

ბ. ვ. რობიტაშვილი

# საქართველოს სემბლეო გზა



გამომცემლობა „საბოთა საქართველო“,  
თბილისი — 1984

63.3(2Г)

72+9](47.922)

4715

ავტორი, მდიდარ საარქივო მასალაზე დაყრდნობით, მოგვითხრობს საქართველოს სამხედრო გზის ისტორიას. იგი ფართოდ აშუქებს ამ მეტად მნიშვნელოვანი მაგისტრალის განვითარების სხვადასხვა ეტაპებს; გადმოგვცემს, თუ რა ღონისძიებები ტარდება ამჟამად მისი ტექნიკური და არქიტექტურული ხარისხის გასაუმჯობესებლად.

3603020C00—077

P. \_\_\_\_\_ 21C—84

M 601(08)—84

## წინათქმა

წიგნი ეძღვნება საქართველოს სამხედრო გზის ისტორიას, სახელდობრ, თბილისი-ფასანაური-მლეთა-ჯერის უღელტეხილი-ყაზბეგი-ორჯონიკიძის გზის, მისი საგზატკეცილო მშენებლობის განვითარების სხვადასხვა ეტაპებს, რომელთა სათავე ფაქტიურად 1783 წლის 24 ივლისს გეორგიევსკის ციხე-სიმაგრეში ამავე სახელწოდების ისტორიულ ტრაქტატზე ხელმოწერიდან იწყება.

საუკუნეების მანძილზე ჩრდილოეთიდან — დარიალის ხეობით კავკასიონის ქედს მოარღვევს მდინარე თერგი, სამხრეთიდან კი — არაგვის ხეობით არაგვი, ვიდრე ეს უკანასკნელი მცხეთაში მტკვარს შეუერთდებოდეს...

უხსოვარი დროიდან ამ მდინარეთა სანაპიროები ნადირთა წყალსალევი იყო.

როცა აქაური მცხოვრებნი იძულებულნი ხდებოდნენ, მტერთა თავდასხმების გამო მთებში გახიზნულიყვნენ, აქ გამავალ ბილიკებს მიმართავდნენ ხოლმე. შესაძლებლობისდაგვარად, ნადირთა მიერ გაკვალულ გზებს ზოგან დროდადრო აუმჯობესებდნენ და, ამრიგად, გავლენას ახდენდნენ ამ ბილიკების მიმართულებასა და გზა-სავალის ხარისხზე.

ადამიანთა საზოგადოებად ჩამოყალიბებამ განაპირობა მათ შორის ურთიერთკავშირის გაცხოველება. გზა-ბილიკების გაუმჯობესებაზე ზრუნვა დაკავშირებული იყო ადგილობრივ

უძველეს მიწათმოქმედთა, მეჯოგეთა და მონადირეთა შორის პროდუქტგაცვლასთან, სამეურნეო დარგთა ცალკე გამყოფი-სა და განვითარების ისტორიულ კანონზომიერებასთან და აღა-მჩანთა აუცილებელი მოთხოვნილებების უკეთ დაკმაყოფი-ლებასთან.

◀ ხალხთა ისტორიულად დიდმა ადგილგადანაცვლებებმა თანდათანობით შორს გადასწია ხსენებული მიმართულებით გზათა მასშტაბები, სადაც მგზავრობა გარკვეულ ეტაპზე ცხე-ნითაც იყო შესაძლებელი. ტვირთის გადატანა მანამდე ვიწრო ბილიკებით კაცის ზურგით ხდებოდა, ახლა მისი გადა-ტანა ცხენითაც ისწავლეს. ტვირთის გადასაზიდად ჩნდება ჩო-ჩილა ურმები...

თუ აღრე, საურმე გზების გამოყენება დიდ სიძნელებთან იყო დაკავშირებული უაღრესად ძნელად დასაძლევ ი აღმართ-დაღმართების, მკვეთრი მობრუნების კუთხეების დიდი სივიწ-როვის გამო, თანდათანობით ხდება ამ სიძნელეთა შერბილება. ეს-პროგრესი ზოგჯერ სხვადასხვა ისტორიული მიზეზებით ფერხდებოდა, მაგრამ, საერთოდ, იგი შეუქცევადი იყო რო-გორც თვით სიცოცხლე და მოძრაობა.

ასე წარმოგვესახება დაახლოებით ამ გზის ჩასახვა-განვი-თარების ერთ-ერთი ზოგადი ვერსია.

ასე დაიბადა, ასე ვითარდებოდა დაახლოებით საქართვე-ლოს სამხედრო გზა გეორგიევსკის ტრაქტატის დადებამდე; შემდგომი პერიოდიდან კი სამხედრო გზას სულ სხვაგვარი მნიშვნელობა და ხასიათი ენიჭება. იგი იქცა რუსეთსა და საქართველოს შორის პოლიტიკური, ეკონომიკური და კულტუ-რული ურთიერთობის ერთ-ერთ ყველაზე ინტენსიურ არტე-რიად, უდიდეს სამხედრო-სტრატეგიულ კომუნიკაციად... საქართველოს სამხედრო გზით იწყება ამიერკავკასიის ხალხთა ცხოვრების ახალი, ისტორიული შემობრუნება.



თვით სახელწოდება „საქართველოს სამხედრო გზა“ შემორჩა მხოლოდ ჩვენ მიერ ხსენებულ მიმართულებას, თუმცა იმ პერიოდში უმეტესი გზები, რომლებსაც ჯარის ნაწილები აშენებდნენ და უვლიდნენ, „სამხედროდ“ იწოდებოდნენ.

გეორგიევსკის ტრაქტატის ორასი წლისთავის იუბილესთან დაკავშირებით საქართველოს მეგზვევები რამდენიმე წელია დაძაბულ მუშაობას ეწევიან საქართველოს სამხედრო გზის ცალკეული უბნების მშენებლობებზე, კაპიტალურ რემონტზე და მის არქიტექტურულ-მხატვრულ სრულყოფაზე.

წიგნის დაწერა განაპირობა იმ დიდმა ინტერესმა, რასაც ჩვენი საზოგადოება საქართველოს სამხედრო გზისადმი იჩენს. ათეული წლების მანძილზე საქართველოს სამხედრო გზის მშენებლობაზე უშუალო მონაწილეობამ, დიდძალი საარქივო მასალების შესწავლისა და ხანგრძლივი მუშაობის გამოცდილების განზოგადების საფუძველზე ვცადეთ გაგვეშუქებინა ამ გზის განვითარების ეტაპები XIX საუკუნის დესაწყისიდან დღემდე.

ვფიქრობთ, კვლევის პროცესში ბევრი საინტერესო საკითხი გაშუქდა ახლებურად, ბევრი რამ დადგინდა და გაირკვა.

ავტორი მადლობას უძღვნის ყველას, ვინც დახმარება გაუწვია მასალების ძიების ორიენტაციაში და საქმიანი რჩევით ზელი შეუწყო ამ წიგნის გამოცემას.

## საქართველოს სამხედრო გზის მშენებლობის დასაწყისი

ქ. გეორგიევსკში 1783 წელს დაიღო საქართველოს რუსეთთან შეერთების ტრაქტატი, რომელსაც ხელს აწერდნენ რუსეთის დედოფალი ეკატერინე II და ქართლ-კახეთის მეფე ერეკლე II. მათ ხელმოწერას ადასტურებდნენ, რუსეთის მხრივ, თავადი პოტიომკინი, ხოლო საქართველოს მხრიდან თავადი გარსევან ჭავჭავაძე, ალექსანდრე ჭავჭავაძის მამა.

1800 წლის 28 დეკემბერს გარდაიცვალა საქართველოს უკანასკნელი მეფე გიორგი XII.

როგორც ცნობილია, საქართველოში რუსეთის ჯარების სარდალს, გენერალ ლაზარევს დავალებული ჰქონდა ამ მომენტისათვის მოემზადებინა ნიადაგი საქართველოს რუსეთთან შეერთებისათვის.

1801 წლის 16 თებერვალს გამოქვეყნდა იმპერატორ პავლე I-ის მანიფესტი, რომლის საფუძველზეც საქართველო შეუერთდა რუსეთს. საქართველოს სამეფო ტახტის მესვეურთ რუსეთის დესპანებმა იმპერატორის სახელით განუცხადეს, რომ მეფედ ხელდასმული იქნებოდა ბატონიშვილი დავითი, რომელსაც გენერალ ლაზარევთან ერთად უნდა ემართა ქვეყანა.

ამის შემდეგ, საქართველოში გამოგზავნეს დამატებითი ჯარები კნორინგის სარდლობით.

1801 წლის 12 სექტემბერს ალექსანდრე I-მა გამოსცა საქართველოს რუსეთთან შეერთების მანიფესტი და დაამტკიცა ქვეყნის მართვის დებულება. ამ დებულების მიხედვით საქართველო გათანაბრებული იყო რუსეთის სხვა გუბერნიებთან იმ განსხვავებით, რომ რუსეთის წესები აქ შერწყმული უნდა ყოფილიყო ადგილობრივ პირობებთან.

პირველ მთავარმართებლად 1802 წელს რუსეთის მეფემ საქართველოში დანიშნა თავადი ციციანოვი პავლე დიმიტრის ძე (8/19/.9. 1754—8/20/. 2.—1806), რომელიც ამავე დროს ასტრახანის გენერალ-გუბერნატორიც იყო.

თავადი ციციანოვი დაიბადა მოსკოვში. იგი წარმოშობით თავადთა ძველი ოჯახიდან იყო, და იმყოფებოდა სამხედრო სამსახურში; 1786 წელს სარდლობდა პოლკს, მონაწილეობდა 1787—1791 წლების რუსეთ-თურქეთის ომში: 1796 წლის სპარსეთის ლაშქრობისას მთავარსარდალ ვ. ა. ზუბოვის მოადგილე იყო.

1802 წელს საქართველოში ციციანოვმა თავისი მოღვაწეობა იმით დაიწყო, რომ მეგობრული ხელშეკრულება დადო დაღესტნის მთელ რიგ ფეოდალებთან, 1803 წელს კი დაიმორჩილა ჭარ-ბელაქნის ოლქი და 1804 წელს განჯის სახანო.

შემდეგში მან მოლაპარაკებების გზით დასძლია საქართველოს ფეოდალთა წინააღმდეგობანი და მიაღწია იმას, რომ იმერეთიცა და სამეგრელოც რუსეთს შეერთებოდა.

1804—1805 წლებში მოიგერია და დაამარცხა ირანის ლაშქარი, რომელსაც აბას-მირზა სარდლობდა. 1805 წელს რუსეთს შეუერთდა შეკინის, ყარაბახისა და შირვანის სახანოები და შურაგელის სასულთნო. შემდეგ რუსეთის ჯარებით მიაღვა ბაქოს, სადაც ბაქოს ხანთან მოლაპარაკების დროს მუხანათურად მოკლეს.

თავადი ციციანოვი თავისი მმართველობის დასაწყისშივე

უპირველეს ამოცანად კავკასიის რუსეთთან საიმედო კავშირის განმტკიცებასა და უზრუნველყოფას ისახავდა.

ამ მიზნით მან 1803 წლის 26 თებერვალს დასაბუთებული რესკრიპტი გაუგზავნა რუსეთის იმპერატორს საქართველოს სამხედრო გზის მოწყობის თაობაზე.

„ვთვლი რა უპირველეს აუცილებლობად კავკასიის ხაზის საქართველოსთან დაკავშირებას. ვბედავ, თქვენო იმპერატორობითი უდიდებულესობავ, წარმოგიდგინოთ აღნიშნული პროექტი განსახილველად“, — მოახსენებდა იმპერატორს ციციანოვი.

მისი რესკრიპტის მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, ციციანოვს სურდა, მაშინდელი დონის მოთხოვნილებისამებრ, გზა გაეყვანათ კავკასიის ხეობაში, აქედან კი კაიშაურის თოვლიან მთაზე გავლით — დუშეთამდე. მიუხედავად იმისა, რომ ციციანოვს არ ჰყავდა საგზაო პროფილის გადამღები, დამპროექტებელი და ხარჯთაღრიცხვის სპეციალისტები, იგი არ ეუბებოდა სიძნელეებს და დაჟინებით ელოდა მეფის ნებართვას, რომ საქმე ადგილიდან დაძრულიყო. მას იმედი ჰქონდა ამ ჩანაფიქრის განხორციელებისა. მისმა საიდუმლო მრჩეველმა მუსინ-პუშკინმა დააიმედა იგი, რომ გამონახავდა საამისოდ საჭირო სამთო და კლდეების აფეთქების საქმის მცოდნე ხალხს.

ციციანოვი თავის რესკრიპტში საგანგებოდ აღნიშნავდა, რომ იმ წლისათვის სამთო სამუშაოები დიდ შედეგს ვერ გამოიღებდა. იგი გაზაფხულის დაწყებისთანავე აპირებდა გრაფ მუსინ-პუშკინის მეშვეობით გაეგზავნა სამთო ოფიცერი, რომელსაც უნდა შეედგინა „წინასწარდასახულობანი“ და მიერთმია მისი იმპერატორობითი უდიდებულესობისათვის. ციციანოვი დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს ამ არაჩვეულებრივად გამძლე ფუძეზე გზის მოწყობას. მას საჭიროდ მიაჩნია დაიწყოს და დაამთავროს მთელი განზრახული სამუშაოები ექვსი

თვის განმავლობაში, წლის ორ სხვადასხვა დროს — შემოდგომასა და გაზაფხულზე, რადგან იენისიდან დაწყებული წყალდიდობა, რომელიც აგვისტოს მეორე ნახევრამდე გრძელდება, ერთიანად გაანადგურებდა დაუმთავრებელ სამუშაოებს.

„ჩემი მგზავრობისას, გადავლახე რა ეს წინააღმდეგობანი, აშკარად დავრწმუნდი იმ ცნობების ქეშმარიტებაში, რაც ჩემამდე აღწევდა; ჩემი დასკვნით, ვბედავ მოვახსენო თქვენს იმპერატორობით უდიდებულესობას, რომ ამ გზის ისეთ მდგომარეობაში მოყვანას, რომ დიდი შრომის გარეშე შეიძლებოდეს ჭარის გადაყვანა, არტილერიისა და საჭირო ჭურვების გადაზიდვა. დასჭირდება არანაკლებ ორასი ათასი მანეთისა. მიუხედავად ასეთი დიდი თანხისა, თქვენი იმპერატორობითი უდიდებულესობის ხაზინის დასაზოგად და სახელმწიფოს სასარგებლოდ ამ გზის არსებობა დაკავშირებულია აუცილებლობასთან, ვინაიდან მოზდოკიდან საქართველოში აქ მყოფი ჭარისათვის ამუნიციისა და არტილერიისათვის ჭურვების ჩამოზიდვაზე ყოველ წელს იხარჯება ორმოცდაათი ათას მანეთამდე; ეს ათ წელიწადში შეადგენს ხუთას ათას მანეთს. აქედან ნახევარს მაინც თუ მოვახმართ გზის გაკეთებას, დახარჯული თანხა მოკლე დროში სარგებლით ანაზღაურდება, რომ არაფერი ვთქვათ იმ სარგებლობაზე, რასაც ეს გზა მომავალში მოუტანს რუსეთს ვაჭრობაში, როცა სპარსეთთან კავშირი გაიოლდება. თუ ეს დიდი და საჭირო საქმე ღირსი გახდება თქვენი იმპერატორობითი უდიდებულესობის უმაღლესი წყალობისა, ჩემი თქვენდამი, იმპერატორობითი უდიდებულესობისადმი გულმოდგინე სამსახური მავალებს, ქვეშევრდომულად დავსძინო, რომ ამ საკითხში თქვენი უმაღლესი ნებართვა მეტად საჭიროა. ხიდების აშენება, რომლებმაც მთები უნდა შეაერთონ, კირისა და სხვა საჭირო მასალების დამზადება დიდი წარმატებით შეიძლება იწარმოოს მიმდინარე გაზაფ-

ხულზე. მთლიანად მშენებლობის შესრულება შეიძლება მიმდინარე წლის აგვისტოს ნახევრიდან მომავალი წლის ივნისამდე...“<sup>1</sup>

დაბოლოს, ციციანოვი თავის რაპორტში გამოთქვამს იმედს, რომ მისი იმპერატორობითი უდიდებულესობა ოდესმე ინებებს, მოიღებს წყალობას და ამ მხარეს აღირსებს მისი უმაღლესობის ხილვის ბედნიერებას.

როგორც გზათა მიმოსვლის მთავარი დირექტორის სამხედრო სამინისტროს მმართველისადმი 1812 წელს გაგზავნილი წერილიდან ჩანს, კავკასიის სამხედრო ხაზის საქართველოსთან შემაერთებელი გზის მოწყობაზე ზრუნვა მეფის განკარგულებით 1803 წელს დაწყებულია. ეს გზა 1810 წლამდე მთლიანად საქართველოს მთავარმართებლობის გამგებლობაში ყოფილა. გზის შესანახად საჭირო თანხები მათს განკარგულებაში იმყოფებოდა და გზის გაუმჯობესებაც მთლიანად მათი საზრუნავი ყოფილა. 1810 წლიდან კი, 1809 წლის 30 ნოემბრის ბრძანებულების თანახმად, დაარსებულ გზათა მიმოსვლის სამმართველოს ჩამოუყალიბებია IV ოლქი, რომლის გამგებლობაშიც გადასულა ეს გზა.

იმ ხანებში საქართველოს მთავარმართებელს — გენერალ ტორმასოვს, 1811 წელს აღუძრავს საკითხი გზის მძიმე მდგომარეობის გამო, რის შედეგადაც გზათა მიმოსვლის მთავარ დირექტორს პრინც გიორგი გოლშტეინ-ოლდენბურგს გზათა მიმოსვლის IV ოლქის უფროსისათვის, გენერალ-ლეიტენანტ გრაფ კენსონისთვის დაუვალებია გზის პირადად დათვალიერება და მის გასაუმჯობესებლად სათანადო წინადადებათა წარდგენა.

იმავე წელს გრაფ კენსონის მიერ წარმოდგენილი მოხსენე-

---

<sup>1</sup> იხ. ცენტრ. ისტ. არქივი, ფონდი 2, აღწერა II, შენახ. ერთ. ეგზ. 364.

ღის საფუძველზე გოლშტეინ-ოლდენბურგს გზის მდგომარეობის თაობაზე პირადად მოუხსენებია მეფისათვის და წარუდგენია სათანადო წინადადებანი.

ამავე დროს, გზათა მიმოსვლის მთავარი დირექტორი სამხედრო სამინისტროს მმართველობას ატყობინებს, რომ 1811 წლის 19 მარტს ქალაქ ტვერში (ახლანდელი კალინინი) იმპერატორ ალექსანდრეს მთლიანად დაუმტკიცებია კავკასიის ხაზის საქართველოსთან დამაკავშირებელი საიმედო და უსაფრთხო სამხედრო გზის მოწყობის საკითხი.

მეფეს საქართველოს მთავარმართველ გენერალ ტორმასოვისათვის უბრძანებია:

1. გზათა მიმოსვლის IV ოლქისათვის გადაეცათ საქართველოს სამხედრო გზაზე დასაქმებული ყველა ინჟინერი, ჩინოვნიკი და მუშები, ვიდრე ისინი საჭირონი იქნებოდნენ;

2. გზათა მიმოსვლის უწყებისათვის გადაეცათ ყველა ჯარისკაცი მათი პოლკებიდან ამორიცხვით, ამათგან შეედგინათ პიონერული რაზმები გზის შესაკეთებლად და მოსავლელად;

3. გაეწია ყოველმხრივი დახმარება გზის მოწყობა-მშენებლობაში, ამასთან ყველა სამეურნეო საკითხი გადაეწყვიტა ადგილობრივ მმართველობას.

გზათა მიმოსვლის IV ოლქს ევალებოდა სამუშაოებისადმი ტექნიკური ხელმძღვანელობა.

იმავე წერილში მცირე ისტორიული მიმოხილვაა მოცემული, საიდანაც ირკვევა, რომ 1808 წელს 300 ჯარისკაცის საშუალებით დარიალში აუგიათ ქვის ხიდი.

1812 წლის თებერვალში ამ გზაზე სამუშაოების საწარმოებლად გაუგზავნიათ ინჟინერ-პოლკოვნიკები: გრამბერგი და ცუნდლერი.

ცუნდლერს მოუხსენებია იმდროინდელი მმართველის, გენერალ-ლეიტენანტ პრინც პაულიჩისათვის რა იყო გადაუდებ-

ლად გასაკეთებელი საქართველოს სამხედრო გზაზე, მაგრამ პაულიჩს, რომელიც თავის შემცვლელ გენერალ-ლეიტენანტ რტიშჩევს ელოდა, გზის გასაუმჯობესებლად არაფერი გაუკეთებია.

საქართველოს სამხედრო გზაზე სამუშაოდ გრამბერგის განკარგულებაში გადაუციათ ინჟინერ-მაიორი გურლანდიე, რომელსაც სამუშაოების საწარმოებლად 1812 წლის ივნისში მოუთხოვია 300 ჯარისკაცი.

ნაპოლეონთან ომის დაწყებასთან დაკავშირებით (1812 წლის 12/24 ივნისს ნაპოლეონის ჯარებმა გადმოლახეს რუსეთის საზღვრები. 7 სექტემბერს შედგა ბოროდინოს ბრძოლა— გ რ.), გზათა მიმოსვლის IV ოლქს უხერხულად ჩაუთვლია ასეთ ვითარებაში მეფისათვის მიემართა და დახმარება გენერალ რტიშჩევისათვის უთხოვია.

IV ოლქის უფროსს, პოლკოვნიკ აპუხტინს აგვისტოში შეუტყობინებია, რომ რტიშჩევი გურლანდიეს არ დახმარებია და რომ შემოდგომასა და ზამთარში გზა გაუვალი გახდებოდა. განსაკუთრებულ მძიმე მდგომარეობაში ყოფილა ვლადიკავკაზის ხიდი თერგზე. გზათა მიმოსვლის სამმართველოს მთავარი დირექტორი სამხედრო სამინისტროს მმართველს ატყობინებს, რომ თუ შემოდგომის წყალდიდობას მოჰყვებოდა ხიდის წაღება, მდინარის სწრაფი დინების გამო არავითარი გადასასვლელის მოწყობა აღარ მოხერხდებოდა. დირექტორი სამხედრო სამინისტროს სთხოვდა, გაეცა განკარგულება, რათა საქართველოს მთავარმართველს გამოეყო ჯარისკაცები, ურომლისოდაც რისიმე გაკეთება შეუძლებელი იქნებოდა. წინააღმდეგ შემთხვევაში გზათა მიმოსვლის უწყება პასუხისმგებლობას თავიდან იხსნიდა.

IV ოლქის მმართველმა პოლკოვნიკმა აპუხტინმა მიიღო გენერალ-ლეიტენანტ რტიშჩევის პასუხი, საიდანაც ჩანს, რომ



მას საქართველოს სამხედრო გზის და ვლადიკავკაზის ხიდის სამუშაოებისათვის მუშახელით დახმარების აღმოჩენა არ შეეძლო, ვინაიდან ომის პირობებში ყველა რაზმს მნიშვნელოვანი პოსტი ეკავა და მათი რაოდენობა არ იძლეოდა საშუალებას, თუნდაც მცირედი მაინც გამოეყო მშენებლობისათვის. რტიშჩევი ურჩევს პოლკოვნიკ აპუხტინს, აღნიშნული სამუშაოებისათვის გამოიყენეთ პიონერული ბრიგადა. ეს ბრიგადა თურმე შეადგენდა სულ 80 კაცს და მთელ გზაზე ყოფილან გაბნეულნი.

გენერალ-ლეიტენანტ რტიშჩევის მტკიცე უარმა 300 მუშის გამოყოფაზე, აპუხტინი აიძულა ეთხოვა სამხედრო სამინისტროსთვის მიეცად მითითება, რათა საქართველოს მთავარმართებლობას გამოეყო ხალხი სამხედრო ნაწილებიდან ან რეკრუტიდან. მისი აზრით, სულ ცოტა, ადგილზე მყოფ 80-კაციან რაზმთან საჭირო იყო მიევილინებინათ 150 შრომისუნარიანი მუშა, ამით შესაძლებელი გახდებოდა გადაუდებელი სამუშაოების დაწყება და შესრულება.

აპუხტინისავე აზრით, მუშების შესანახად შეიძლებოდა გამოეყენებინათ გზათა მიმოსვლის საშტატო თანხების ნარჩენები. ან, თუ ეს საკმარისი არ იქნებოდა, დამატებით გამოეყოთ სახსრები იმ თანხებიდან, რომელიც ასიგნებული იყო სამუშაოებისათვის.

გზათა მიმოსვლის მთავარი დირექტორი აცნობებს გენერალ-ლეიტენანტ ნიკოლოზ რტიშჩევს, რომ ფინანსთა მინისტრისაგან მიღებული ცნობით, მიმდინარე 1813 წლისათვის გზათა მიმოსვლის უწყებისათვის გამოყოფილი თანხა ასიგნებულია და რომ მათ რიცხვში კავკასიის სახაზინო პალატიდან საქართველოს სამხედრო გზის შესაკეთებლად და შესანახად გაუთვალისწინებიათ 30 000 მანეთი.

„რადგან ამ გზის სამეურნეო განკარგულებები თქვენი

ბრწყინვალეების განმგებლობაში შედის, ვალდებულად ვრაცხ თავს, ეს შეგატყობინოთ“; — წერს გზათა მიმოსვლის მთავარი დირექტორი გენერალს.

გზათა მიმოსვლის IV ოლქის მმართველი, პოლკოვნიკი აპუხტინი რტიშჩევს 1813 წლის აპრილში მოახსენებს, რომ მდინარე თერგი მარჯვენა მხარეს კალაპოტიდან ამოვარდნილა, რეცხავს სანაპიროს და ცდილობს გაარღვიოს აჩხოტის დამბა, რომ სხვა გზით იდინოსო. დამბა ზოგან დანგრეულია, გაზაფხულის წყალდიდობისას თერგი უთუოდ გადავა ძველ კალაპოტში და გზაზე მოძრაობა შეწყდებაო..

„ამ საფრთხის თავიდან ასაცილებლად, მიუხედავად იმისა, რომ 36 საყენი სიგრძისა და 10 ფუტი სიგანის ქვა-ფიხის დამბა მოვაწყვეთ, დამბის დამთავრება ვერ მოვახერხებთ მუშახელის სიმცირის გამო“, — წერს იგი.

