H. 5—6.
125. Korbe, H. Verbreitung und Alter der Stangenschleife: Ethnographisch-archäologische Forschungen, I, Berlin, 1953.
126. Loewenthal, J., Zur Frfindungsgeschichte von Rad und Wagen, Z.f. Ethn., Bd. 50, Brl., 1928.

127. Mach, E., Kultur und Mechanik, Stuttgart, 1915.
128. Mayer, E., Reich und Kultur der Chetiter, 1914.
129. Merzbacher, G., Aus den Hochregionen des Kaukasus, I, Lpz., 1901.
130. Myres, J., The Anatolian Ox-cart, *Man*, XXXVIII, July, 1938, v. 139.
131. Neuburger, Technik des Altertums, 1919.
132. Parrot, Fr. Reise zum Ararat, I, Brl., 1834.
133. Petzholdt, A. Der Kaukasus, II, Lpz., 1867.
134. Ramée, La locomotion. Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres., Paris, 1856.
135. Serena, C., Un tour en Mingrèlie, *Le Tour du Mond*, XLI, Paris, 1881.
136. Schmidt, W. und Koppers, W., Der Mensch aller Zeiten, III, Gesellschaft und Wirtschaft d. Völker, Regensburg, 1924.
137. Thureau-Dangin, Fr. Les homophones sumériens, Paris, 1929.
138. Wiessner, J. Reiten und Fahren in Alteuropa und Vorderasien, Lpz.-1939.
139. Woolley, Ur excavations, II, the royal cemetery, 1934.

ტაბულების ახსნა

- I. ორბორბლიანი ურმის ნაწილების სახელწოდებათა ახსნა
- II. 1. სირიული ოთხბორბლიანი ეტლის ბრინჯაოს მოდელი (ბ. კუფტინის მიხედვით)
2. ორბორბლიანი საზიდის თიხის მოდელი მოპენჯა-დაროდან
- III. თრიალეთის ოთხბორბლიანი განათხარი ეტლი (აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის არქეოლოგიური ექსპოზიციის მიხედვით)
- IV. 1—2. ოთხბორბლიანი საზიდის გამოსახულებანი თიხის ქურქელზე ღრმალეუსა და სამთაეროს არქეოლოგიური მასალის მიხედვით (დ. ქორიე, თბილისის არქეოლოგიური ძეგლები, თბ., 1955)
3. ბრინჯაოს საკინძი ბორბლებითა და ხარის რქების გამოსახულებით-საჩხერეს არქეოლოგიური მასალის მიხედვით (აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის არქეოლოგიის განყოფილების ფონდი)
- V. 1. სენა სამხედრო ნადავლის წაღებისა ურარტუდან სალმანასარ III-ის მიერ. გამოსახულება ბალავატის ალაყაფის კარზე (გუნგერისა და ლამერის მიხედვით)
2. ორბორბლიანი საზიდის (საცხოვრებელის) თიხის მოდელები მინგეჩაურ-რიდან (ა. მონგაიტის მიხედვით)
- VI. 1. ორბორბლიანი ურმის გამოსახულება ვარძიის ფრესკაზე (ფოტო)
2. იგივე (გადიდებული ნახატი ფოტოდან)
- VII. 1. მარხილი, იტალია (არეო) (პ. კოთეს მიხედვით)
2. მარხილი, შვეიცარია (გრაუზუნდენი) (პ. კოთეს მიხედვით)
3. ბოლოთრია, იტალია (ტრენტო) (პ. კოთეს მიხედვით)
- VIII. 1. ხარებშებმული საზიდის ბრინჯაოსხანის გამოსახულებანი კლდეზე-ლიგურია (პ. კოთეს მიხედვით)
2. ხარებშებმული საზრდი—ფჩხილე (ეთნოგრაფიული მასალებით), ინდოეთი (პ. კოთეს მიხედვით)
3. ცხენშებმული საზიდი—ფჩხილე (ეთნოგრაფიული მასალების მიხედვით), უკრაინა (პ. კოთეს მიხედვით)
- IX. 1. ორბორბლიანი ურემი, ცენტრალური ინდოეთი (პ. კოთეს მიხედვით)
2. ქართული ორბორბლიანი ურემი
- X. 1. ურმის გამოსახულება ზეთის სახდელ ქვაზე—გელაზზე (აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიული ექსპოზიციის მიხედვით).

2. ურმის გამოსახულება საფლავის ქვაზე (საქართველოს სსრ ხელოვნების სახელმწიფო მუზეუმის კოლექცია)
- XI. 1. ურმის გამოსახულება საფლავის ქვაზე. ქართლი (ს. ერედა) (ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილების ფონდი)
2. ურმის გამოსახულება ნაჯახზე (აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიული ექსპოზიციის მიხედვით)
- XII. ქართული სახმელეთო საზიდი საშუალებების გავრცელების რუკა
- XIII. ქართული სახმელეთო საზიდი საშუალებების გავრცელების რელიეფური რუკა
- XIV. ქეის საზიდი მარხილი სოფ. ქაისხევი. დუშეთის რაიონი (ნახატი 1947 წ.).
- XV. შემის საზიდი მარხილი. სოფ. ქაისხევი, დუშეთის რაიონი (ნახატი 1947 წ.).
- XVI. მარხილი. სოფ. დგნალი, დუშეთის რაიონი (ნახატი 1947 წ.)
- XVII. მარხილი. სოფ. ქაისხევი, დუშეთის რაიონი (ნახატი 1947 წ.)
- XVIII. მარხილი. სოფ. ქაისხევი, დუშეთის რაიონი (ნახატი 1947 წ.)
- XIX. 1. მარხილი. სოფ. საძეგური. ლენინგორის რაიონი (ფოტო 1948 წ.)
2. აქარული მარხილი (ფოტო-ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინსტიტუტის ეთნოგრაფიის განყოფილების ფონდი)
- XX. ფჩხილე. კიათურა. (ნახატი 1949 წ.)
- XXI. ფჩხილე. კიათურა (ნახატი 1949 წ.)
- XXII. მარხილი. სოფ. ხანი, მაიაკოვსკის რაიონი (ნახატი 1937 წ.)
- XXIII. აჩაჩა ურემი, სოფ. ხანი, მაიაკოვსკის რაიონი (ნახატი 1937 წ.)
- XXIV. აჩაჩა ურემი, სოფ. ხანი, მაიაკოვსკის რაიონი (ნახატი 1937 წ.)
- XXV. 1. ურემი ცალი ხარისათვის სოფ. არბოდან, გორის რაიონი (აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიის განყოფილების კოლექციის მიხედვით)
2. აჩაჩა ურემი სოფ. ფარცხნალიდან, ხარაგაულის რაიონი (აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიული ექსპოზიციის მიხედვით)
- XXVI. აჩაჩა ურემი (რაფ. ერისთავის მიხედვით)
- XXVII. 1. ქსელი. ჩანაყირი ქვევრების საზიდი. მოდელი. სოფ. ხვანჭკარა, ამბროლაურის რაიონი (ნახატი 1950 წ.)
2. თუში. ჩანაყირი ქვევრების საზიდი. მოდელი. სოფ. გორისა, საჩხერის რაიონი (ნახატი 1949 წ., მოდელი ინახება აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიის განყოფილების ფონდში)
- XXVIII. ბოლოთრია. სოფ. ანანური, დუშეთის რაიონი (ნახატი 1947 წ.)
- XXIX. 1. ორბორბლიანი დაბალი ურემი, სოფ. ღრომი, სტალინირის რაიონი (ფოტო 1949 წ.)
2. ბოლოთრია, სოფ. წირქოლი, ლენინგორის რაიონი (ფოტო 1948 წ.)
- XXX. ორბორბლიანი საბარო ურემი. სოფ. ბაზალეთი, დუშეთის რაიონი (ნახატი 1947 წ.)

- XXXI. ორბორბლიანი საძნე ურემი, სოფ. ბაზალეთი, დუშეთის რაიონი (ნახატი 1947 წ.)
- XXXII. ორბორბლიანი საძნე ურემი (ერმაკოვის მიხედვით)
- XXXIII. ჯავახური ბჯის ურემი (მალხასიანის მიხედვით)
- XXXIV. ლერძალა. შოდელი (აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიის განყოფილების ფონდი)
- XXXV. ცხენის საზიდი „ტაქკა“, სოფ. საძვეგური, ლენინგორის რაიონი (ნახატი 1948 წ.)
- XXXVI. მთლიანი ხის ბორბლის დამზადების ტექნიკა:
1. მორც პირველი ჩანაქერით
 2. მორი მეორე ჩანაქერით და ასახლეჩი სოლით
 3. მორი საბორბლე ხის ამოსლეჩის შემდეგ
 4. მორი ჩანაქერით მეორე საბორბლე ხისათვის
 5. საბორბლე ხის მომზადება გასათლელად. წრეხაზის შენოვლება ლერსმანით
 6. მორის განივი კვეთი. მარჯვენა სურათზე შტრიხით ნაჩვენებია საბორბლედ ვარვისი ადგილი
- XXXVII. ორი ნაწილისაგან შემდგარი ხის ბორბლის დამზადების ტექნიკა:
1. საბორბლე ნაწილები
 2. საბორბლე ნაწილები სასოლეების ამოტეხვის შემდეგ
 3. სოლების მომზადება სასოლეებისათვის
 4. სოლების ჩაქედვა სასოლეებში
 5. შეკრული ბორბალი
- XXXVIII. მასივური ბორბლები:
1. მთლიანი ხის ბორბლები, სოფ. კიკნაველეთი, მიაიკოვსკის რაიონი (ნახატი 1948 წ.)
 2. ორი ნაწილისაგან შემდგარი ბორბლები შინაგანი სამაგრებით, სოფ. ვაბა, გეგეჰკორის რაიონი (ნახატი 1948 წ.)
 3. სამი ნაწილისაგან შემდგარი ბორბლები გარეგანი სამაგრებით. სოფ. კალდახური, გუდაუთის რაიონი (სერკეპუტოვსკის მიხედვით)
- XXXIX. 1. აჩაჩა ურემის მთლიანი ხის ბორბლები, სოფ. კიკნაველეთი, მიაიკოვსკის რაიონი (ფოტო 1948 წ.)
2. აჩაჩა ურემის ზესადგარები. სოფ. კიკნაველეთი, მიაიკოვსკის რაიონი (ფოტო 1948 წ.)
- XL. 1. შედგენილი ბორბალი. სოფ. გუმბათი, წალკის რაიონი (ფოტო 1953 წ.)
2. შედგენილი ბორბალი გარეგანი სამაგრებით—ბასკებით, სოფ. ირი, ონის რაიონი (ფოტო 1950 წ.)
- XLI. ბორბლები ქართული ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით.
- XLII. 1—4. შედგენილი ბორბლები (ეთნოგრაფიული მონაცემების მიხედვით).
- 5—6. სუშერული ბორბლები
- XLIII. პორტუგალიური და ბასკური ბორბლები (არანცადის მიხედვით)

XLIV. საგორაის განვითარების სავარაუდო სქემა:

1. საგორავი
2. ქსელის საგორავი
3. თუშის ლერძ-ბორბლები—„საგორებლები“

XLV. ქსელის საგორავი საყრდენ ქვეშ

XLVI. 1. ყურძნის საწნეხი—საქაჯავი მთლიანი ხის ბორბლებით, სოფ. ქვემო ქალა, კასპის რაიონი (ნახატი 1949 წ.)

2. დიდი გუთნის ბორბლები: ა. ველის გოგორა (მთლიანი ხისა), ბ. კვალის გოგორა (მორგვეთა და სოლებით)

XLVII. ურმის საბრუნე:

- 1—6 და 8—9 ხის ლერძიანი ურმისა და 10—რკინის ლერძიანი ურმისა

XLVIII. ურმის საბრუნე

XLIX. ურმის ხელნების შეერთება:

1. ორბორბლიანი ურემი
2. ორბორბლიანი ურემი (თრიალეთი)
3. ორბორბლიანი ურემი (იმერეთი)
4. სელი
- 5—6. ბჯის ურემი (ჯავახეთი)
- 7—9. აჩაჩა ურემი

L. ურმის უღლისა და ხელნების შეერთება:

1. ორბორბლიანი ურემი
2. აჩაჩა ურემი
3. ბჯის ურემი (ჯავახეთი)
4. მარხილი
5. აჩაჩა ურემი

LI. 1. აჭარული მარხილი ცალი ხარისათვის, სოფ. ხიხაძირი, ხულოს რაიონი (ფოტო 1937 წ.)

2. მარხილის უღელი ცალი ხარისათვის—მარტულელი, სოფ. ქარჩოხი, ლენინგორის რაიონი (ფოტო 1948 წ.)

LII. უღლები:

- 1—2. საძირის უღელი
3. საყვერის უღელი
4. საძირის უღელი
5. საყვერის უღელი
6. საძირის უღელი
7. იმერული უღელი
8. მარტულელი
9. ცალი საქონლის (ხარის, კამეჩის) უღელი

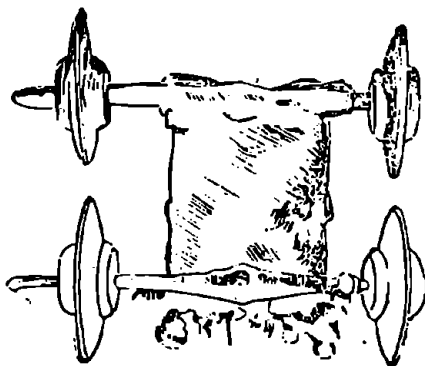
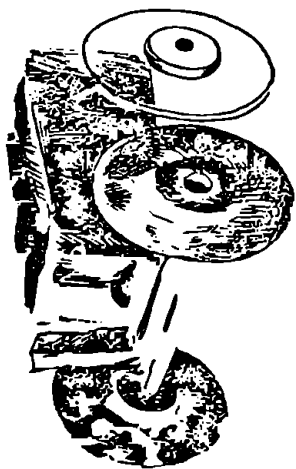
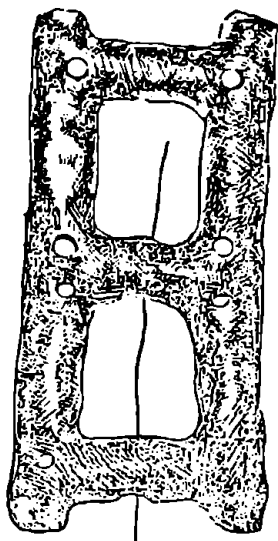
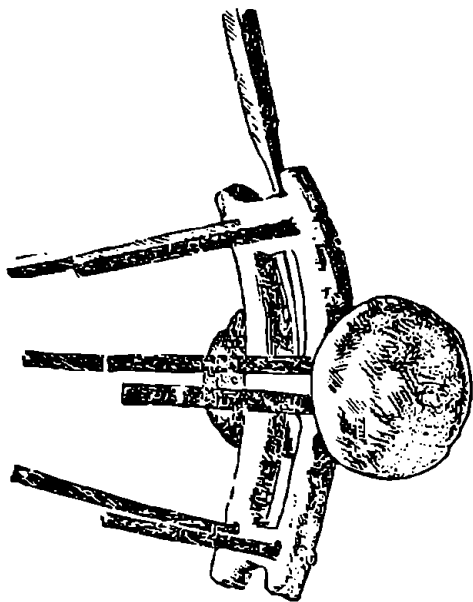
LIII. ურმის დასამზადებელი იარაღი:

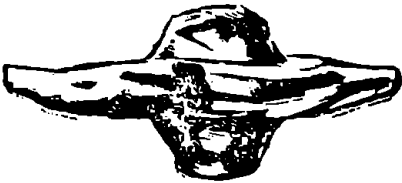
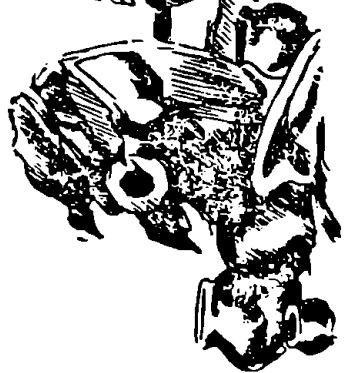
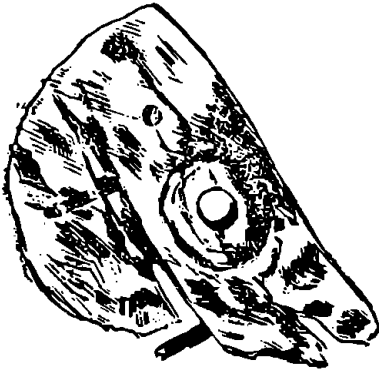
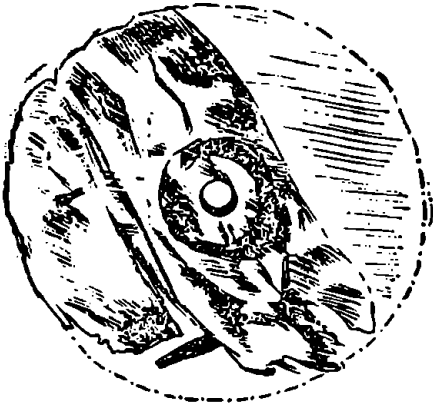
- 1—3. ხის ჩაქუჩი (კორკოტო, კვერკვეშო)
- 4—5. ხის საცემელი
6. ქვის საცემელი—ურმის ბალიში

- 7. ხის ფარგალი
 - 8. ბურღი
 - 9—10. სატეხი
 - 11. ხელეჩო
 - 12. ცული
 - 13. ნაჯახი
 - 14. ხელის ხერხი
 - 15. ხერხი
- LIV.** 1. აჩაჩა ურემი
2. აჩაჩა ურემი აკრული ფხილვებით
- LV.** აჩაჩა ურემი მუხრუკით
- LVI.** ურნის მუხრუკები
- LVII.** აღმოსაველეთ საქართველოს საზიდი საშუალებანი:
1. მარხილი (მთის ზოლი)
2. ბოლოთრია (მთისა და ბარის გარდამავალი ზოლი)
3. ორბორბლანი ურემი (ბარის ზოლი)
- LVIII.** 1. აჩაჩა ურემი მთლიანი ხის ბორბლებით—გოგორებით. სოფ. სა-
ჩინო, ვანის რაიონი (ფოტო ნ. ხოშტარიასი 1947 წ.)
2. მეგრული ფხილვებიანი სახენელი (კ. სერენას მიხედვით)
- LIX.** 1. სელი. სოფ. ხიხაძირი, ხულოს რაიონი (ფოტო 1937 წ.)
2. აქარული ხელის მარხილი. სოფ. ხიხაძირი, ხულოს რაიონი (ფოტო
1937).
- LX.** 1. ჩრდილო კავკასიური (ყაბარდოული) ურმის მოდელი (ე. მარკოვის
მიხედვით)
2. ზით დატვირთული ქართული ურემი (ე. მარკოვის მიხედვით)
- LXI.** 1. ნაშკალის გადატანა მარხილით. სოფ. კორინთი, ლენინგორის რაი-
ონი (ფოტო 1948 წ.)
2. ნაშკალია გადატანა ბოლოთრით. სოფ. წირქოლი, ლენინგორის
რაიონი (ფოტო 1948 წ.)
- LXII.** 1. ლაზური ურემი (ლანსერეს მიხედვით)
2. თურქული ურემი (მაირეის მიხედვით)
- LXIII.** 1. აქარული ურემი ხის მთლიანი ბორბლებით. ქობულეთი (ერმაკო-
ვის მიხედვით)
2. სომხური ურემი ხის მთლიანი ბორბლებით. ერევანი (ერმაკოვის მი-
ხედვით)
- LXIV.** 1. ხის მორის გადატანა თრევით. თბილისი, მტკვრის ნაპირი (ერმა-
კოვის მიხედვით)
2. ხი მორია გადატანა ლერქალით. თბილისი, მტკვრის ნაპირი (ერმა-
კოვის მიხედვით)
- LXV.** შეშის გადატანა აჩაჩა ურმით. სოფ. სულორი, ვანის რაიონი (ფოტო
აკად. ნ. კეცხოველისა 1956 წ.)