როგორც ჩანს, სოფელ აჩხოტიდან ყაზბეგისაკენ მდინარე თერგი ამ განიერ კალაპოტში თავისუფლად მიედინებოდა. გზისათვის საიმედო მიმართულების მისაცემად საჭირო იყო აჩხოტიდან ყაზბეგისაკენ მდინარის მარჯვენა ნაპირზე კალაპოტის გამაგრება საიმედო დამბით, რომელზეც მოეწყობოდა გზა, რაც ამ უბანზე მოგზაურობას უსაფრთხოს განდიდა.

როგორც ქვემოთ მოყვანილი მასალებიდან ჩანს, 1816 წელს შეუდგენიათ გზის პროექტი, რომლის მიხედვით, ყაზბეგიდან გამოსული გზა 3-4 ვერსის შემდეგ აუხვევდა მარცხნივ, ლუღუშაურისა და გუდამაყრის ხეობებით გაემართებოდა ფასანაურისაკენ და მარჯვნივ მოიტოვებდა სიონი-კობი-ჯვრის უღელტეხილი-ქვეშეთი-ფასანაურის გზას.

კავკასიის კორპუსის სარდალი და საქართველოს მთავარმართებელი გენერალი ივანე პასკევიჩი, რომელსაც შემდეგში ერევენელი უწოდეს, იმპერატორის სახელზე თავის მოხსენებაში, გზების შესახებ 1828 წელს წერდა: კავკასიის მთავარი

ქედებიდან ბევრი მდინარე ჩამოდის, რაც მოძრაობას აძნელებს. კავკასიაში ძალიან ცოტა ვაკეთდა გზათა მოსაწყობად. რუსეთიდან მომავალი უმთავრესი გზა ტაგაურის ხეობაში მხოლოდ დროებითი ღონისძიებებით ინახება და ხშირად გაუვალა (ლაპარაკია დარიალის ხეობაზე. მდ. ტაგაურა თერგის მარცხენა შენაკადია 178-ე კმ-ზე. მისი სახელი მაშინ შეცდომით დაანათლეს ხეობას — გ. რ.). ყველაზე მეტად საჭიროა ახლად შექმნილი პროვინციების მოხერხებული გზებით შეერთება საქართველოსთან, დილიჯანის ხეობასთან და ყარაბაღის სახანოსთან, რომლებიც ქედებითაა მათგან მოწყვეტილი, რომ არაფერი ვთქვათ განივ გზებზე, რომელთა საშუალებითაც სხვადასხვა სამხედრო პუნქტები მოხერხებული გზებით უნდა იყოს დაკავშირებული. ამ ფრიად საჭირო საქმისათვის, რომელზეც დამოკიდებულია ნაწილობრივად ხალხის კეთილდღეობა და ჩვენი ამ მხარეში მყარი დამკვიდრება, საჭიროა მნიშვნელოვანი თანხები<sup>1</sup>. პასკევიჩი მეფეს სთხოვდა, სპარსეთით მიღებული ფულიდან პირველი შემთხვევისათვის გამოეყოთ 250 ათასი მანეთი მაინც, ვერცხლით.

თბილისის სამხედრო გუბერნატორი, გენერალი სიპიაგინი 1828 წლის 16 თებერვალს პასკევიჩს სთხოვს, გამოუყოს გზების აგება-შეკეთებისათვის 104,6 ათასი მანეთი იმ გაანგარიშების შესაბამისად, რომელიც გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის II განყოფილების მმართველს პოლკოვნიკ გოზიუშს შეუდგენია. იგი სთხოვს, ფული გამოუყოს იმ მილიონი მანეთიდან, რომელიც გადაუციათ საინტენდანტოსათვის ექსტრაორდინარული ხარჯებისათვის, ან როგორც ითქვა, სპარსეთით მიღებული თანხებიდან.

აღნიშნული თანხები ითვალისწინებდა ახალი სამხედრო

---

<sup>1</sup> იხ. ცია, ფ. 2, აღწ. I, შენ. ერთ. 2069.

გზის აგებას, რომელიც გაივლიდა სოფლებზე: კოდა, ქვეშეთი, დმანისი, ბაშკიჩეთი, შახნაზარი, სველი მთა, აგზებეიუკი, ბე-ზობდალი.

ამ თხოვნას თან ერთვის 1828 წლისათვის გათვალისწინებული სამუშაოების ჩამოთვლა, რომლებიც უნდა შესრულებულიყო ხაზინის ხარჯზე. გათვალისწინებული თანხების გარდა, ადგილობრივ მცხოვრებლებს გზის მშენებლობაზე ბეგარითაც უნდა ემუშავათ. ამ ხარჯთაღრიცხვით ერთი მუშადლის ანაზღაურებისათვის გათვალისწინებული ყოფილა 5 კაპიკი ვერცხლით.

ქვემოთ მოყვანილია მხოლოდ ის ცნობები, რომლებიც საქართველოს სამხედრო გზას ეხება, რაც საშუალებას გვაძლევს წარმოვიდგინოთ გზის იმდროინდელი მდებარეობა, მიმართება და მდგომარეობა.

საქართველოს სამხედრო გზაზე საჭირო სამუშაოების ჩამოთვლაში გვხვდება: ვლადიკავკაზში, თერგზე ხიდის სავალი ნაწილის შეცვლა; ტაგაურის (დარიალის) ხეობაში, ვლადიკავკაზიდან გზის მე-9 და მე-15 ვერსებზე მდინარე თერგის მიერ გზის გადარეცხვისაგან დასაცავად „წყალსარინის ფრთების“ (რაც დეზებს ნიშნავს — გ. რ.) აგება;

ლარსის საგუშაგოსთან დროებითი ხიდის აგება, რათა შესაძლებელი გამხდარიყო მდინარის მარჯვენა მხარეს არსებულ ტყეში ხე-ტყის დამზადება;

ლარსიდან 5 ვერსის მანძილზე მდებარე, 1822 წელს აგებული ხიდი. დაძველებულა და საჭირო გამხდარა ახლის აშენება, მანამდე კი, მოძრაობა რომ არ შეფერხებულიყო, გათვალისწინებიათ დროებითი ხიდის აგება.

დარიალის საგუშაგოსთან უნდა ჩატარებულიყო ხიდის რემონტი და მის მახლობლად ქვის წყობის შეკეთება.

ხიდის აგება დაუვალეზბიათ გზათა მიმოსვლის სამშენებლო რაზმისათვის, პოდპორუჩიკ ლუკინის მეთაურობით.

დარიალიდან კობის საგუშაგომდე, გზაზე, არავითარი სამუშაოს ჩატარება არ იყო ნავარაუდები და გაუთვალისწინებიათ, რომ ამ სამუშაოების მოცულობა დამოკიდებული იქნებოდა თოვლის დნობასა და კოკისპირულ წვიმებზე.

გათვალისწინებული იყო აგრეთვე: კობის საგუშაგოდან კაიშაურამდე ჯვრის მთის მარჯვნიდან შემოვლით მოენახათ გზის ახალი, უფრო დამრეცი მიმართულება. ამას გარდა, გუდისა და ჯვრის მთებს შორის, დიდი აღმართ-დაღმართების თავიდან ასაცილებლად დაუწყიათ „ეშმაკის ველის“ შესწავლა, საამისოდ დაუგეგმავთ კიდეც ამ ორ მთას შორის ფერდოზე ტრასის ნიველირება.

კაიშაურის საგუშაგოდან ფასანაურამდე, მდინარე არაგვის მარჯვენა ნაპირის დასაცავად, ოთხგან გაუთვალისწინებიათ „წყალსარინის ფრთების“ აგება.

ფასანაურიდან ანანურის საგუშაგომდე განუზრახავთ ზოგიერთი ხიდისა და ნაპირსამაგრი ფრთების შეკეთება.

ანანურის საგუშაგოდან ღუშეთამდე 4,5 ვერსის მონაკვეთზე, სადაც მკვეთრი აღმართი და თიხოვანი ყამირი ყოფილა, დაუგეგმავთ გზატკეცილის მოწყობა. იქ, გარდა ბეგარით გამოსული მუშა-ხელისა, იმუშავებდა გზათა მიმოსვლის პიონერული ასეული.

საქართველოს სამხედრო გზის მთელი სამუშაოების ხელმძღვანელობა დაევალა გზათა მიმოსვლის პიონერული ასეულის მეთაურს, პოდპოლკოვნიკ ოგარიოვს. (ეს ის ოგარიოვია, რომელიც უღელტეხილზე გადმოსვლისას გზაზე შეხვდა ალექსანდრე პუშკინს, რაც პოეტმა თავის შთაბეჭდილებებში მოიხსენია — გ. რ.).

საქართველოს სამხედრო გზაზე საჭირო სამუშაოთა ჩამო-  
2. გ. რობიაშვილი

თვლაში არსად არ გვხვდება დუშეთიდან ხატისკარის საგუშაგომდე სამუშაოები, რადგან მათი დამთავრება განზრახული ყოფილა გაზაფხულამდე, სპარსელი სამხედრო ტყვეების საშუალებით.

ღართისკარის საგუშაგოდან მცხეთამდე და ქვემოთ, სოფელ ნაჭულბაქევამდე (პროფ. შ. მესხიას განმარტებით, ვაქარსელოსანთა შენობებს ძველად „საფარდულს“ უწოდებდნენ, ხოლო შემდეგ, X—XI საუკუნიდან, ამგვარ ნაგებობებს „ჭულბაქი“ შეარქვეს. „ჭულბაქი“ სპარსულია და სავაჭრო ადგილს ნიშნავს)<sup>1</sup>, როგორც ვთქვით, 13 ვერსის მანძილზე გზის გაფართოება უწარმოებიათ სპარსი სამხედრო ტყვეების მეშვეობით. დიღმის ველზე 4 ვერსის სიგრძის სწორ გზაზე სპირო ყოფილა დიღმის წყალზე ხიდის აგება.

მტკვრის პირას რიგ ადგილებში მხედველობიდან არც „ქვის მოაჯირების“ (პარაპეტების) მოწყობა გამორჩენილა.

თბილისიდან მე-3 ვერსზე, მდინარე ვერაზე, ციცაბო დაღმართის შესარბილებლად გზა კლდიანი ფერდობისაკენ მიუმაართავთ, რისთვისაც გადაუწყვეტიათ რუს გადახურვა თალით.

თბილისიდან მცხეთისაკენ მდგარა შეღებილი, ვერსების აღმნიშვნელი 13 ბოძი და თურმე კიდევ ამზადებდნენ ღართისკარამდე დასაყენებლად.

გარდა ამისა, ლარსისა და დარიალის საგუშაგოებს შორის, 2 ვერსის განფენილობაზე, ხეობის ყველაზე ვიწრო ადგილებში, თერგზე აუგიათ 3 ხის ხიდი, რომლებსაც შეკეთების გარდა სჭირდებოდა „მთიელი მძარცველებისაგან“ დაცვა და ლარსიდან მე-7 ვერსზე, მდინარის მარჯვენა ნაპირზე, კლდოვან გრუნტში 200 საყენ სიგრძეზე გზის გაჭრა, რითაც მოიხსნებოდა ორი ხიდის აგების საჭიროება. ასევე, გველეთის

---

<sup>1</sup> იხ. შ. მესხია, დ. გვრიტიშვილი, „თბილისის ისტორია“, 1958 წ.

ხილთან 130 საყენის სიგრძეზე კლდეებში უნდა გაჭრილიყო ახალი გზა, რის შედეგად დარიალის ხეობაში საქართველოს სამხედრო გზას თერგი ასე ხშირად ვეღარ დააზიანებდა.

როგორც თბილისის სამხედრო გუბერნატორის ვენერალ სტრეკალოვის პასკევიჩისადმი 1831 წლის 9 იანვარს მიწერილი წერილიდან ირკვევა, პასკევიჩს 1830 წლის 8 დეკემბერს უღელტეხილზე გაუვლია და უბრძანებია, საშიშ ადგილებში, დიდი ეკიპაჟების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად გამოეყოს ადგილობრივი მცხოვრებლები, რომლებიც მგზავრების მოთხოვნისამებრ, მათ ქირით დამცველად გაყვებოდნენ. მთიელთა მმართველის მაიორ ჭილიაევის რჩევით, დაუწესებიათ ანაზღაურების ნიხრიც — თითო გამყოლისათვის კობიდან კაიშაურამდე 15 კაპიკი ვერცხლით და კაიშაურიდან ქვეშეთამდე — 5 კაპიკი. ამაზე 1831 წლის 31 იანვარს, პასკევიჩის ხელმოწერით, ოფიციალური განცხადება გაუკრავთ. გარდა ამისა, პასკევიჩის განკარგულებითვე კაიშაურიდან ღუშეთამდე გზის გასაუმჯობესებლად გამოუყვიათ 2000 მანეთი ვერცხლით, ამასთან ერთად მათ არაგვის გასწვრივ უნდა დაეძებნათ ახალი ტრასა, ისე, რომ გზას ღუშეთზე არ გაევილო.

ამავე დროს თბილისიდან ნატახტრისაკენ გზის მდებარეობა მტკვრის მარჯვენა მხარეს მოუხერხებლად ჩაუთვლიათ. ამის გამო, გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველისათვის, პოლკოვნიკ გოზიუშისათვის, ახალი პროექტის შედგენა დაუვალეზიათ, რომლის მიხედვით, თბილისიდან მდინარე მტკვრის მარცხენა ნაპირზე გავლით, გზა გაივლიდა არაგვის მარცხენა ნაპირს, ნატახტართან კი ხილით გადავიდოდა არაგვის მარჯვენა ნაპირზე.

საარქივო მასალებიდან ირკვევა, რომ გუდამაყრისა და ღუღუშაურის ხეობებით გზის აგება დაუწყიათ 1831—1838 წლებში.

1838 წლის 31 მარტს კავკასიის ცალკე კორპუსის სარდლის და მთავარმართველის გენერალ-ლეიტენანტ გოლოვინისა და მისი შტაბის უფროსის პოლკოვნიკ კოცებუს თბილისის სამხედრო გუბერნატორის ბრაიკოსადმი გაგზავნილ წერილში ვკითხულობთ, რომ საჭიროა გაძლიერდეს მუშაობა საქართველოს სამხედრო გზაზე, განსაკუთრებით გზის იმ მშენებარე მონაკვეთზე, რომელიც ახლად იჭრებოდა გუდამაყრის ხეობაში. ამ წერილიდან ვგებულობთ, რომ რადგან არ გააჩნდათ ჯარისკაცების გამოყოფის საშუალება, 15 აპრილიდან 15 სექტემბრამდე ახლომდებარე სოფლებიდან ყოველდღიურად უნდა გამოეყვანათ 150 მუშა და თითოეულისთვის 19 კაპიკი გადაეხადათ დღეში. მოხუცებისა და მოზარდების დაქირავება გამორიცხული იყო. უნდა შეერჩიათ ჯანმრთელი ჰარმაგი მუშები, შეექმნათ ცალკე რაზმები და ჩაებარებინათ სანდო ადამიანებისათვის. საერთო მეთვალყურეობა დაევალა მთიელთა მმართველის თანაშემწეს პორუჩიკ ყაზბეგს, რომელიც იქვე ახლოს ცხოვრობდა და შეეძლო ყოველდღიური მეთვალყურეობა გაეწია სამუშაოებისათვის. სამუშაოთა მწარმოებელი მოვალე იყო მუშებისთვის ორ დღეში ერთხელ ყაზბეგის თანდასწრებით გაეცა ხელფასი. გარდა ამისა, სოფელ ბალთიდან კირისა და ხე-ტყის შესაზიდად ბეგარით ყოველდღე უნდა გამოეყვანათ 90 ურემი.

თბილისის სამხედრო გუბერნატორს ეს წერილი შესასრულებლად გადაუცია სამოქალაქო გუბერნატორისათვის.

1838 წლის 6 აპრილს სამოქალაქო გუბერნატორი რაპორტით მოახსენებს სამხედრო გუბერნატორს გენერალ-ლეიტენანტ ბრაიკოს, რომ ზემოხსენებულ საკითხებზე მან გასცა სათანადო განკარგულებანი, მაგრამ მათი შესრულება შეუძლებელია მოუსავლიანობის გამო. გლეხებს უჭირთ, საქონელი დაეცა, რადგან მათი საკვები ფურაჟი გამვლელმა ჯარმა წაი-



ლო. გარდა ამისა, ზატხულის თვეებში ისინი ჰირნახულის და-  
ბინავეებით არიან დაკავებულნი და მათი ბეგარით გამოყვანა  
შეუძლებელია. ეს განაწესი მთელ საქართველოზეც რომ  
ვრცელდებოდეს, მაშინაც კი გაძნელდება ამ ღონისძიებათა  
გატარებაო. სწორედ ამის გამო, სამოქალაქო გუბერნატორს  
მიაჩნდა, რომ ურმები და მათი გამყოლები თვეში 30 მანეთად  
უნდა დაეჭირავენინათ, რაც საბოლოო ჯამში 16000 მანეთი  
დაჭლებოდა ვერცხლით.

1838 წლის 19 აპრილს თბილისის სამხედრო გუბერნატო-  
რი გენერალ-ლეიტენანტი ბრაიკო, კორპუსის სარდალს სწერს:  
„განვიხილეთ რა ამ განაწესში მოყვანილი მიზეზები, მე ისინი  
საპატიოდ მივიჩნიე და 90 ურმის მაგიერ, რომლებიც საჭიროა  
გზის სამუშაოებზე, სოფელ ბალთიდან ღუდუშაურის ხეობა-  
ში გადმოვიყვანეთ 20 ურემი“<sup>1</sup>.

როგორც ჩანს, ეს სამუშაოები შესრულებულა.

იმავე წერილიდან ცხადი ხდება, რომ ეს არ ვრცელდებო-  
და იმ 50 ურემზე, რომლებსაც ბურსაჭირის სამუშაოებისათ-  
ვის სამშენებლო მასალა უნდა ეზიდა ქირით.

ყოველივე აქედან ჩანს, რომ დიდი სიძნელეები ელოებო-  
და ამ გზის მშენებლობის განხორციელებას. აი, კიდევ ამის  
ერთი დამადასტურებელი მაგალითი:

1838 წლის 11 ოქტომბრით დათარიღებულ წერილში კავ-  
კასიის ცალკე კორპუსის შტაბის უფროსი კოცებუ თბილისის  
სამხედრო გუბერნატორს ბრაიკოს სთხოვს, რომ კავკასიის  
მხარის სამხედრო მიმოსვლის დირექტორის გენერალ მაიორ  
გოზიუშის თხოვნის დასაკმაყოფილებლად, გუდამაყრისა და  
ღუდუშაურის ხეობებში მიწისა და ჩამოზავებული ქვებისაგან

---

<sup>1</sup> იხ. ცია, ფ. 2, აღწ. I, შენახ. ერთ. 2533.

ახალი გზის გასაწმენდად მთიულეთში საჭირო რაოდენობის მუშები გამოეყო.

ხშირად ადგილობრივი ადმინისტრაცია არ ასრულებდა თბილისის სამხედრო გუბერნატორის მითითებებს. ეს ჩანს იმავე კოცებუს 1858 წლის 27 ოქტომბრის ბრაიკოსადმი წარდგენილი რაპორტიდან: მთიულთა მმართველს მაიორ ავალოვს ყურად არ უღია სამუშაოთა დირექტორის მაიორ მილოვის მოთხოვნა — ლუდუშაურისა და გუდამაყრის ხეობებს შორის ახალ გზაზე ჩამოზვავებული ქვებისაგან გასაწმენდად ადგილობრივი მცხოვრებლების გამოყვანის შესახებ.

იმავე ხანებში კავკასიის მხარის გზათა მიმოსვლის დირექტორი გენერალ-მაიორი გოზიუში კორპუსის სარდალს სთხოვს, რომ მაიორ ავალოვს უბრძანოს: გზათა მიმოსვლის სამშენებლო პორუჩიკებს შუბერტსა და იაშინიკოვს გზის გაფუჭებისა და მასზე მოძრაობის შეწყვეტის შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ მიაშველონ მუშები.

გოზიუში საყვედურობს, რომ ავალოვი ახალი გზის მშენებლობისათვის სულ არ იძლევა მუშებს, ძველი გზის მოსავლელად კი ძალიან დიდი გაჭირვებით გზავნის რამდენიმე კაცსო. ამიტომ გადაჭრით მოითხოვს, დავალების დაუყოვნებლივ შესასრულებლად და მუშების ყაზბეგში გასაგზავნად დაინიშნოს სიბეჯითითა და რუსული ენის ცოდნით ცნობილი ნაცვალი სიმონ ლუდუშაური, ბურსაჭირში კი, ასევე, რუსულის მცოდნე სხვა ნაცვალი.

1838 წლის 1 დეკემბერს კავკასიის ცალკე კორპუსის სარდალი გენერალი გოლოვინი თბილისის სამხედრო გუბერნატორს, გენერალ ბრაიკოს ავალებს, გოზიუშის თხოვნის დასაკმაყოფილებლად, ავალოვისათვის ებრძანებინა, რათა ოფიცერთა ფლიგელის ასაშენებლად გაეგზავნა ურმები გუდამაყრის ხეობიდან ფასანაურში 100 მორის ჩამოსატანად.

ეს ახალი გზა კარგა ხნის წინათ უშენებლიათ ამაზე თავის მოგზაურობისას (1858 წლის დეკემბერი) ალექსანდრე დიუმასაც მიუქცევია ყურადღება. ალ. დიუმა წიგნში „კაპკასია“ წერს: „ფასანაურიდან ახალი გზა გვერდს უხვევს კაიშაურსა და კობს, ე. ი. იმ ორ სადგურს, რომელთა შორის ხშირად ზვავი ჩამოდის, მერე ის პირდაპირ ყაზბეგისაკენ მიემართება. ძნელი სათქმელია, რამდენ ხანს უნდებიათ ამ გზის გაკეთებას... ვიდრე ერთ ბოლოს დაასრულებენ, ალბათ, მეორე ბოლო მთლიანად მოიშლება“.

გზის ამ მონაკვეთის მშენებლობის შესახებ ალ. დიუმას აზრი საინტერესოა იმდენად, რამდენადაც იგი მიახლოებით მაინც გამოხატავს იმდროინდელ მოწინავე საზოგადოებრიობის აზრს.

ინჟინერ-კაპიტანი ტერ-გუსაკოვი, იმხანად II განყოფილების უფროსის მოვალეობის შემსრულებელი, გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის უფროსს, ინჟინერ გენერალ-მაიორ ზაგე ფონლაურენბერგს მიმართავს მოხსენებით, საიდანაც ირკვევა, რომ 1848 წელს ფასანაურში ოფიცრებისათვის და საგუშაგოთა მომსახურე პერსონალისათვის შეუკეთებიათ ქვის შენობა. თავისთავად იგულისხმება, რომ ეს ნაგებობაც დიდი ხნით ადრე ყოფილა აშენებული, რაკი შეკეთება დასჭირვებია...

ტერ-გუსაკოვის წერილები მრავალმხრივია საინტერესო. იგი მეტად საგულისხმო მასალას გვაწვდის საქართველოს სამხედრო გზისა და მიმოსვლის მდგომარეობის შესახებ.

1849 წლის 24 ივნისს იგი ლაურენბერგს მოახსენებს, რომ თანახმად მისი 1847 წლის 31 ოქტომბრის მითითებისა, ბურსაჭირის სასტუმრო სახლისთვის დამზადებულია საჭირო ავეჯი. ასევე გუსაკოვ-ლაურენბერგის მიმოწერიდან ვგებულობთ, რომ 1849 წლის თებერვალში გუდამაყრის ხეობაში დაუმთავრებიათ ჰოსპიტლის განყოფილების მოწყობა. საამისოდ

კი 35-ე სამხედრო მუშათა ასეულისა და იმ დროს უკვე მესამე სარეზერვო ბატალიონის მეოთხე ასეულის ყაზარმა ჰოსპიტლად გადაუქეთებიათ. ამ ხეობაში, იმავე წელს, ახლად მოწყობილ საქართველოს სამხედრო გზაზე, სახელდობრ, ანასტასიის ველზე, შესდგომიან გზათა მიმოსვლის სამხედრო მუშათა ასეულის თავდაცვითი ყაზარმის მშენებლობას. 1848—1849 წწ. იანვარში საქართველოს სამხედრო გზაზე მოძრაობა გუდამაყრის უღელტეხილით ხდებოდა.

ვლადიკავკავში I განყოფილების უფროსის სახლი თავისი სათავსოებით 1849 წელს აუშენებიათ. მშენებლობის ხარჯებს 1200 მანეთი შეუდგენია ვერცხლით (ეს შენობები ქალაქის რეკონსტრუქციის გამო, 1969—1971 წლებში დაინგრა — გ. რ.). 1848—1849 წლებში აშენებულა ხიდი მდ. თეთრ-წყალზე (უერთდება მდ. ბაიდარას).

ტერ-გუსაკოვს 1849 წ. წლიურ ტექნიკურ ანგარიშში შეუტანია ფასანაურში მეორე დისტანციის უფროსის ქვის სახლის მშენებლობა, რომელიც 1850 წ. დაუმთავრებიათ (შენობა დაანგრეეს 1962 წელს ტურისტებისათვის რესტორნის აშენების მიზნით — გ. რ.).

ადრე ფასანაურის ტერიტორიის უმეტესი ნაწილი სამხედრო-საგზაო ორგანოებს ეკავათ. ზედა გზაზე საგზაო კანტორის ირგვლივ, თბილისის მხარეს, გაშენებული იყო მშვენიერი ხეხილის ბაღი (ეს ბაღიც გაიკაფა ტურისტებისთვის სასტუმროს ასაშენებლად).

საქართველოს სამხედრო გზის მშენებლობის ისტორიის თვალსაზრისით, განსაკუთრებით კი სამშენებლო ორგანიზაციათა სტრუქტურისა და მათი ფუნქციების წარმოსადგენად, გაეცანით 1850 წლის 24 იანვრით დათარიღებულ VIII ოლქის ხელოვნურ ნაგებობათა განყოფილების წერილს. წერილი ეხება გუდამაყრის ხეობაში ჩატარებულ საგზაო და სხვა მშენებ-

ლობათა პროექტს, ხარჯთაღრიცხვას და შესრულებულ სამუშაოებს. მასში ნათქვამია:

„II განყოფილების უფროსმა ინჟინერ-კაპიტანმა ტერ-გუსაკოვმა 1849 წლის 13 მარტს თავისი რაპორტით ოლქის სამმართველოს წარუდგინა ანგარიში, 1848 წ. გუდამაყრის ხეობაში შესრულებულ იმ ახალი გზის მოპირკეთებით სამუშაოებზე, რომელიც დაწყებული იყო 1846 წელს და რომელიც მდებარეობს ხარჯთაღრიცხვით დამტკიცებულ № 1 B და Q პროფილებს შორის“. აქვე მოყვანილია შემდეგი ცნობა: „სამუშაოები, რომლებზეც წარმოდგენილია წინამდებარე ანგარიში, სრულდებოდა უფროსების განკარგულებით“. ხელოვნურ ნაგებობათა პირველი მაგიდის 1844 წლის № 78 საქმიდან ჩანს, რომ გუდამაყრის ხეობაში გზის გაყვანის პირველი პროექტი და ხარჯთაღრიცხვა განუხილავთ პროექტებისა და ხარჯთაღრიცხვის დეპარტამენტში. იმავე წლის 31 აგვისტოს ეს პროექტი № 11584 შენიშვნებითურთ გზათა მიმოსვლის მთავარმმართველს გადაუგზავნია სამმართველოსათვის. შენიშვნები კი მათ მხედველობაში უნდა მიეღოთ მუშაობის წარმოებისას და პროექტის შემდგომი დაზუსტებისას.