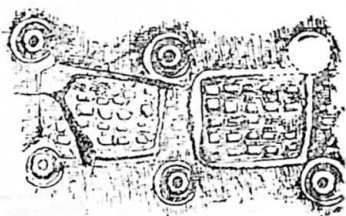
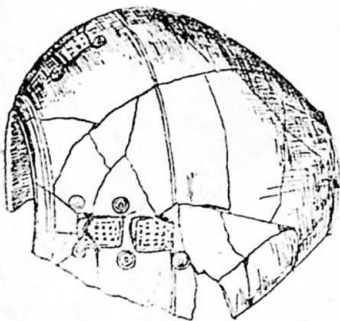
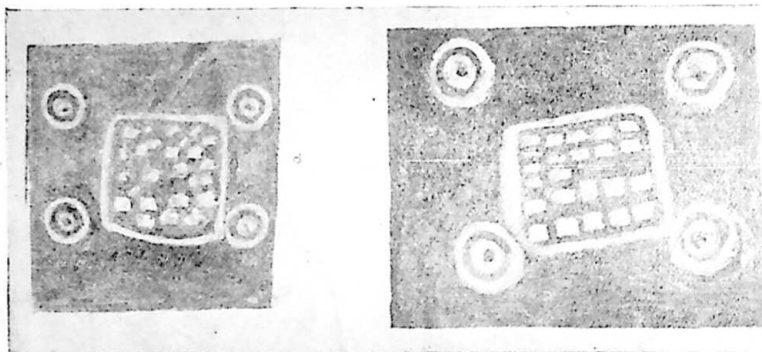
- LXVI. 1—2. ჩანაკირი ქვევრის გადატანა სათრეილით. სოფ. ხაშში, საგარეჯოს რაიონი (ფოტო 1950 წ.)
- LXVII. იმერლები ქართლში გასაყიდად ჩამოტანილი ქვევრებით. სოფ. არბო, გორის რაიონი (ერმაკოვის მიხედვით)
- LXVIII. 1. აჩაჩა ურემი ქვევრებით (ერმაკოვის მიხედვით)
 2. ქსელი ქვევრით. მოდელი. გაკეთებულია 1950 წ. სოფ. ხვანჭკარაში, ამბროლაურის რაიონი (აკად. ს. ჯანაშიას სახ. საქართველოს სახელმწიფო მუზეუმის ეთნოგრაფიის განყოფილების ფონდი)
- LXIX. ორბორბლიანი ურემი ღვინის რუმბებით (ერმაკოვის მიხედვით)
- LXX. 1. ორბორბლიანი ურემი გზაზე (ერმაკოვის მიხედვით)
 2. ორბორბლიანი ჩარდახიანი ურემი ხატობაზე (ერმაკოვის მიხედვით)
- LXXI. 1. ორბორბლიანი ჩარდახიანი ურემი (ერმაკოვის მიხედვით)
 2. ხალხის გადაყვანა ორბორბლიანი ურემით მოკლე მანძილზე. დუშეთი (ფოტო 1947 წ.)
- LXXII. თბილისი. მოედანი (გაგარინის მიხედვით)
- LXXIII. რუსული ოთხბორბლიანი ცხენის საზიდი. მანგლისის რაიონი (ერმაკოვის მიხედვით)
- LXXIV. რუსული ოთხბორბლიანი ურემი ჩარდახებით. მარტყოფი (ფოტო 1939 წ.)

ᠠᠨᠠᠨᠠᠨᠠᠨᠠᠨᠠᠨᠠᠨᠠᠨ
ТАБЛИЦЫ



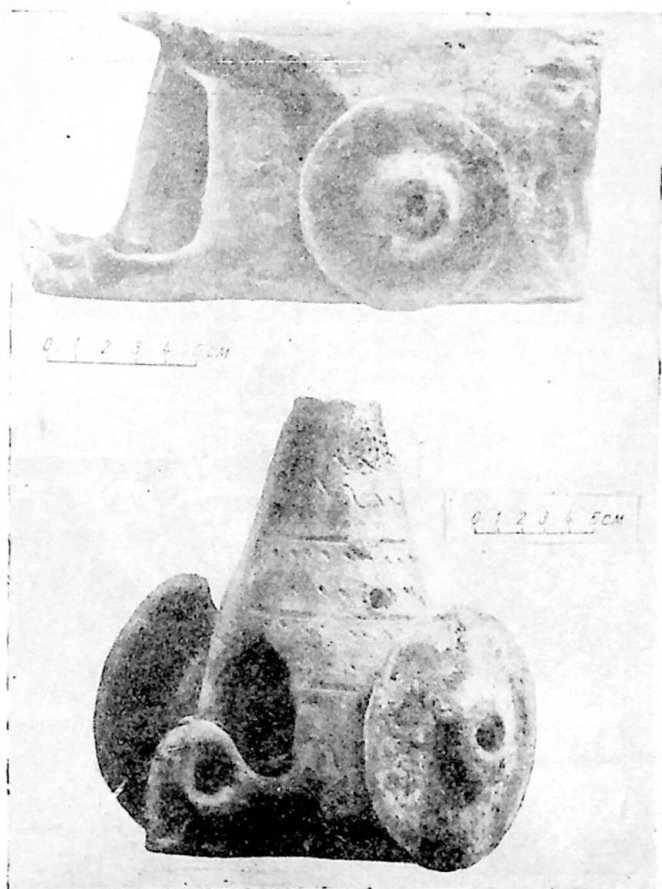


IV





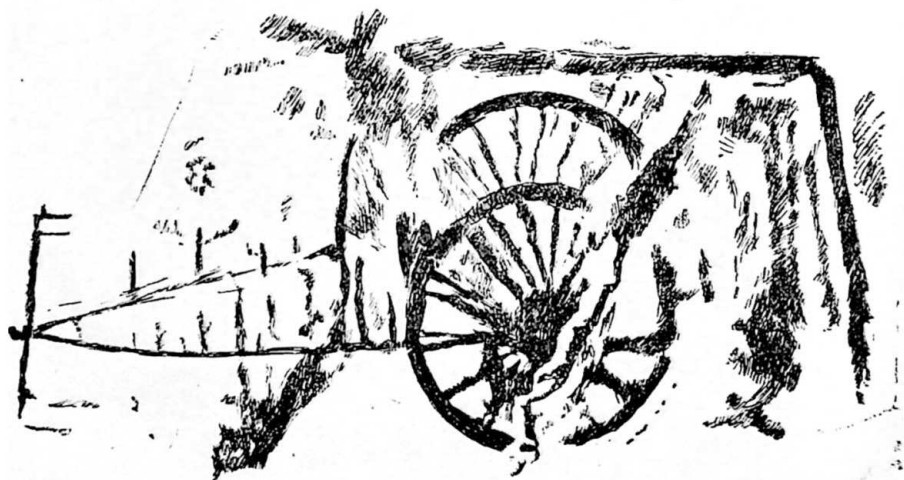
1



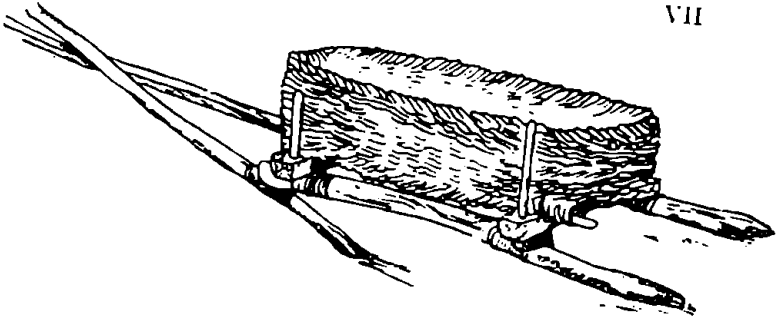
2



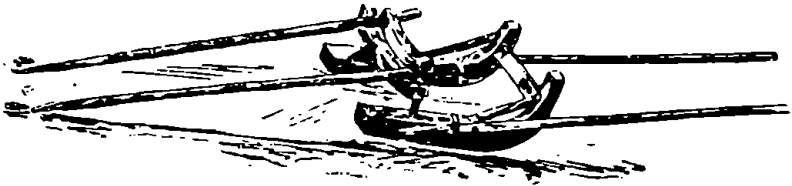
1



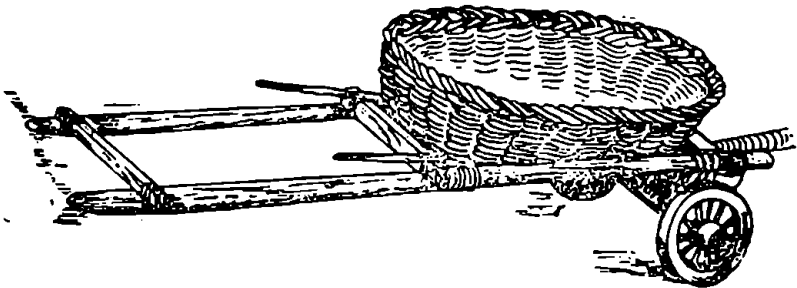
2



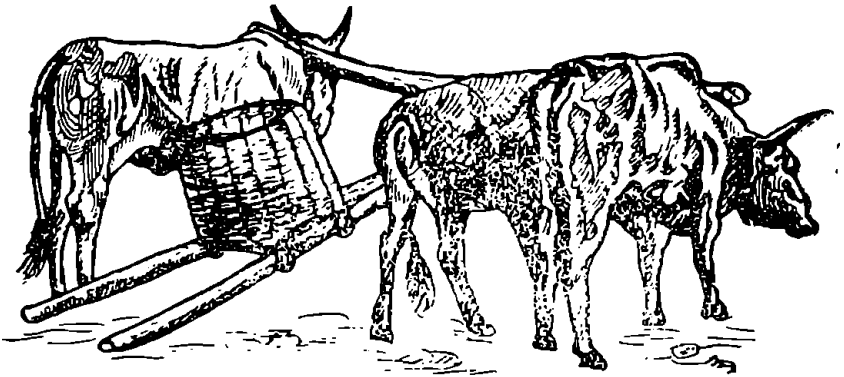
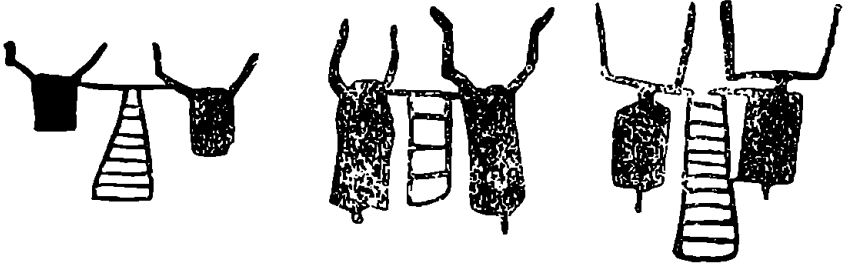
1



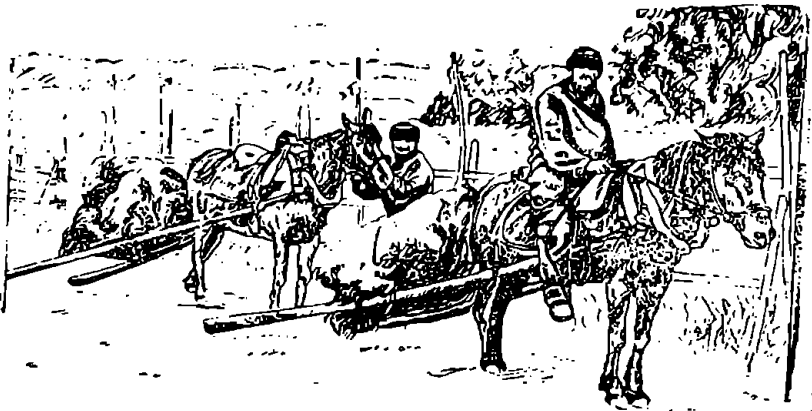
2



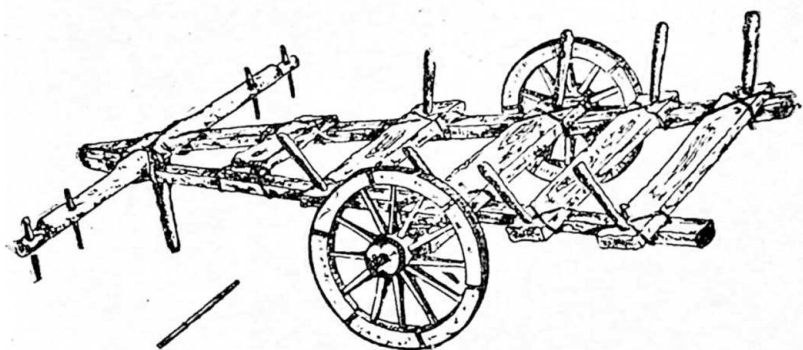
3



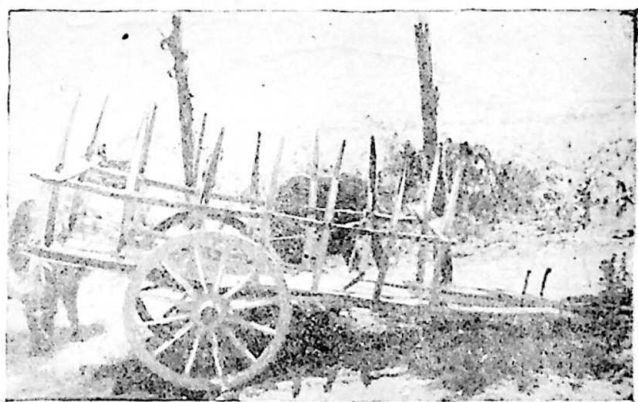
2



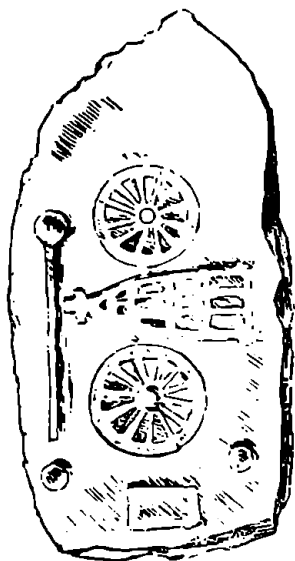
3



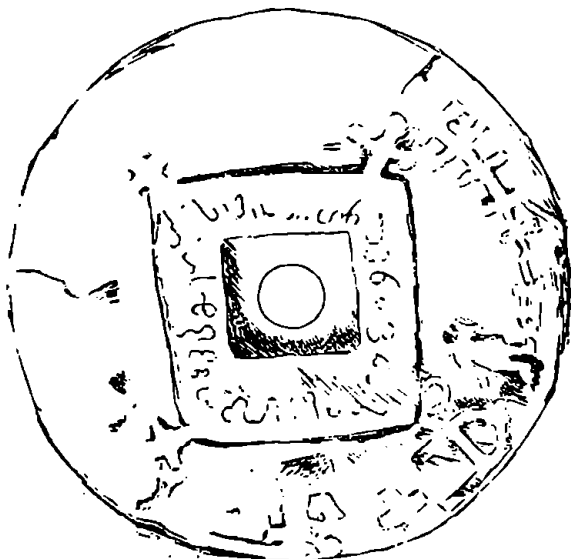
1



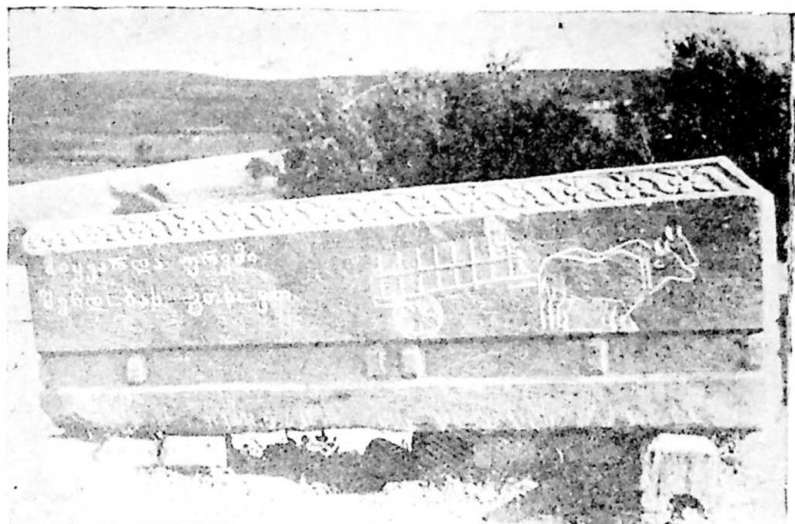
2



2



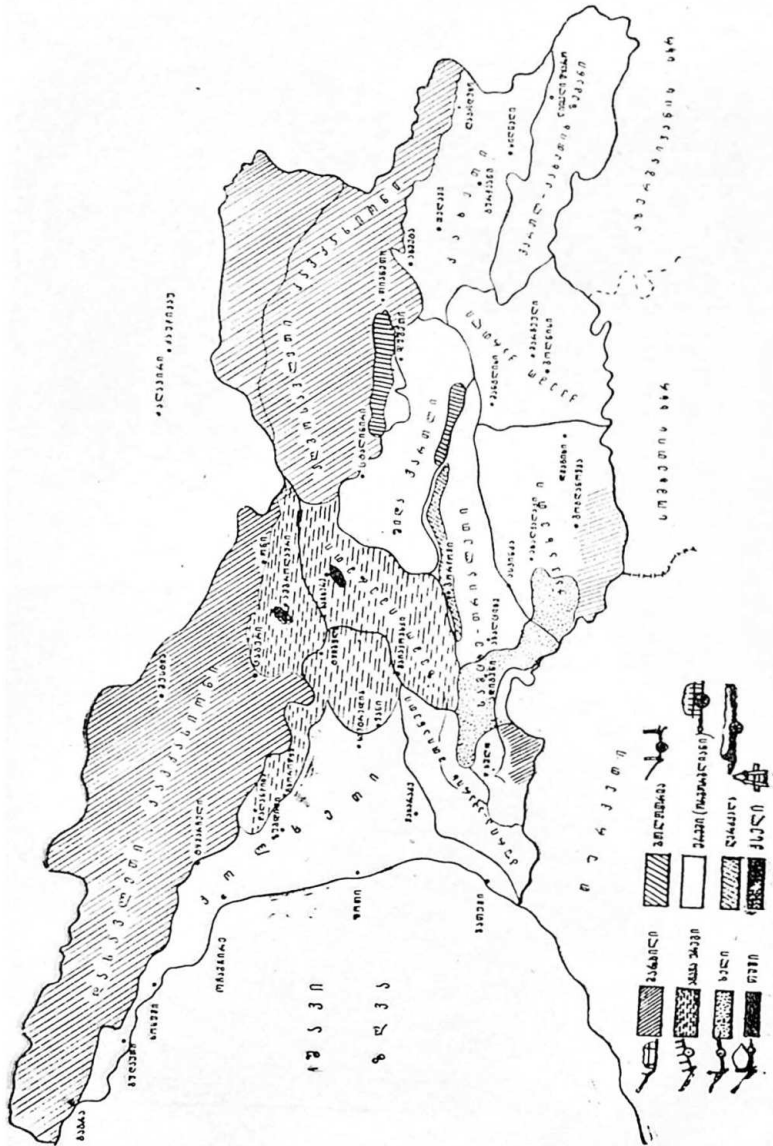
1

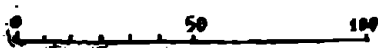
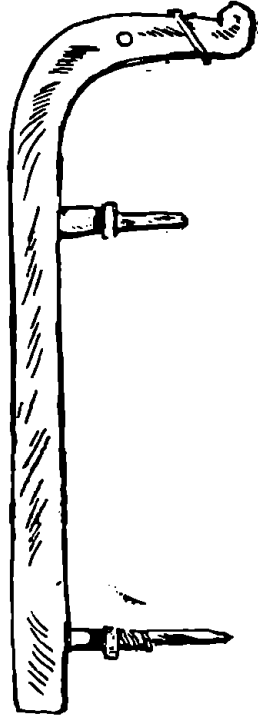
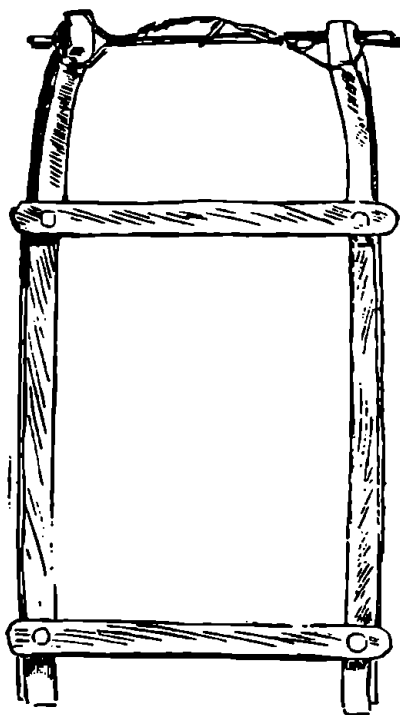


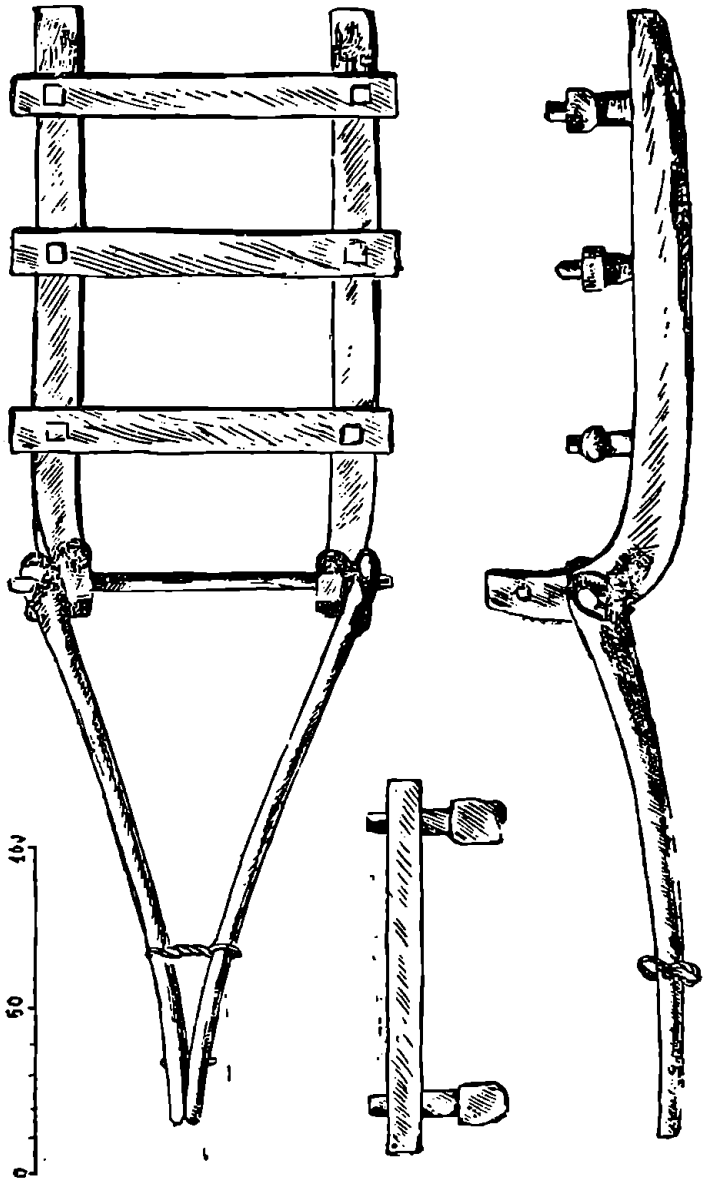
1

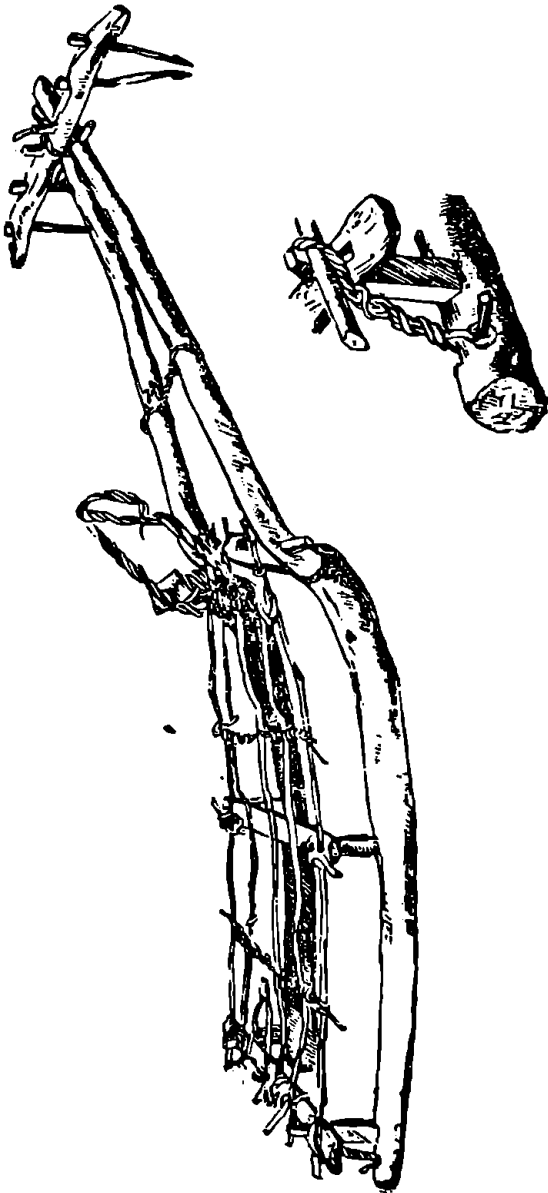


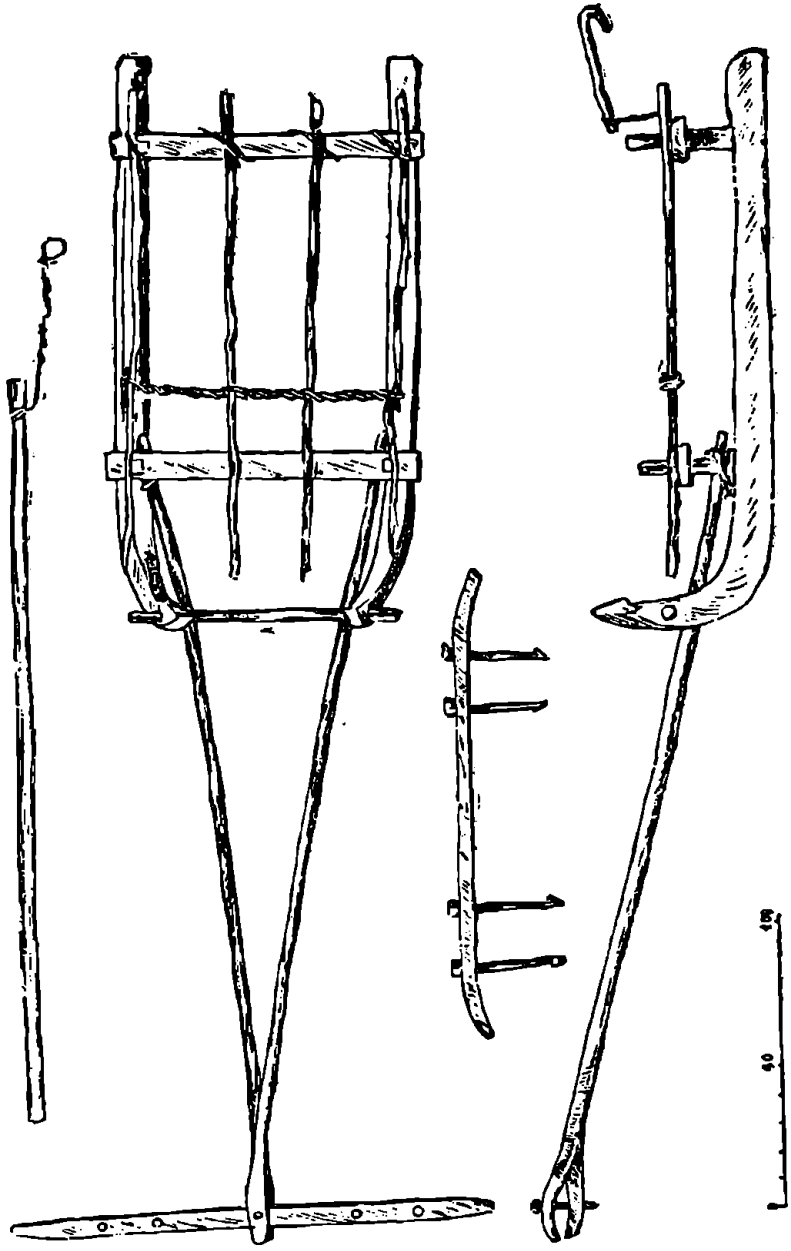
2

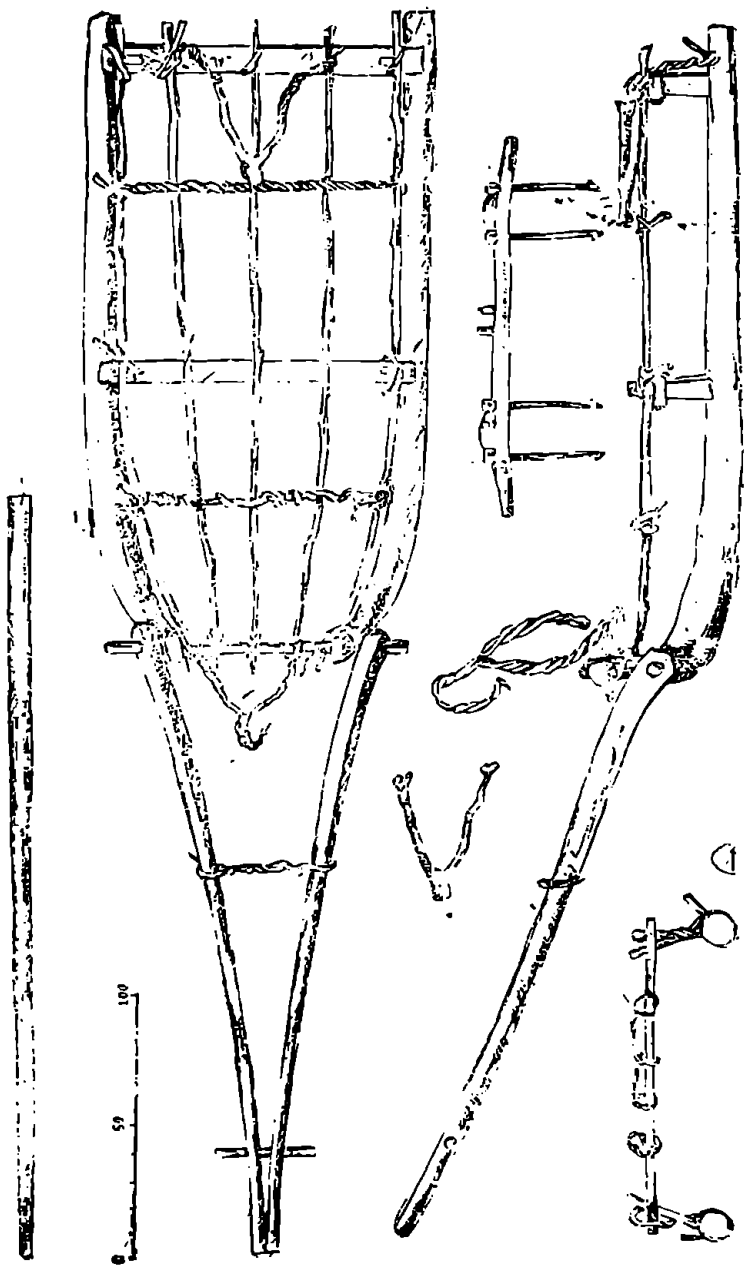






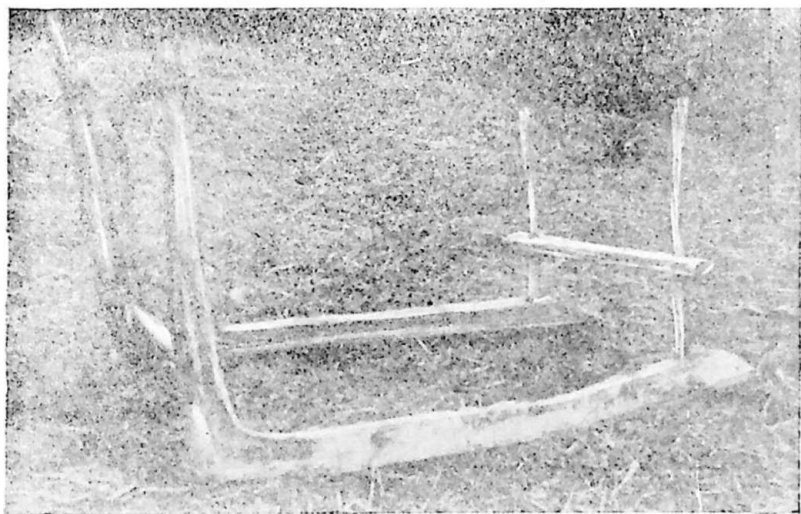




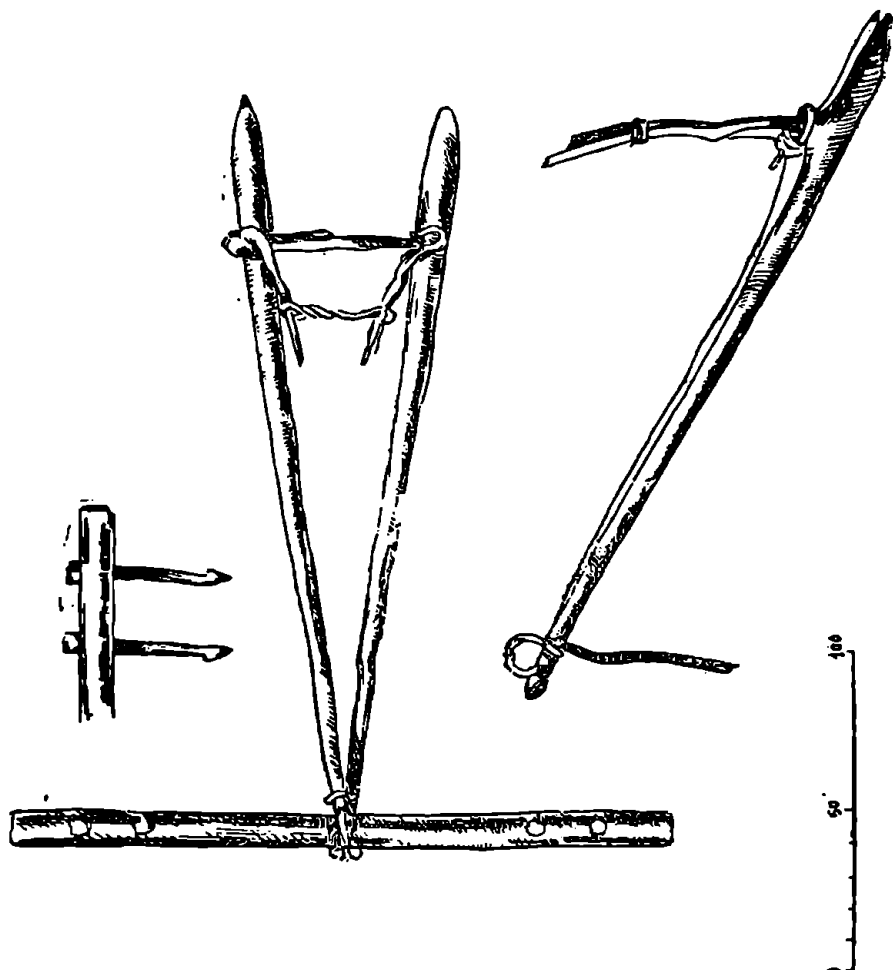


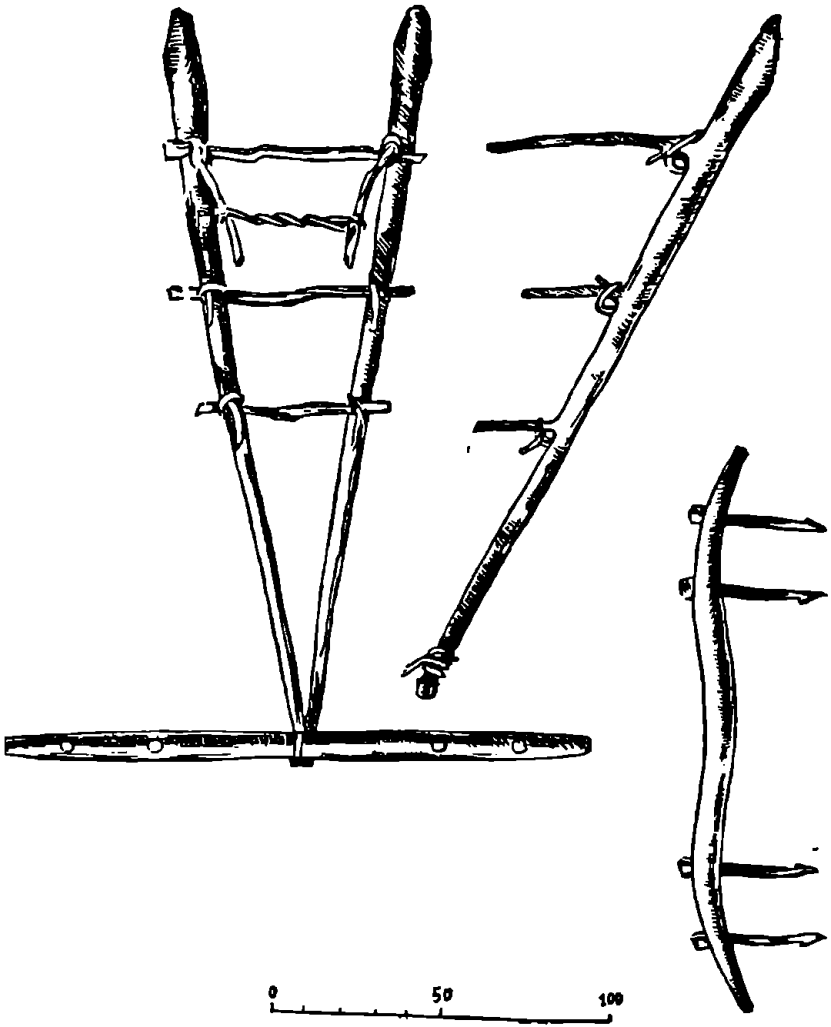


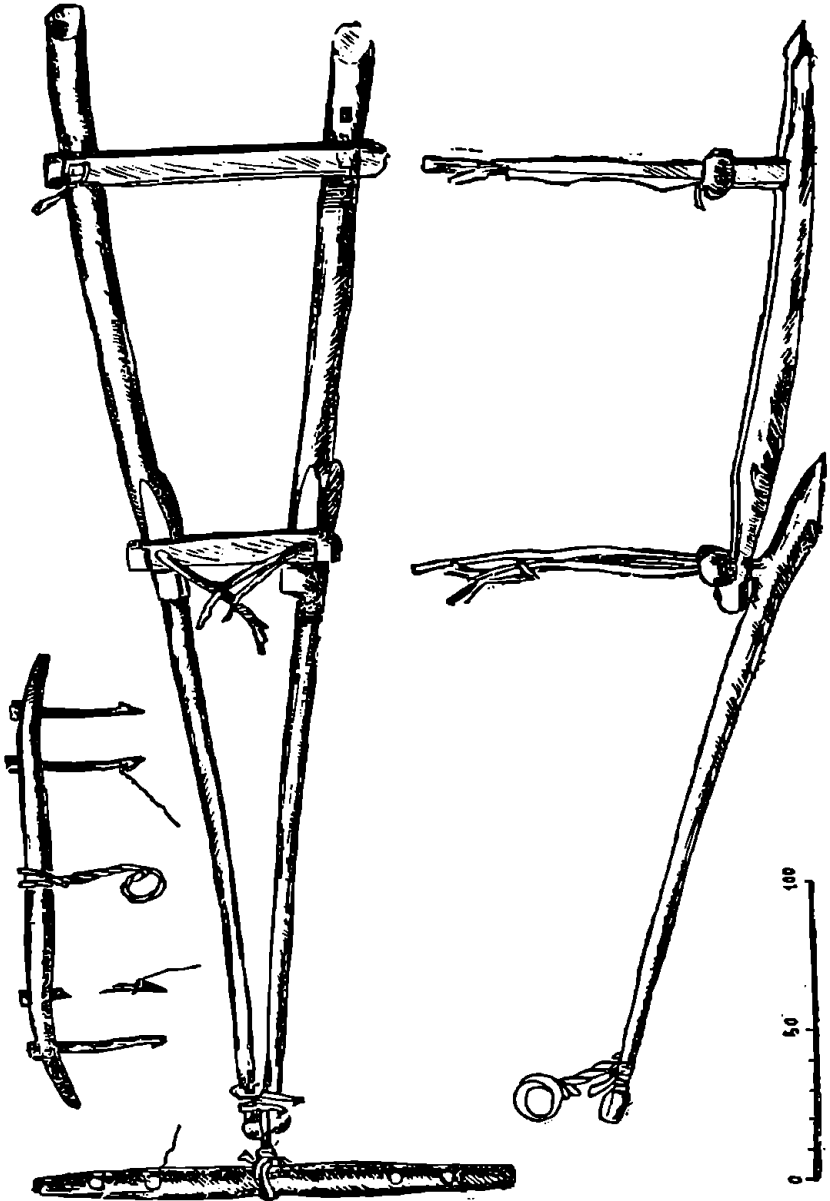
1

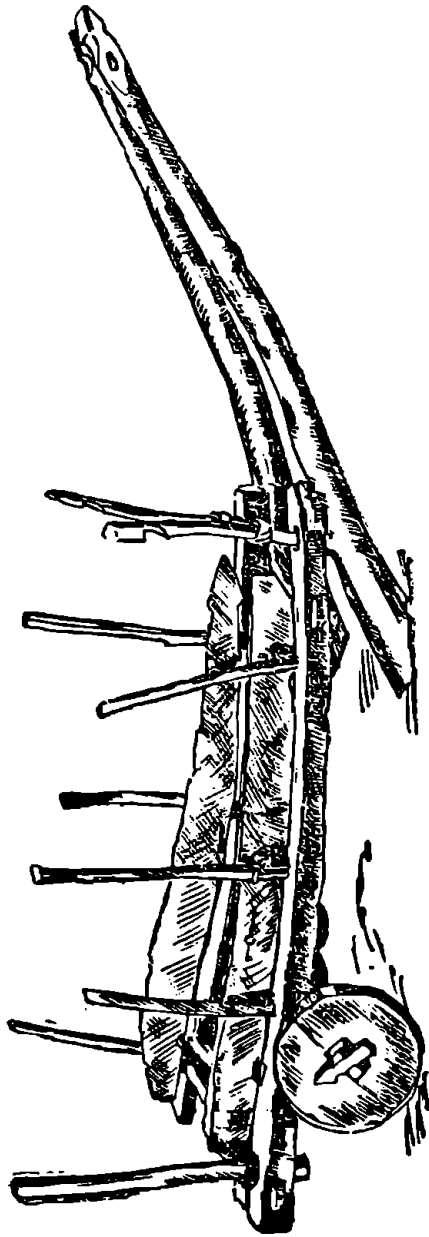


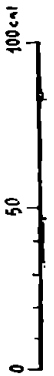
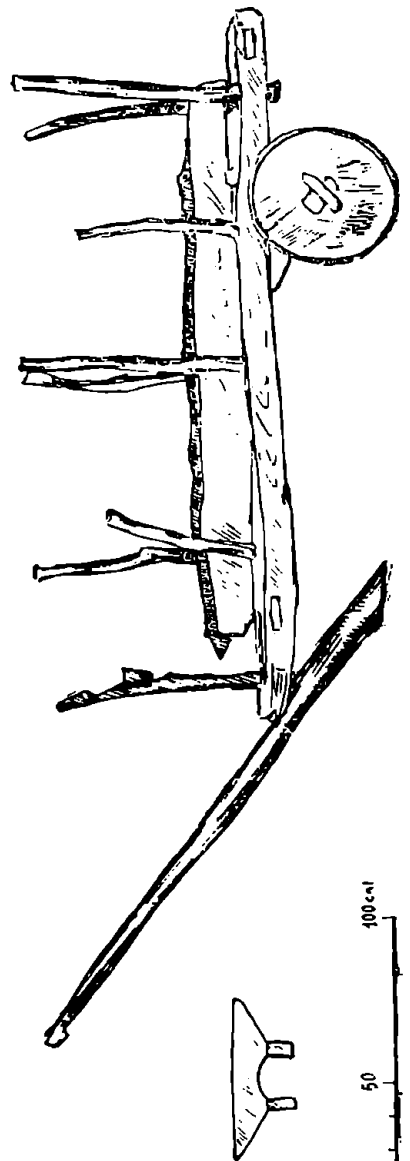
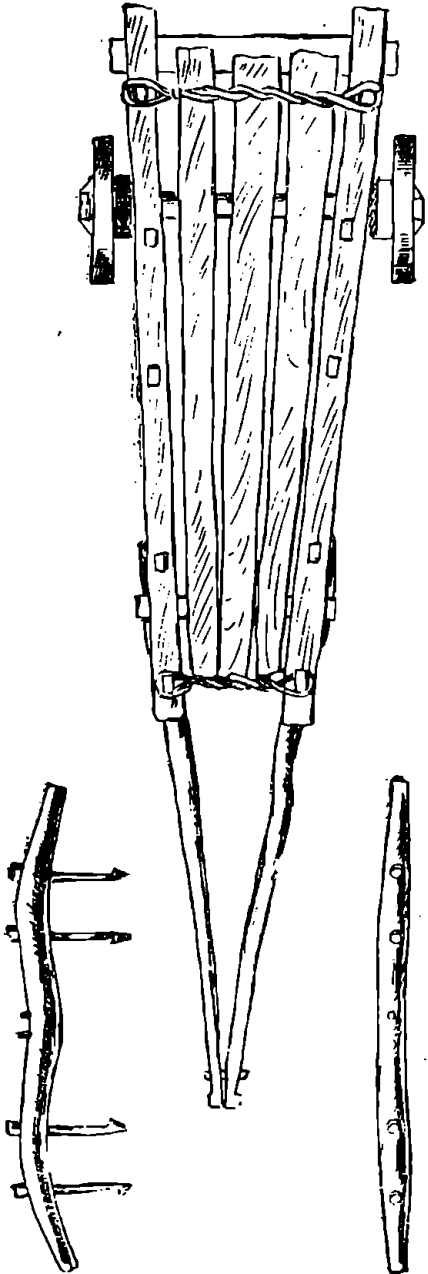
2