ამის შედეგად, II განყოფილების ყოფილმა უფროსმა, ინჟინერ-პოდპოლკოვნიკმა პლატენმა ოლქის სამმართველოს 1845 წლის 5 ივლისს წარუდგინა გუდამაყრის ხეობაში 1846 წლისათვის ახალი გზის მოწყობის ერთ-ერთი გარკვეული უბნის პროექტი და ხარჯთაღრიცხვა. ეს ხარჯთაღრიცხვა განიხილა გზათა მიმოსვლის პროექტებისა და ხარჯთაღრიცხვის მთავარმა დეპარტამენტმა და სხვა განზრახვებთან ერთად კავკასიის ცალკე კორპუსის სარდლის მეშვეობით 1846 წლის 14 აპრილს სამმართველოს გადაუგზავნა.

შეიძლება ჩვენ მიერ ამ თავში მოყვანილმა დიდძალმა სარქივო მასალამ და ცალკეულმა ცნობებმა ემპირიული შთა-

ბეჭდილება დატოვოს, მაგრამ ეს აუცილებლად მივიჩნით. რათა მკითხველს წარმოდგენა ჰქონდეს იმ უამრავ სიძნელეებსა და წვრილმანებზე. რაც თან ასლდა წარსულში საქართველოს სამხედრო გზის მშენებლობას.

ყველა ამ დოკუმენტიდან ნათლად ჩანს, რომ გუდამაყრის მიმართულება განხილული ყოფილა როგორც საქართველოს სამხედრო გზის საუღელტეხილო ნაწილის მთავარი მიმართულება. აქ სამხედრო მუშათა ნაწილებისათვის, რომლებსაც უნდა აეშენებინათ გზა ახალი მიმართულებით, აგებდნენ ყაზარმებს, აწყობდნენ ჰოსპიტალს, მგზავრთათვის სადგურებს, აზარაგებდნენ ავეჯით სპეციალურ სასტუმრო სახლებს და ა. შ.

1850 წელს „მისი უმაღლესობის, ტახტის მემკვიდრის“ კავკასიაში ჩამოსვლას ელოდნენ. პრინცის მისაღებად სასტუმრო სახლებისათვის ღართისკარში, დუშეთსა და ფასანაურში ამზადებდნენ სათანადო ავეჯს, რათა თითოეული სახლი გაწყობილი ყოფილიყო 2 თურქული სავარძლით, 6 სკამით, ლომბერის მაგიდითა და 2 ფარდით.

ასევე მოაწყვეს სახლი გუდამაყრის ხეობაში. პრინცი სადაც მოისურვებდა დასვენებას, ყველგან მზად უნდა ყოფილიყვნენ მის მისაღებად...

ჩვენს ხელთაა ცენტრალური საისტორიო არქივის ერთი საყურადღებო დოკუმენტი, რომელიც მოიცავს ტექნიკური ანგარიშების 824 ფურცლიან მასალას (1850—1859 წლებისა)<sup>1</sup>. ამ დოკუმენტიდან ირკვევა, რომ უკვე 1850—1851 წლებში უწარმოებიათ გამოკვლევები ქანობათა შესამცირებლად. ამ დოკუმენტის 405-ე გვერდზე აღნიშნულია: ბურსაჭირიდან გეორგიევსკის პოსტამდე (ამ ადგილს ადრე ანასტასიის ველს უწოდებდნენ — გ. რ.) ვარდნა შეადგენს 250 საყენს 4,5 ვერ-

<sup>1</sup> იხ. ფონ. 317, განყ. 2. დაც. ერთ. 75.

სის მაგისტრალური ხაზის განფენილობაზე. რის გამოც მაგისტრალური ხაზი უნდა გაგრძელდეს და მის ადგილზე გაყვანისათვის საჭიროა ჩატარდეს ახალი გადაღება და ნიველირება. ვინაიდან იმ ადგილას აუცილებელია არაერთი ხიდის აგება და მილის გაყვანა, უნდა შეირჩეს სხვა ისეთი ტრასა, სადაც ნაკლებად იქნება საჭირო ხელოვნური ნაგებობანიო.

ეს პროექტი მზადდებოდა გუდამაყრის ხეობაში მდინარე კუდისწყალის შესართავიდან —ახალგეორგიევსკის სიმაგრიდან ბურსაჭირის პოსტამდე არსებული მონაკვეთისათვის.

ვინაიდან ზოგი ადგილი ნიველირის სამფეხას დასამაგრებლად მიუდგომელი ყოფილა, 1852 წლის გეგმით ასეთ ადგილებში ბილიკების გაყვანა გადაუწყვეტიათ.

ცხადია, ეს იმაზე მიგვითითებს, რომ 1852 წელს უკვე უზრუნველათ ამ მიმართულების ტრასის გაუმჯობესებაზე.

იმავე დოკუმენტის 442-ე გვერდზე ვკითხულობთ, რომ კავკასიისა და ამიერკავკასიის მხარის საინჟინრო და სამშენებლო ნაწილების სარევიზიო კომისიას 1853 წლის 2 დეკემბერს VIII ოლქის მმართველობისათვის დაუვალეზია დაეჩქარებინა 1850 წელს დუშეთის, ანანურის, ფასანაურისა და კაიშაურის კაზაკების პოსტების ყაზარმებზე წარმოებული რემონტის ტექნიკური ანგარიშების წარმოდგენა. ამ პოსტებზე მყოფი კაზაკები უმთავრესად ჩინოსან და პატივსაცემ მგზავრებს გზაზე აცილებდნენ.

გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის უფროსის, ინჟინერ-გენერალ-მაიორ სლავიჩის სახელზე მისი თანაშემწის პოდპოლკოვნიკ გრაფ კრონგელმის 1855 წლის 3 მარტის მოხსენებიდან ირკვევა, რომ იმავე წლის 28 თებერვალს, დილით, საქართველოს სამხედრო გზით უღელტეხილზე გადმოუვლია კავკასიის ჯარების სარდალს გენერალ-ადიუტანტს მურავიოვს. მას VIII ოლქისათვის უბრძანებია, რაც შეიძლება სწრაფად წარედგი-

ნათ ფასანაურიდან ბურსაქირზე გავლით ყაზბეგამდე გზის ისტორიული აღწერილობა იმ მიზნით, რომ შესაძლებელი ყოფილიყო ყველაზე უკეთესი მიმართულების შერჩევა.

იმავე წლის 18 მარტს მურავიოვის შტაბის უფროსის, გენერალ-ადიუტანტ ბარიატინსკის ხელის მოწერით, რომელსაც ადასტურებს პრაპორშჩიკი თავადი თარხან-მოურავი<sup>1</sup>, გზათა მინოსვლის VIII ოლქის მმართველს მიეცა შემდეგი წინადადებანი:

1. ვიდრე საბოლოოდ გაირკვეოდა, კავკასიის ხაზსა და აშიერკაევასიას შორის მუდმივი კავშირის დასამყარებლად მთავარ ქედზე გამავალი რომელი უღელტეხილი უფრო საიმედო იყო, ძველი გზა (ხაზი ჩვენია — გ. რ.), რომელიც მიემართებოდა ყაზბეგიდან კობისაკენ, ჯვრის უღელტეხილით — კაიშაურზე გავლით და მიდიოდა ფასანაურში, უნდა შენახულიყო იმავე მდგომარეობაში; ახალი გზა კი (ხაზი ჩვენია — გ. რ.), რომელიც გადიოდა ღუდუშაურ-გუდამაყრის ხეობებით, უნდა შენახულიყო მცირე სამუშაოების წარმოებით, ისე, რომ წყლების დაბალი დონის დროს მოსახერხებელი ყოფილიყო ამ გზით ჯარების გავლა.

2. უნდა დაედგინათ, აღნიშნული ორი უღელტეხილიდან მთელი წლის განმავლობაში მოძრაობისათვის რომელი უფრო საიმედო და მოხერხებული იყო, აგრეთვე ისიც, არსებობდა თუ არა უფრო მოსახერხებელი მიმართულება; მერმე თოვლის დნობის დაწყებისთანავე შესდგომოდნენ მთელი იმ სივრცის მენზუალურ, დეტალურ აგეგმვას, რომელიც მთავარი ქედის ორივე მხარეს, ყაზბეგიდან ფასანაურამდე, ძველსა და ახალ გზებს შორის მდებარეობდა:

იმავედროულად ახალი გზის აღმოსავლეთით ღუდუშაური-

<sup>1</sup> იხ. საქ. ცთა 317, აღწ. 2, საქმე 102.



სა და გუდამაყრის ხეობებში უნდა აეგეგმათ ორი ვერსის სი-  
განის სივრცე, რომელიც ყაზბეგსა და ფასანაურთან მიახლო-  
ებისას თანდათან უნდა შევიწროებულებოდა;

3. უნდა წარედგინათ ისტორიული ცნობები ადგილმდებარეობის ყველა არსებულ გამოკვლევებზე, რომლებიც ძველი და ახალი გზების მიმართულებით უწარმოებიათ 1816 წლიდან მომდევნო ხანამდე.

იმისათვის, რომ სწრაფად შესრულებულიყო კავკასიის ცალკე კორპუსის გენერალ-ადიუტანტ მურავიოვის მითითებით ფასანაურიდან ბურსაჭირის გავლით ყაზბეგის გზის ისტორიული აღწერილობა, 1855 წლის 22 ივნისს გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის სამმართველოს პროექტებისა და ხარჯთაღრიცხვების დეპარტამენტისათვის უთხოვია, გამოეგზავნათ მათთვის ინჟინერ-გენერალ დესტრემის მიერ 1816 წელს შედგენილი ლუდუშაურისა და გუდამაყრის ხეობებით გზის მოწყობის პროექტი, აგრეთვე 1842 წლის 20 თებერვლის ბარათი, რომელშიც განხილული იყო კავკასიის სამხედრო მიმოსვლის დირექტორის ინჟინერ-პოლკოვნიკ ესპეხოს მიერ შედგენილი გზის რეკონსტრუქციის პროექტი.

ჩვენთვის დღეს სავსებით ნათელია, თუ რა დანიშნულება ჰქონდა ცარიზმისათვის საქართველოს სამხედრო გზას. ეს შესანიშნავად ჩანს თუნდაც პასკევიჩის წერილიდან. ამ გზამ უდიდესი ისტორიული როლი შეასრულა კავკასიის ხალხების განვითარების ისტორიაში, რასაც მეფის სატრაპები, რასაკვირველია, წინასწარ ვერ გაითვალისწინებდნენ.

1855 წლის 14 ივნისს გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის II განყოფილების (რომელიც ემსახურებოდა საქართველოს სამხედრო გზას) უფროსის თანაშემწე ამავე ოლქის მმართველობას ფასანაურიდან ატყობინებს, რომ ბოლო ერთი თვის განმავლობაში გზა ისე გაფუჭდა, რომ მოძრაობა ჭირს. ეს კი იმან

გამოიწვია, რომ თავისუფალ მრეწველთა კამეჩების დიდი ქარავანი ხშირად მიმოდრიოდა მასზე. გარდა ამისა, ორი წელია ეს გზა არ შეკეთებულა. გზის შემდგომი გაუარესების თავიდან ასაცილებლად, რაც მოძრაობას უფრო საშიშს გახდის და მომავალში მისი შეკეთება ხაზინას უფრო მეტი დაუჯდება, უნდა აიკრძალოს გუდამაყრის გზაზე მიმოსვლა, განსაკუთრებით კი მძიმე ტრანსპორტისთვის.

ორი თვისა და რვა დღის შემდეგ II განყოფილების უფროსი ინჟინერ-პოლკოვნიკი კახანოვი მოახსენებს გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობას, რომ მთლიანად იზიარებს თავისი თანაშემწის აზრს, იგი მოითხოვს მოძრაობის აკრძალვის დადასტურებას.

ჩვენ საარქივო მასალებში ვერ მივაკვლიეთ კახანოვისა თუ სხვათა მოთხოვნის საფუძველზე გზაზე მოძრაობის აკრძალვის დადასტურების საბუთს, მაგრამ არც მისი უარყოფის ფაქტს წავეწყდომივართ. ამიტომ უნდა ვიფიქროთ, რომ თანხმობა გზაზე მოძრაობის აკრძალვის თაობაზე დუმილით იქნა დადასტურებული.

ზემოაღნიშნულ დავალებათა გამოკვლევისათვის 1855 წელს შეუქმნიათ ორი პარტია. პირველი პარტიის (ჯვრის მიმართულებისათვის) უფროსად დაუნიშნავთ ინჟინერ-პორუჩიკი საჯი მინასოვი, მეორისა (გუდამაყრის მიმართულებისათვის)—ინჟინერ-კაპიტანი სტატკოვსკი\* ორივე პარტიის საერთო უფროსად დაუმტკიცებიათ II განყოფილების უფროსი კახანოვი. მალე, კახანოვის პირველი განყოფილების (ოსეთის გზის) უფროსად გადაყვანასთან დაკავშირებით, გამოკვლევების საერთო უფროსად დაუნიშნავთ სტატკოვსკი.

\* ეს ის სტატკოვსკია, რომელსაც ეკუთვნის ტრანსკავკასიის, გვირაბის მშენებლობის იდეა. მას უდიდესი დამსახურება მიუძღვის საქ. სამხედრო გზის მშენებლობის საქმეში.

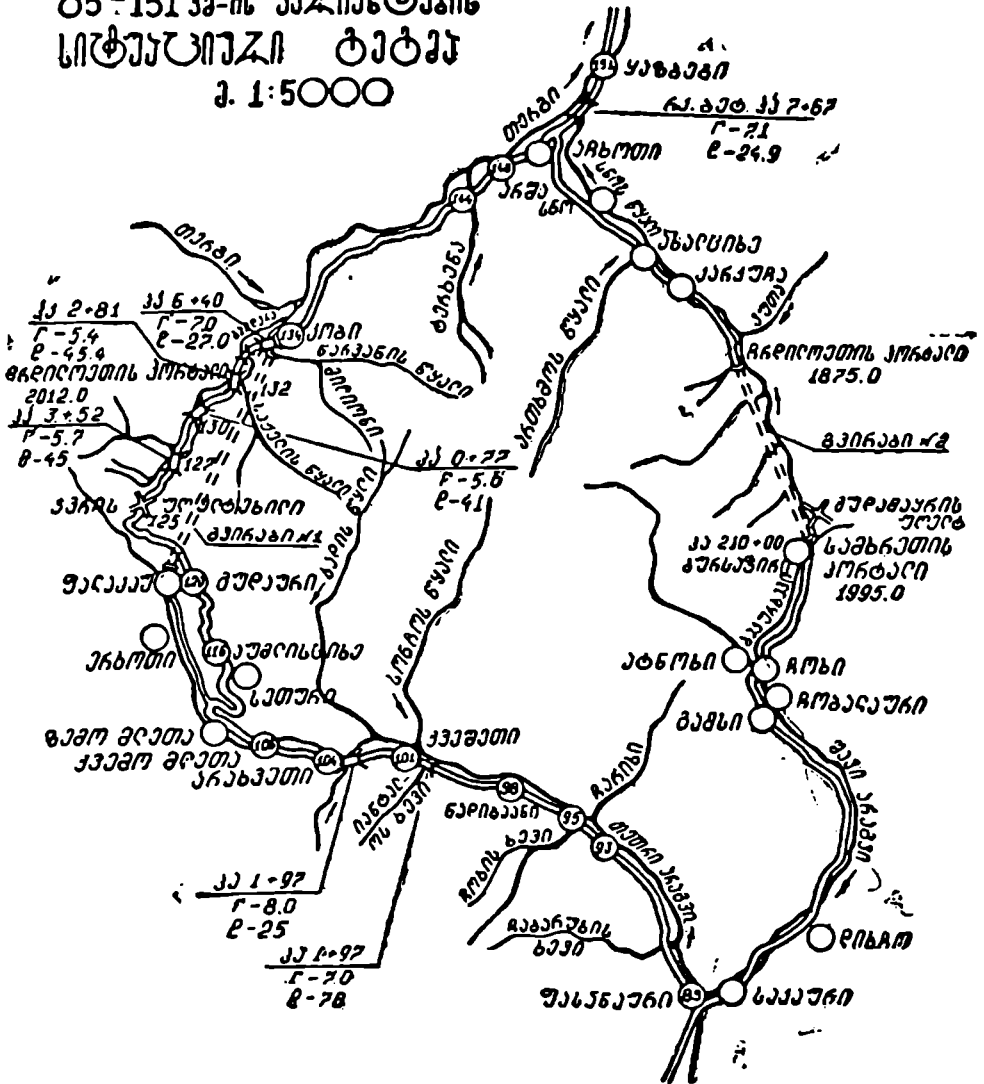
აღნიშნულ დავალებათა შესასრულებლად დაუთვალიერებიათ შემდეგი მიმართულებები (ფიგ. 1):

1. გულის (გულაური) ხეობა. ქვეშეთიდან, სადაც შავ არაგვის უერთდება ხადის ხევი, არაგვის მარჯვენა ნაპირით ასულან ზემო მლეთამდე, მერე მისი მარცხენა ნაპირით სოფელ ურუმამდე და ერეთომდე. ვინაიდან ამ უკანასკნელიდან შეუძლებელი ყოფილა არაგვის ნაპირის გასწვრივ გზის გაყვანა, ტრასა ზიგზაგებით მკვეთრად აუწევიათ მალლა „ეშმაკის ველამდე“, რომელიც მდებარეობს ჯვრისა და გულის მთებს შორის. აქედან წასულან იმ დროს არსებულ საქართველოს სამხედრო გზის მარცხნივ, მისულან ბაიდარას თავშესაფრამდე და, ამგვარად, ასცდენიან ჯვრის მთის აღმართს და იმ ზვავებს, რომლებიც ზამთარში ჩამოზვავედება სოლმე.

2. უხატის ხეობა. კობიდან დაწყებული, დაუთვალიერებიათ უხატის ხეობა — ქვედა უსატზე გაულით. იქიდან გაპყოლიან ზემოთ მდინარე ნოკუენეს მიმართულებით და მალლა ნორვანის ქედი გადაულახავთ, საიდანაც სათავეს იღებს მდ. ხადის ხევი. ეს უკანასკნელი ქვეშეთში უერთდება მდ. არაგვის ხეობა გზის გასაყვანად მოუხერხებლად მიუჩნევიათ მისი სივიწროვისა და უღელტეხილის მკვეთრი ციცაბოების, თითქმის ვერტიკალობის გამო. მით უმეტეს, რომ ადგილობრივ მცხოვრებთა ცნობით, იგი დიდი ზვავების კერაც ყოფილა.

3. უსახელო ხეობა. ეს ხეობა მიემართება კობისაკენ. (ამ ხეობის მდინარეს ადგილობრივი მცხოვრებლები საყელისას უწოდებენ, რადგან სათავეს იღებს საყელის მთიდან — გ. რ.). ეს მდინარე ბაიდარას მარჯვენა მხრიდან ერთვის. გაზომკვლევით პარტიის მონაწილენი ციგეტის მთის ფერდობებით აპყოლიან ამ მდინარეს ზემოთ კობისა და ციგეტის მთების მწვერვალებს შორის. ბაიდარას ხიდიდან პირველად მიმართულება ჯერ ფერდობის, შემდეგ კი მაღლობის გასწვრივ წასულა, ხე-

საქართველოს საგზაო ტრასა  
 85-151-ის ეკონომიკური მნიშვნელობის  
 სიტუაციური ტიპი  
 შ. 1:50000



ფიგ. 1. ვარკეთილის სიტუაციური გეგმა.

ობისაკენ მისი თანდათანობითი გადახრით. შემდეგ სამი მხრიდან გამოჩენილა მათა გრეხილით შემორტყმული ბარი, აქედან ადგილი გაშლილი ყოფილა, მაგრამ ბორცვებიანი. დაბოლოს, გამოჩნდა უკანასკნელის წინა სიმაღლე, უღელტეხილის წინა მთა, რომელიც უმთავრესად შედგებოდა რიყის ქვისა და შიფერის ნამსხვრევებისაგან. კავკასიის ქედის უღელტეხილი, ციგეტისა და საჟელის მწვერვალებს შორის მისასვლელად შედარებით ხელმისაწვდომი ყოფილა. უღელტეხილი და მწვერვალთა ფუძეებს შორის სიმაღლეთა სხვაობა დაახლოებით 25 საჟენს შეადგენდა.

უღელტეხილის მიღმა, სამხრეთისაკენ, შედარებით ადვილად ჩასულან, გუდისა და ჯვრის მთები მარჯვნივ მოუტოვებიათ და გაუგრძელებიათ ხაზი იმ დროს არსებული საქართველოს სამხედრო გზის გადაკვეთამდე, მიუღწევიათ სადგურამდე კაიშაურის ზემოთ, კაიშაურამდე კი მდორე ფერდობზე ზიგზაგებით ჩასულან. მათი აზრით, ქვეშეთის აღმართით შეიძლებოდა გზის მიმართულების გაგრძელება, მაგრამ ქვეშეთის აღმართის უკიდურესი დაქანების გამო, გუდის ხეობის ტრასასთან შეერთებით ზემო მღეთთან ზიგზაგებით ჩასვლისათვის მიუნიჭებიათ უპირატესობა.

4. ხადის ხევის ხეობა. გზის ვარიანტი აშუქებს ტრასის სამხრეთ ნაწილს. ტრასის შესარჩევად წასულან იმ დროს არსებული სადგურ კაიშაურის ზემო მალლობებიდან — აღმოსავლეთის მიმართულებით. საჭირო გამხდარა კაიშაურთან მდებარე ქედის ერთ განშტოებაზე ასვლა, შემდეგ ღრმა ხეობაში ციცაბო ქანობებით ჩასვლა, სწრაფი მთის მდინარის გადაკვეთა, ისევ მთაზე ასვლა და შემდეგ იმ ხეობის გადაკვეთა, საიდანაც ხადის ხევი იღებს სათავეს. იქიდან კი სოფელ მულარაში ჩასულან და ხადის ხევის ხან მარჯვენა და ხან მარცხენა ნაპირით უვლიათ ქვეშეთამდე. ამ ხეობაში გზის გაყვანის შე-

საძლებლობა ზეობის მთელ განფენილობაზე სივიწროვის, ცი-  
ცაბო კლდეებისა და ზამთარში თოვლის დიდი ზეაგების გამო  
შეუძლებლად ჩაუთვლიათ.

ასევე დაუთვალიერებიათ გუდამაყრისა და ლუდუშაურის  
ხეობები.

5. მდ. კანანაზის მთის სამხრეთი ფერდობებიდან გამომდი-  
ნარე ბასელის ხეობა. გუდამაყრის ხეობაში მდებარე გეორგი-  
ევსკის ცისესიმაგრის მოპირდაპირე მიმართულებით დაუთვა-  
ლიერებიათ ხეობა, რომელიც ქვედა უხატის ხეობის მსგავსად  
თავისი სივიწროვის, შვეული, შიშველი კლდეებით შემოფარ-  
გლული და ზამთარში მოსალოდნელი თოვლის დიდი ზეაგე-  
ბის გამო ამ ხეობაში გზის მიმართულების არჩევა შეუძლებ-  
ლად მიუჩნევიან.

6. ბურსაგირის პოსტის პირდაპირ მდებარე უსახელო მდი-  
ნარის ხეობა. იმის შესანოქმებლად, იყო თუ არა გზის გაყვა-  
ნის შესაძლებლობა მდ. ართხმოს ხეობით, ასევე სამხრეთით  
იმ უსახელო მდინარის ხეობით, რომელიც გამოედინება კანა-  
ნაზის მთის მწვერვალიდან და სოფელ ჩოხთან უერთდება შავ  
არაგვს. როგორც ამას მოითხოვდა VIII ოლქის 1855 წლის 18  
ივნისის მითითება, მთის კალთებით ვაპყოლიან სოფლის ბი-  
ლიკს, ასულან პირველ ქედზე. დიდი ხანი უვლიათ, მისი  
მწვერვალეებით გადასულან მეორე, უფრო მაღალ ქედზე, იქი-  
დან საშინელი ციცაბო ქანობით უვლიათ ჩრდილო-დასავლე-  
თის მიმართულებით, რომ როგორმე ართხმოს ხეობაში გადა-  
სულიყვნენ, მაგრამ გამყოლებს უარი უთქვამთ გზის გაგ-  
რძელებაზე. დარწმუნებულან რა, რომ კანანაზის მთას ვერ  
გადალახავდნენ, მიმართულება მიუდგომლად ჩაუთვლიათ.  
იქ მყოფი მწყემსის რჩევით, ძლივს ჩასულან გუდამაყრის  
დიდ გზაზე ქვენამთის სიმაღლეებთან შუა ყაზარმის ახლოს.

ამ დოკუმენტს ხელს აწერენ 27-ე სამხედრო მუშათა ასე-

ულის პორუჩიკი. ტიუტიუნკოვი, ინჟინერ-პორუჩიკი, თავადი ხაჯი შინასოვი და გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის II განყოფილების უფროსის მოვალეობის შემსრულებელი ინჟინერ-კაპიტანი ობოლოვსკი.

სტატკოვსკი ორივე მიმართულების შესწავლის შემდეგ, 1856 წლის 6 ოქტომბერს, გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობას ტრასის არჩევის შესახებ სწერდა, რომ ბურსაჭირის უღელტეხილზე ინსტრუმენტული გამოკვლევების წარმოება მიზანშეუწონელია. ძირითადი პროექტის ტექსტში ნოყვანილია დასაბუთება იმისა, რომ შეუძლებელია ამ მიმართულებით საიმედო გზის აგება მთელი წლის მანძილზე მოძრაობის უზრუნველსაყოფად. საჭიროა აიგოს 7 ვერსის სიგრძის გვირაბი, არაერთი დიდი კაპიტალური ხიდი, რაც მოითხოვს უზარმაზარ ხარჯებს. გარდა ამისა, გვირაბის ორივე მხარეს, მისასვლელელებზე, ადგილი ექნება თოვლისა და გრუნტების ზვავებს<sup>1</sup>.