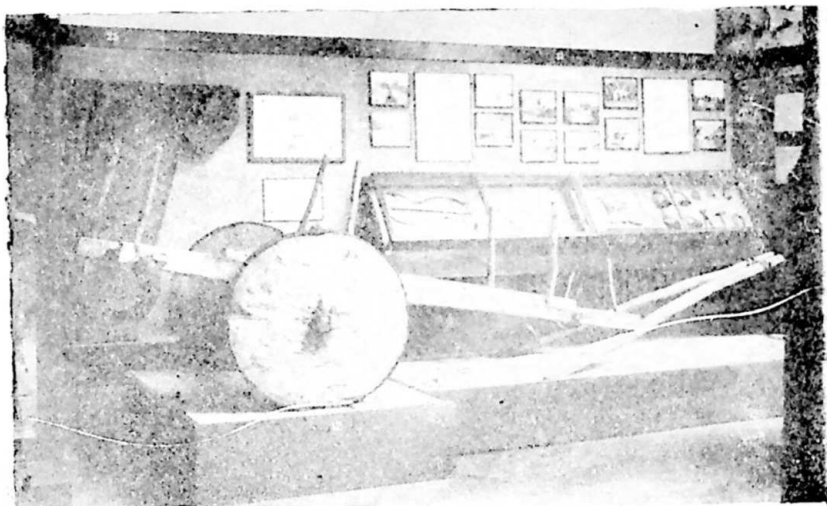




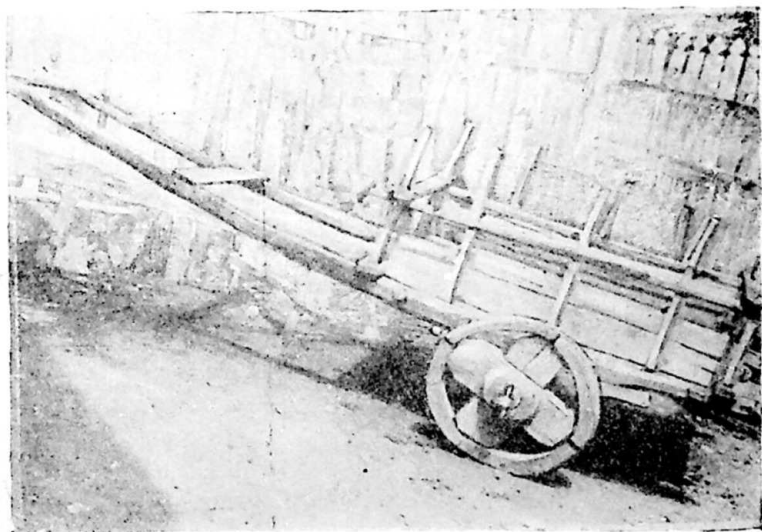




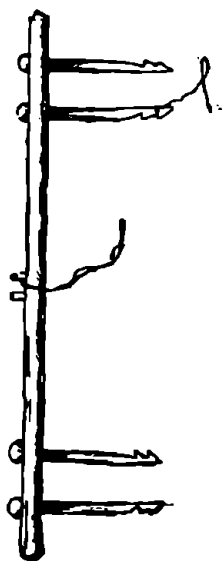
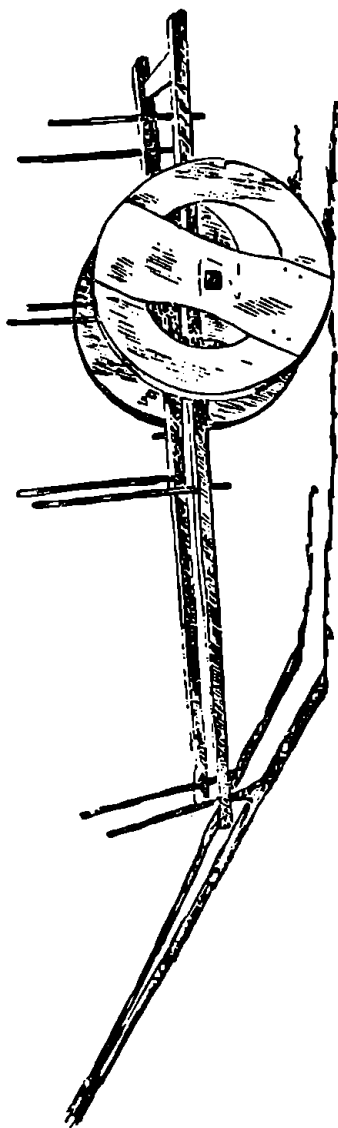


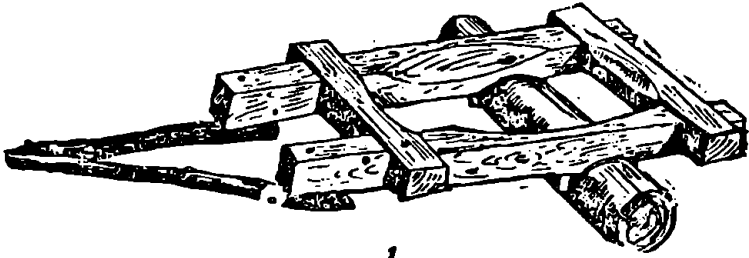


1

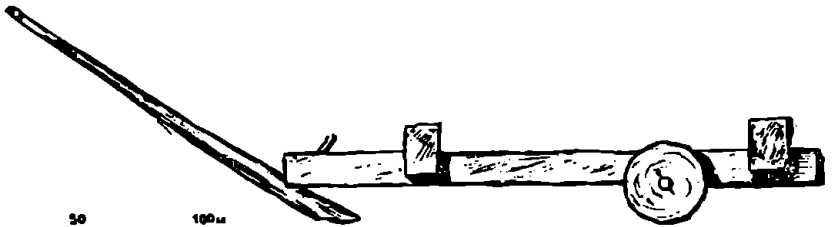
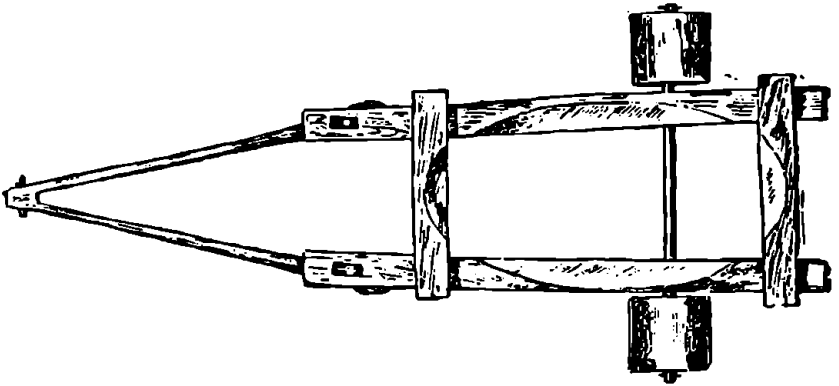


2



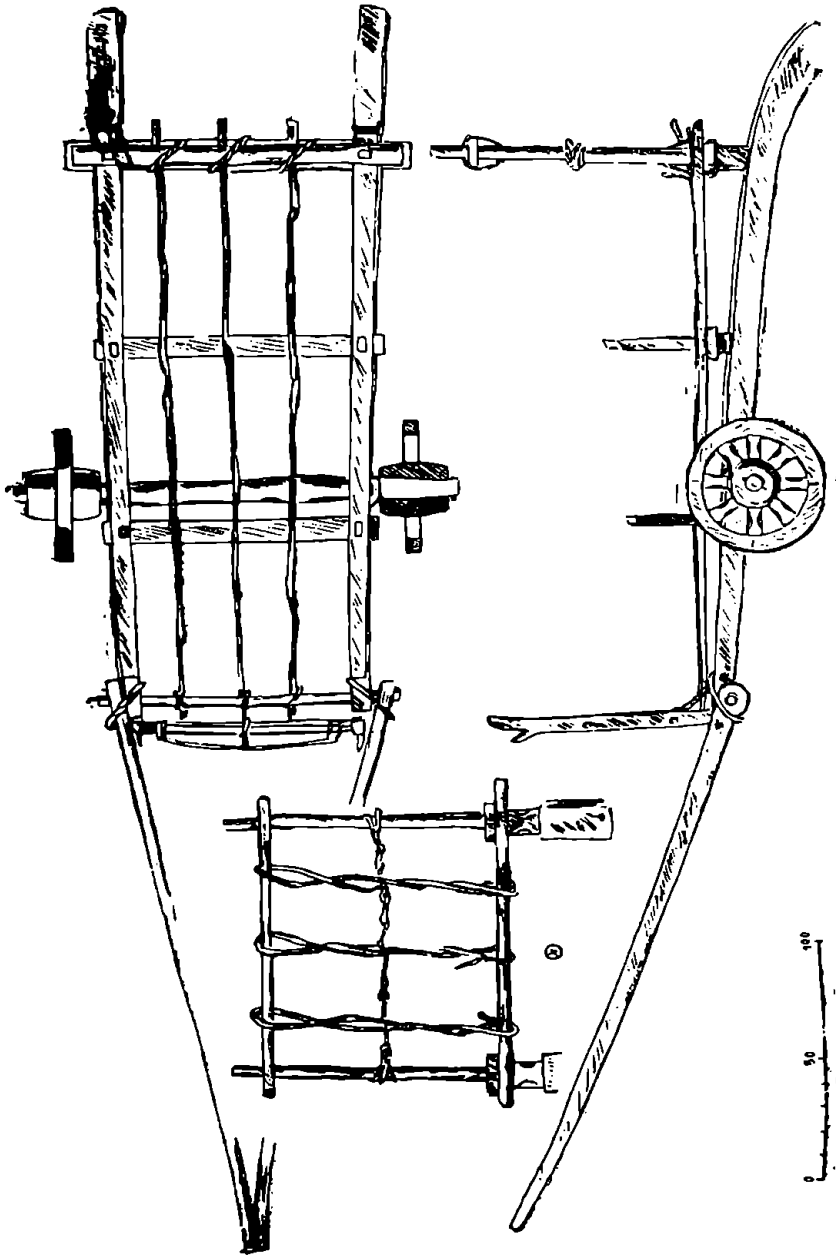


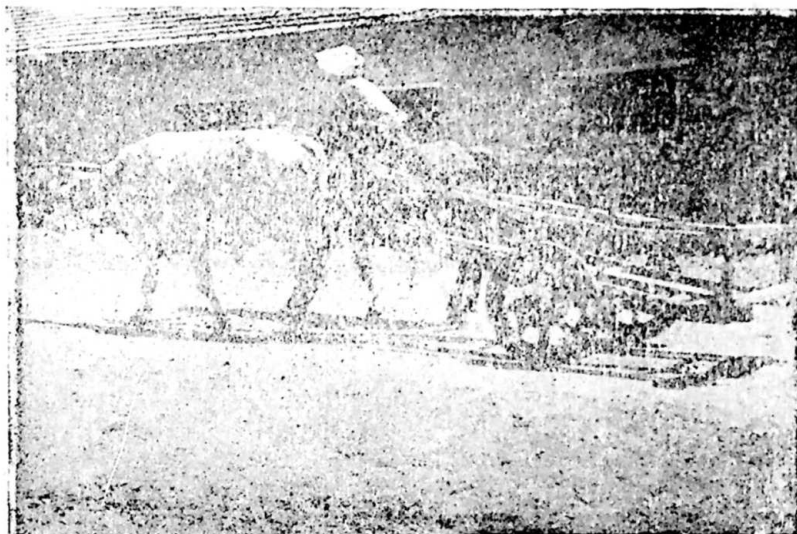
1



0 50 100 cm

2

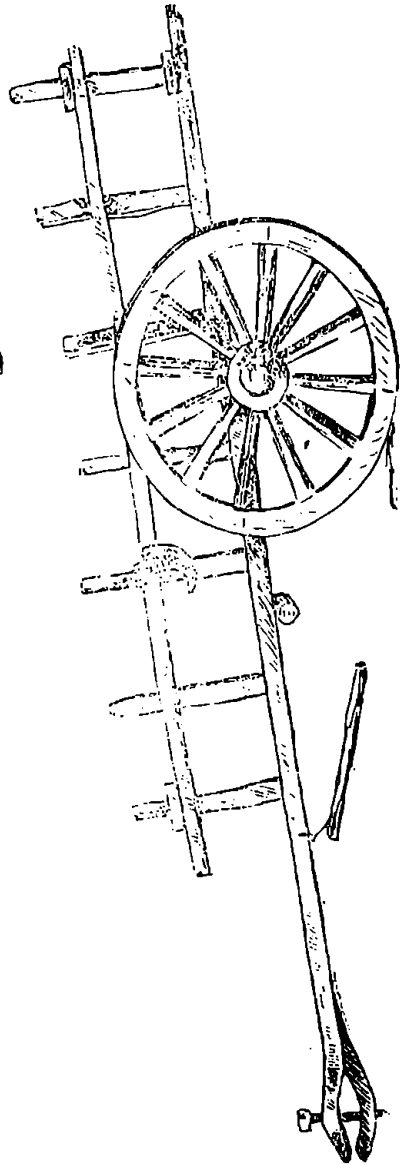
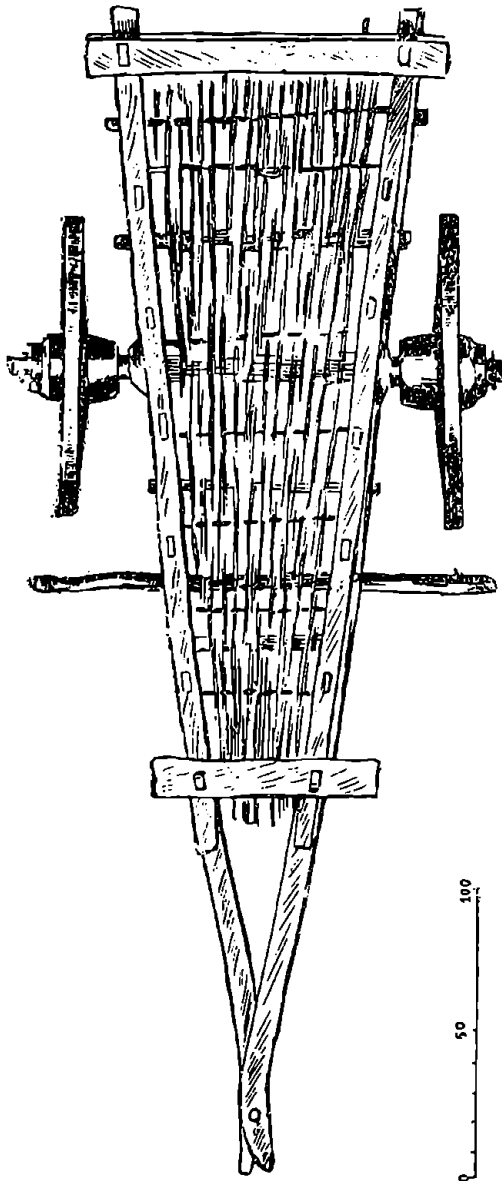


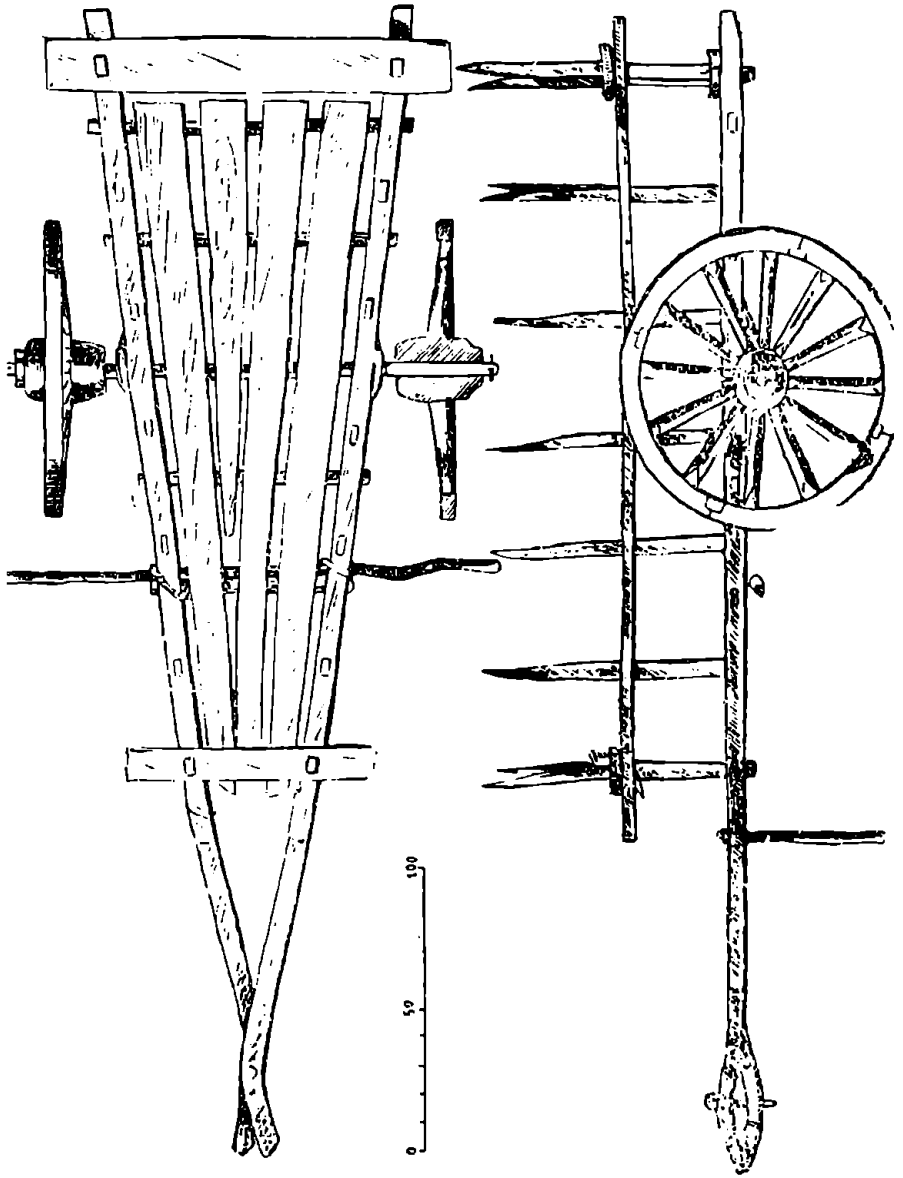


1

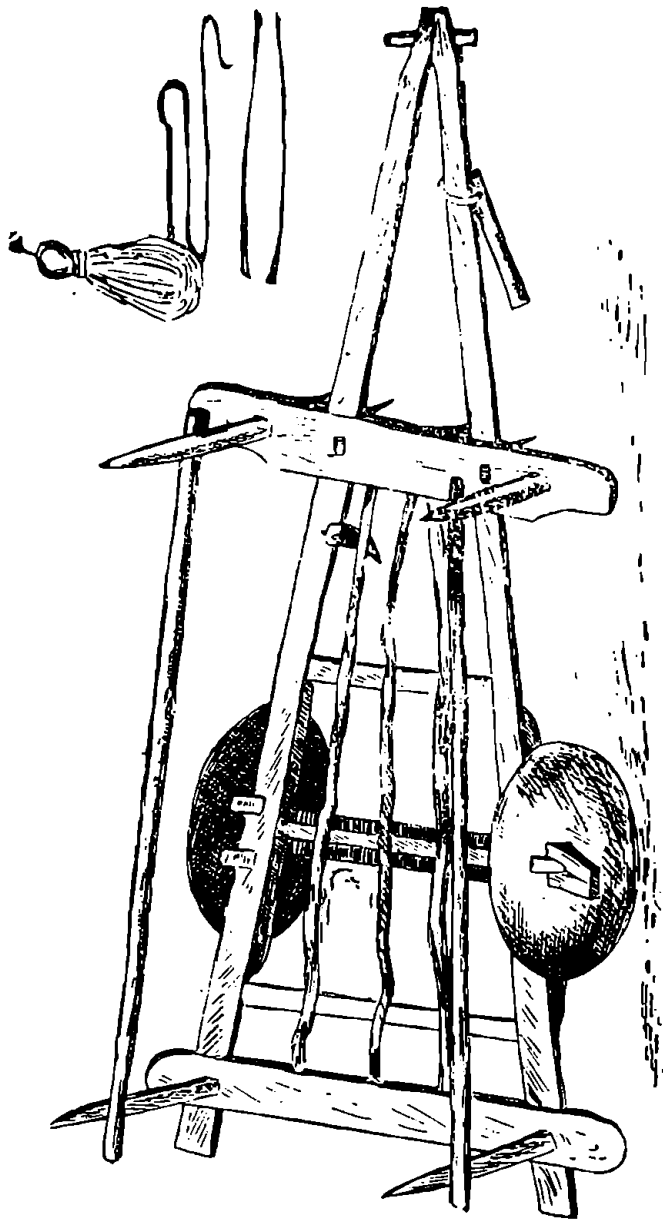


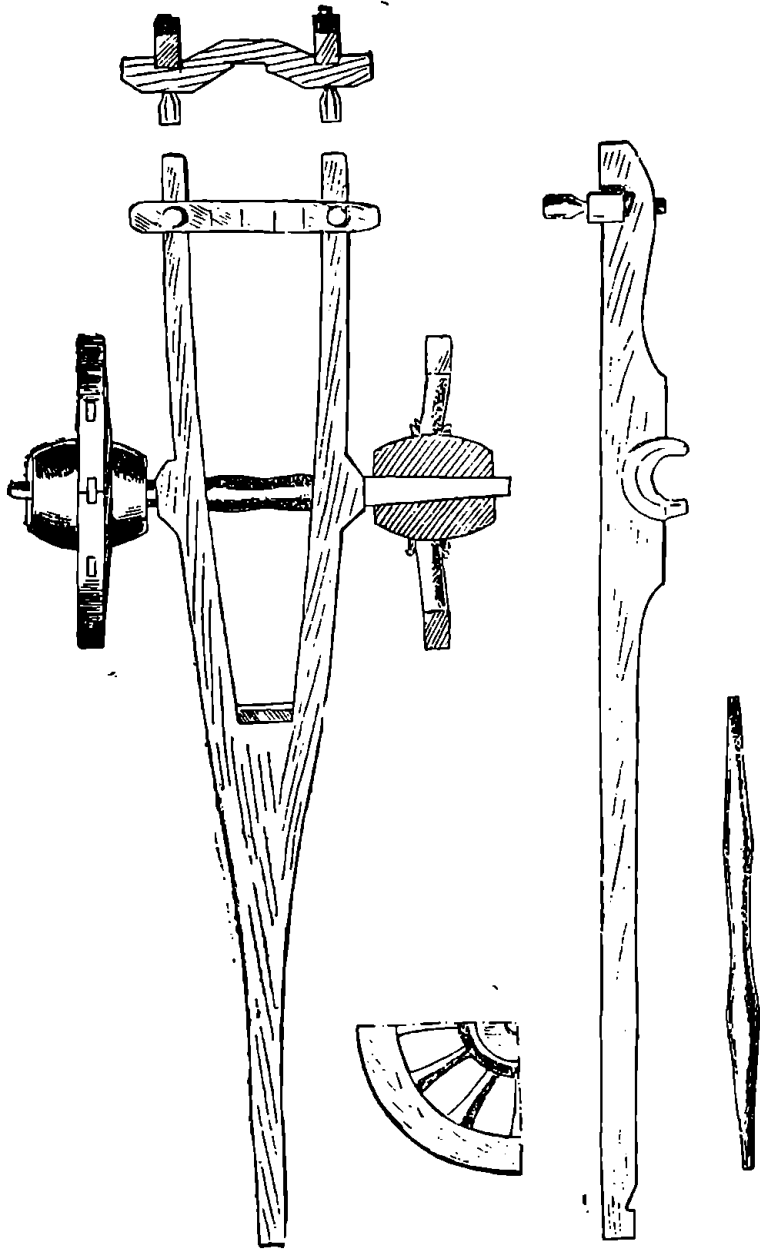
2

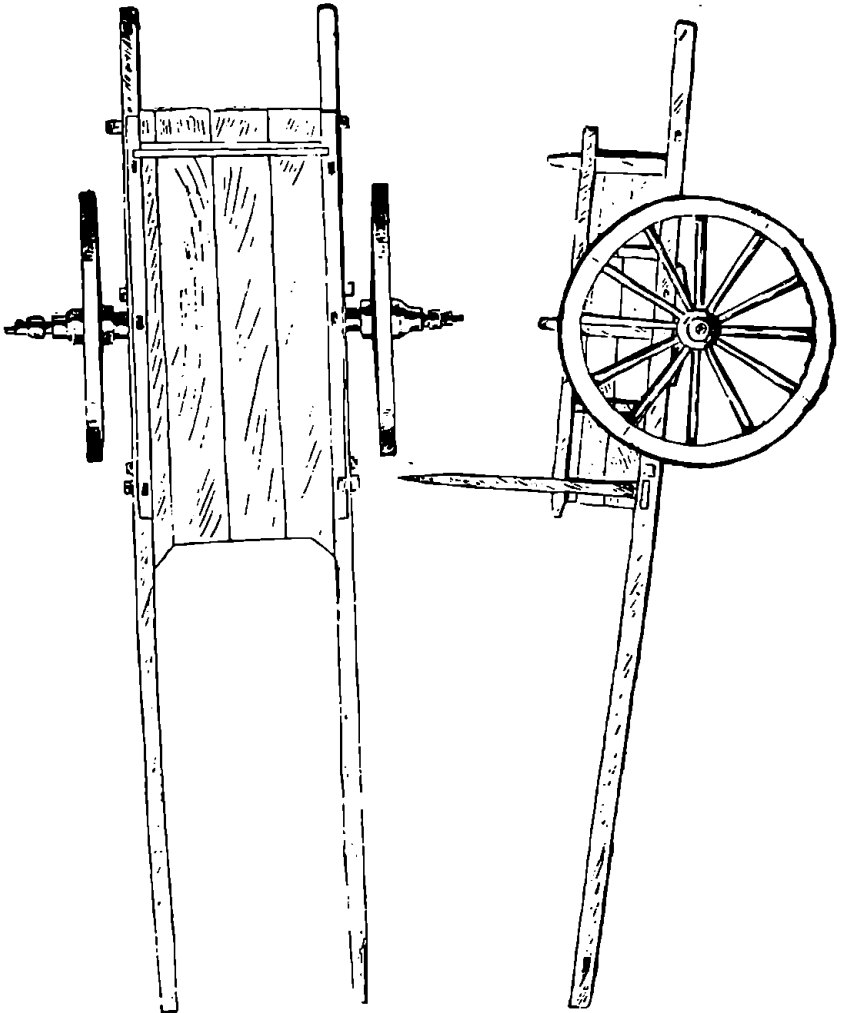


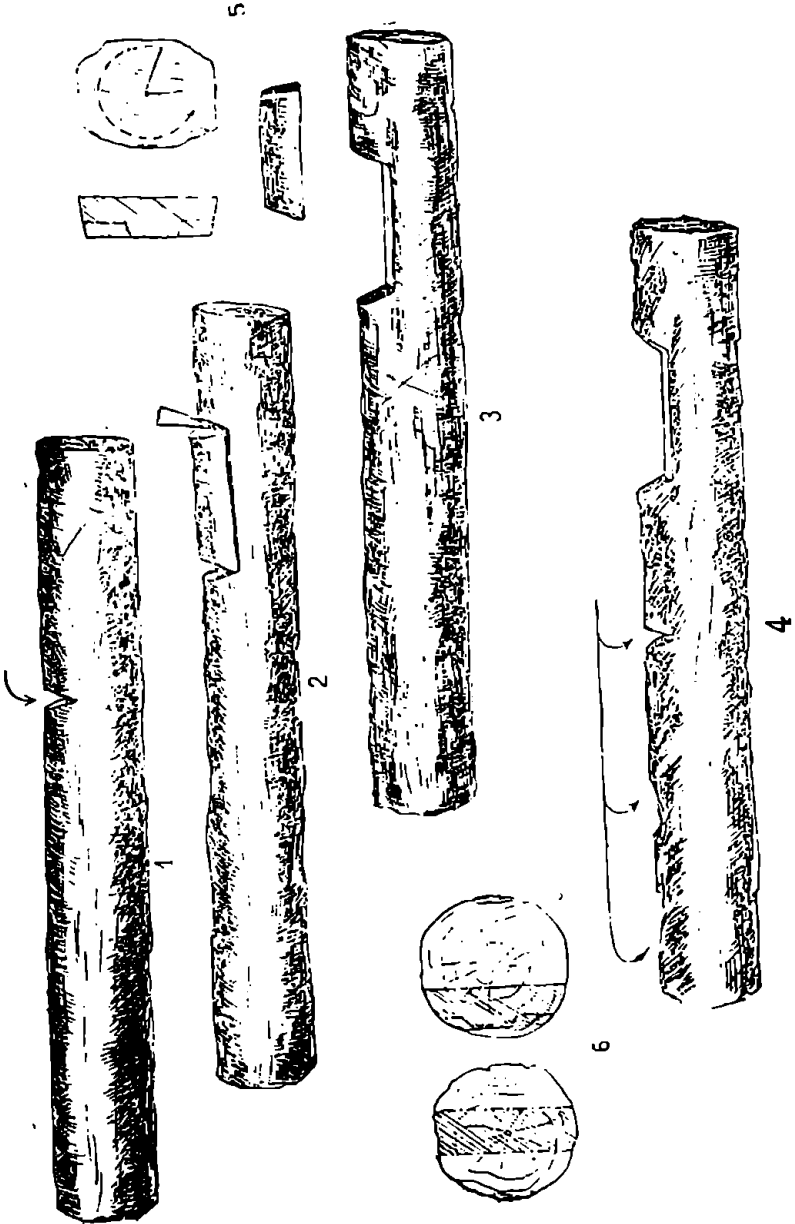


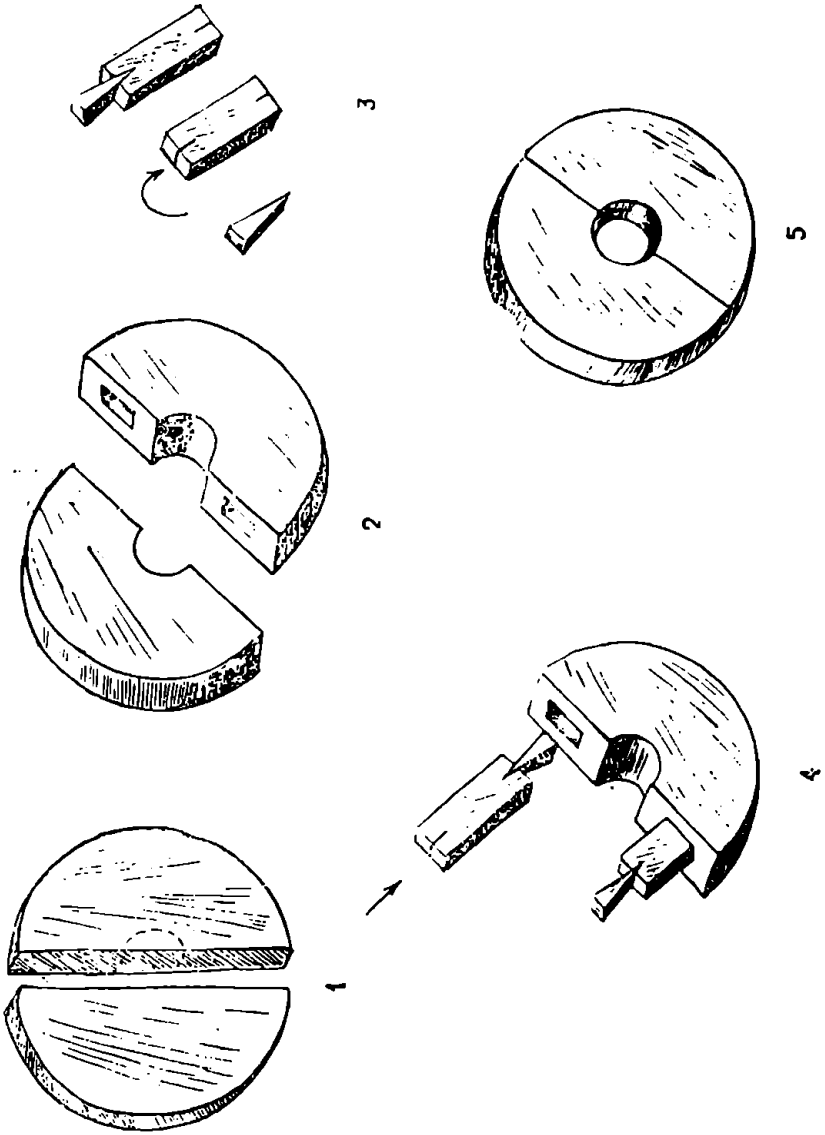


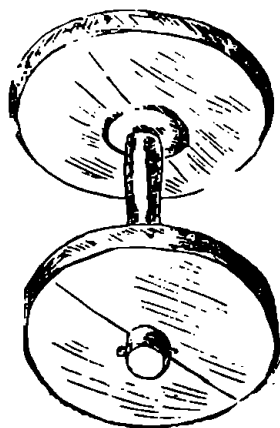
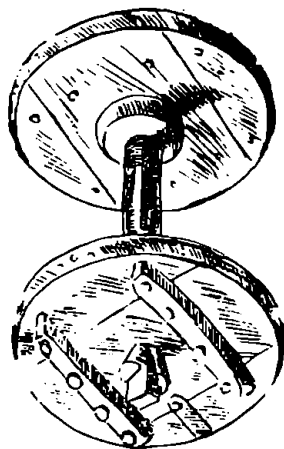
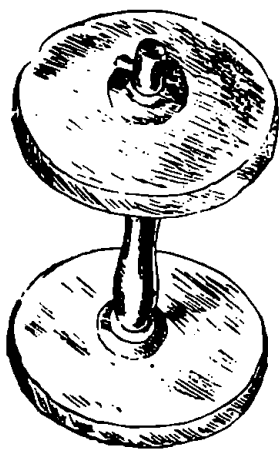