სტატკოვსკი იმავე წერილში იტყობინება, რომ საუელის უღელტეხილის საფუძვლიანი შესწავლის მიზნით ჩაუტარებიათ ტრიგონომეტრიული და მენზულური აგეგმვა მასშტაბში — 50 საყენი 1 ინგლისურ დიუმში. საუელის გვირაბის მისასვლელეები ორივე მხრიდან — სამხრეთით ქვეშეთამდე და ჩრდილოეთით კობამდე ისე შეარჩიეს, რომ ზვავებს ადგილი არ ჰქონებოდეთ.

დაუგეგმიათ ქანობები 1/19—1/26/3, 85/‰—5,26 %/ მცირე პორიზონტალური მოედნებით. ამ ვარიანტის განსახორციელებლად საჭირო ყოფილა 5 ვერსის სიგრძის გვირაბის აგება, მაგრამ სტატკოვსკი იტყობინება, რომ მას ადგილობრივი მცხოვრებლების დახმარებით მოუძებნია სხვა ვარიანტი, შე-

<sup>1</sup> იხ. საქ. ცია, ფ. 317, აღწ. 2, საქმე 102, გვ. 227—233.

დარებით უსაფრთხო, ისე, რომ გზას ზვავეებს შორის გაეგლო. ახალი მიმართულება გაივლიდა გუდის მთასთან არსებული გზის ქვემოთ. გუდის მთაში გაუთვალისწინებიათ გზის გაყვანა: 350 საყენის სიგრძის გვირაბით. მერე ეს გზა აუხვევდა არსებულიდან მარცხნივ „ეშმაკის ველზე“, ჯვრის მთიდან ჩამოსულ ზვავს გვერდზე ჩაუვლიდა და ბაიდარას სტუმრების სახლიდან 500 საყენით ქვემოთ გაივლიდა. მეორე, 850 საყენიანი სიგრძის გვირაბით შეუერთდებოდა პირველი ვარიანტის (5 ვერსიანი გვირაბით) ტრასას. ამგვარად, საჭირო იქნებოდა 1200 საყენი სიგრძის გვირაბი. სტატკოვსკი დაბეჯითებით წერს, რომ მას იმედი აქვს, გუდის მთიდან ზვავის ჩამოწოლის საშიშროება ფერდობების ტერასებით მთლიანად უვნებლყოს და მაშინ საჭირო გახდებოდა მხოლოდ 850 საყენი სიგრძის გვირაბის აგება.

ამავე დროს, სტატკოვსკი ითხოვს ნებართვას, ზამთარში ჩაატაროს დაკვირვება, გამოარკვიოს ასაშენებელი ყაზარმების ის საჭირო რაოდენობა, რომელიც ქარბუქის დროს თავშესაფარის მოსაწყობად იქნებოდა საჭირო.

ამ ვარიანტების შედარება ხდებოდა 1856 წელს, 127 წლის წინათ. ცხადია, თითოეული მიმართულების დადებითი და უარყოფითი ნიშნით შეფასება ხდებოდა ტექნიკის განვითარების იმ დროს არსებული დონის საფუძველზე. ბევრი რამ, რაც მაშინ ძნელად შესასრულებელი იყო, მაგალითად, ბურღვა-აფეთქება, მიწა-კლდის სამუშაოები, ხიდებისა და მილების გაყვანა, დღეს საკმაოდ იოლად სრულდება. თუ იმ დროს საყრდენი კედლის ასაშენებლად, ქვის დასამზადებლად საჭირო იყო ხელით ბურღვა, თოფისწამლით აფეთქება და შემკვრელი ნივთიერებების მოსაპოვებლად კირის გამოწვა, ახლა დაბლობში ბეტონის ამრევით მზადდება კუბიკები და უღელტეხილზე კედლების ამოყვანა დამოკიდებულია უმთავ-



რესად იმაზე, თუ რა სიჩქარით აზიდავენ ამ მასალას უღელტეხილზე, სადაც ადგილზე დაიდება ავტოკრანით. თუ იმ დროს კაპიტალური ხიდები უმთავრესად ქვისა შენდებოდა, ახლა შენდება რკინა-ბეტონის ან ლითონისა და როგორც წესი, ერთ-ორ წელიწადში მთავრდება ისეთი ხიდების აგება, როგორცაა, მაგალითად, მლეთის რკინა-ბეტონის ხიდი. იმას, რასაც მაშინ განსაკუთრებული მნიშვნელობა არ ეძლეოდა, დღეს გადამწყვეტი როლი ენიჭება.

ამიტომ ჩვენ აუცილებლად ჩავთვალეთ, რომ ჯვრის უღელტეხილზე გვირაბის აგების საკითხის განხილვისას შეგვედარებინა ეს ორი ვარიანტი — ფასანაურისა და იმ პუნქტს შორის, რომელიც ყაზბეგის სამხრეთით გზაზე არსებულ მდ. სნოს შავი არაგვის ხიდიდან ზემოთ 1 კმ მანძილზე მდებარეობს.

ყველაფერი ნათელი გახდება ტექნიკურ-ეკონომიკური მაჩვენებლების დეტალური შედარების შემდეგ, მანამდე კი ერთი რამ ფრიად საყურადღებო უკვე ცნობილია, სახელდობრ:

ფასანაური-მაქართა-ჩოხი 6 კილომეტრიანი გვირაბით (გუდამაყრის უღელტეხილის ქვეშ). ქარქუჩა-სნოს განფენილობა შეადგენს 40 კმ, ფასანაური-ჯვრის უღელტეხილი-კობისონი-სნოს განფენილობა კი — 53 კმ. თუ ჯვრის უღელტეხილის ქვეშ გავა 8,6 კილომეტრიანი გვირაბი და 69 კმ ღია ტრასისა, უღელტეხილების თითქმის ერთ დონეზე მდებარეობის გამო (გუდამაყრის უღელტეხილი 2369,8, ჯვრის უღელტეხილი 2384,0), გუდამაყრის მიმართულება 13 კმ უფრო მოკლე იქნება თუ ორივე უღელტეხილზე აშენდება გვირაბები, მაგრამ 29 კმ-ით უფრო მოკლე, თუ გვირაბი აიგება მარტო გუდამაყრის მიმართულებით. გზის სიგრძის ასეთი შემოკლება დღეს, როდესაც საავტომობილო გადაზიდვები სულ უფრო მეტ მანძილზე ხდება საჭირო და ხელსაყრელია, ეს, ალბათ, გადამწყვეტ ფაქტორად გადაიქცევა.

საკითხის ამგვარად დაყენება არ ნიშნავს, თითქოს მეგზვეებს აღნიშნული საკითხის გადაწყვეტამდე აღარ შეეძლოთ ჯვრის უღელტეხილზე გზის გაუმჯობესებაზე მუშაობა.

თუ აღმოჩნდება, რომ ახალი მიმართულება (გუდამაყრის უღელტეხილით) სატრანზიტო მოძრაობისათვის უფრო ხელსაყრელია, მაშინ, ამ გზის ის მონაკვეთი, რომელიც საკავშირო მნიშვნელობის გზების სიიდან ამოვარდება, უნდა მიეკუთვნოს რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზებს და მასზე განხორციელდება ადგილობრივი მოძრაობა. ზამთარში ძველი გზისპირა მცხოვრებლები საჭიროებისა და მიხედვით გამოიყენებენ გუდამაყრის მიმართულებას, სადაც გზა გავა გვირაბში.

1856 წლის 21 ივლისს (ძველი სტილით) გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველმა კავკასიის ცალკე კორპუსის სარდალს მურავიოვს სთხოვა, ნება დაერთო ზემო მღეთიდან კაიშაურის ველამდე პროექტით გათვალისწინებული მთელი ტრასა ერთი საყენით გაეგანიერებინათ, რაც მომავალი წლისათვის გააადვილებდა თვლიანი ტრანსპორტის მოძრაობას. ამასთან გამოეყოთ ჯარისკაცების ერთი ბატალიონი, მესანგრეთა ერთი ასეული, იარაღების შესაძენად და სხვადასხვა ხარჯებისათვის მიეცათ 5000 მანეთი ვერცხლით.

1857 წლის 7 ოქტომბერს კავკასიის არმიის სარდალს გზათა მიმოსვლისა და საჯარო შენობების მთავარმმართველისათვის გაუგზავნია ქვეშეთი-კობის 38,3 ვერსიანი განფენილობის გზის მშენებლობის პროექტი და ხარჯთაღრიცხვა, რომლის ღირებულება 1 547 170 მანეთს შეადგენდა. იგი უნდა წარედგინათ მეფისათვის დასამტკიცებლად.

1858 წლის 29 ოქტომბრის, კავკასიის არმიის მთავარი შტაბის უფროსის გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობისადმი გაგზავნილი წერილიდან ირკვევა, რომ ინჟინერ-კაპიტანი სტატკოვსკი მთის გზების შესასწავლად საზღვარგა-

რეთ გაუგზავნიათ და როგორც კი მიეღწევიდნენ პეტერბურ-  
გში დაბრუნებულა, განუხილავთ საუღელტეხ-ლო გზის პრო-  
ექტი:

1. მოუწონებიათ წლის ყოველ დროს მოძრაობის უზრუნ-  
ველსაყოფად გზის არჩეული მიმართულება:

2. ბაიდარადან 930 საყენი სიგრძის გვირაბის აგების მაგი-  
ერ გადაუწყვეტიათ ფერდობების დატერასება, ქვის საყრდენ-  
ებზე ხის გალერეების აგება — ისეთებისა. როგორც სტატ-  
კოსკის საზღვარგარეთ უნახავს. ყოველივე ეს აღგიღზე უნ-  
და გამოეცალათ. ამ ღონისძიებებით მშენებლობის ღირებულე-  
ბა 410 მანეთით მცირდებოდა:

3. შეუმცირებიათ შენობების რაოდენობა. ქვის სუფთა  
გათლა, თაღების მშენებლობა შეუცვლიათ ყორე-წყობით:

4. ღირებულებამ შეადგინა 1 მილიონი მანეთი. 5 წლის  
განმავლობაში გზის ასაგებად საჭირო იქნებოდა ყოველწლი-  
ურად 200 ათ. მანეთი. 1859 წლისათვის ხაზინა დახმარების  
სახით გამოჰყოფდა 200 ათას მანეთს, დანარჩენი თანხა უნდა  
მიეღოთ და გამოეყენებინათ 33 წლის ვადიანი სესხიდან, რომ-  
ლის პროცენტი და ვალი დაიფარებოდა გზაზე ვაჯლის საგან-  
გებო გადასახადის დაწესებით, როგორც ეს არსებობდა ეკა-  
ტერინოგრადიდან (კრასნოდარი) დარიალამდე. ასეთი გადასა-  
ხადის დაწესება განზრახული ყოფილა გზის მოწყობასთან  
ერთად, დარიალიდან თბილისამდე.

გზის აგება გათვალისწინებული ყოფილა ჯარის ნაწილებით.  
გარდა იმ სამუშაოებისა. რომლის შესრულება მოითხოვდა  
მალაკვალიფიციურ მუშახელს. ამგვარად, ყველა ხიდის,  
საყრდენი კედლისა და შენობის აგება, ლორღის დამტკრევა  
გათვალისწინებიათ დაქირავებული მუშახელით ან საიჯარო  
წესით.

1856 წლის 28 აგვისტოს თავისი რაპორტით 169-ე გზათა

მიმოსვლის ინჟინერთა კორპუსის კაპიტანი სტატკოვსკი გზათა მიმოსვლის VIII სამმართველოს ატყობინებს, რომ ქვეშეთისა და კაიშაურის აღმართი მის მიერ შედგენილი ახალი პროექტით იცვლებოდა მდინარე არაგვის მარცხენა ნაპირზე მდებარე ანდრიას მთის ფერდობზე ზიგზაგების მოწყობით. ეს ფერდობი მთლიანად დაფარული იყო ბუჩქნარით, რომელიც იცავდა გზას მიწისა და თოვლის ჩამონაშალისაგან. საჭირო იყო თბილისის სამხედრო გუბერნატორს გაეცა განკარგულება, რომ მთიელთა მმართველს სასტიკად აეკრძალა მცხოვრებთათვის ბუჩქნარის მოჭრა სოფელ ზემო მლეთვის პირდაპირ, მდინარე არაგვზე ასაგები ხიდიდან დაწყებული, მთელ განფენილობაზე — ამირანის კლდემდე.

### ქვეშეთი-გუდაური-კობის გზის მშენებლობის ახალი მიმართულებით დაწყება

ეს მშენებლობა ძირითადად დაწყებულია 1859 წელს, თუმცა ზოგიერთი სამუშაოები 1857—1858 წლებშიც უწარმოებიათ. სულ 1857—1859 წლებში დახარჯულა 155,0 ათ. მანეთი და თანახმად ხარჯთაღრიცხვის დამტკიცების პირობებისა, 1860 წლისათვის 245,0 ათ. მანეთი დარჩენილა აუთვისებელი.

თუ რა გაკეთდა წინა წლებში და რის გაკეთებას ვარაუდობდნენ 1860 წელს მლეთა-კობის საუღელტეხილო უბანზე, ამის შესახებ სრულ წარმოდგენას გვაძლევს ერთი ფრიად მნიშვნელოვანი დოკუმენტი<sup>1</sup>.

ამ დოკუმენტში აღნიშნულია, რომ 1857, 1858 და 1859

---

<sup>1</sup> საქ. ციკ; ფონდი 328, აღწ. 2, დაც. ერთ. № 2.

წლებში დახარჯულა 155.000 მანეთი ვერცხლით, ხოლო 1860 წლის სამუშაოებისათვის დარჩენილა 24 5000 მანეთი.

ეს იმით აიხსნება, რომ ყველაზე ძვირად ღირებული სამუშაოები მოდიოდა სოფელ ბაიდარასა და კობის უბანზე, სადაც უნდა აშენებულყო ქვის გალერეა და სამი ხიდი, ქვეშეთიდან უნდა შემოეტანათ კირი, აგური და ხე-ტყე. საამისოდ საჭირო იყო მომავალ, 1860 წელს დაემთავრებინათ ზემო მღეთის მშენებლობა, რაც გააადვილებდა ტვირთის მიზიდვას და შემცირებოდა მასალის ტრანსპორტირების ხარჯები. ვიდრე აღმართის მშენებლობა არ დამთავრდებოდა და მასზე მოძრაობა არ გაიხსნებოდა, გადაუდებელი სამუშაოების გარდა, უღელტეხილის მიღმა ძვირადღირებული სამუშაოების დაწყება დაუშვებელი იყო.

გადაუდებელი იყო მეგზვეებისათვის ორი ყაზარმის აშენება, სადაც მოთავსდებოდა კანცელარია და სამუშაოებზე მეთვალყურე პერსონალის საცხოვრებელი, აგრეთვე (თანახმად ოლქის უფროსის სიტყვიერი ბრძანებისა) „მაიორშის“ ზვავის ადგილას ქვის გალერეის აგება.

აქედან:

1. სავარაუდო იყო, რომ მომავალ 1860 წლისათვის იმუშავებდა არმიის პოლკებიდან 2 ბატალიონი მთლიანი შემადგენლობით და მესანგრეთა 1 ასეული, მათი ხელფასისა და კვებისათვის საჭირო იქნებოდა 26400 მანეთი (12000 მანეთამდე თითოეული ბატალიონისათვის და 2400 მან. ასეულისათვის).

ჯარის ეს ნაწილები იმისათვის იყო საჭირო, რომ ქვეშეთსა და კუმლისციხეს შორის დაემთავრებინათ ყველა მიწის სამუშაოები: კლდის აფეთქება, მიწის ვაკისის მოშანდაკება, ფერდობების მოსწორება, თხრილების ამოღება, გზაზე ღორღის მიტანა და გაშლა, საძირკვლის გაჭრა საყრდენი კედლებისათვის, პარაპეტებისათვის, მიწებისათვის და „ლოტო-

კებისათვის“, ქვის გალერეის აგება, კედლების უკან მიწის ჩაყრა, მიღების ფრთებს შორის და გალერეაზე მიწის დაყრა და აგრეთვე ნახშირის დამზადება იარაღების შესაკეთებლად;

2. ერთი კუბური საყენი კედლის ამოსაყვანად გათვალისწინებული იყო 50 მან. და 77 კაპიკი ვერცხლით. მთლიანად კედლების ამოყვანაზე ვარაუდობდნენ 33750 მანეთს. ამ სამუშაოს შეასრულებდნენ დაქირავებული მუშები და ხელოსნები. ასაშენებელი იყო 350 კუბური საყენი ქვის საყრდენი კედელი და 400 კუბური საყენი პარაპეტი. ხარჯთაღრიცხვა შეადგინა სამმართველოს ხელოვნურ ნაგებობათა განყოფილებამ და დაამტკიცა სარდალმა;

3. დაქირავებული ხელოსნებითა და მუშახელით მიღებისა და „ლოტოკების“ ასაშენებლად საჭირო იყო 16000 მან;

4. „მაიორშაზე“ კირით დადუღაბებული ქვის გალერეის ასაგებად — 30000 მანეთი;

5. არაგვის ხიდის დასამთავრებლად — 7504 მანეთი და 52,5 კაპიკი;

6. ყაზარმების ასაშენებლად: ა) სოფელ ზემო მლეთში — აბანოთი; ბ) ზემო მლეთის აღმართის ზიგზაგებზე, გ) კუმლისციხესა და მთა გუდს შორის, დ) „ეშმაკის ველზე“ აბანოთი, ე) ბაიდარას ხიდის ქვემოთ, ვ) ბაიდარას ხიდთან — სოფელ კობიდან 1,5 ვერსის დაშორებით — სულ 75000 მანეთი;

7. 2000 კუბური საყენი ღორღის დასამზადებლად (კუბ. საყ. -- 6 მან. ვერცხლით) — 12000 მანეთი;

8. 2000 კუბ. საყ. ქვიდან ღორღის დასამზადებლად 22500 მან;

9. 13 ვერსი ღორღის დასატკეპნად დაახლოებით 1000 მან.

10. ბერძენი ხელოსნების დასაქირავებლად — მბურღავების, ქვისმთლელების, ამფეთქებლების, კლდეებში თხრილების მოსაწყობად, ჩამოკიდებული კლდეების ჩამოსანგრევად

და, საერთოდ, იმ სამუშაოების შესასრულებლად, რომელთა წარმოება ჯარისკაცებით შეუძლებელი იყო, დაახლოებით 3000 მან;

11. ზემო მლეთის ცეიხპაუზში მუშა ინსტრუმენტების რაოდენობა სამყოფი იყო მხოლოდ პირველი ბატალიონისათვის და საჭირო გამხდარა მეორე ბატალიონისათვის ახლის შექმნა, ძველის შეკეთება და ღორღის მისაზიდი ურიკების დამზადება. საამისოდ საჭირო თანხა შეადგენდა 5000 მან:

სულ 1860 წ. სამუშაოების შესასრულებლად გათვალისწინებული იყო 228154 მანეთი და 52,5 კაპიკი.

ზემო მლეთის პირველ ზიგზაგებზე საყრდენი კედლების აგება დაუწყიათ 1858 წელს.

ზემო მლეთის აღმართი თითქმის მთლიანად აგებულა საიჯარო წესით.

მლეთის ქვის ხიდის აგება, რომლის ღირებულება ხარჯთაღრიცხვით შეადგენდა 16491 მანეთს და რომლის აგება მიიჯარადრეს უკისრია 12,5 ათ. მანეთად. დაწესებულა 1859 წლის ზაფხულში და როგორც სტატკოვსკის VIII ოქტის მმართველობისადმი 4 აგვისტოს გაგზავნილი წერილიდან ჩანს. იმდროისათვის ორივე საყრდენის საძირკველში დაუმთავრებიათ ქვის თითო რიგის წყობა, დაუმზადებიათ 50 თაღის ქვა, 174 სუფთად გათლილი და უხეშად თლილი ქვა, ჩაუტარებიათ სხვა სამუშაოებიც.

ზაფხულის პერიოდში მლეთის აღმართზე კლდის სამუშაოები დიდი წარმატებით უწარმოებიათ. თითქმის ყველა ზიგზაგზე დაუწყიათ კედლების აგება.

ვათვალისწინებული ყოფილა ღორღის გაშლა მაგარ გრუნტებზე 6 დიუმის (15,5 სმ) სისქით და წყლისმიერ ხსნად გრუნტებში — 8 დიუმის 20,3 სმ) სისქით.

საინტერესოა ზოგიერთი იმდროინდელი ფასები. 1861

წლის 6 აპრილის მონაცემებით, დღიური ანაზღაურების ფასი კალატოზის, მხერხავისა და ღურგლისა ყოფილა — 1 მანეთი და 20 კაპიკი, მღებავისა — 1 მანეთი და 60 კაპიკი, შავი მუშისა — 70 კაპიკი. ერთი უღელი კამეჩებიანი ურმის დღიური ფასი გამყოლითურთ — 2 მანეთი, სასაპალნე ცხენისა — 1 მანეთი და 60 კაპიკი.

როგორც ვთქვით, ბაიდარასა და კობს შორის პროექტით გაუთვალისწინებიათ ქვის სამი ხიდი და „მაიორშას“ ზეავის ადგილზე ქვის გალერეები.

როგორც გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის წარმომადგენელ ინჟინერ-პოლკოვნიკ კრონგელმის 1860 წლის 11 ოქტომბრის მოხსენებიდან ჩანს, 4 ოქტომბერს ზემო მღეთში მდინარე არაგვზე ქვის ხიდის თალი შეუკრავთ (ფიგ. 2) და დაუფარავთ ცემენტის ხსნარით. იმავე წერილით კრონგელში იტყობინება, რომ მას საჭიროდ მიუჩნევია ქარგილების თალიდან ერთი დიუმით ჩამოშორება, რაც ნაკერებში, თალის ჯდომით, მეტ სიმჭიდროვეს იძლეოდა და თალზე მოწყობილ კედლებს ყბები არ ასცილებოდა. აუშენებიათ ხიდის ფრთები და ჩაუყრიათ დამბის ნაწილი. გასაკეთებელი დარჩენილა 1717 მანეთისა და 68.25 კაპიკის ღირებულების სამუშაოები — კარხი, პარაპეტები და დასამთავრებელი დამბა.

ინტერესმოკლებული არ იქნება აღინიშნოს, რომ ეს ხიდი იჯარით დაუმთავრებია თბილისის ბერძნების ეკლესიის ბლანოჩინს, რომელსაც ადგილზე ჰყოლია თავისი რწმუნებული.

ერთი საინტერესო დეტალიც.

აღრიცხვიანობის მაღალ დონეს მოწმობს შემდეგი: ხარაჩოებისა და ქარგილების ხე-ტყე ადრე შეუზიდავს სხვა მოიჯარადრეს. ახალი მოიჯარადრე VIII ოლქის მმართველობას უსაბუთებს, რომ დაშლილი ქარგილები, იმის მაგიერ, რომ გადაეზიდა სავარაუდო 20 საუენის მანძილზე, მეტ მანძილზე გა-



დავზიდეთ და სთხოვეს მას, დამიტოვეთ დარჩენილი ხე-ტყეო VIII ოლქის მმართველობას დასკვნისათვის ეს



ფიგ. 2. მღეთის ქვის ხიდის თალი.

თხოვნა გადაუგზავნია სტატკოვსკისათვის. ამ უკანასკნელს მოუხსენებია, რომ ყველაზე არახელსაყრელი სამუშაოები შეუსრულებია ბოლო მოიჯარადრეს და მასალა მას დარჩესო. VIII ოლქის მმართველობას მისთვის დაუტოვებია ხე-ტყე. ძველ მოიჯარადრეს კი უჩივლია, ხე-ტყე ჩემი-აო, VIII ოლქის მმართველობას ისევ უკითხავს სტატკოვსკისათვის თუ რა ღირებულებისა იყო ეს დარჩენილი ხე-ტყე. სტატკოვსკი ატყობინებს, რომ ხარჯთაღრიცხვით გათვალისწინებული თბილისიდან ჩამოსატანი ფიჭვის მასალა, რაც ღი-

რებულა 1076 მან და 76 კაპიკი, სინამდვილეში ჰადრისა ყოფილა, რომელიც მოუჭრიათ ფასანაურიდან ქვეშეთისაკენ 8 ვერსის მანძილზე არსებულ ტყეში (ხაზი ჩვენია — გ. რ.) და რომლის ღირებულებაც 250 მანეთს შეადგენდა.

ესე იგი, 120 წლის წინათ ფასანაურსა და ქვეშეთს შორის ყოფილა ტყე, სადაც დიდძალ ხე-ტყეს ამზადებდნენ. დღეს კი ამ ადგილებში მხოლოდ ბუჩქნარილა იზრდება.

1861 წლის 28 აგვისტოს სტატკოვსკი VIII ოლქის მმართველობას წერილით ატყობინებს მლეთის ქვის ხიდის მშენებლობის მთლიანად დამთავრებას (ფიგ. 3).



ფიგ. 3. მლეთის ქვის ხიდი.

გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის 1861 წლის 10 აგვისტოს წერილის თანახმად, „თეთრ მთაზე“ აღუმართავთ სპილენძის დაფა წარწერით, რომლის ღირებულებასაც 600 მანეთი შეუდგენია.

დაფაზე იყო შემდეგი ტექსტი: „გზატკეცილი აგებულია მეფისნაცვალ ბარიატინსკის დროს, 1855—1861 წლებში, პოდპოლკოვნიკ სტატკოვსკის მიერ მისივე პროექტით. გ. მ. ალბრანტის გზათა მიმოსვლის VIII სამმართველო“.

იგივე სამმართველოს 1860 წლის 25 ოქტომბრის წერილის თანახმად, სამი შადრევნის აგებაში გადაუხდია 2150 მანეთი. ამ შადრევნებიდან დღეს მხოლოდ ერთია შემორჩენილი მღეთის აღმართის მეორე ზიგზაგზე. რომელსაც გრ. ორბელიანის შადრევანს ეძახიან. ამ შადრევნების რეკონსტრუქცია დამთავრებულა 1870 წელს.

სტატკოვსკის 1861 წლის ოქტომბრის მოხსენების თანახმად, 1858 წელს ზემო მღეთის აღმართზე, კლდის სამუშაოებზე დაუხარჯავთ 980 ფუთი დენთი. 1859 წელს თითქმის მთლიანად საიჯარო წესით წარმოებულ სამუშაოებზე დაუხარჯავთ 1950 ფუთი, სულ ორ წელიწადში—2930 ფუთი თოფის წამალი.