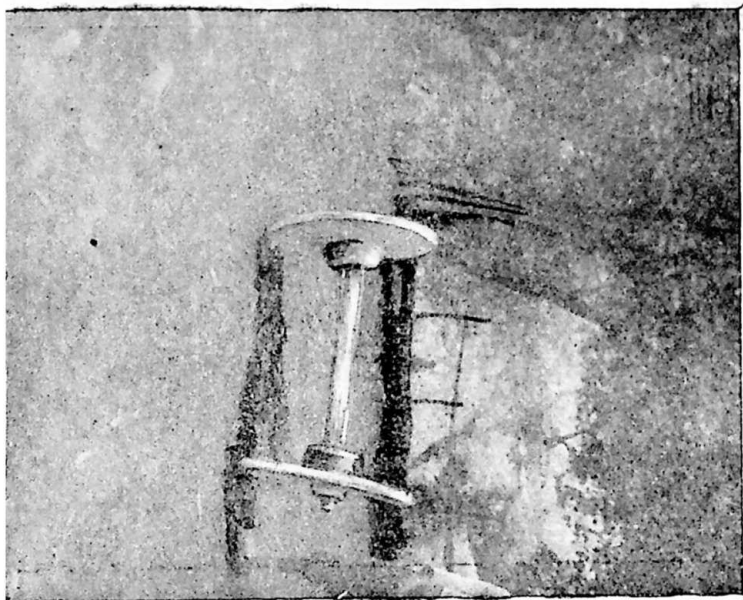




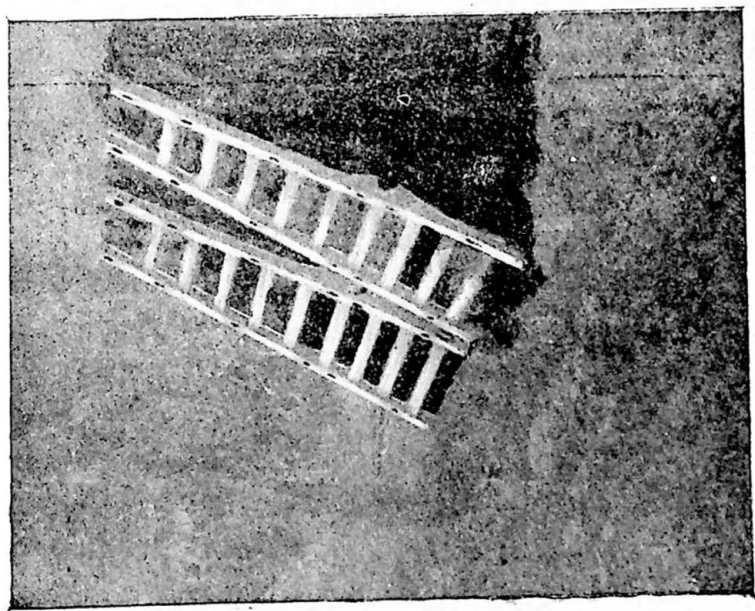




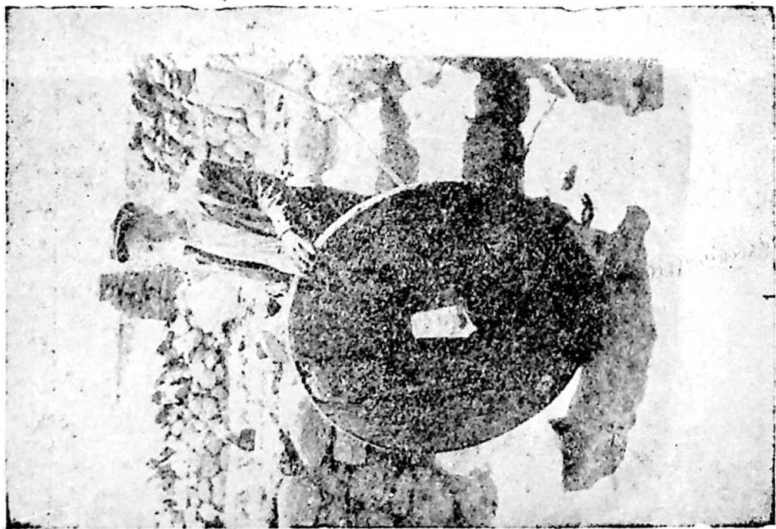


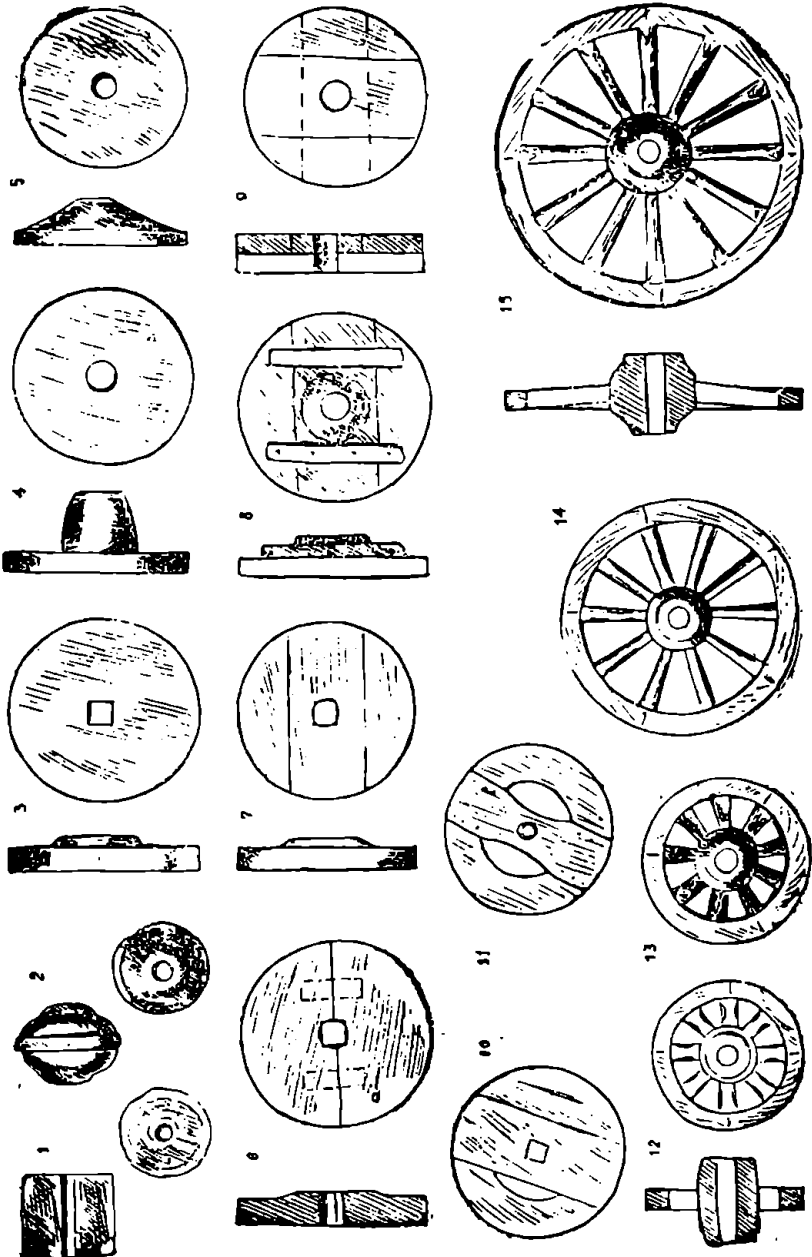


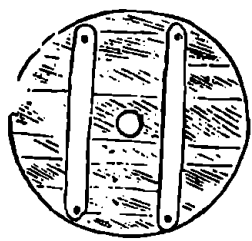
2



1



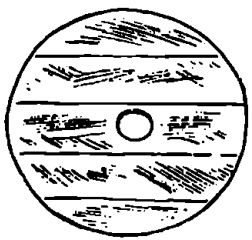




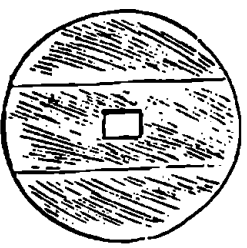
1



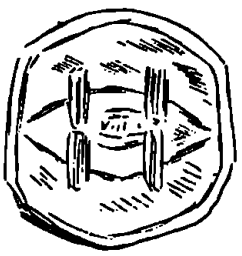
2



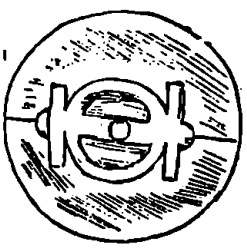
3



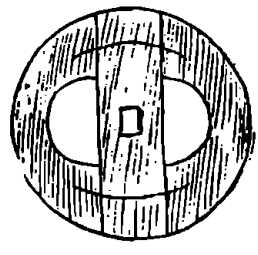
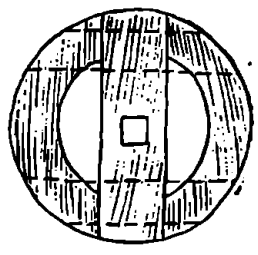
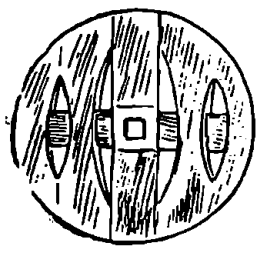
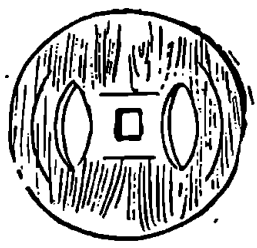
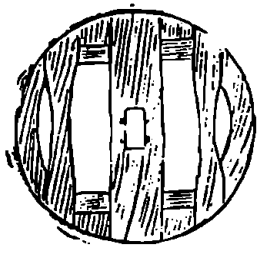
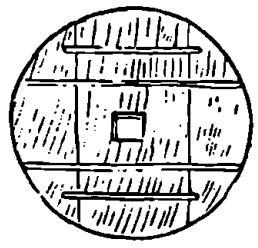
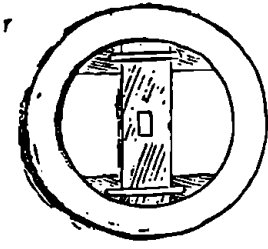
4



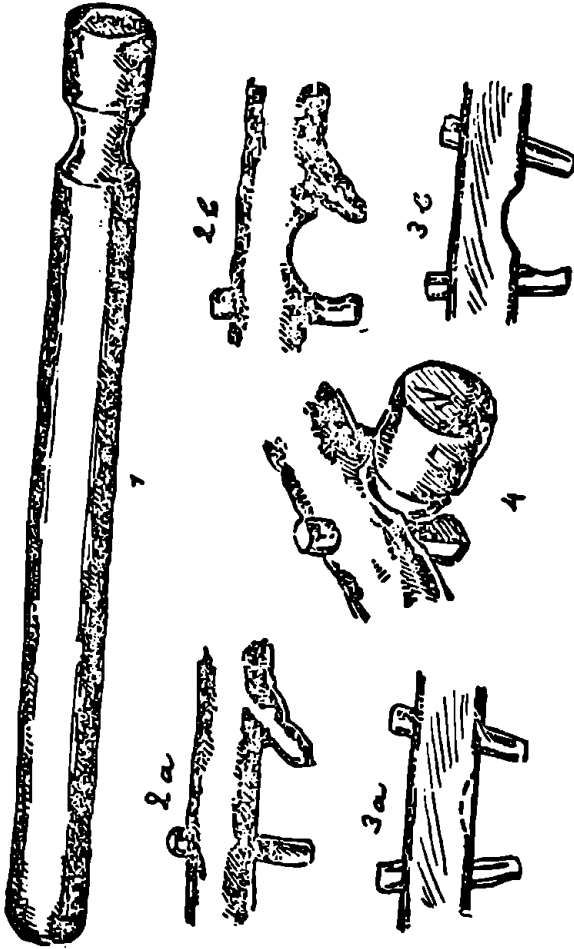
5

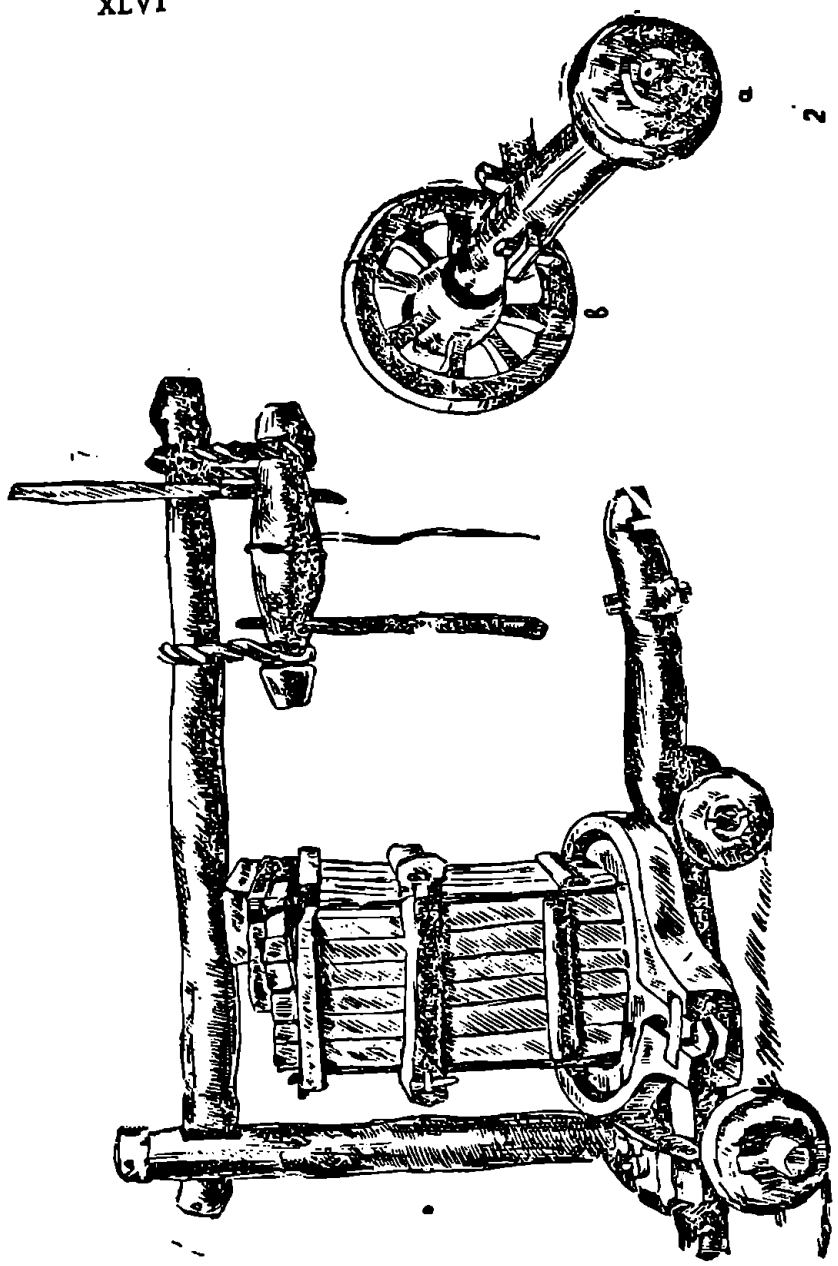


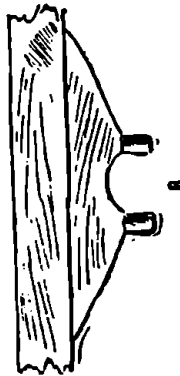
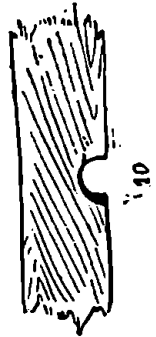
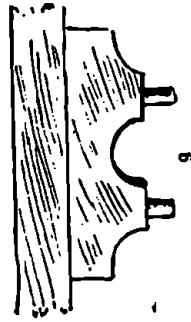
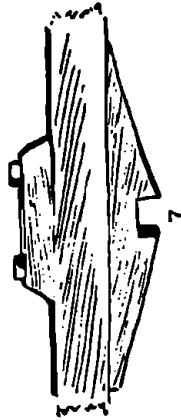
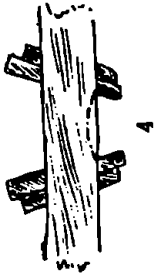
6

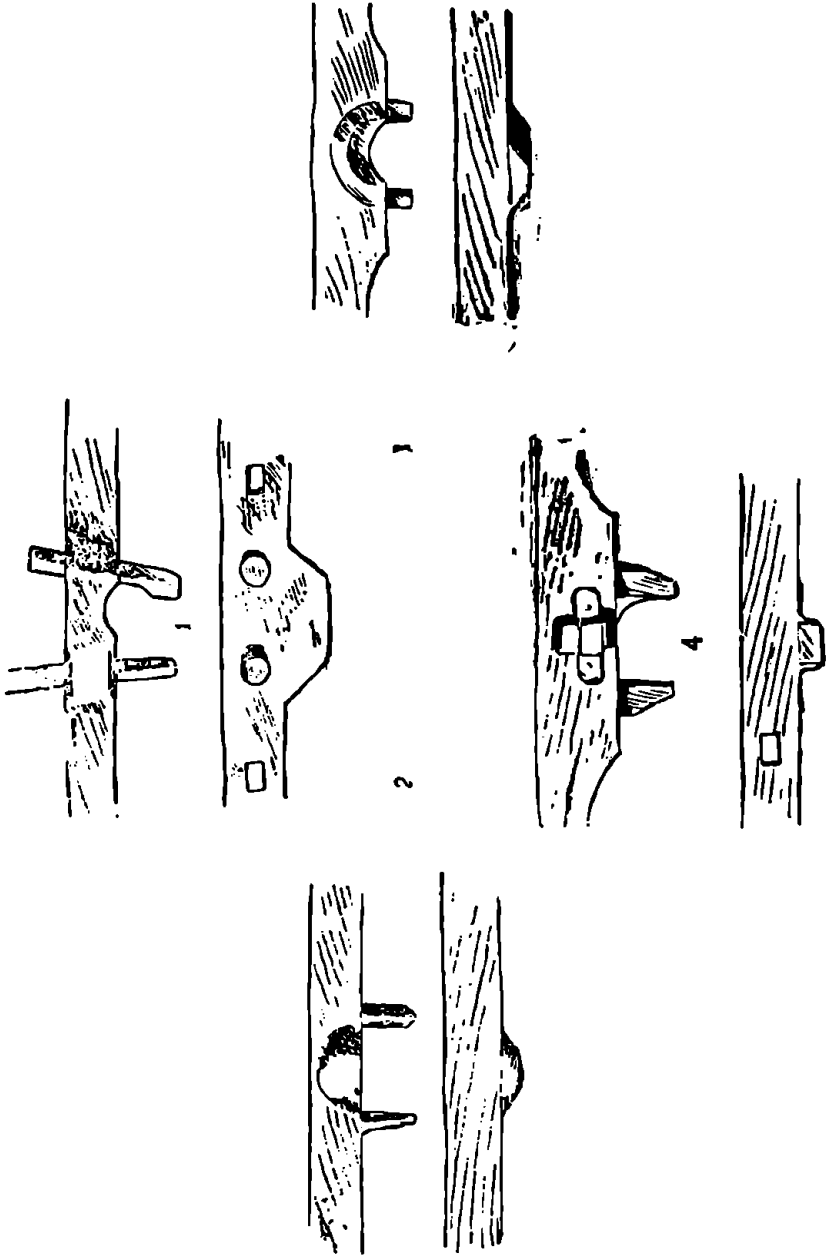


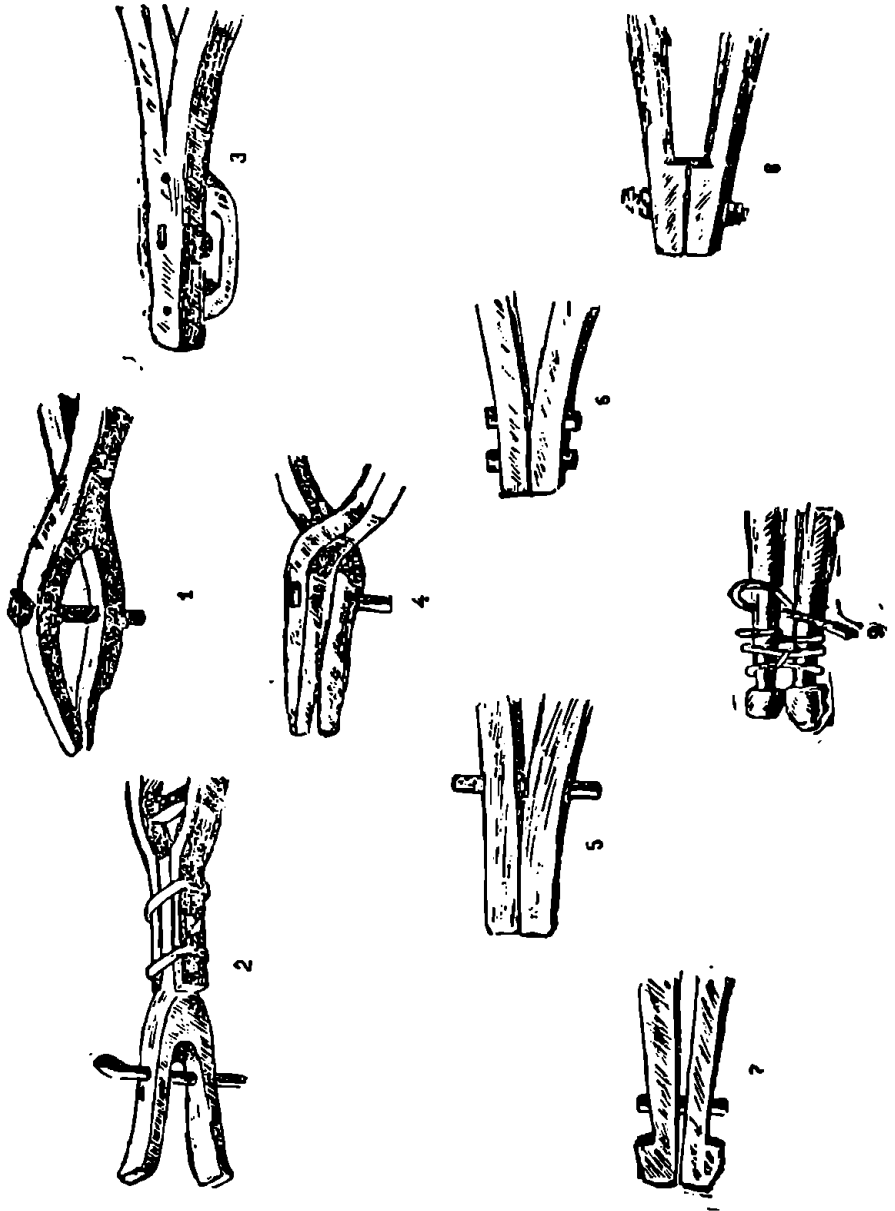






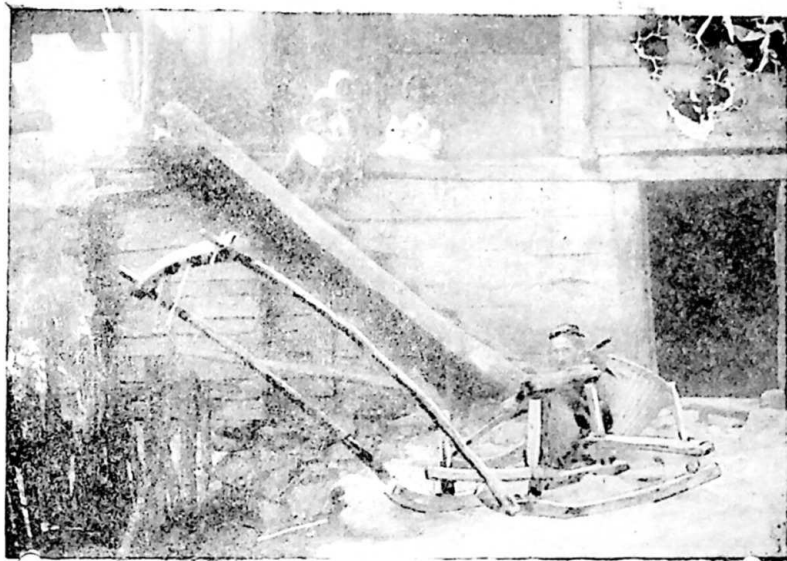




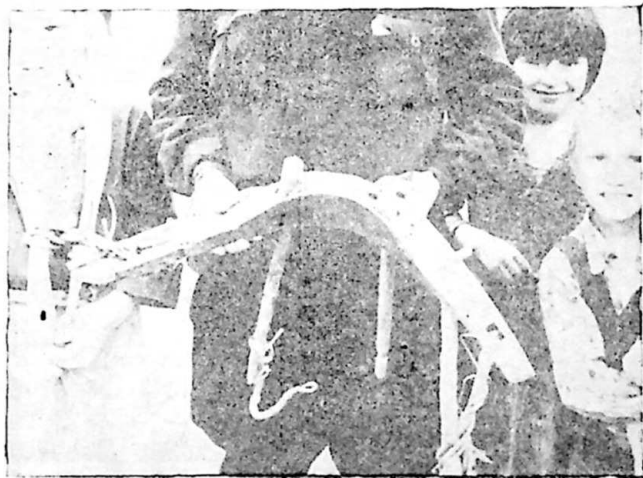


L

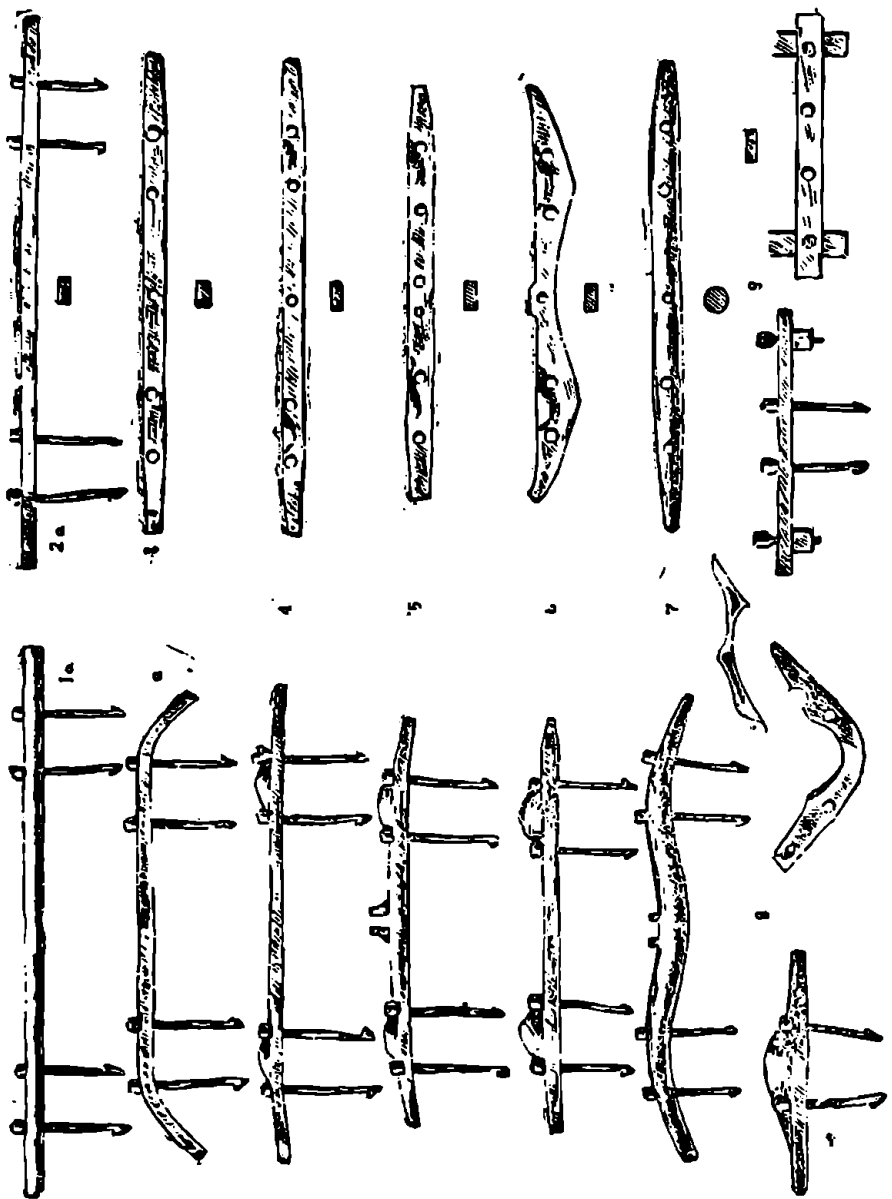


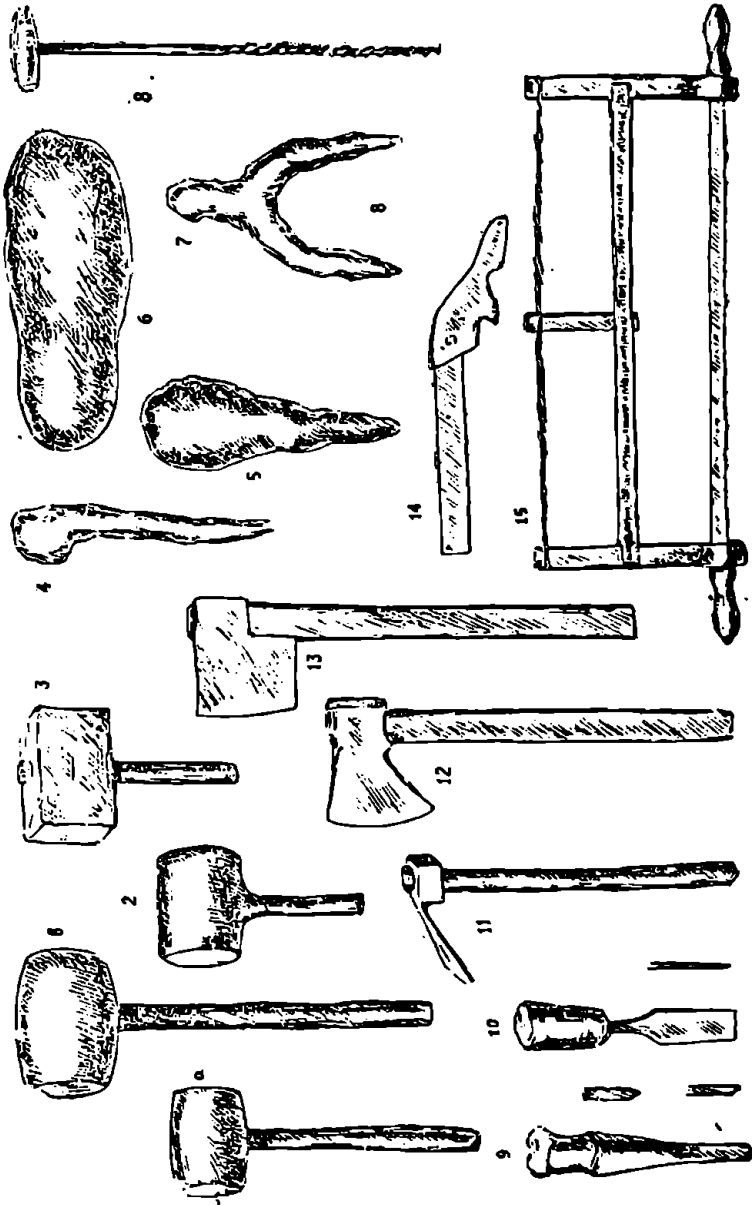


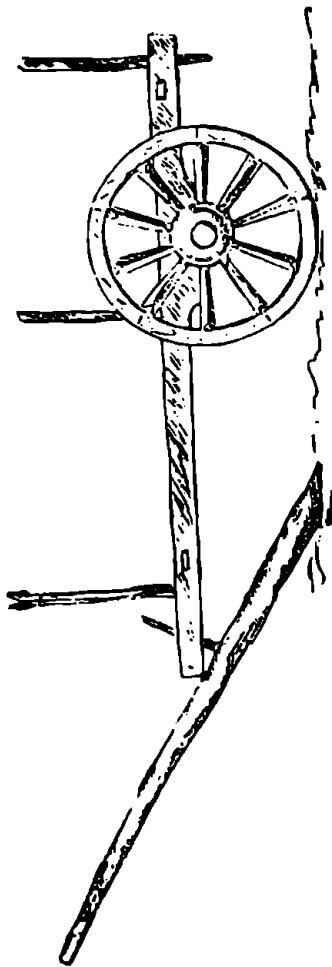
1



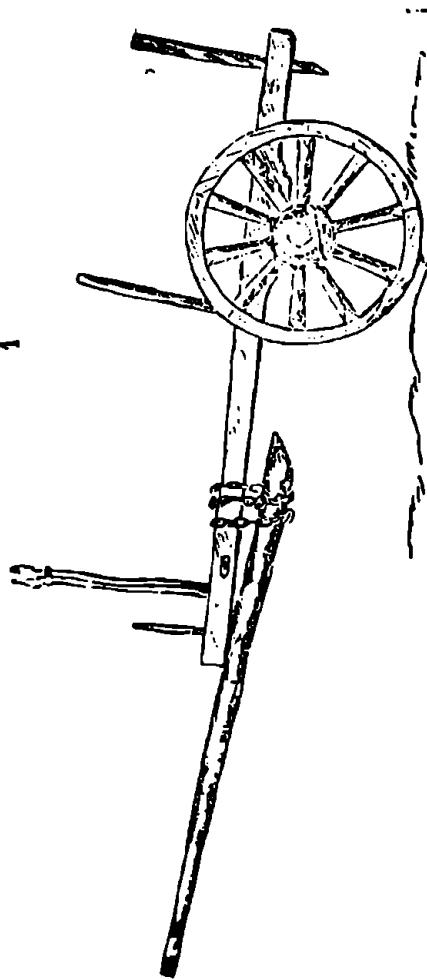
2



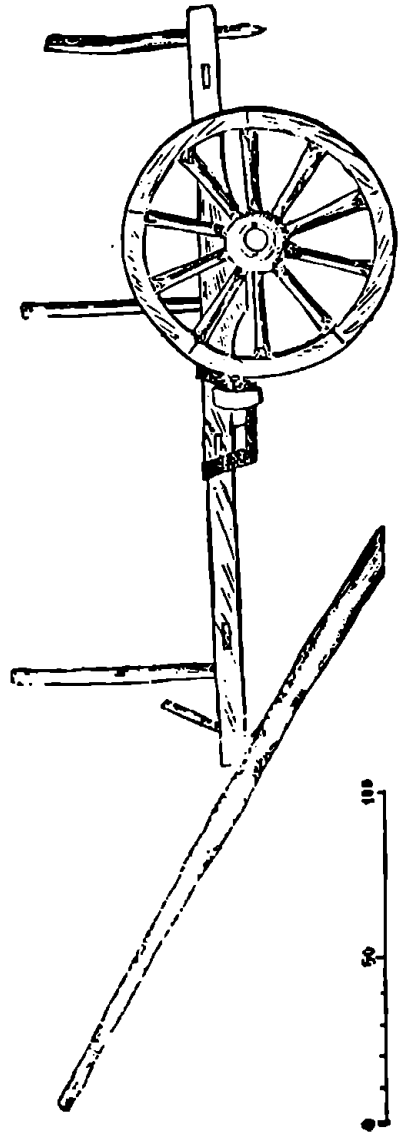
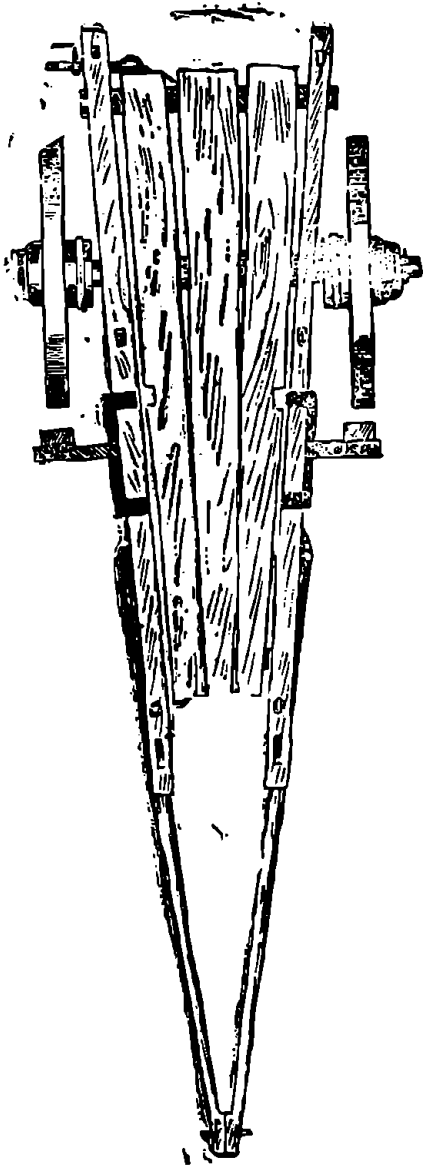


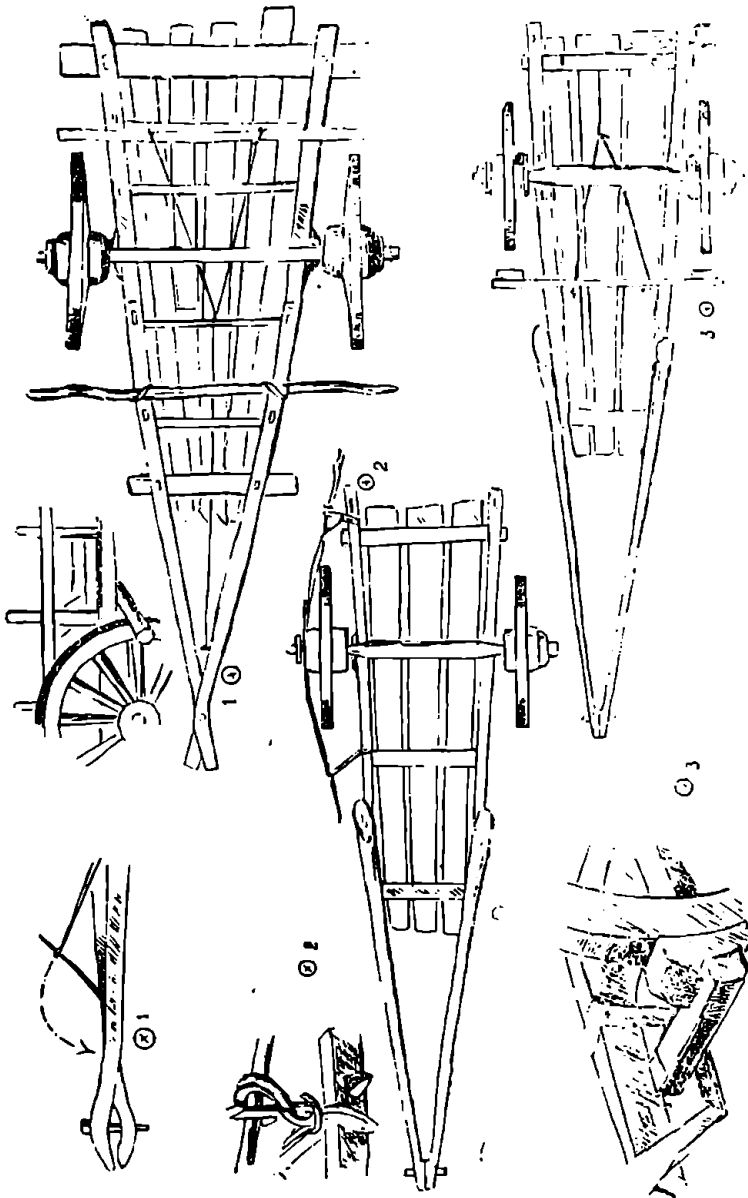


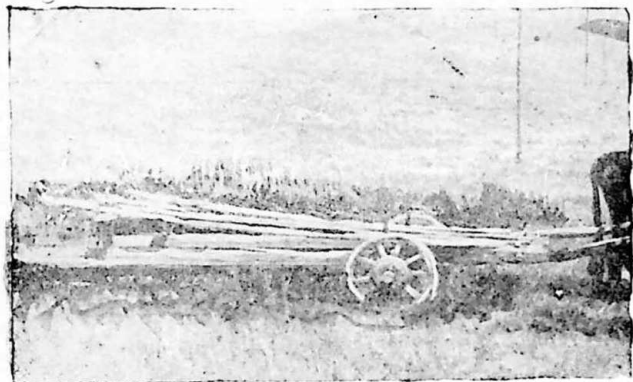
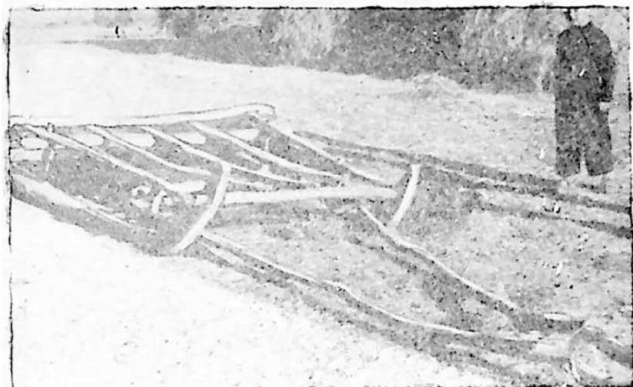
1

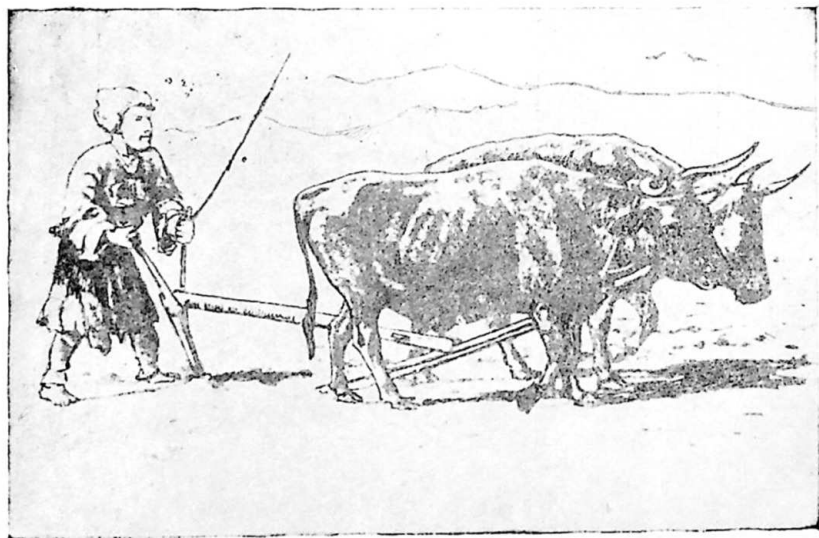
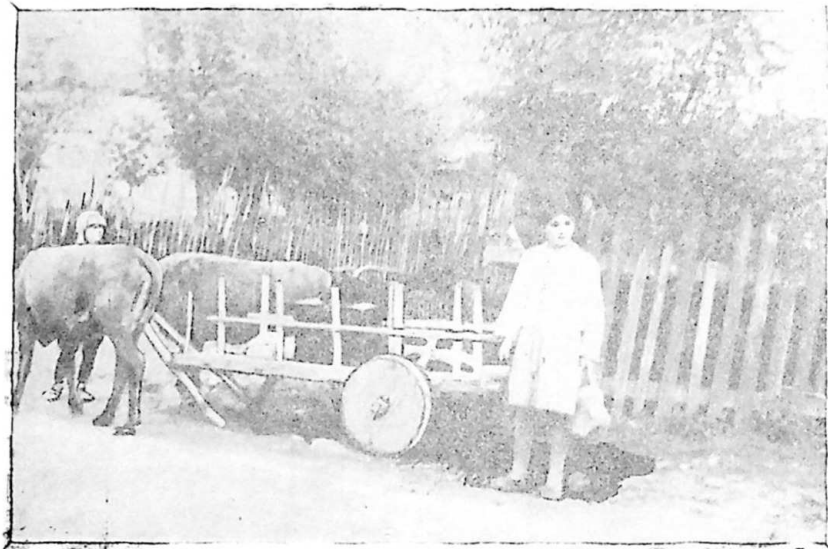


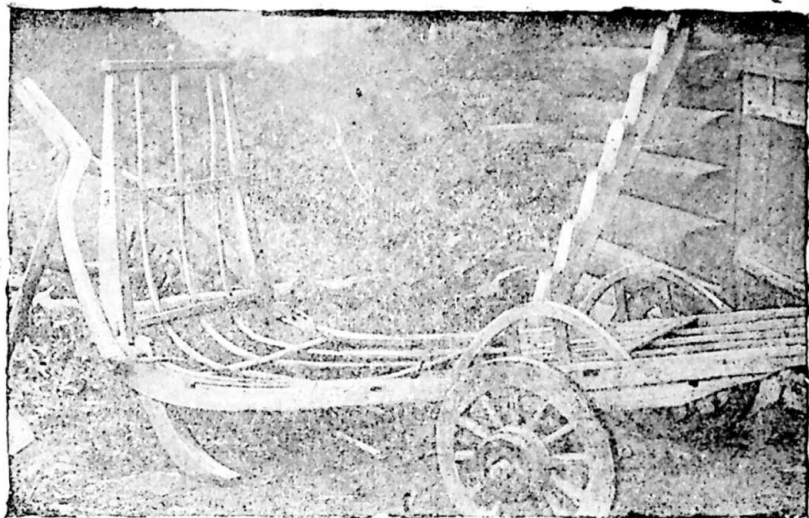
2









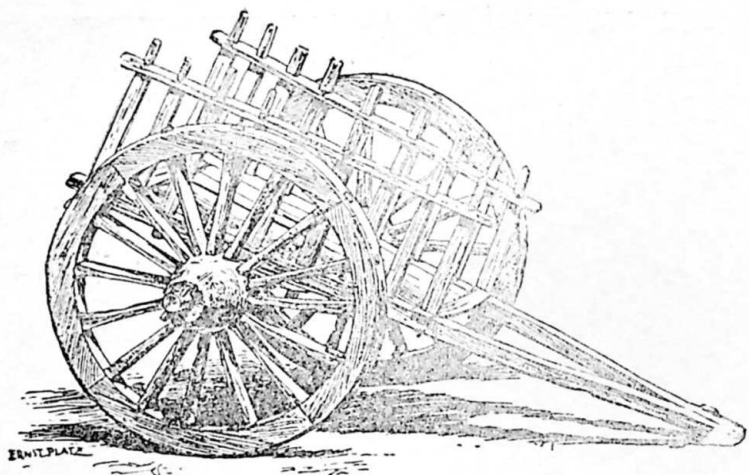


1



2

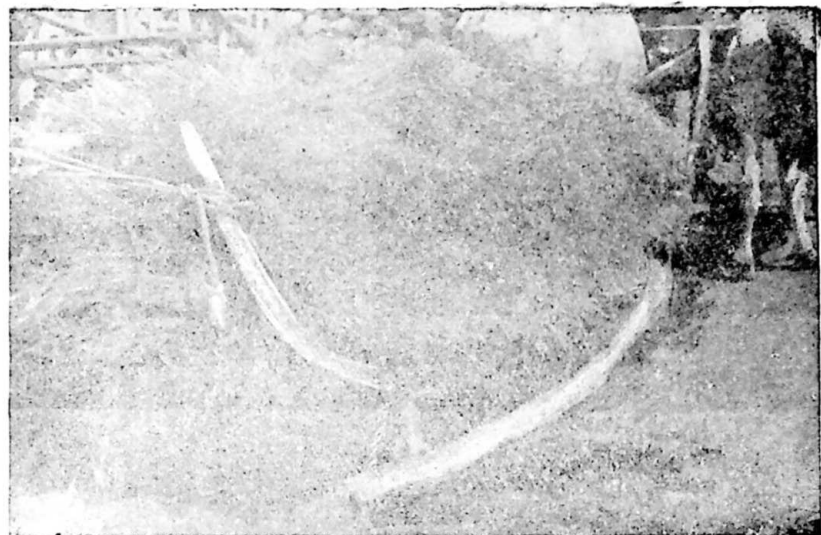
EX:



1



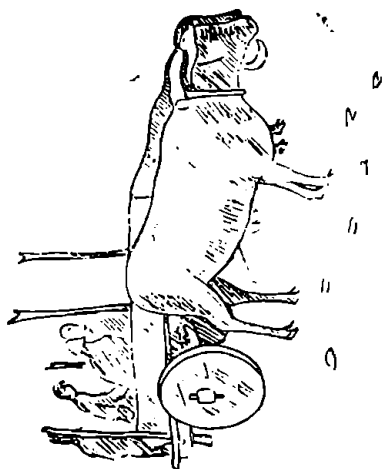
2



1

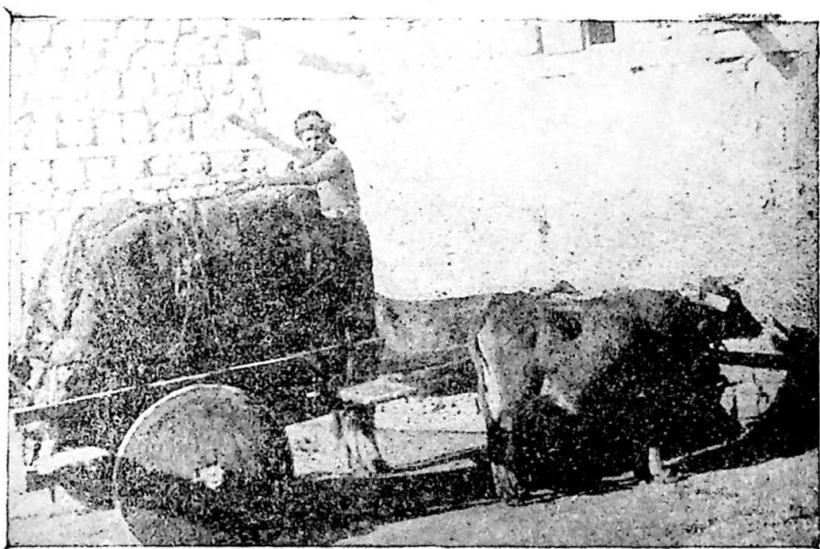


2

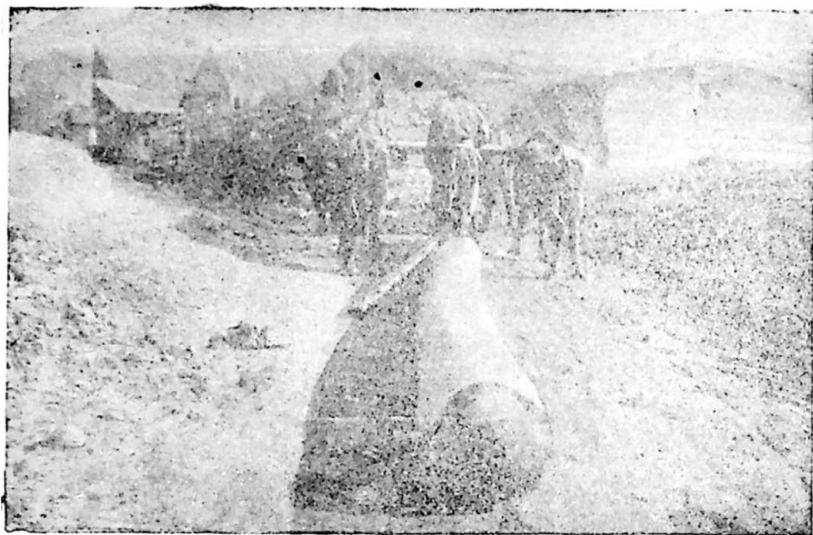




1



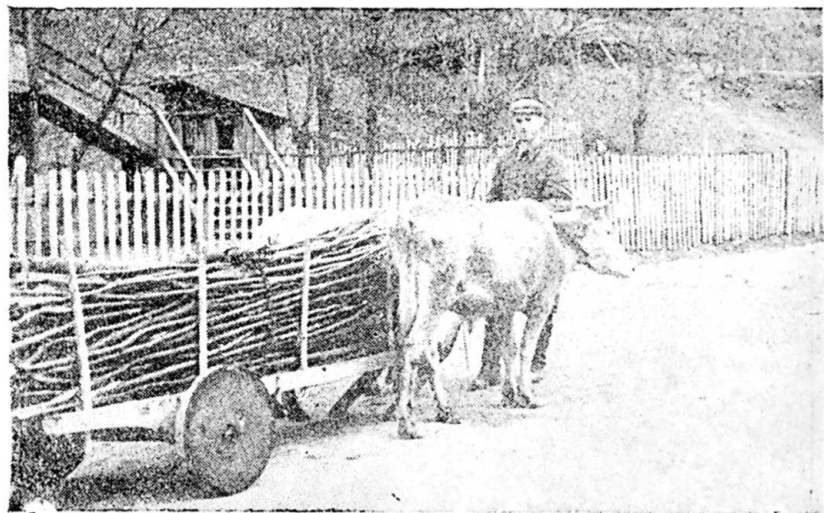
2



1



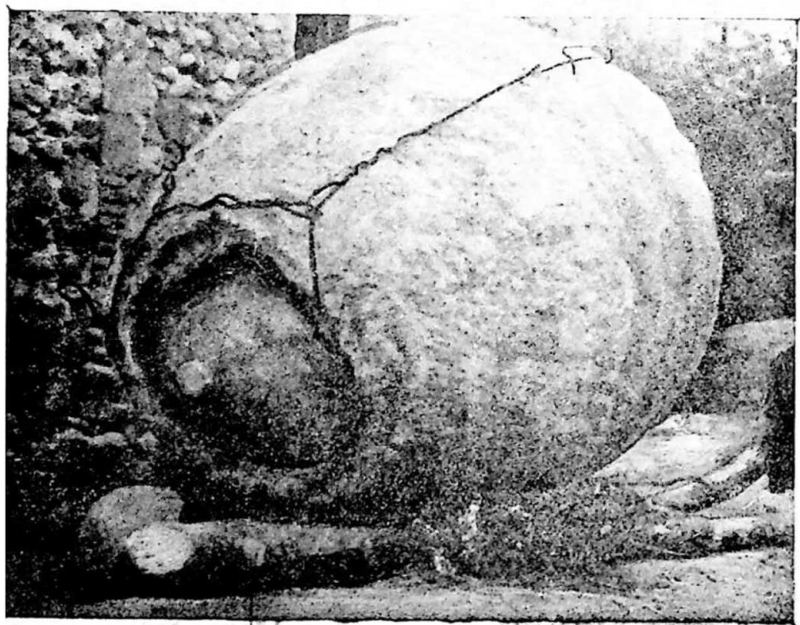
2



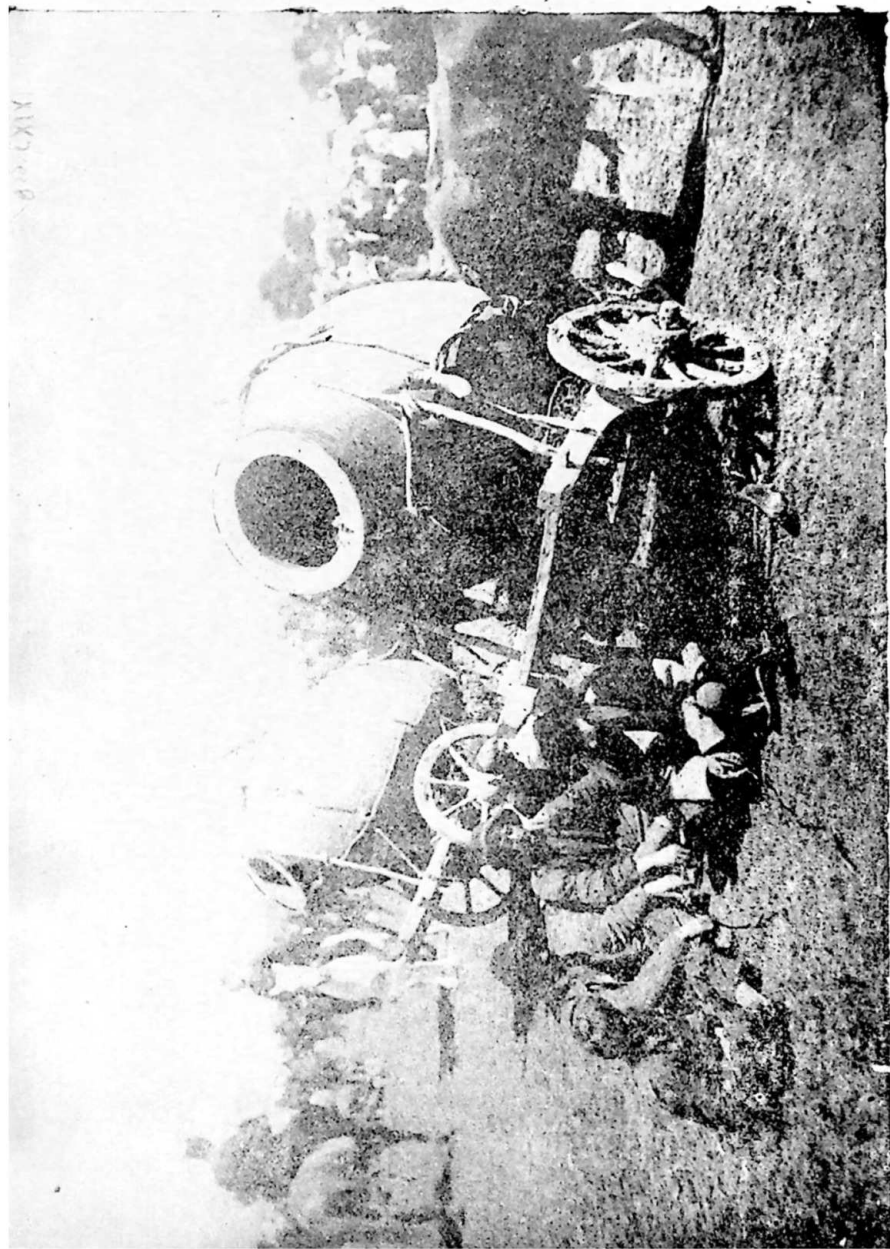
[271]



1

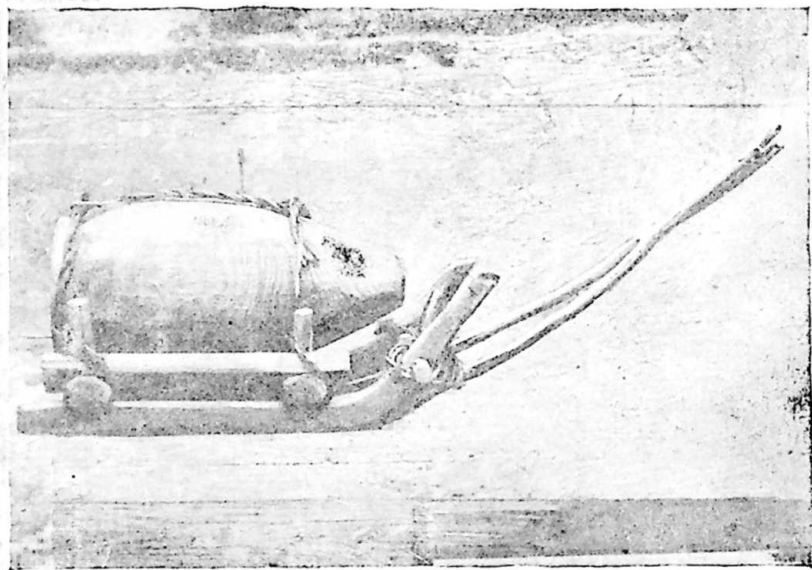


2

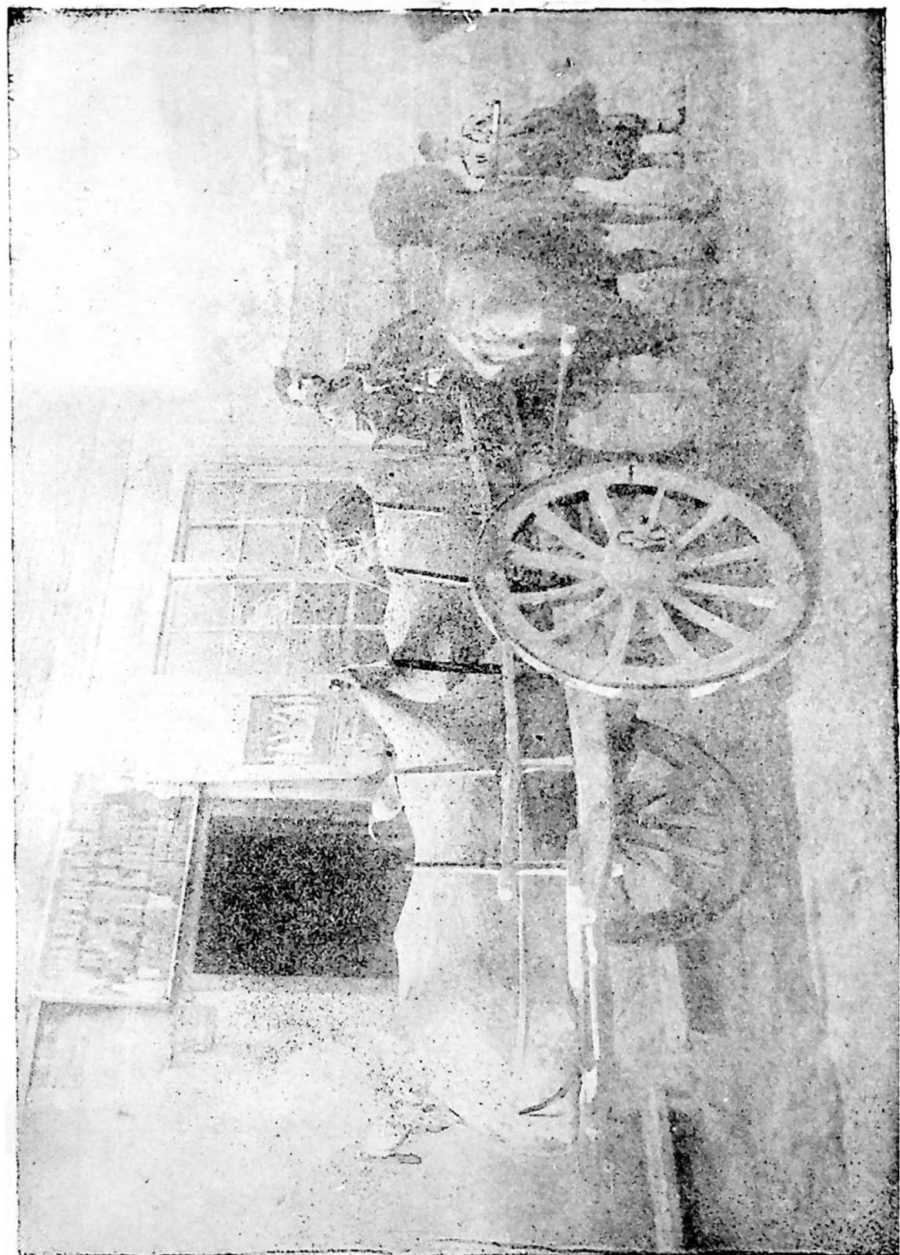




1

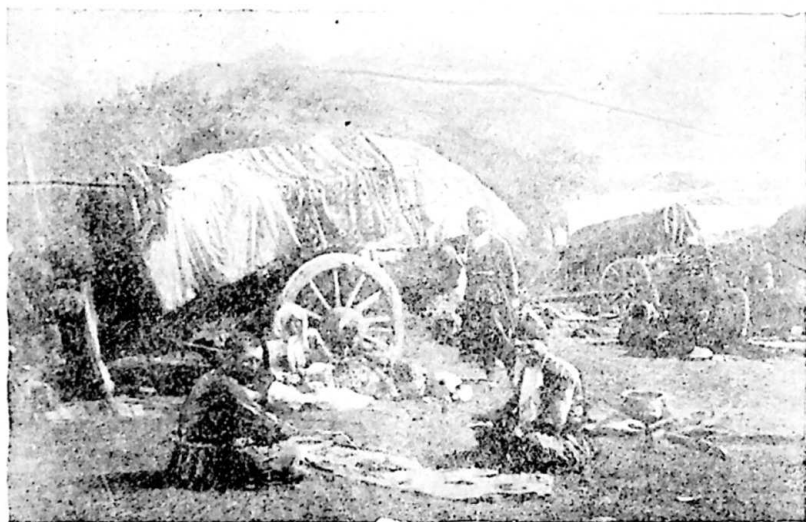


2





1



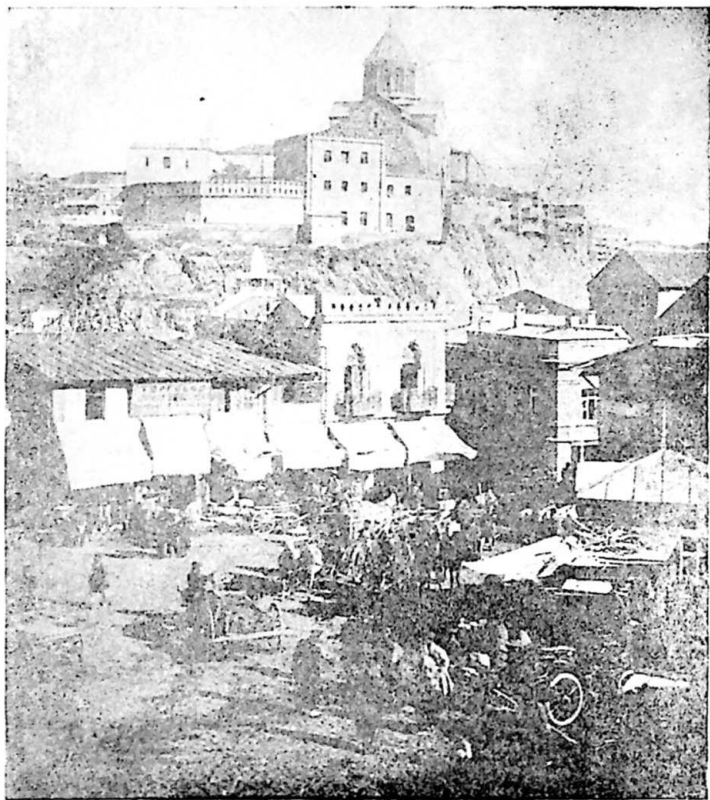
2

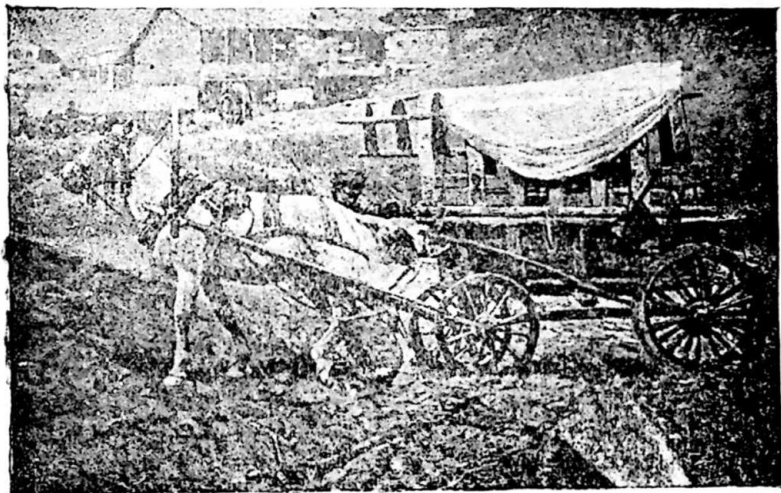


1



2







შინაარსი

წინასიტყვაობა	83- 5
შესავალი	7
თავი პირველი. ქართული ხალხური საზიდი საშუალებების სახეები და მათი გავრცელება	29
1. საზიდი საშუალებების ზოგად-კონსტრუქციული დახასიათება და გავრცელების არეები	29
2. გზების მოკლე მიმოსილვა	41
თავი მეორე. ქართული ხალხური ბორბლიანი საზიდი საშუალებების აგებულება და მათი დამზადების ტექნიკა	48
1. ბარული საზიდი საშუალებანი	48
ა. ორბორბლიანი ურემი	48
ბ. ლერძკალა	68
2. გარდამავალი ზოლის შერეული ტიპის საზიდი საშუალებანი	70
ა) ბოლოთრია	70
ბ) აჩაჩა ურემი	73
გ) სელი	89
დ) თუში	92
ე) ქსელი	96
თავი მესამე. საზიდი საშუალებების გამოყენება	98
1. ცოცხალი გამწევი ძალა	98
2. საზიდი საშუალებების გამოყენება ყოფაში	106
თავი მეოთხე. ბორბლის უძველესი სახეების საკითხისათვის	133
1. თეორიები ბორბლის წარმოშობის შესახებ	133
2. ქართული ეთნოგრაფიული მონაცემები	141
Грузинский народный транспорт. Резюме	157
Der Georgische Volkstransport. Zusammenfassung	177
საძიებლები	189
გეოგრაფიულ სახელთა	189
საგანთა	192
მთხრობელთა და კორესპონდენტთა სია	210
ლიტერატურა	212
ტაბულების აბსნა	219
Пояснения к таблицам	225
ტაბულები	231

მატყარი გ. ნადირაძე

**დაიბედა საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის
სარედ.-საგამომც. საბჭოს დადგენილებით**

*

რექტორი გ. ჩიტაია

გამომცემლობის რექტორი ო. გორგაძე

ტექნორექტორი ნ. ჯაფარიძე

კორექტორი ი. ვოლკოვა

გადაეცა წარმოებას 10.8.1958; ანაწილის ზომა 7×11 ; ხელმოწერილია

დასაბუებად 12.12.1958; ქაღალდის ზომა $70 \times 108^{1/16}$;

ქაღალდის ფურცელი 8,56; საბუები ფურცელი 26,2; საავტორო

ფურცელი 18,22; სადარიცხო-საგამომცემლო ფურცელი 21,85;

შეკება 1326; უე 07931; ტირაჟი 1000

ფასი 14 მან. 50 კაბ.

**საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის გამომცემლობის სტამბა
თბილისი, წერეთლის ქ. 3/5**