1861 წლის 30 იანვარს სტატკოვსკი გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობას სთხოვს, მის განკარგულებაში გადაეცათ ერევნის ლეიბგრენადერთა ორი ბატალიონი. რათა დაჩქარებულიყო ქვეშეთი-კობის გზის მშენებლობა და შესაძლებელი გამხდარიყო გზის გახსნა. ამ ნაწილებიდან ერთს უნდა ენუშავა მღეთის აღმართზე, მეორეს — ბაიდარაში, თანაც ორივე ბატალიონი უნდა დაბინავებულიყო ზემო მღეთში. მან მიიღო ამაზე თანხმობა.

1861 წლის 5 აპრილს გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობამ უბრძანა სტატკოვსკის, ყოველი ასეულიდან

ხუთ-ხუთი ჯარისკაცი გაეგზავნა ფასანაურში რუსული მართლ-მადიდებლური ეკლესიის ასაგებად (ეს ეკლესია, უნივერსალური მაღაზიის აგების მიზნით, დაანგრეს 1970 წელს — გ.რ.).

აპრილ-მაისში ეს ორივე ბატალიონი გზაზე მუშაობდა.

კაიშაურსა და კობს შორის სამუშაოების დასაჩქარებლად, როგორც ამას VIII ოლქის მმართველობა 1861 წლის 30 მაისს ატყობინებს სტატკოვსკის, ბორჯომიდან ერევნის პოლკის მესამე და მეოთხე ბატალიონის ერთი ასეული გაუგზავნიათ. მათ, თუ ხელსაყრელი ამინდი იქნებოდა, უნდა ემუშავათ 15 სექტემბრამდე ან 1-ლ ოქტომბრამდე. 13 ივნისს ან ნაწილებს კუმლისციხისა და გუდაურს შორის დაუწყიათ მუშაობა. არქივში საინტერესო ცნობებია დაცული იმაზე, თუ რა ძალებით მიმდინარეობდა მუშაობა გზაზე 1861 წლის ზაფხულში.

VIII ოლქის დავალებით, 29 ივლისს ჩაუტარებიათ ქვეშეთსა და კობს შორის გზის აგებაზე მომუშავე სამხედრო ნაწილების, დაქირავებული მუშებისა და სატრანსპორტო ძალების აღრიცხვა. შედგენილ ტაბულაში აღნიშნულია:

### I. ზემო მლეთის აღმართზე მუშაობდა:

1. კავკასიის I მესანგრეთა ბატალიონის ასეული: უნტეროფიცერი — 4, რიგითი — 85;

2. ერევნის პოლკის მეორე ბატალიონი: უნტეროფიცერი — 11, რიგითი — 230;

3. შირვანის ქვეითთა ჯარის პოლკის სარეზერვო ბატალიონი: უნტეროფიცერი — 26, რიგითი — 500;

ს უ ლ ჯ ა რ ი ს ნ ა წ ი ლ ი: უ ნ ტ ე რ ო ფ ი ც ე რ ი 41, რ ი გ ი თ ი 815.

4. მოიჯარადრე ჩაკალოვი: კედლების, პარაპეტებისა და მილების აგებაზე მუშაობდა 462 მუშა, მათ რიცხვში: ქვის მთლელი — 65, კალატოზი — 150, კამეჩიანი ურემი — 50, სასაპალნე ცხენი — 60.

5. მოიჯარადრე სმირნოვი: ქვიშის დამზადებაზე და ტკეპნაზე დაკავებული იყო 70 მუშა. კამეჩებიანი ურემი — 11, სამცხენიანი საზიდარი — 4;

## II. მრულე მთაზე მუშაობდა:

1. კავკასიის I მესანგრეთა ბატალიონის ასეული: უნტეროფიცერი — 2, რიგითი — 27;

2. ერევნის პოლკის მესამე ბატალიონი (4 ასეული): უნტეროფიცერი — 9, რიგითი — 197.

სულ ჯარის ნაწილი: უნტეროფიცერი — 11, რიგითი — 224.

## III. გულის (გუდაურის) მთაზე მუშაობდა:

1. მოიჯარადრე ჩაკალოვი: მუშები — 547, აქედან: მბურღავი — 186, შავი მუშა — 350, ამფეთქებელი — 6, მკედელი — 5;

2. სამხედრო — სულ 3;

3. მოიჯარადრე შადინოვი: ყაზარმებისა და აბანოების აგებაზე მუშაობდა 386 მუშა, აქედან: ქვისმთლელი — 65, კალატოზი — 80, დურგალი — 26, საზიდარი — 26, სასაპალნე ცხენი — 30.

სულ მუშაობდა 1465 დაქირავებული მუშა, აქედან: 360 ქვისმთლელი და კალატოზი, 1042 ჯარისკაცი. ამას გარდა, თანაურში ეკლესიის აგებაზე უმუშავია 60 რიგით ჯარისკაცს, 91 უღელკამეჩიან ურემსა და 90 სასაპალნე ცხენს.

გუდაურის აღმართზე 1861 წელს მიწის ვაკისი მოუწყვიათ ჯარისკაცებს. 1862 წლის 20/22 ოქტომბრის ფულის გაცემის დოკუმენტიდან ჩანს, რომ ამ გზის აგებაზე უმუშავია ქართველ გრენადერთა პოლკის ერთ ბატალიონს.

გუდაურის კლდოვანი უბნიდან დაწყებული კობის სადგურამდე სამუშაოები შესრულებული იყო საიჯარო წესით. 1862 წელს გზის აგებაზე, სადაც არ იყო საჭირო კვალიფიციური ნუშახელი, უმუშავია ჯარის ნაწილებს.

იმ წელს სამუშაოთა საწარმოებლად ხაზინიდან ფული არ გამოუყვიათ. გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის ხელმძღვანელობის 1863 წლის 5 ივნისის წერილიდან ჩანს, რომ სტატკოვსკი მოითხოვდა, გაეცათ თანხები 1863 წლის მარტი-ივნისის თვეებში ჯარის გამოკვებას, სამუშაოთა მეთვალყურეთათვის ჯამაგირის გაცემის, მიმოსვლის ხარჯების ანაზღაურების, მასალისა და ინსტრუმენტების შეძენის, ურმების დაქირავების ხარჯების დასაფარავად, აგრეთვე ჯარების სარდლის გენერალ-ადიუტანტ თავად ორბელიანის მითითებათა შესასრულებლად, რომელიც ეხებოდა ქვეშეთიდან სადგურ კობამდე გზის საბოლოოდ დამთავრებას. ხელმძღვანელობას დაუკმაყოფილებია სტატკოვსკის თხოვნა და გაუცია 5000 მანეთი.

როგორც პოდპორუჩიკ პუშკოვის III დისტანციის უფროსისადმი 1863 წლის 23 ივლისს დარიალიდან გამოგზავნილი წერილიდან ჩანს, გზის გავლაზე დაუწყებიათ საფასური. პუშკოვი წერილს ხელს აწერს როგორც „დარიალის გზაზე გავლის საფასურის გადასახადის პუნქტის მეთვალყურე“.

1864 წლის 26 აპრილს სტატკოვსკი გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობას მოახსენებს, რომ ქვეშეთი-კობის გზისთვის დამტკიცებული ხარჯთაღრიცხვით გათვალისწინებული მილიონი მანეთი არ იყო საკმარისი. ამ გზის აგებას ვარაუდობ-

დნენ ჯარისკაცების მეშვეობით. თითოეულ მათგანს დღიური დავალების შესრულებაში ეძლეოდა 9 კაპიკი. დაქირავებული მუშახელი უნდა გამოეყენებინათ მხოლოდ ღორლის დამტკრე-ვაზე და კირის დუღაბით კედლების წყობაზე. სინამდვილეში სამუშაოთა უმეტესი ნაწილი კვალიფიციური, დაქირავებული მუშახელის მეშვეობით სრულდებოდა. ამას გარდა, საჭირო იყო ჩამონაშვავების გატანა, ე. წ. ორბელიანის შადრევნის შეკეთება და სხვა დამატებითი გაუთვალისწინებელი სამუშაო-ები. ყოველივე ამისათვის სტატკოვსკი დამატებით სთხოვდა გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობას 84 ათას მა-ნეთს.

1864 წლის 4 მაისის წერილიდან ჩანს, რომ ბაიდარაზე ხი-დეები კვლავ დასამთავრებელი ყოფილა. წერილს მიკრული აქვს უწყისი, საიდანაც ჩანს, რომ ბაიდარასა და კულაგინის ხიდების აგება დაუმთავრებელია. კულაგინის ხიდის სამშენებ-ლო ღირებულება ხარჯთაღრიცხვით 55 545 მანეთსა და 9 კა-პიკს შეადგენდა. მოიჯარადრეს მისი აგება კი 42 375 მანეთად და 83 კაპიკად უქისრია.

ბაიდარას ხიდის აგების ღირებულება 22 906 მანეთს ითვა-ლისწინებდა. ორივე ხიდის აგება კი ჯდებოდა 65 282 მანეთი, საიდანაც მოიჯარადრეზე გაუციათ 55 495 მანეთი. მოყვანილი ზონაცემები არა მარტო ისტორიული თვალსაზრისითაა საინ-ტერესო, არამედ ხიდმშენებლობის ღირებულებათა გასათვა-ლისწინებლადაც; მოცემული პერიოდისათვის, როგორც ჩანს, უკვე ფართოდ იყენებდნენ საიჯარო წესს.

ბაიდარას, კულაგინისა და კობის ქვის ხიდების დამთავრე-ბის თარიღის დადგენაში გვეხმარება 1864 წლის ანგარიში<sup>1</sup>.

ამ ანგარიშიდან ნათელი ხდება, რომ კობის ხიდის მშენებ-

---

<sup>1</sup> იხ. საქ. ცია, ფ. 328, აღწ. 2, შენ. ერთ. 12.

ლობა კულაგინის ხიდზე გვიან დაუმთავრებიათ. ამ ცნობაში აღნიშნულია, რომ 1865 წელს 20,5 კუბური საყენი ღორღი უნდა დატკეპნილიყო მის მისასვლელებზე.

მეტად საინტერესო ცნობებია შემონახული იმაზე, თუ როგორ იგეგმებოდა სახსრების გაცემა აღნიშნული მშენებლობისათვის.

ქვეშეთი-კობის გზის აგება დაწყებულა 1857 წელს, იგი გრძელდებოდა 1858 წელსაც. 1859 წელს სამუშაოებს აწარმოებდნენ ხაზინის მიერ დოტაციის სახით გაცემული 200 ათასი მანეთის ხარჯზე. მომდევნო წლებში ეს მშენებლობა დაუფინანსებია სახელმწიფო ბანკს 33 წლის ვადით აღებული სესხით. აქედან სამუშაოების დასაფინანსებლად 1860 წლისათვის მიუღიათ 189 ათასი მანეთი; 1861 წ.—178 ათ. მანეთი; 1862 წ.—167 ათ. მანეთი, 1863 წ. — 156 ათ. მანეთი. ამრიგად, სულ, 800 ათასი მანეთის მაგიერ, ბანკიდან მიუღიათ 690 ათ. მანეთი და მთელმა თანხამ შეადგინა 890 ათასი მანეთი.

თბილისი-დუშეთი-ფასანაურის გზის გაუმჯობესება. ქვეშეთი-კობის გზის რეკონსტრუქციის მიზნით, 1856 წლის 14 მაისს გზათა მიმოსვლის საინჟინრო კორპუსის პორუჩიკ გავრილენკოსათვის დაუვალებიათ საქართველოს სამხედრო გზის თბილისი-ღართისკარი-ანანური-ფასანაურის მონაკვეთზე პროექტის შედგენა. „ეს მონაკვეთი,—აღნიშნულია მითითებაში,— მოძრაობისათვის მოუხერხებელია, მასზე მოქმედებს მდინარის მაღალი წყლების დონე. ყამირი, რომელზეც გადის გზა, ცუდი თვისებისაა, ამავე დროს გზა არადამაკმაყოფილებლადაა ტრასირებული, განსაკუთრებით ანდრიას წისქვილიდან ანანურამდე. გზა უნდა განთავისუფლდეს არაგვის ზეგავლენისაგან“.

გზის პროექტირებისათვის გაუთვალისწინებიათ შემდეგი ტექნიკური პირობები:



1. უნდა მოძებნილიყო ახალი გზა, რომელზეც ვერ იმოქმედებდა მდინარის მაღალი წყლების დონე და გზის დამანგრეველი სხვა მოვლენები;

2. ვინაიდან ლართისკარი-ანანურის მონაკვეთი გრუნტის ცუდი თვისებებისა და ცუდი ტრასირების გამო ავდრის დროს ძნელად გასავლელი ყოფილა, ტრასა ანდრიას წისქვილიდან ანანურამდე ისე უნდა შეერჩიათ, რომ ახალი გზა სიგრძით არ აღმატებოდა ძველს;

3. ქანობები 1/21/4, 77%/-ზე მეტი არ უნდა ყოფილიყო, ხოლო თვით აღმართების სიგრძე არ უნდა აღმატებოდა ერთ ვერსს, წინააღმდეგ შემთხვევაში თარაზული მოედნების მოწყობა აუცილებელი გახდებოდა;

4. საერთო აღწართის უბნებზე აუცილებელი იყო დაღმართების თავიდან აცილება, ე. ი. არ უნდა ყოფილიყო დაშვებული დაკარგული ქანობები;

5. ხიდეები და მილები გაეთვალისწინებინათ უბრალო (აგურისა), ხონჩები — რიყის ქვისა;

6. პროექტით უნდა გაეთვალისწინებინათ მიწის ვაკისიდან და მიმდებარე ადგილებიდან ნაწვიმარი და თოვლის დნობით წარმოქმნილი წყლის ხიდეების, მილებისა და ხონჩებისაკენ ყველაზე საიმედო საშუალებით სასწრაფოდ მიდენა;

7. აერჩია სამშენებლო მასალების კარგი კარიერები.

საპროექტო სამუშაოებისათვის მიუციათ 4 თვის ვადა, გამოუყვიათ თანხა 1250 მანეთი ვერცხლით და გზათა მიმოსვლის 39-ე სამხედრო მუშათა ასეულიდან 15 ჯარისკაცი და 1 უნტერ-ოფიცერი.

90 ვერსის განფენილობის თბილისი-ფასანაურის გზის პროექტი გავრილენკოს შეუსრულებია. ახალი ტრასა აურჩევია 33 ვერსის განფენილობაზე. თუ ძველ მიმართულებაზე ქანობი ზოგან 1/7 (14,3%) ყოფილა, ახალზე 1/20, უმეტე-

სად  $1/25$ — $1/30$  მიუღია, მაგრამ ახალი გზა ორი ვერსით გაგრძელებულა.

ერთი საინტერესო დეტალიც: VIII ოლქის მმართველობას მურავიოვისათვის ნებართვა უთხოვია ახალი მიმართულების გასამაგრებლად 1 არშინის სიგანეზე ტრასის ადგილზე გაჭრა.

ამ სამუშაოთა პროექტი და 40,1 ათასი მანეთის საჭირო რესურსები 1861 წლის 23 აგვისტოს დაუმტკიცებია სახელოვან ქართველ პოეტს, კავკასიის არმიის სარდალს გენერალ-ადიუტანტ გრ. ორბელიანს. ეს სამუშაოები 1860 წლის ივნისს დაუწყიათ და 1862 წლის 1 მაისს მთლიანად დაუმთავრებიათ. შეუსრულებიათ 5904,4 კუბ. საყენი მიწის სამუშაოები 85.6 კუბ. საყენი საყრდენი კედლებით; დაუმსხვრევიათ და გაუშლიათ 703,4 კუბ. საყენი ღორღი; გზაზე გაუშლიათ 2468 საყენი სიგრძის, 3 საყენიანი სიგანის, 3 დიუმის სისქის ქვიშა.

ჩვენ ზემოთ უკვე აღვნიშნეთ, რომ მოყვანილი ცნობების სიუხვემ შესაძლოა შექმნას ემპირიულობის ერთგვარი შთაბეჭდილება, მაგრამ თუ ჩვენ ამ ცნობებს ხშირად უინტერპრეტაციოდ გადმოვცემთ, ამას აქვს თავისი საფუძველი. მაგალითად, საარქივო ცნობებში ზოგჯერ გვხვდება წარმოუდგენელი ინფორმაცია, რომლის დაჯერება შეუძლებელია. ეს ცნობები მოწმობენ მეფის რუსეთის დროინდელი გენერლებისა და ბიუროკრატი მოხელეების სიყეყეჩესა და საქმეში ჩაუხედავობას. მაგალითად, გზათა მიმოსვლისა და სამოქალაქო ნაგებობათა უწყების მთავარმმართველის 1864 წლის 18 ივლისის ბრძანებაში, რომელსაც ხელს აწერს ინჟინერ-გენერალ-ლეიტენანტი მელნიკოვი, აღნიშნავს: „ჩემი მოხსენების საფუძველზე ხელმწიფე იმპერატორმა ამ თვის ცხრაში ბრძანებით ინება: ვერსის ბოძების შეცვლით გამოწვეული ხარჯების დაზოგვის მიზნით იმპერიის გზებზე, სადაც მათი მიმართულება ტელეგრაფის ხაზის თანხვედრილია და სადაც ეს მოსახერხებელია,

ერისის ბოძები შეიცვალოს ტელეგრაფის ბოძებით. მასზე  
ერისის იმ ნიშნების დაყენებით, რომელიც უმაღლესის მიერ  
მოწონებულია და აღნიშნულ ბრძანებას თან ერთვის“.

ძხელია დაიჭიროს. კაცმა სახელმწიფოს უმაღლეს დონეზე  
მიიღონ ასეთი არასერიოზული, დაუშვებელი გადაწყვეტილე-  
ბა. სხვა რომ არაფერი, გზის პირას ტელეგრაფის ბოძების და-  
ყენება დაუშვებელია, ბოძი მოძველების ან ქარიშხლის გამო  
შეიძლება წაიქცეს, გადმოვარდეს გზაზე და შეწყვიტოს მოძ-  
რაობა...

ზოგიერთი საყურადღებო ცნობები. ბევრი საინტერესო  
დაკვირვება მოახდინეს ძველმა მეგზევეებმა, რომელთა შემ-  
კვიდრებობა მეტად ძვირფასია თანამედროვე სპეციალისტები-  
სათვის. აი, ზოგიერთი მათგანი:

1. 1856 წლის 28 აგვისტოს კუმლისციხე-სიმაგრიდან სტატ-  
კონსკი გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობას შოახსე-  
სენებს, რომ თბილისის სამხედრო გუბერნატორმა დაავალა  
მთიულეთის უფროსს, სასტიკად აეკრძალათ მცხოვრებლები-  
სათვის ზემო მლეთის არაგვის ხიდიდან მოყოლებული კაიშა-  
ურამდე ფერდობზე არსებული ჯაგნარის ქრა. მოსახლეობას  
უნდა განემარტოს, რომ ჯაგნარი ფერდობს იცავს თოვლისა  
და გრუნტების ზვაებისაგან.

2. საარქივო ცნობებიდან ირკვევა, რომ მიმართულების  
სწორი შეფასებისათვის მეგზევეები ხშირად მიმართავდნენ აღ-  
გრობრივ ზოხუც მცხოვრებთა გამოკითხვას. განსაკუთრებით  
აინტერესებდათ არჩეული ტრასისა და მიმდებარე მიდამოს  
სიმაგრე წლის სხვადასხვა დროს. მაგალითად. 1856 წლის 10  
ოქტომბერს შემდგარია აქტი იმაზე, რომ ქვეშეთიდან მოყო-  
ლებული არახვატი-ქვემო და ზემო მლეთამდე მდინარე  
არაგვის ხილით გადაკვეთის ადგილი — კუმლისციხე-გუდის  
მთამდე და იქედან ჯვრის მთის მოპირდაპირე უღელტეხილამ-

დე, გარდა გუდის მთისა, არსად ზვავის საშიშროება არ იქმნებოდა. იქვე აღნიშნულია, რომ იმ ადგილებში, სადაც შეიძლება ზვავის თავიდან აცილება, აწყობდნენ მოედნებს.

აქტს ხელს აწერენ ოსური სოფლების მცხოვრებნი: კუმლისციხელი მიხეილ კაბანოვი 80 წლისა, ურმელი ფალავაური, ზემო და ქვემო განისელი, კაიშაურელი, ცეტურკარელი და სხვა ქართული სოფლების მცხოვრებნი.

ეს საინტერესო ცნობა შემდეგში საესეებით დადასტურდა ჩვენი გზის მშენებელი ინჟინრების გამოკვლევებით.

აქტი შეუდგენიათ აგრეთვე უღელტეხილის ჩრდილოეთ მხარეზეც, სადაც აღნიშნულია, რომ თოვლის ზვავები სისტემატურად არ არის მოსალოდნელი, გარდა კობის ხიდის მიმდებარე ადგილებისაო. ეს ცნობა არ გამართლდა. ადგილობრივ მცხოვრებლებს, ალბათ, ის ჰქონდათ მხედველობაში, რომ იმ ადგილებში ზოგან თოვლის ზვავე შეიძლებოდა ჩამოსულიყო ორ-სამ წელიწადში ერთხელ. ასეთ ადგილებზე ზვავგადამშვები ნაგებობა მაინც უნდა აშენდეს, რომ ამას აკეთებენ იქ, სადაც ზვავები ყოველწლიურადაა მოსალოდნელი.

3. მოსახლეობის გამოკითხვის შედეგად გაურკვევიათ, რომ პარაპეტების სიმაღლე ორ ფუტზე (0,61 მ) მეტი არ არის საჭირო, რადგან ეს სიმაღლე უსაფრთხოებისათვის საკმარისია. ამაზე მეტი სიმაღლის პარაპეტები კი თოვლის გაწმენდას მნიშვნელოვნად აძნელებს.

4. 1861 წლის 3 ივნისს სტატკოვსკი ატყობინებს სამუშაოთა მწარმოებლებს, რომ შესაძლებლობისამებრ უნდა იზრუნონ და ფხვიერი და დენადი გრუნტების ფერდობებზე დარგონ ტირიფი, ვაზი, ასევე ადგილობრივ კლიმატთან შეგუებული ბუჩქნარი.

5. გარდა ამისა, სტატკოვსკი სამუშაოთა მწარმოებლებს ავალებს, რომ იმ ადგილებში, სადაც ღორღოვანი გზატკეცი-

ლი გადაიკვეთება ურმებითა და ფეხით მოსიარულეთა მიერ, ზოეწყოს ფიცარნაგი. ეს ღონისძიება გამიზნული იყო სავეალი ნაწილის კიდევების დაზიანების თავიდან ასაცილებლად, აგრეთვე წყალსარინის თხრილის დასაცავად.

6. არქივში დაცული ერთი წერილი, რომელიც 1861 წლის 17 თებერვლითაა დათარიღებული, გვამცნობს, რომ ქვეშეთის მედუქნის პეტრე ვეშაგურისათვის VIII ოლქის მმართველობას 98 მანეთი და 72 კაპიკი მიუცია ერევიდან ქერისა და სამყურას თესლის ჩამოტანისათვის. ეს თესლი ზემო მლეთის აღმართის ფერდობებზე უნდა დაეთესათ.

7. ჩვენამდე მოღწეული ცნობებიდან ფრიად საგულისხმოა გალერეიებისა და ხევიდან მთაზე მისასვლელების იზოლაციაზე გამოთქმული რეკომენდაციები და ა. შ.

ჩვენ მიერ მიკვლეული მასალები არა მარტო იმითაა საყურადღებო, რომ იქ გვხვდება ფრიად საინტერესო საინჟინრო საკითხები, რომლის ავტორები ჯეროვნად დააფასა ისტორიამ, არამედ იმიტომაც, რომ თანამედროვე სპეციალისტებს თავიანთ მრავალმხრივ საქმიანობაში არ გამოორჩეთ მხედველობიდან დიდი თუ მცირე საკითხი, რომელზეც დამოკიდებულია ნაგებობის საიმედო სამსახური ნაკლები საექსპლოატაციო ხარჯებით, მისი ხანგრძლივობა, გამძლეობა და ესთეტიკური ეფექტი.

საქართველოს სამხედრო გზის ძველი, საუღელტეხილო ნაწილი თვლიანი ტრანსპორტის მოძრაობისათვის მშრალ ამინდში ძნელად დასაძლევია უბანი ყოფილა. ერთი მემატინის გადმოცემის მიხედვით, ქვეშეთიდან გზა აღიოდა პირდაპირი აღმართით და წარმოადგენდა მოძრაობისათვის ყველაზე ძნელ მონაკვეთს (ეს, განუმეორებელი მხატვრული შთამბეჭდაობითა აქვს გადმოცემული ყველა დროის შესანიშნავ რომანისტს, დიდებულ ფრანგ მწერალს ალ. დიუმას კავკასიაზე დაწერილ

წიგნში). შემდეგ გზა აღმართით გადიოდა კაიშაურისაკენ. სა-  
ულელტეხილო ნაწილზე ძველი და ახალი გზები ერთდებოდა  
სამხრეთ მონაკვეთზე. კუმლისციხის ჩრდილოეთით (ჩრდილო-  
ეთით მოგზაურთათვის მარჯვნივ) არსებული ყაზარმიდან და-  
ახლოებით 220 მეტრის დაშორებით და თუმცა ჯვრის ულელ-  
ტეხილის ჩრდილოეთით რამდენჯერმე გადაიკვეთებოდა, ისევ  
ერთდებოდა ჩრდილოეთით კობის ხიდან. შეერთების სამხრე-  
თი წერტილიდან ახალი გზა მიემართებოდა მლეთის დაღმარ-  
თისაკენ და ძველი კაიშაურისაკენ, მერე კი უხვევდა ქვეშეთის  
დაღმართისაკენ.

გზების შეერთების ადგილიდან ჩრდილოეთის მიმართუ-  
ლებით, ასე 650 მ დაშორებით, გზის მარჯვნივ, იყო დუქანი  
(გზების მდებარეობა აღწერილია მოძრაობისათვის სამხრეთი-  
დან ჩრდილოეთისაკენ). ამ შეერთების ადგილიდან დაახლოე-  
ბით 1,3 კმ მანძილზე, იმავე გადმოცემით, ძველი და ახალი  
ტრასა მცირე გადახრებით ძირითადად თანხვედრილია. გზები  
იყრება იქვე მდებარე ყაზარმისაგან 120 მეტრის გვერდავ-  
ლით. ამ ადგილიდან გუდაურამდე ძველი გზა მთელ მანძილ-  
ზე ახალ გზასთან ჩრდილოეთით ანუ მარჯვნივ რჩება, ზოგან  
გეგმაში ძველი და ახალი გზები დაშორებულია 400 მ-ით. მემა-  
ტიანე გვამცნობს, ძველი გზა უფრო მოკლე იყო და მიემარ-  
თებოდა დიდი აღმართებით, ამ აღმართების შესარბილებლად  
საკირო გამხდარა ახალი მიმართულების განვითარება.

გუდაურში ძველი გზა თურმე გადიოდა იქ არსებული ყა-  
ზარმის წინ (ჩრდილოეთით), ახალი გზიდან 70 მეტრის დაშო-  
რებით. გადადიოდა გუდარის მთაზე, „ეშმაკის ველზე“ არსე-  
ბული ყაზარმისაგან 550—600 მეტრის მანძილიდან გვერდავ-  
ლით და თანხვედრილი იყო ახალ გზასთან.

ამ ადგილიდან ულელტეხილამდე გზა დიდი აღმართებით  
თითქმის პირდაპირ აღმოსავლეთით გადიოდა უნაგირისაკენ

და უღელტეხილთა გეგმაში ახალი გზისაგან სამხრეთით 400 მ დაშორებით (მოგზაურთათვის მარჯვნივ) მდებარეობდა. ამ მოწაქვეთზე, მემატრიანის ცნობით, ყველაზე ახლო და ახალი გზები მდებარეობენ უღელტეხილიდან სამხრეთით 250 მ დაშორებით, და ასე, 200 მ მანძილზე გზების ლერძებს შორის. დაახლოებით 30 მ დაშორებით პარალელურად მიემართებიან.

ამ ორ პუნქტს შორის, როგორც არქივში არსებული კარტოგრაფული მასალებიდან ჩანს, ძველი გზის გაფენილობა უდრიდა 2720 მეტრს. ქანობების მკვეთრად შემცირების მიზნით ტრასა განუვითარებიათ და მის განუფენილობას 4810 მეტრამდე მიუღწევია. ამგვარად, ამ ორ პუნქტს შორის საშუალო გრძივი ქანობი თითქმის ორჯერ (1,8 ჯერ) შეუმცირებიათ.

უღელტეხილიდან ჩრდილოეთით 900 მეტრის მანძილზე ძველი და ახალი გზები ერთმანეთს უახლოვდებიან 85 მეტრამდე, ასე მიემართებიან პარალელურად 300 მ მანძილზე. შემდეგ ახალი გზა ისევ შორდება ძველს. ბაიდარას ხიდიდან 385 მ მანძილზე გვერდავლით კი ეს გზები უახლოვდებიან ერთმანეთს 10 მეტრამდე. ასე პარალელურად მიემართებიან ისინი 215 მეტრის მანძილზე და შემდეგ ძველი გზა კვეთს ახალს, გადადის მის მარცხენა მხარეს. ბაიდარას ხიდზე გადასვლის შემდეგ ძველი გზა განიტოტება ისევ ახლის ჩრდილოეთით (მოგზაურთათვის მარცხნივ) და გადაკვეთს რა ისევ ახალ გზას ორჯერ, გადის მდინარე „ბელაიას“ (თეთრ წყალს). ზემოთ (ჩრდილოეთით) მისდევს ახალ გზას ფერდოზე ზემოდან. თეთრა წყლიდან დაწყებული კულაგინის ხიდამდე ძველი გზა ახალს მისდევს, ზემოდან პარალელურად 10—15 მ დაშორებით. ძველი გზა მდინარე ბაიდარას კვეთს 107 მ ქვემოთ და გადის 1600 მ მანძილზე, დღევანდელი გზის ქვემოთ, ახლისაგან 20—25 მ დაშორებით. კობის ხიდთან. 525 მ მანძილზე ძველი გზა ზემოდან დიდი ქანობით ეშვება ბაიდარას ხიდის-

კენ. აქ საჭირო გამხდარა გზის ზიგზაგური განვითარება მისი სიგრძის გაორკეცებითურთ, ამით ამ უბანზე ორჯერ შემცირებულია გრძივი ქანობი.

კობის ხილიდან კობის სადგურამდე და ყაზარმებამდე ძველი და ახალი გზები თანხვედრილი ყოფილა.



ძველად საქართველოში და, კერძოდ, საქართველოს სამხედრო გზაზე, როდესაც ტელეგრაფის, ტელეფონის და რადიოს ცნებაც არ არსებობდა, საგანგაშო ცნობის სასწრაფოდ გადასაცემად იყენებდნენ თავისებურ ტელეგრაფს.

თბილისიდან პერიფერიებისაკენ ცნობის გადასაცემად მალლობებზე, საგანგებოდ შერჩეულ ადგილებზე, აშენებდნენ ქვის კოშკებს. კოშკები შენდებოდა ისეთი ვარაუდით, რომ თითოეული მათგანი ტრასის ორივე მხრიდან კარგად საჩინო ყოფილიყო თვით მეზობელ კოშკამდე. განსაცდელის უამს ამ კოშკების თავზე ანთებდნენ ცეცხლს ან ჰქმნიდნენ კვამლის მაღალ სვეტებს. სიგნალი გადაეცემოდა სახელმწიფოს სიღრმეში და ქუდზე კაცი გამოდიოდა. ამ კოშკების უმეტესობა დღემდე შემორჩენილია ნანგრევების სახით.

ჩვენი ერის სახელოვან შვილს, მგზნებარე პატრიოტსა და გამოჩენილ ქართველ პოეტს, ქართული რომანტიზმის ერთ-ერთ ფუძემდებელს გრიგოლ ორბელიანს უდიდესი ღვაწლი მიუძღვის ამიერკავკასიაში ელექტროტელეგრაფის დაარსებაში. როდესაც იგი კავკასიის არმიის სარდლის მოვალეობას ასრულებდა, მისი ინიციატივით 1860 წელს ტელეგრაფით ერთმანეთს დაუკავშირდა თბილისი-ქუთაისი-ფოთი. ხოლო 1862 წელს ამუშავდა ხაზი თბილისი-ვლადიკავკაზი-სტავროპოლი. ცხადია, ეს უდიდესი მნიშვნელობის ისტორიული მოვლენა იყო ჩვენს სინამდვილეში.



უახლოეს ხანებში განზრახული იყო კავკასიის ტელეგრაფის ხაზის რუსეთის ტელეგრაფის ხაზებთან შეერთება. გარდა ამისა, უკვე მომდევნო წლის დეკემბრის თვეში აპირებდნენ სპარსეთისა და ინდოეთის ტელეგრაფის ხაზებთან დაკავშირებას. ამით კავკასიის ტელეგრაფი იქნდა განსაკუთრებულ მნიშვნელობას. იგი ხდებოდა ევროპის უდიდესი ნაწილის სპარსეთთან და ინდოეთთან დამაკავშირებელ-დასაყრდენი კვანძი. ამ საქმის ფუძემდებელი, ინიციატორი და განმხორციელებელი იყო გრიგოლ ორბელიანი. ეს ფაქტი საგანგებოდ აღნიშნა ცნობილმა მწერალმა ელგუჯა მალრაძემ თავის წიგნში „გრიგოლ ორბელიანი“.

## გზა და მგზავრი

XIX საუკუნის პირველი მესამედის მიწურულს საქართველოს სამხედრო გზის მდგომარეობაზე საინტერესო ცნობას გვაწვდის რუსული კლასიკური ლიტერატურის ფუძემდებელი ალექსანდრე პუშკინი თავის განთქმულ წიგნში „მოგზაურობა არზრუმს“.

1829 წლის 9 მარტს პუშკინი პეტერბურგიდან მოსკოვს გამოემგზავრა, იქიდან კი საქართველოსაკენ უნდა წამოსულიყო.

1829 წლის 22 მარტს იმპერატორ ნიკოლოზ I-ლის უანდარმთა შეფს გრაფ ბენკენდორფს პეტერბურგის გენერალ-გუბერნატორ გოლენიშჩევ-კუტუზოვისათვის უბრძანებია, გამოერკვია, საით გაემგზავრა პუშკინი, თანაც დაუვალეზია, დაეწესებინა მასზე სათანადო საიდუმლო მეთვალყურეობა.

„მოწყალეო ხელმწიფე, ალექსანდრე ქრისტეფორეს ძევ, — წერს გოლენიშჩევ-კუტუზოვი ბენკენდორფს, — თქვენი 22 მარტის № 1267 მოწერილობის პასუხად მაქვს პა-

ტივი მოგახსენოთ საიდუმლო მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი ცნობილი მელექსის პუშკინის თბილისში წასვლის თაობაზე. ეს მე ვაცნობე ბატონ კავკასიის სარდალს გრაფ პასკევიჩ-ერევანსკის“.

პუშკინს გზად გაუვლია კალუგა და ორიოლი. არ დაიზარა გაევილო ზედმეტი 200 კილომეტრი, რათა ენახა ერმოლოვი, რომელიც ორი წლის წინ მეფისნაცვალი იყო კავკასიაში.

ალექსი პეტრეს ძე ერმოლოვი (1777—1861 წწ.), ბოროდინოსა და აუსტერლიცის გმირი, 1812 წლის სამამულო ომში გვარდიას სარდლობდა და დიდებით შევიდა პარიზში.

1816 წელს იგი დაინიშნა კავკასიის ცალკე კორპუსის სარდალად, შემდეგ მეფისნაცვლად და საგანგებო და სრულუფლებიან ელჩად ირანში. იგი სათავეში ედგა სამხედრო და სამოქალაქო ხელისუფლებას კავკასიაში.

ერმოლოვი იყო წინააღმდეგობებით აღსავსე პიროვნება. თანაუგრძნობდა სენატის მოედანზე გამოსულ დეკაბრისტებს, მფარველობდა დეკაბრისტებთან ახლო კავშირში მყოფ ალ. გრიბოედოვს, და ამავე დროს სისხლში ახშობდა იმერეთისა და გურიის გლეხთა აჯანყებებს.

პასკევიჩის — ნიკოლოზ I-ის უახლოესი ფავორიტის, კავკასიის მთავარმართებლად გამწესების გამო, ერმოლოვი, დამოუკიდებელი, უკმენი ხასიათისა და დეკაბრისტებისადმი თანაგრძნობის გამო, 1827 წელს გადააყენეს თანამდებობიდან.

ერმოლოვი ცხოვრობდა ორიოლში, რომლის მახლობლად ჰქონდა მამული.

პუშკინი ორიოლიდან სტავროპოლზე და სტანიცა ეკატერინოგრადსკაიაზე გავლით ჩასულა ვლადიკავკაზში, სადაც გაჩერებულა თავის მეგობართან, პოლკოვნიკ ოგარიოვთან.

პოეტს გზად ნოვოჩერკასკში შეხვედრია გრაფი მუსინ პუშკინი, ისიც თურმე თბილისში მიდიოდა და შეთანხმებუ-

ლან ერთად ემგზავრათ. აი, რას წერს ამაზე პუშკინი: „ეკატერინოგრადიდან იწყება საქართველოს სამხედრო გზა. აქ საფოსტო ტრაქტი თავდება. ვლადიკავკაზამდე ქირობენ ცსენებს. ეძლევათ კაზაკებისა და ქვეითი ჯარის მცველთა რაზმი ერთი ზარბაზნით. ფოსტა იგზავნება კვირაში ორჯერ და მგზავრები მათ უერთდებიან, ამას ეწოდება „ოკაზია“...

„ორ დღეში მოგროვდა ასე 500 კაცისაგან შემდგარი მთელი ქარავანი. დაჰქრეს დოლსა, დავიძარით. წინ წავიდა ზარბაზანი გარშემორტყმული ქვეითი ჯარისკაცებით. მას გაჰყენენ ცოლები, რომლებიც ერთი სიმაგრიდან მეორეში ბარგდებიან, ეტლები, „ბრიჩკები“, „კიბიტკები“. მათ ჰკრიალით გაჰყევა ორთვლიანი ურმების ალალი. ზარბაზანი მიდიოდა... ჰატრუქი ენთო, რომლითაც ჯარისკაცები თავიანთ ყალიონს უკიდებდნენ“. პირველ დღეს გაუვლიათ 15 ვერსი. პირველ თვალსაჩინო ადგილად პუშკინს ჩაუთვლია ციხე-მინარეთი, რომლის ირგვლივ ჩანდა გაძარცული აული, იგი ოდესღაც დიდი ყაბარდოს მთავარი აული ყოფილა და ტატარტუბო რქმეფია. განმარტობით მდგარი მინარეთი ცხადყოფდა გამქრალი სოფლის ყოფას. პუშკინი მინარეთზე ასულა შიდა კიბეებით, სადაც თავიანთი „უკვდავეოფის“ მოყვარულ მოგზაურებს აგურზე ნაკაწრი სახელები ამოუკითხავს.

როგორც ეტყობა, ისტორიული ძეგლების კედლებზე თანამედროვე ავტოგრაფების მჭლახნელებს მაშინაც ჰყოლიათ „ღირსეული“ წინაპრები.

როგორც პუშკინი წერს, ქარავნის დაცვის ღონისძიებანი არ ყოფილა საფუძველს მოკლებული.

„ჩერქეზებს ჩვენ ვეჯავრებით. ჩვენ ისინი განვდევნეთ გაშლილი საძოვრებიდან. მათი სოფლები გაძარცულია, მთელი ტომები მოსპობილი. ისინი მომდევნო ყოველ საათს იხევენ

მთების სიღრმეში და იქედან ახდენენ თავდასხმებს. მშვიდობიან ჩერქეზებთან მეგობრობა უიმედოა“, — წერს პუშკინი, ასე ჩასულან ვლადიკავკაზში, იქ ზარბაზანი დაუტოვებიათ და ქვეითი ჯარითა და კაზაკებით გაუგრძელებიათ გზა.

სტუმრები კავკასიამ მიიღო თავის საკურთხეველში. მალე ყრუ ხმაური მოესმათ და დაუნახავთ თერგი. წასულან მისი მარცხენა ნაპირით.

„ჩვენ აქ გვინდა გავყვეთ გზადაგზა პუშკინის ნაკვალევს, რათა დიდი პოეტის სიტყვებით გავაცოცხლოთ მაშინდელი საქართველოს სამხედრო გზა.

ვიდრე ლარსამდე ჩააღწევდა, პუშკინს თვალი ვერ მოუშორებია უზარმაზარი კლდეებისათვის, რომელთა შორის წარმოუდგენელი სიშმაგით მიღრიალებდა თერგი. რამდენი ადამიანი მოუჯადოებია თერგის სიგიჟეზე, სიდიადესა და მშვენიერებას! რამდენი დიდებული ნაწარმოები შეიქმნა ამ საოცარ თემაზე! გავიხსენოთ მიხეილ ლერმონტოვის ყრუანტელისმომგვრელი, ღვთაებრივი სტრიქონები, რომელიც თერგის ტალღების ზათქსა და გრიალში დაიბადა:

«Лишь Терек в теснине Дарьяла  
Гремя нарушал тишину,  
Волна по волюю набегала,  
Волна погоняла волну...»

ანდა გრიგოლ ორბელიანის მარად დაუვიწყარი, თერგის გრანდიოზული, დაუძლეველი ენერგიითა და ემოციით დაბადებული ზღაპრული პანორამა:

წყალნი მთით დაქანებულნი  
აღმასებრ უფსკრულს სცვივიან,  
თერგი რბის, თერგი ღრიალებს,  
კლდენი ბანს ეუბნებიან...

და რაღა გახსენება უნდა ილია ჭავჭავაძის უკვდავ სიტყვებს თერგზე?! მისი „მგზავრის წერილები“ ხომ ყოველ ქართველს სკოლის მერხიდანვე გულზე სამუდამოდ ეწერება და იგი საფლავში ჩააქვს როგორც ლოცვა, როგორც ზიარება, როგორც წმიდათაწმიდა ფიცი... მაგრამ დავუბრუნდეთ პუშკინს. თურმე დიდი პოეტი წუთით ჩამორჩენილა ბადრაგს, უცბად მისკენ გამოქცეულა ჯარისკაცი და შორიდან უყვირია: „ნუ ჩერდებით, თქვენო კეთილშობილებავ, მოგკლავენ!“ ეს გაფრთხილება შეუჩვეველს არაჩვეულებრივად უცნაურად მეჩვენება... ოსი ყაჩაღები, რომლებიც ამ ვიწრო ადგილას თავს უხიფათოდ გრძნობენ, თერგის გაღმიდან მგზავრებს ესვრიან... წინა დღეს ისინი დასცემიან გენერალ ბეკოვიჩს“...

• ღამის გასათევად ლარსში გაჩერებულან. მეორე დღეა ლარსიდან დილით ადრე გასულან. უნახავთ თურქი ტყვეები, რომლებიც მუშაობდნენ გზაზე. ესეც მნიშვნელოვანი დეტალი: ტყვეთა შრომასაც იყენებდნენ გზის მშენებლობაზე.

პუშკინი წერს, რომ ლარსიდან შვიდ ევრსზე დარიალის საგუშაგო არისო. დარიალის ხეობაზე კლდეები ორივე მხრიდან დგანან პარალელურ კედლებად. ცის ნაწილი თქვენ თავზე ლურჯ ლენტად მოჩანს. დარიალის პირდაპირ ციცაბო კლდეზე ციხის ნანგრევებია. გადმოცემით ამბობენ, რომ მასში იმალებოდა რომელიღაც დედოფალი დარია, რომელმაც ხეობას დაანათლა თავისი სახელით. ეს ლეგენდაა. დარიალი ნიშნავს კარს (დარი-ალან სიტყვისიტყვით ოსთა ალაყაფს ნიშნავს. ძველ ქართულ წყაროებშიც გვხვდება გამოთქმა „ოვსთა კარი“ — გ. რ.). პლინიუსის ცნობით, კავკასიის კარი, რომელსაც შეცდომით კასპიისას უწოდებენ, იქ იყო. ხეობა ჩაკეტილი ყოფილა ნამდვილი, რკინით შეჭედული ხის კარიბჭით. მის ქვემოთ მიედინებოდა მდინარე დრიოდორისი. ველური ტომების შემოსევათა შესაკავებლად აქ აგებული იყო ციხეო.

დარიალიდან წასულან ყაზბეგისაკენ. უნახავთ ტროიციის კარი (კლდეში თოფისწამლის აფეთქების შედეგად წარმოქმნილი თალი). მის ქვეშ ოდესღაც გადიოდა გზა, ახლა კი თერგი მიედინება, რომელიც წარამარა იცვლის კალაპოტსო.

სოფელ ყაზბეგის ახლოს გადაუვლიათ ცოფიანი ღელე, რომელიც, დიდი წვიმიანობისას გაშმაგებულ ნიაღვრად იქცეოდა თურმე. მაშინ მთლად დამშრალიყო ცოფიანი ღელე და ეს ხმაურიანი სახელილა შემორჩენოდა.

ღამე გაუთენებიათ ჯვრის მთის კალთების ძირას მოთავსებულ კობის საგუშაგოზე. მეორე დღეს 12 საათზე გასულან კობიდან თვრამეტი უღელი მომცრო ტანის ხარებით, რომლებსაც ნახევრად შიშველი ოსების ბრბო ერეკებოდა. ისინი ძლივს მიათრევდნენო ჩემი მეგობრის მსუბუქ ვენტურ „კალიასკას“, — წერს პუშკინი. დიდ პოეტს გადაუწყვეტია, თავის მძიმე, პეტერბურგული „კალიასკა“ უკან, ვლადიკავკაზში, გაებრუნებინა და ისე წასულიყო თბილისში. გრაფ მუსინ პუშკინს მოუსურვებია ხარების მთელი ნახირი შეება თავის „ბრიჩკაში“. აქ ისინი დამორებიან ერთმანეთს. პუშკინი გაჰყოლია პოლკოვნიკ ოგარიოვს.

გზა მიდიოდა ზვავის ასწვრივ, რომელიც ჩამოწოლილა 1827 წლის ივნისის დამღევს. ასეთი მოვლენები ყოველ შვიდ წელში ერთხელ იცისო, ამბობს პუშკინი.

ჩამონერგილ უშველებელ ლოდებს ხეობა ერთი ვერსის სიგრძეზე ამოევსო და დაეგუბებინა თერგი. ქვემოთ მდგარ გუშაგებს გაუგიათ საშინელი გრუხუნი და დაუნახავთ, რომ მდინარეს სწრაფად დაუწყია კლება, 15 წუთში კი კვლავ დაწყნარებულა... დაახლოებით ორ საათში თერგს ზვავი გაურღვევია, ამ დროს იგი საშინელი სანახავი ყოფილა.

აქ ერთგვარი უზუსტობაა დაშვებული. ამ ზვავის ჩამოწოლის ადგილი კარგად არის ცნობილი. იგი მდებარეობს გველე-

ბის ხიბრიდან ორი კმ-ის, ანდა ყაზბეგიდან 12 კმ დაშორებით და არა კობიდან ჭვრისკენ, როგორც აღწერილია „მოგზაურობაში“.

დევდორაკის ხეობიდან ჩამოწოლილ ზეავეებს მრავალჯერ მიუყენებია დიდი ზიანი საქართველოს სამხედრო გზისათვის.

გზათა მიმოსვლის ინჟინერ ბ. ი. სტატკოვსკის ბროშურაში „ყაზბეგის ზეავის წარმოშობის მიზეზები“, რომელიც პირველად ვლადიკავკაზში 1883 წელს დაისტამბა, კარგადა აქვს გაშუქებული ამ პერიოდული ზეავეების მექანიზმი, რაც არაერთხელ გამხდარა თერგის შეგუბების მიზეზი. ავტორის აღწერით, ეს ზეავი უკანასკნელად ჩამოწოლილა 1832 წელს, რომელზეც ცნობები გამოუქვეყნებიათ ვზათა მიმოსვლის უზრუნალში 1833 წელს (წიგნი 26, გვ. 71). ზეავს თერგის ხეობა ქვალორდით, უშველებელი ლოდებით, ყინულითა და ტალახიანი ღვარცოფით 3000 ფუტის სიმაღლეზე ჩაუხერგავს 1017 საყენის განფენილობაზე. ზეავის მოცულობა, ინჟინერ კაპიტან გრაუერტის გამოთვლით 1,6 მილიონ კუბ. საყენზე მეტი ყოფილა.

ზეავი, რომელიც დევდორაკის ხეობიდან გამოდის, 1862—1865 წლებში შეისწავლა სპეციალურმა ექსპედიციამ. დევდორაკის მყინვარი, ექსპედიციის აზრით, ვერ გამოიწვევდა პერიოდულ ზეავეებს, თუ არა დევდორაკის ხეობის განსაკუთრებული ფორმა მყინვარის შესართავთან: მყინვარის ფართო ველი ხეობაში 175 საყენიდან 16 საყენამდე სწრაფად ვიწროვდება და ქვემოთ დაფარული კლდოვანი კონცხი ხეობის მარცხენა მხრიდან გზას უკეტავს მყინვარის მუდმივ წინ მოძრაობას. მდინარე ამალიშკა (ადრე „კაბახი“ ერქვა, დღეს მას „ამალი“ ჰქვია, აქედან „ამალიშკა“ — გ. რ.), რომელიც ნაღობი ყინულის ნაყურადან იღებს სათავეს, იძულებულია შემოუაროს ამ კონცხს. ეს მყინვარი თავისი განფენილობით, მეტეო-

როლოგიური პირობებით მეტნაკლებად მიიწევს შესართავისაკენ. იგი ზოგჯერ დნება და უკან იხევს — პულსარებს. როდესაც მყინვარი შესართავისაკენ იწევს, მისი წინსვლის შემაფერხებელი ძალების ზეგავლენით იმსხვრევა. ეს ნამსხვრევი ყინულები ერთმანეთს უკავშირდება და ჰქმნის მნიშვნელოვანი სიმაღლის ყინულის საგუბარს, გზას უკეტავს მდინარე ამალიშკას (რომელსაც საგუბარის ქვემოთ, მარჯვნიდან ერთვის დევდორაკის წყალი, მარცხნიდან — ჩანთას წყალი) და ჰქმნის ტბას. ეს ტბა იზრდება და კრიტიკულ მომენტში გლეჯს საგუბარს. წყლის მასა დიდი სისწრაფით ეშვება ქვემოთ და მოაქვს საგუბარის ნამსხვრევები, მყინვარის ატივტივებული ნაწილებიდან მოტეხილი ყინულები, ხეობის ქველორლი და რეცხავს ნაპირებს, განსაკუთრებით მის მარჯვენა, ძველი მორენისაგან შემდგარ მასას, რითაც შესართავთან აგუბებს თერგს.

სტატკოვსკის ცნობით, დევდორაკის ზეავი ჩამოწოლილა 1808, 1817, 1832, 1842 და 1855 წლებში. მას არ აღუნიშნავს 1827 წლის ზეავი, რომელზეც ალექსანდრე პუშკინს ოგარიოვმა მოუთხრო (უნდა ვიფიქროთ, რომ ოგარიოვის სიტყვები, როგორც მოვლენის მომსწრისა, სანდო და სარწმუნოა—გ. რ.).

მრავალი წლის გამოცდილების საფუძველზე ადგილობრივი მცხოვრებლებისათვის ცნობილი ყოფილა ზეავის დაწყების წინა ნიშნები. ეს გახლდათ: ჭახაჭუხი, ზარბაზნის გასროლის-მაგვარი გრგვინვა და სხვა ხმაური, რასაც იწვევდა ტბის ყინულოვანი საგუბარის გაგლეჯის პირველადი ცდები, მდინარე კაბახის ფერის შეცვლა. მისი ანკარა თეთრი ფერი ჯერ ყვითელი, შემდეგ კი შავი ფერით შეიცვლებოდა. ამას საწყის პერიოდში იწვევდა ადიდებული მდინარის მიერ წამოღებული საგუბარის გრუნტის მცირე ნაწილაკები და დიდი ყინულის ლოდები. ამ სიგნალებს მოსდევდა ზეავის ჩამოწოლა თავისი კატას-



ტროფული შედეგებით. გველეთის მცხოვრებთ ჰქონიათ ეს გამოცდილება და ამ ნიშნების შემდეგ ისინი თავის ნახირს ერეკებოდნენ ზეავის გამოსვლის ადგილიდან ზემოთ, დარიალის ხეობის უსაფრთხო ადგილებში და თვითონაც აიყრებოდნენ.

მეოცე საუკუნის პირველ ნახევარში, ზოგიერთი მონაცემებით, ადგილი ჰქონია დევდორაკის მყინვარიდან მდინარე კახახის მიერ გამოტანილი ქვალორლით მდინარე თერგის შეტბორებას, მაგრამ ამით გამოწვეულ წყალდიდობას გზისათვის მნიშვნელოვანი ზიანი არ მიუყენებია და მას არ მიუბყრია მეკვებეებისა და საზოგადოების ყურადღება.

ჩვენთვის ცნობილია ორი დიდი ზეავი, 1953 და 1967 წლებისა, რომლის უშუალო მოწმეა თვითონ ამ წიგნის ავტორი.

დევდორაკის მყინვარიდან დიდი რაოდენობის ქვალორღის გამოტანა მოხდა 1953 წლის 16 აგვისტოს ღამით. ამის ერთ-ერთ უმთავრეს მიზეზად უნდა მივიჩნიოთ კოკისპირული წვიმები, აგრეთვე დევდორაკის მყინვარი, მდინარე ამალიშკას მიერ საგუბრის გაგლეჯვა, იქედან გამოტანილი ქვალორლი და ყინულის ზეავი გახდა თერგის შეგუბების მიზეზი. თერგმა გაარღვია კაშხალი და გზის მთელ რიგ უბნებზე კატასტროფული ნგრევა გამოიწვია. მდინარე ამალის (რომელიც გველეთის ხიდიდან 2 კილომეტრით ქვემოთ მიედინება) შესართავიდან დარიალის ხიდამდე, გველეთისა და დარიალის ხიდებს შორის თერგის ხეობა ვიწროა და ხასიათდება სამხრეთიდან ჩრდილოეთისაკენ საერთო 2—6%-იანი ქანობით. გზა გადის მდინარე თერგის მიერ შექმნილ კანიონზე, მის მარჯვენა დაბალ ტერასებზე, რომელიც მდინარის კალაპოტის დონეზე 2—3 და იშვიათად 4—5 მეტრით მაღლაა. აბობოქრებულმა თერგმა უსწრაფესი დინებითა და წამოღებული უშველებელი ლოდ-

ბით დაანგრია ყველაფერი, რაც წინ ელობებოდა. აქ 2,5 კმ-ზე და ნაწილობრივ 3 კილომეტრ მანძილზე მთლიანად წალეკა მიწის ვაკისი. წყლის დონე ვაკისის დონეზე 2—3 მეტრით მაღალი ყოფილა, რასაც მოწმობდა ნარიყის ნარჩენები და ფერდობებზე ნარეცხის დანატოვარი ნიშნები.

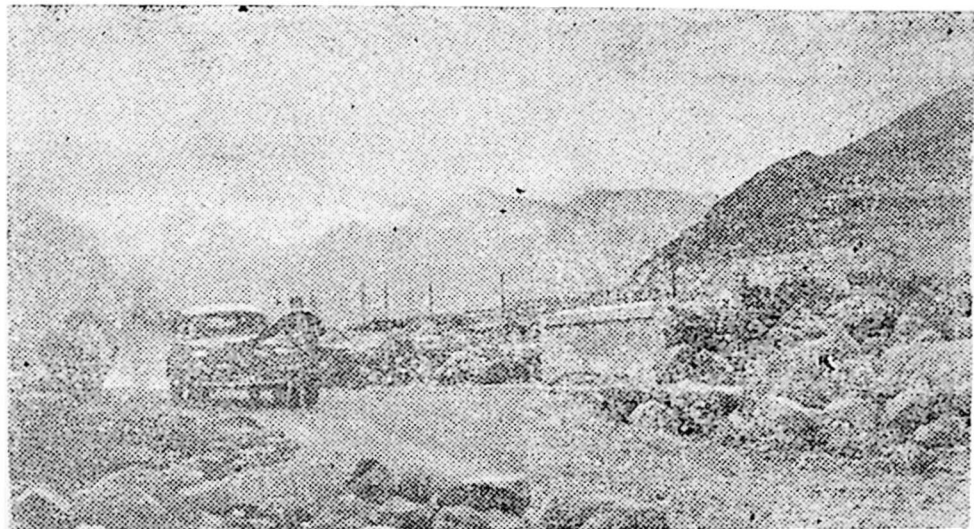
ადიდებულმა მდინარე ჩხერმა, რომელიც სათავეს იღებს გერგეთის მყინვარიდან და რომელსაც მარცხნიდან ერთვის აბანოს მყინვარიდან მომდინარე ბლოტას წყალი (აბანოს წყალი), სათავეს დიდი ქანობის გამო, უხვად ჩამოიტანა ქვალორდი, 300 მეტრ მანძილზე ჩარეცხა გზა და წყალდიდობის დამთავრებისას ვაკისი ნარიყით დაფარა. ამან ნაწილობრივად დააზიანა და მთლიანად ამოავსო რკინა-ბეტონის ორმალიანი 51,4 მეტრი სიგრძის ხიდის 32,7 მეტრი ხვრეტი და ზედ გადაუარა (ფიგ. 4). მერმე გაიკვალა მის გვერდით ახალი კალაპოტი. მდ. ჩხერის მიერ გამოტანილი ცალკეული ლოდები დიამეტრით 2—2,5 მეტრს აღემატებოდა. შემდეგში აღადგინეს მდინარის კალაპოტი 12,7 მ. მალში, 20 მეტრიანი დიდი მალის ხვრეტი დღესაც ამოვსებულია.

1832 წელს დევდორაკის მყინვარიდან მდინარე ამალის მიერ გამოტანილი ქვალორდითა და ყინულით შეტბორებული თერგის კაშხალს, რომლის სიმაღლე ოთხმოც მეტრამდე ყოფილა, შეუქმნია ტბა. მას თითქმის ორი წელი გაუძლია. ამ გამონატანით შექმნილი კაშხალის სიმაღლეს მოწმობს XIX საუკუნეში ამ უბანზე აგებული და დღემდე შემორჩენილი ბილიკი, რომელიც თანამედროვე გზიდან 30—50 მეტრ სიმაღლეზე მდებარეობს.

ჩვენთვის აგრეთვე კარგადაა ცნობილი 1967 წლის 5—6 აგვისტოს ზვავი და ის კატასტროფული შედეგები, რაც მას მოჰყვა.

ზვავით ჩაკეტილმა თერგმა კაშხალის გაგლეჯისთანავე გზა

წალეკა და მასზე შეწყდა ყოველგვარი მოძრაობა. საავტომობილო გზების სამინისტროსა და საპროექტო ინსტიტუტის თა-



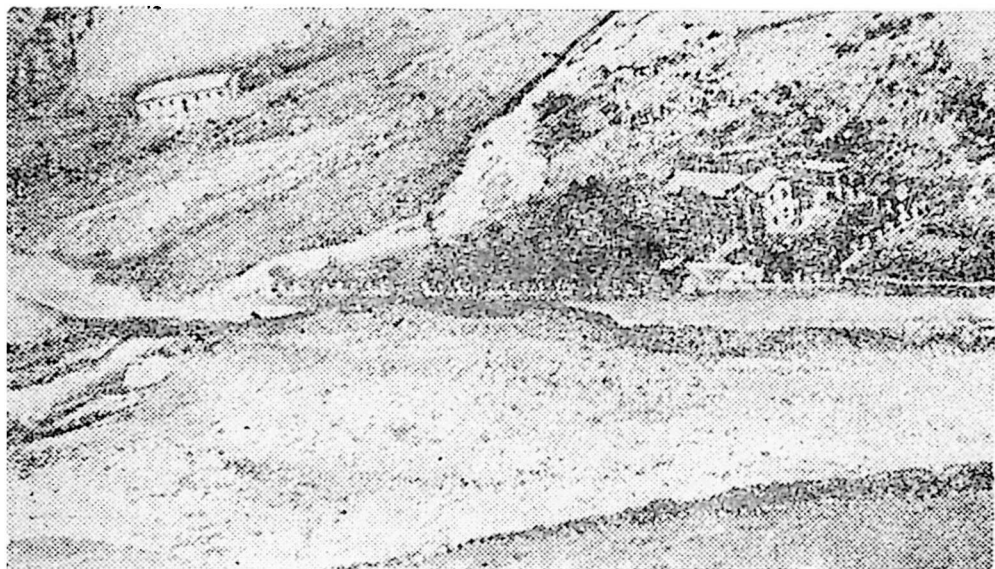
ფიგ. 4. ჩხერის ხიდი.

ნამშრომელთა ჯგუფი, საქართველოს სსრ მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარის ყოფილი მოადგილის ამხ. არქიპო ლაბახუას მეთაურობით ვერტმფრენით გაფრინდა ყაზბეგში, იქედან ორჯონიკიძეში და უკან დაბრუნდა.

ამ ჯგუფის მონაწილემ, წიგნის ავტორმა, გადაიღო მთელი ტრასის მდგომარეობის პანორამა, რაც საშუალებას იძლევა დეტალურად წარმოვიდგინოთ ის ნგრევა, რაც გამოიწვია 1967 წელს ჩამოწოლილი ზეავის კატასტროფულმა შედეგებმა.

ღევდორაკის ზეავით დაგუბებულმა თერგმა კაშხალის გაგლეჯის შემდეგ მიწის ვაკისიდან ბევრი არათფერი დატოვა, ზოგან კი მხოლოდ სავალი ნაწილი წაიღო. გზაზე, დარიალის გვი-

რაბამდე (მდ. ქისტინკის ქვემოთ), მიწის ვაკისი მცირე მონაკვეთზე გადარჩა (ფიგ. 5). ეს მოხდა ქისტინკის ჰესის ზევით,

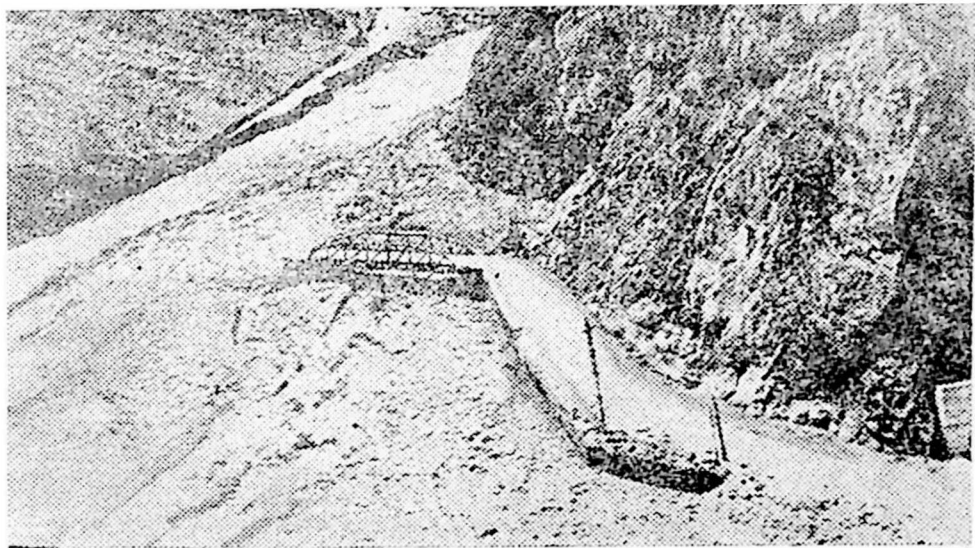


ფიგ. 5. წაოებული უბნები ქისტინკის ჰესთან.

იქ, სადაც მიწის ვაკის იცავდა კლდოვან გრუნტზე ამოყვანილი ბეტონის კედელი. შემდეგ ასევე მცირე მონაკვეთი (30—50 მ ცალკეული ადგილები) მდინარე ქისტინკაზე აგებული ხიდის მარჯვენა მისასვლელთან და გვირაბის შესასვლელი. ზვავის სიმაღლე დატბორვის ადგილის გზიდან 15 მ-ს აღწევდა, რაც გამოიხატებოდა ხეობის მარჯვენა ციცაბო კალთებზე ახლად დაყრილი გრუნტის ნარჩენებით. გვირაბის ჩრდილოეთი შესასვლელიდან ორჯონიკიძისაკენ ხეობა რამდენადმე ფართოვდება. იმ დროს მშენებარე ხილამდე მისი მარცხე-

ნა მისასვლელი გვირაბში შუდის და ეს მონაკვეთი ძირითადად გადარჩა.

დარიალის ხეობაში 1928 წელს ააგეს 5,4 მ გაბარიტის, უტროტუარო, 31 კვმ ხვრეტის, ლითონის ფერმის ქნესავალი -- 50 მ საერთო სიგრძის ხიდი. ამ ხიდის ყრილით მოწყობილი მარჯვენა მისასვლელი, ვიდრე თერგი მისასვლელი ხეობის მყარ მარჯვენა მთის კალთას გადაუვლიდა, მთლიანად წალეკა (ფიგ. 6). ასევე, ქვედა მონაკვეთი, ეზმინჰესის კაშხალი



ფიგ. 6. დარიალის ხიდის გარეცხილი მისასვლელი.

ლამდე, უმეტეს ადგილას დაანგრია და წალეკა. ამ კაშხალიდან სუარგონის ხილამდე, მცირე მონაკვეთების გარდა, სადაც მიწის ვაკისი მთლიანად გადარჩა. მეტნაკლებად დაზიანდა. ასეთი მდგომარეობა იყო მთელ მონაკვეთზე, ვიდრე კურორტ

არმხისაკენ მისასვლელი გზის თერგზე აგებულ ხიდამდე. ცხადია, გაშლილი ადგილმდებარეობის მიწის ვაკისი შედარებით ნაკლებად დაზიანდა.

გზაზე მოძრაობის სწრაფად აღსადგენად ბოლნისიდან საქართველოს სამხედრო გზაზე გადაიყვანეს საგზაო სარემონტო-სამშენებლო სამმართველო, რომლის ძალებითაც თვენახევრის განმავლობაში ღროებით აღადგინეს მოძრაობა.

— დავუბრუნდეთ პუშკინის მოგზაურობას.

„ჩვენ მკვეთრად ავდიოდით მალლა და მალლა, ჩვენი ცხენები ეფლობოდნენ ფხვიერ თოვლში, რომლის ქვეშ ხმაურობდნენ ნაკადულები. მე გაკვირვებული ვუყურებდი გზას...“

სწორედ ამ დროს შემოესმა პუშკინს ყრუ გრიალი. ეს ზეავიანო, უთქვამს ოგარიოვს. პუშკინი მიბრუნებულა და დაუნახავს თოვლის ჩამოვარდნილი გროვა, რომელიც ნელ-ნელა მოიწვედა ქვევით. მცირე ზეავები აქ იშვიათი არ არისო, ამბობს პოეტი. გასულ წელს უფსკრულში ზეავს თან ჩამოუტანია ფორანი ცხენითა და რუსი გლეხით, რომელიც ჯვრის მთაზე მიდიოდაო.

ეს ზეავები ხშირი და ყოველი ზამთრის თანმხლები ჩვეულებრივი მოვლენა რომ არ ყოფილიყო, სამი ათეული წლის არასისტემატური დაკვირვებით ვერ გახდებოდა ცნობილი. „ასეთი ზეავები“ აქ მართლაც, ხშირი მოვლენა იყო...

„ჩვენ მივადწიეთ მთის მწვერვალს. აქ დგას გრანიტის ჯვარი, ძველი ძეგლი განახლებული ერმოლოვის მიერ“, — წერს პუშკინი.

ეს ჯვარი ძველ გზაზე ახლაც იდგა.

გუდგორიდან იშლება კაიშაურის ველი და თეთრი არაგვი, იგი ვერცხლის ლენტეხით მიიკლაკნება და ეს ყველაფერი შემცირებული სახით მოჩანს სამვერსიანი უფსკრულის ფსკერზე, რომლის კიდეზე მიდის სახიფათო გზა.

აქ მგზავრები ჩვეულებრივად ჩამოდიან ეტლიდან და ფეხით მიდიან — მოგვიფხრობს პუშკინი. ცოტა ხნის წინათ რომელიღაც უცხოელ კონსულს გაუვლია; იგი ისეთი სუსტი ყოფილა, რომ უთხოვია მისთვის თვალები აეხვიათ და ისე წაეყვანათ.

ღამე გაუთევიათ არაგვის პირას ბატონ ჩილიაევის (ჭილაშვილის) სახლში. მეორე დილით გზა გაუგრძელებიათ. აქედან იწყებაო საქართველო — წერს პუშკინი. ეტყობა, პოეტმა ზუსტად არ იცოდა, სად იწყებოდა ნამდვილი საზღვარი. იგი უკვე დადი ხანია საქართველოს მიწაზე მოდიოდა.

ფასანაურში ცხენის გამოცვლას არ დალოდებია და ქვეითად უვლია, ანანურიდან ნახევარი ვერსის დაშორებით შეხვედრია სპარსეთის პრინცი ხოზრეე-მირზა. იქიდან იგი ფეხით ჩასულა დუშეთში. პუშკინი გვიყვება: მივდიოდი სულ ზევით და ზევით; ზოგიერთ ადგილას თიხნარი ტალახი, რომელთაც წყაროები აჩენენ, მუხლებამდე მწვდებოდაო. შუადღისას მისულა დუშეთში.

მეორე დილით მისთვის უთქვამთ, გრაფი მუსინ პუშკინი ხარებით მშვიდობით გადმოვიდა თოვლიან მთებზე და ჩამოვიდა დუშეთშიო. იქედან თბილისში ერთად წასულან.

გზა კვლავ სასიამოვნო და თვალწარმტაცი იყო, თუმცა იშვიათად ჩანდა, რომ ახლომახლო ცხოვრობდა ხალხი.

ღართისკარიდან რამდენიმე ვერსზე, რომაელების ლაშქრობის მოწმე ძველი ხილით გადასულან მტკვარზე და ასე, ღამის 11 საათზე ჩასულან თბილისში...

\* \* \*

ასე რომ, ალექსანდრე პუშკინის „მოგზაურობას“ მარტო ესთეტიკურ-მხატვრული და ისტორიული მნიშვნელობა როდი

გაჩნია. იგი მეგზევეთა შესანიშნავი მემატიაწეცა, საქართველოს სამხედრო გზის მიმომხილველი.

მ. ი. ლერმონტოვმა საქართველოს სამხედრო გზაზე იმოგზაურა კავკასიაში მისი პირველი გადმოსახლების დროს. იგი გამწესებული იყო ნიუეგოროდის დრაგუნთა პოლკში, რომელიც კახეთში „ცარსკოე კოლოდცი“-ში იდგა (ახლანდელი წითელწყაროს რაიონი).

1813—1845 წლებში 44-ე ნიუეგოროდის დრაგუნთა პოლკი „ცარსკოე კოლოდცი“-ში იყო დისლოცირებული.

პოლკის მეთაური ყოფილა ნიკოლაი რაევსკი, 1812 წლის სამამულო ომის გმირი, ა. პუშკინის უახლოესი მეგობარი. შემდეგში მას სათავეში ედგა შესანიშნავი ქართველი პოეტი ალექსანდრე ჭავჭავაძე.

ამ პოლკში უმსახურიათ პეტერბურგის სენატის მოედნის გმირებს ა. ოდოევსკის, ა. ბესტუჟეე-მარლინსკის, ნ. ორეიციკის, პ. კონოვნიცინს, მ. პუშჩინს. აქვე გადმოსახლეს მ. ლერმონტოვიც. ვარაუდობენ, რომ ლერმონტოვს ვლადიკავკაზიდან თბილისში უმოგზაურია 1837 წლის ოქტომბერში და უკან ვლადიკავკაზში გაბრუნებულა დეკემბრის პირველ ნახევარში.

ლერმონტოვის მგზავრობის დროსაც კვლავ საჭირო ყოფილა „ოკაზიისათვის“ მოცდა.

მიხეილ ლერმონტოვის გადმოცემით, ბალტის შემდეგ გზა მთის ველით გასდევდა თერგის მარცხენა ნაპირს, საიდანაც იწყება დარიალის ხეობისაკენ მიმავალი აღმართი. ამ ხეობის ყველაზე ვიწრო ადგილას, მდინარის მარჯვენა ნაპირზე, აგებული იყო ციხე-საგუმავო. ხეობა მთავრდება ყაზბეგის მთის კალთის ძირას გაშენებული სოფელ სტეფანწმინდით (ყაზბეგი). მერმე გზა გადიოდა სოფელ სიონზე, საიდანაც მოჩანს მთის ფერდობებზე გადმოკიდებული ციხე-კოშკები და მიე-



წართება სადგურ კობისკენ. იქ იღვა კორღონი და მგზავრთათვის სახლი (რომელიც ახლაც დგას). აქედან მდინარე თერგის ხეობა გამვლელთათვის რჩება მარჯვნივ და გზა მკვეთრი აღმართით მიემართება ჯვრის უღელტეხილისაკენ. ეს სახელწოდება მას დაენათლა იქ, ძველ გზაზე მდგარი ჯვრისაგან.

ჯვრის ქედის გადალახვის შემდეგ, ლერმონტოვს ცხენით უმგზავრია. დიდი პოეტი ამ ჯვარზე მოგვითხრობს „ჩვენი დროის გმირში“. აი რას ამბობს იგი: ამ ჯვარზე არსებობს უცნაური, მაგრამ საყოველთაოდ ცნობილი თქმულება, თითქოს იგი დაედგას იმპერატორ პეტრე I-ს კავკასიაში გავლის დროსო. მაგრამ ჯერ ერთი, პეტრე ნამყოფია მხოლოდ დაღესტანში, და მეორეც, ჯვარზე დიდი ასოებითაა აღნიშნული, რომ იგი გენერალ ერმოლოვის ბრძანებით აღმართეს, კერძოდ, 1824 წელს. მაგრამ ეს თქმულება მაინც დამკვიდრდა, არ იცი, რას დაუჯერო, მით უმეტეს, ჩვენ შეჩვეული არა ვართ დაუჯეროთ წარწერასო.

სინამდვილეში აქ ჯვარი აღუმართავთ დიდი ხნით ადრე, მაგრამ განუახლებიათ 1824 წელს.

„ჩვენი დროის გმირში“ ლერმონტოვი გზის მონაკვეთს აღწერს გუდგორიდან ჩრდილოეთით და მეტად საინტერესო მოსაზრებას გამოთქვამს. „ჩერთოვე დოლინა“-ზე რომ დაეშვნენ, ნაწარმოების ერთ-ერთმა გმირმა თქვა: ეს სახელწოდება წარმოიშვა სიტყვა „ჩერთა“-დან და არა „ჩორტი“-დანო, რაც ხაზს, საზღვარს ნიშნავს, აქ ოდესღაც საქართველოს საზღვარი გადიოდაო. ამ ველს კი ზოგიერთი ჩვენი ავტორი ახლაც „ეშმაკის ველს“ უწოდებს.

ჯვრის უღელტეხილის გადალახვის მერმე მგზავრები ჩვეულებრივად ღამეს მდინარე არაგვის მარჯვენა ნაპირას მდებარე სოფელ ქვეშეთში, ამ გზის მმართველის სახლში ათევდნენ. 1820 წლის შემდეგ საქართველოს სამხედრო გზის მმართვე-

ლად ითვლება ისტორიულად ცნობილი პიროვნება ბ. გ. ჩილაევი, მამაცი, შესანიშნავი ოფიცერი და ღრმად განათლებული ადამიანი. მასთან გაჩერებულან ბინაში ალ. გრიბოედოვი, ალ. პუშკინი, დეკაბრისტები.

მიხეილ ლერმონტოვის ცნობით, არაგვის ველით გზა გადიოდა სოფელ ფასანაურზე, ანანურზე, არაგვის ერისთავის ციხე-სიმაგრის გვერდით, მერმე გზა ჩაუვლიდა ღუშეთს, მოიტოვებდა მას მარცხნივ, გაივლიდა საქართველოს ძველ დედაქალაქ მცხეთას თავისი არმაზით, განუმეორებელი სვეტიცხოვლის ტაძრით.

...ახლა ჯერამდე თანამედროვე ასფალტბეტონის გზაა გაყვანილი.

როგორც ვიცით, ლერმონტოვის ბებიაშ არაერთგზის იშუამდგომლა იმპერატორის წინაშე, რომ მისი შვილიშვილისათვის მიეცათ რუსეთში დაბრუნების ნებართვა. ბოლოს მიუღწევია კიდევ მიზნისათვის. 1837 წლის 25 ნოემბერს მოსულა ბრძანება, რომლის თანახმად ლერმონტოვი ამოურიცხავთ 44-ე ნიჟეგოროდის პოლკის სიიდან. რამდენიმე ხნის შემდეგ მას დაუტოვებია „ცარსკოე კოლოდცი“.

14 დეკემბერს ლერმონტოვი უკვე პროხლადნაიაში უნახავთ. რვა წლის წინათ ამავე გზაზე გაიარა ა. ს. პუშკინმა, როგორც ვიცით, ეს მოგზაურობა დაედო საფუძვლად მის შესანიშნავ წიგნს „მოგზაურობა არზრუმს“, რომელიც 1836 წელს დაიბეჭდა „სოვრემენიკში“.

საქართველოს სამხედრო გზაზე უკან მოგზაურობისას ლერმონტოვს დაუჭირავებია 6 ხარი და რამდენიმე ოსი.

თუ გავიხსენებთ პეჩორინის მონათხრობს, მის თანამგზავრებს გუდგორაზე გადასვლის წინ, ღამე გაუთევიათ სადგურთან. დილით ხუთი გამხდარი ცხენი ძლივს მიათრევედა მათს საზიდრებს, ისინი მიდიოდნენ ფეხით (პეჩორინი და შტაბსკა-

პიტანი მაქსიმ მაქსიმოვი) გუდგორიდან დაკლავნილ გზაზე და როდესაც ცხენებს ქანცი გამოელეოდათ, თვლების ქვეშ ქვებს უღებდნენ. გზა, სადამდეც თვალი გასწვდებოდა, სულ მადლა ადიოდა, გეგონებოდა ზეცაში მიდისო, დაბოლოს, ღრუბლებში იკარგებოდა.

ასეთია ლერმონტოვის თვალით დანახული საქართველოს სამხედრო გზა.



როგორც უკვე ვთქვით, XIX საუკუნის მეორე ნახევრის დასაწყისისათვის საქართველოს სამხედრო გზის მდგომარეობაზე მრავალ საინტერესო ცნობას გვაწვდის ალექსანდრე დიუმა თავის წიგნში „კავკასია“.

სახელგანთქმული რომანისტი ალექსანდრე დიუმა საოცრად ცოცხალი ენით აგვიწერს თავის შთაბეჭდილებებს და მკითხველის წინაშე წარსდგება, თავისი მამის, ნაპოლეონის ლეგენდარული გმირი ოფიცრის მსგავსად, მამაცი და უკეთილშობილესი პიროვნება.

ალექსანდრე დიუმა ასტრახანიდან ყიზლარს ჩასულა 1858 წლის 7 ნოემბერს (ძველი სტილით), იქიდან ბაქოზე შემოვიდა. თბილისიში ჩამოსულა იმავე წლის ნოემბერში.

დიუმა აღტაცებულია ქართველი ხალხით. იგი არაერთგზის აღნიშნავს, რომ ეს ხალხი იმდენად საუცხოო, კეთილშობილი, პატიოსანი, მამაცი, გულუხვი და შემართებული ერია, რომ მას საგანგებო გამოკვლევა უნდა მიეძღვნასო. თბილისიში ჩამოსვლამდე ალ. დიუმა ფიქრობდა, რომ იხილავდა „ნახევრად ველურ ქალაქს, რაღაც ბაქოსა და ნუხის მსგავსს, მაგრამ უფრო დიდს“. იგი გულწრფელად აღიარებს, რომ შეცდა თავის ვარაუდში. იგი მოხიბლულა თბილისის თეატრის მშვენიერებით,

მისი უფაქიზესი გემოვნებით. შესრულებით, თბილისის სიონის ტაძრით. ასეთი განწყობითა და შთაბეჭდილებებით აღსაყვსე ადამიანს ძნელია თბილისის ქუჩების დახასიათებაში მიკერძოება დაეწამოთ.

დიუმა მოგვითხრობს: ოდნავ წვიმიანი ამინდი იყო, თეატრამდე მისასვლელი სულ მცირე გზის გასავლელად ეტლი შეუთავაზებიათ. მას ძალზე გაჰკვირვებია, მაგრამ ამაზე კონსულ ფინოს ასე უპასუხია:

„... ოდნავ წამოწვიმა. ეს საკმარისია, რომ კოჭებამდე ტალახში ჩავიძიროთ, თუ წვიმა გაგრძელდა, ხვალ მუხლებამდე ამოვიღუმპებით, ხოლო თუ კიდევ არ გადაიღო, ზეგ უკვე ჭამრამდე მოგეწვდება ლაფი. თქვენ არ იცით თბილისური ტალახი... ზოგიერთ შემთხვევაში ტალახი თქვენი ეტლის ღერძებს სწვდება და მაშინ სკამზე უნდა დადგეთ... როცა სახლთან მიხვალთ, შესასვლელთან ფიცარს გამოგიდგამენ და ამ კიდული ხიდით სახლში შებრძანდებით“.

ძველი თბილისის ქუჩებისა და ქუჩაბანდების ასეთი მდგომარეობა მეტნაკლებად დადასტურებულია ლიტერატურულ წყაროებში და ინტერესმოკლებული არ არის გზების მდგომარეობაზე მაშინდელი თბილისელების მიერ გამოთქმული აზრი.

დიუმა ჰყვება, ყოველი ახალი მეფისნაცვალი ყველაფერს ჰპირდებოდა ხალხს და ამ დაპირებიდან ერთ-ერთი პირველი გზა იყო.

„ასეთ ქვეყანაში რომ მიმოსვლის საშუალება მოეწყოს, საჭიროა რომაული შრომა და ციკლოპური ნაგებობანი, უზარმაზარი ფონდი, ჭეშმარიტად განათლებული ინჟინრები, ყველაზე მეტად კი უზადო კეთილსინდისიერება. დაპყრობა ყველას უნდოდა, მაგრამ... ომი რუსეთს ას მილიონზე მეტი უღირდა, მიმოსვლის გზებზე კი სამასი ათასი ფრანკი იყო

ასიგნებული. ამიტომაც არ არსებობს გზები კავკასიაში“ — აღნიშნავს იგი. გზების მშენებლობას აფერხებსო ნიადაგების თვისებები და მდინარეთა სწრაფი ძალა (აქ იგი, ალბათ, გულსხმობს მდინარეთა სიჩქარეს და იმ ცოცხალ ძალას, რაც ამ სიჩქარის ფუნქციაა — გ. რ.). იგი აღწერს გრანიტის ქვით აგებულ ხიდს, რომელიც დარიალის ხეობაში უშენებიათ 3 წლის განმავლობაში და რომელიც შემდეგ წყალდიდობას წაუღეკანს. როგორც იგი აღნიშნავს, ასეთივე ბედი სწევია მდ. მტკვარზე აგებულ ორ ხიდს. ამ ხიდების აგება დაუვალეზიათ რნგლისელი მექანიკოსისთვის, რომლის გვარი კვილი ყოფილა. მას თურმე საღურგლო საქმეები უფრო ეხერხებოდა (აი, თურმე რატომ მიჰქონდა წყალს ქვის ხიდები). გზებზე ბენრს მუშაობენ, მაგრამ უშედეგოდ, ამიტომ ამბობდნენ თბილისში: „მის გაყვანაზე დახარჯული მანეთებით მთლიანად შეიძლება მოიკირწყლოს ეს გზა“.

საქართველოს სამხედრო გზას, აღნიშნავს დიუმა, ყოველ წელს სამგვარი ზევეი ატყდება: თოვლისა, ქვისა და წყლისაო.

დიუმას გადაუწყვეტია, ესარგებლა თბილისში ყოფნით და კავკასიის გარშემოვლით არ დაკმაყოფილებულიყო, გადაეყვანათ ეს ქედი და დარუბანდის კარიბჭის გარდა დარიალის კარებიც გაევლო. სწორედ ამიტომ მოუსურრებია რლადიკავკაზში წასვლა. მიუხედავად იმისა, რომ უკვე ზამთარი იდგა, დეკემბრის მიწურულს ტარანტასით, კალინოს თანხლებით (მოსკოვის უნივერსიტეტის სტუდენტი-თარჯიმანი) თბილისიდან გასულა და ფასანაურისაკენ მიმავალ გზას დასდგომია. მათ მცხეთამდე უვლიათ მტკვრის მარჯვენა ნაპირით. მცხეთაში გადასულან ხიდზე. „ჩვენი მასპინძლის მამის მიერ მტკვარზე 1840 წელს აშენებულ ხიდთან არის ნანგრევები აგურის ხიდისა, რომელსაც პონტის მეფის მძლეველს მიაწერენ“, — გვიყვება დიუმა. ამის შემდეგ გაუვლიათ მცხეთა, საქართველოს

ბგელი სატახტო ქალაქი. ამინდი გაფუჭებულა, დაუწყია თონა. გზას თეთრი სუდარა გადაფარებია. მცხეთიდან ათიოდე ვერსის მანძილზე, მთის ძირს ასცდენიან, მიახლოებიან არაგვს და გაპყოლიან მის ველს. აქ გზა, ვიდრე ის მდინარის ნაპირს მიჰყვებოდა, არა უშავდა რა, შემდეგ კი „ძალიან ცუდი რომ იყო... ახლა უხეირო გახდა, ის ისევ გაფუჭდა დუშეთამდე სამი წერსით ადრე“. გზა გაფუჭებულა შაშაბურის დღევანდელ გადასასვლელიდან დუშეთამდე. დუშეთს ჩასულან ღამით. ყველაფერი უკვე თოვლით იყო დაფარული, სინათლის შუქზე მას თავისი შთაბეჭდილებების ჩაწერა დაუწყია. უმუშავია დამის სამ საათამდე. გაულვიძია დღის 7 საათზე. სადგურის ზედამხედველი გაჯავრებულა, ასეთ ავდარში გზის გაგრძელება რომ მოუსურვებია და უთქვამს, ანანურამდე შეიძლება როგორმე მიიღწიოთ, იმის იქით კი ვერ წახვალთო. ათ საათზე გასულან დუშეთიდან და სამი საათის შემდეგ მისულან ანანურში, სადაც ღრუბლებიდან გამომკრთალ დღის მცირე სინათლეზე დაუნახავთ ანანურის ციხის კონტურები. ანანურის ციხეში ლეკების მიერ გაძარცული და დანგრეული ორი ეკლესია უნახავთ, სადაც მოგვიანებით გაუმართავთ ლაზარეთი. მერმე ამ ლაზარეთში რუსეთიდან საქართველოში ჩამოსულთ კარანტინში ატარებდნენ. იმ დროს ანანური ორმოცამდე კაცისაგან შემდგარი კაზაკთა უბრალო საგუშაგო ყოფილა.

დიუმას მოუსურვებია დამის გასათევად ფასანაურში ჩასვლა, საითკენაც „გზა არამცთუ უარესდება, უკვე სახიფათოც კი ხდება“, — გვიყვება დიდი მწერალი. ფასანაურამდე მანძილი 22 კილომეტრამდე იქნებოდა. გზა მიიკლავნებოდა ტყით დაფარულ ციცაბო მთის კლდოვან ფერდობზე და ისეთი ვიწრო იყო, ორი ეტლი ძლივს აუქცევდა გვერდს ერთმანეთს. ქვემოთ, ხუთასი ნაბიჯის სიღრმეზე, ვიწრო ხეობაში ბობოქრობდა არაგვი.

დეკემბერში არაგვის ბობოქრობა ძალზე საეჭვოა. ზამთარში წყლის ოდენობა მნიშვნელოვნად მცირდება და საყოველთაოდ ცნობილია, ამ დროს არაგვი მშვიდად მიედინება თავის კალაპოტში, მაგრამ როგორ შეიძლება უსაყვედურო უზარმაზარი, საარაკო წარმოსახვის შემოქმედს ასეთი ნიუანსი?

„ახანურს რომ გავცდით, ნამდვილი ზამთარი დაგვიდგა და ტარანტასი ერთნახევარი თუ ორი ფუტის (64 სმ) სიმაღლის თოვლში მიგორავდა“. მწერალი წასვლის წინ თავად ბარიატინსკის გაუფრთხილებია გზაზე მოსალოდნელია სიძნელები და კერძოდ, თოვლის ზეავით გზის ჩაკეტვაო.

„ფსანაურიდან ახალი გზა გვერდს უხვევს კაიშაურსა და კობს, — გადმოგვცემს დიუმა, — ესე იგი იმ ორ სადგურს, რომელთა შორის ხშირად ზეავი ჩამოდის, პირდაპირ ყაზბეგისკენ მიიმართება. ძნელი სათქმელია, რამდენ ხანს უნდებიან ამ გზის გაკეთებას, რომელსაც 15—18 ვერსი ექნება სიგრძე. ვიდრე ერთ ბოლოს დაასრულებენ, ალბათ, მეორე ბოლო დაინგრევაო მთლიანად. თუ ის როდისმე დასრულდა, ფართო, სწორი და კარგი სავალი გზა იქნება. მისი კლაკნილი გაივლის შედარებით დაბალ მთებში, სადაც არ გვხვდება ძალიან ციცაბო აღმართები და ამის შედეგად თოვლის ზეავის და კლდის ჩამონგრევის საფრთხე თავიდან იქნება აცილებული. ყაზბეგამდე ხუთ თუ ექვს ვერსზე, ველს, რომელზეც ეს ახალი გზა მიიმართება, მოულოდნელად ჰკვეთს მაღალი ბორცვი და მისი შემოვლა შეუძლებელია. მასზე, როგორც მთა აქსუსზე, გზა კლაკნილად მიიმართება, მაგრამ ისე მოკლე არ არის, მხოლოდ უფრო მოხერხებულია“.

ეს ცნობები, ცხადია, არ არის ალ. დიუმას პირადი გამოკვლევის შედეგი. იგი მწერალს ახლო ნაცნობებმა მიაწოდეს 1858 წლის მიწურულს. იმ დროისათვის, თუ რომელი მიმართულებისათვის უნდა მიეცათ უპირატესობა, უკვე გამორკვე-

ული იყო. გადაწყდა, გზა მლეთის აღმართით აშენებულიყო. და, ამგვარად, ეს ცნობები რამდენადმე სცოდავდნენ. სინამდვილეში ამ ვარიანტის განფენილობა ფასანაურიდან აჩხოტამდე იყო არა 15—18 ვერსი, არამედ 41,7 კილომეტრი, ეს მაშინ, როდესაც მას უნდა გაეელო კაიშაურზე 55 კმ (დღეისათვის მოქმედი ტრასის განფენილობა შეადგენს 65 კილომეტრს. ეს ტრასა თავისი სირთულისა და სიძნელის გამო უარჰყვეს. იქ საუღელტეხილო დონეც საკმაოდ მაღალია. თუ ჯერის უღელტეხილის ნიშნული 2389 მეტრია, გუდამაყრისა 2369,7 მეტრს შეადგენს — გ. რ.).

— ფასანაურში შეუტყვიათ, რომ თურმე იქ 3—4 დღე თოვდა და ხუთი-ექვსი ფუტი სიმაღლის თოვლი დაუდვია. მიუხედავად იმისა, რომ ადგილობრივ მცხოვრებთ ექვი გამოუთქვამთ მგზავრობის გაგრძელების შესაძლებლობაზე, ტარანტასი მარხილით შეუცვლიათ და შიგ ხუთი ცხენი შეუბამთ. ალ. დიუმა გაუფრთხილებიათ, რომ ქვეშეთში იძულებული გახდებოდნენ ცხენები ხარებით შეეცვალათ. მგზავრებს გაუვლიათ ვაკე ადგილი მდინარე „არაგვსა და ტყიან მთებს შუა“ (ახლა იქ ბუჩქნარილაა — გ. რ.). სწრაფად გადასულან მდინარეზე და თუ აქამდე გზას მარჯვნივ მიჰყვებოდა არაგვი, ახლა მარცხნივ აღმოჩნდა. ქვეშეთს რომ გასცდნენ, დაახლოებით ექვსკერსიანი ციცაბო აღმართი დაიწყო. მარხილში ცხენების მაგივრად თორმეტი ხარი შეაბეს. ხარები ყოველ ნაბიჯზე მუხლამდე თოვლში იფლობოდნენ და ძლივს მიათრევდნენ მარხილს. 22 ვერსის დაფარვას ექვს საათზე მეტი მოუხდნენ. გზაზე ორჯერ შეხვედრიათ სხვა მარხილი. გზა იმდენად ვიწრო ყოფილა, რომ შემხვედრი მარხილი კინალამ უფსკრულში გადავარდნილა.

დიუმა კმაყოფილი დარჩენილა იმით, რომ ისინი უღელტეხილისაკენ აღმართზე კლდის მხარეს მიემგზავრებოდნენ,



უფსკრულში გადაჩეხვის საშიშროება ქვეითად მიმავალ მგზავრს ემუქრებოდა. ერთი შემხვედრი მარხილის ორ წინა ხარს წაუბორიკებია და მგზავრები გზაზე გადმოუყრია. გამრეკს მოუხერხებია ხარების შეკავება. პირუტყვი დაშინებულა და როცა ფეხქვეშ მყარი მიწა უგრძენიათ, კანკალი დაუწყიათ.

კაიშაურის სადგურში ისეთი თოვლი იდო, რომ დიუმას ციმბირში ეგონა თავი. კაიშაურში ჩასულან დღის სამ საათზე, მაგრამ გზის გაგრძელება მეორე დღისთვის გადაუდვიათ. დიუმა სადგურში კარგ ოთახებში დაუბინავებიათ. კაიშაურში მათი ყოფნისას ორ თუ სამ მარხილს გაევლო და იმედი მისცემიათ, რომ გზა გაკვალული დახვდებოდათ და დილის 9 საათზე გზას გასდგომიან.

თავადი ბარიატინსკის განსაკუთრებული ბრძანებით დიუმას მარხილში 12 ხარი შეუბამთ, ათი ჯარისკაცი და ათი კაზაკი გაუყოლებიათ. ასე მიულწევიათ ოსეთის სოფელ გუდის ფარგლებამდე.

ოს მოსახლეობას ბრძანებით ევალებოდა გზის გაწმენდა, რასაც თურმე ყვირილით, სიმღერით, ბლლაძუნით, ერთმანეთისათვის ნიჩბით თოვლის ყრით აკეთებდნენ.

კაიშაურს ერთი-ორი ვერსით რომ გასცილებიან, მგზავრები გაჩერებულან და დაუნახავთ წერაქვებითა და ნიჩბებით მომუშავე ოსები, რომლებიც გზას წმენდნენ.

დიუმა ზვავებისადმი განსაკუთრებულ ინტერესს იჩენს. იგი წერს: „განსაკუთრებით საინტერესოა ზვავები! კავკასიონის ფერდობებიდან, რომელნიც ბევრად უფრო დამრეცია შვეიცარიის ფერდობებზე, ვეებერთელა თოვლის ფენები ეშვება და რამდენიმე ვერსის სიგრძეზე მთელ გზას ფარავს. სხვა შემთხვევაში, როცა ზვავი თავისი ფუძით მიწას ებჯინება, ქარი მის ზედაპირზე კორიანტელს აყენებს, თოვლს ყველა მიმარ-

თულებით აბნეეს, ხეებს ფარავს და ნაპრალებს ავსებს. ისე რომ, გზა მთლიანად იკარგება, მით უმეტეს, რომ იგი სრულიად არ არის აღნიშნული არავითარი ბოძებით. კავკასიაში დეკემბრიდან მარტამდე თვით ყველაზე გულად მოგზაურსაც კი ყოველ წუთში ორი-სამი ათასი ფუტის სიმაღლიდან ხეობაში ჩავარდნის საფრთხე ემუქრებოდა, როცა მას თავი უკვე შუა გზაზე ჰგონია. რამდენიმე თოვლიანი დღე და გზა სრულიად იკეტება. ჩვენც სწორედ ასეთ მდგომარეობაში აღმოვჩნდით და სწორედ ამიტომ იყვნენ საჭირო ოსები, რომელნიც გზაზე შემოგვხვდნენ. მაგრამ ოსები მეტისმეტად კარგ დამოკიდებულებაში არიან თოვლთან... ისინი მაშინ ანძრევენ ხელს, როცა ზედამხედველი უშუალოდ თავზე ადგიათ“.

მგზავრებს კაიშაურიდან სამ ვერსზე შეხვედრიათ რუსული საფოსტო კარეტა, ანუ ბორბლებიდან მოხსნილი და საბრჯენზე დადგმული ექიპაჟის უბრალო ძარა. „ხანდახან, როცა გზა მარხილისთვისაც ძნელი გასავლელია, რუსული ფოსტა უბრალო მხედრის სახეს ღებულობს, ხოლო მხედარი ხშირად იძულებულია ქვეით მოგზაურად გადაიქცეს“, — გვიყვება დიუმა. საფოსტო კარეტაში სამი ცხენი ყოფილა შებმული ბაწრულად და რადგან ჯვრის მთის დაქანებულ ფერდობზე ჩამოდიოდა, ხუთი თუ ექვსი კაცი უკანიდან იჭერდა, რომ არ დაგორებულყო. დიუმას კურიერისათვის გამოუკითხავს გზის მდგომარეობის შესახებ. კურიერი ისე დალრეჯილა, რომ იმედი სრულიად წართმევია. უთქვამს, აქედან ხუთიოდე ვერსის მანძილზე საშინელი გრიალი მოგვესმა და ალბათ, ზვავი ჩამოწვაო.

კაიშაურიდან ოთხი ვერსის გავლის შემდეგ, რასაც ორი საათი დაჭირვებია, მარხილში დამატებით ოთხი ხარი შეუბამთ. ხარები მარხილსაც მიათრევენ და ცხენებსაც — ჰყვება ალ. დიუმა. მეეტლეები ფეხდაფეხ მიჰყვებოდნენ გვერდით და რკინის ჯოხით სინჯავდნენ მიწას. ისინი სულ მალლა მიი-

წედნენ, მაგრამ შეადლემდე ნახევარი გზაც არ ჰქონდათ გავლილი. მეეტლეებს ეჭვი შეპარვიათ, რომ დალამებამდე მივიდოდნენ კობში და სულ იმას ნატრობდნენ „ნეტავი, როგორმე მივასწროთ კობშიო“. მეეტლეებს უთქვამთ, მოსალოდნელია ნისლის ჩამოწოლა და ქარბუქის დაწყებაო.

დიუმას, მამაცური ბუნების კაცს, არ შეშინებია და უბრძანებია, განეგრძოთ გზა. მეეტლეები დათანხმებულან გზის გაგრძელებაზე, მაგრამ გაუფრთხილებიათ, ხმა არ ამოელო. დიუმას თავისი ცნობისმოყვარეობის გამო მიზეზი უკითხავს. ამაზე უპასუხნიათ, აქ ხმამაღლა ლაპარაკს შეუძლია ჰაერის შერყევა, რასაც უთუოდ მოჰყვება ზვავი და ყველას ჩაჩქმურავსო.

დიუმას გახსენებია, რომ რაღაც ამის მსგავსი მოუსმენია შვეიცარიაშიც.

ნისლს დიდხანს არ დაუყოვნებია. „ხუთი წუთის შემდეგ აღარაფერს ვხედავდით, გარდა ჩვენს მარხილში შებმული ცხენების გავებისა. დანარჩენი ოთხი ცხენი და ოთხი ხარი ბურუსმა შთანთქა... ქარი შმაგად გვიქროდა ყურებში და იმ წყვილიადას და ქარბუქში მხოლოდ ეევენები წკრიალებდნენ სასიამოვნოდ“. თითოეული ნაბიჯის გადადგმა მხოლოდ მეეტლეების მიერ რკინის ჯოხით მიწის მოსინჯვის შემდეგ შეიძლებოდა. შეჩერდნენ. ამ დროს მოესმათ ზარების რეკვა. დიუმას უკითხავს, „საიდან მოდის ეს სევდიანი გულსაკლავი და ამავე დროს ასეთი მანუგეშებელი რეკვა ამ თოვლის უდაბნოში“. პატარა მდინარე ბაიდარას ნაპირზე მდებარე ერთ სოფელში რეკავენო, — უპასუხნიათ გამცილებლებს.

ზარს რეკავდნენ ბიდარაშვილის (ბაიდარაშვილი) სახლიდან, რომელსაც დიდი ბურუსის ჩამოწოლის დროს ევალეობდა ზარების დარისრება და მგზავრების გაფრთხილება-ნუგეშისცემა (ბაიდარაშვილების სახლზე ქვემოთაც გვექნება საუბარი). გამცი-

ლებლები მკიდროდ შემორტყმიან მარხილს ირგვლივ. კობამდე ცხრა ვერსი-ლა რჩებოდათ, თხუთმეტ წუთში იმდენი თოვლი დაუდვია, რომ ცხენებს მუხლებამდე მოსწვდენია. „ცხადი რყო, — წერს დიუმა, — თუ კიდევ ერთ საათს გავჩერდებოდით, მკერდზე მოგვადგებოდა, ორ საათში კი თავიანად ჩავაფლებოდით“. გზის საბეზნად წასულ მეეტლეებს შეჰგვიანებიათ. მიუხედავად გაფრთხილებისა, დიუმა მათ თურმე ხმამალა ეძახდა. მერმე კარაბინის გასროლაც მოუნდომებია, მაგრამ ყველას დაუშლია. ორი კაცი წასულა მეეტლეების მოსაძებნად და თხუთმეტი წუთის შემდეგ მათ მეეტლეები მოუყვანიათ. თურმე ვეებერთელა ზეავს გადაეჭრა გზა. ამ ზეავის მომასწავებელი ხმაური აკი გზად შემხვედრ ფოსტალიონს გაეგონა. გზის გაგრძელების ყოველივე იმედი დაუკარგავთ და დიუმას კალინოსთან ერთად გადაუწყვეტია კაიშურში დაბრუნება.

სამი დღის შემდეგ ისინი თბილისში დაბრუნებულან.



დიუმას მიერ აღწერილი საქართველოს სამხედრო გზა იმითაც არის საინტერესო, რომ მისი მოგზაურობა ზამთრის პერიოდს დაემთხვა. მის წიგნში მრავალ საინტერესო ისტორიულ-სოციალურ და ეთნოგრაფიულ მასალებს ვხვდებით, რომელთა ღრმად შესწავლა არ იქნებოდა ზედმეტი ჩვენი მეგზვეებისათვის და არც მასობრივი მკითხველისათვის.

საქართველოს სამხედრო გზით იმგზავრა 1861 წელს პეტერბურგიდან დაბრუნებულმა 24 წლის ილია ჭავჭავაძემ.

ილიას „მგზავრის წერილები“ გენიალური ქმნილებაა. ვლადიკავკაზიდან თბილისამდე მგზავრობა მას თავისი ფილოსოფიურ-სოციალური და პოლიტიკური შეხედულებების ფონად გამოუყენებია და მერე როგორი ბრწყინვალეობითა და

შემოქმედებითი ძალისხმევით! ჩვენთვის — მეგზვეებისთვის კი მისი ერთი ირონიული ფრაზა, რომ „მთელი რუსეთი აქ პოვოსკით დადის“, ყველაფრის მთქმელია.

თუ როგორი იყო საქართველოს სამხედრო გზა, ამის ნათელსაყოფად კი მისი ერთი წინადადებაც კმარა: „პოვოსკაში“ ქვებზედ ხათქა-ხუთქმა კეთილი ფიქრები დამიბნიაო.

დაბოლოს, გრიგოლ ორბელიანის შესანიშნავი ქმნილება „ჩემი მგზავრობა თბალისიდან პეტერბურგამდის“ ბევრ რამეს ეუბნება ჩვენი გზის სპეციალისტებს და საჭიროა დეტალურად ჩაველრმავდეთ ამ რომანტიკულ-სენტემენტალურ ნაწარმოებს. პირადად მე ძალზე ბევრი რამ შემძინა ამ შესანიშნავი თხზულების დაწვრილებითმა კრიტიკულმა შესწავლამ.

ღიახ, ჩვენს მეგზვეებს სჭირდებათ გასცდნენ სპეციალურ ლიტერატურას და გულდასმით, ინტერესით ჩაუკვირდნენ ალ. გრიბოედოვის, პუშკინის, ლერმონტოვის, დიუმას, გრ. ორბელიანის, ილ. ჭავჭავაძის, გორკის, მაიაკოვსკის, ტიხონოვის, პასტერნაკის და სხვათა საგულისხმო, დაუვიწყარ გამონათქვამებს ჩვენი საქართველოს სამხედრო გზაზე...

## ✦ ავტომობილის დასაწყისი და საზღაო ნიშნები

საქართველოს სამხედრო გზაზე საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობას ჩვენი საუკუნის დასაწყისიდან ეყრება საფუძველი. იმ ხანებში, მეფის რუსეთში ფაქტიურად არ არსებობდა ავტომშენებლობისათვის საჭირო საწარმოო ბაზისი, ამიტომ საავტომობილო ტრანსპორტის მიმოსვლას, ასე ვთქვათ, ეპიზოდური ხასიათი ჰქონდა. ავტომანქანები უმთავრესად მცირერიცხოვან კერძომფლობელთა ხელში იყო თავმოყრილი. სწორედ ამ ერთეული ადამიანების ინიციატივით გადაიდგა ამ მიმართულებით პირველი ნაბიჯები.

ამ საქმისათვის პირველად ხელი მოუკიდია მოსკოვის მცხოვრებს, ვინმე მიხეილ სოლომონის ძე კლებანსკის. მას 1907 წლის 17 მარტს (თარიღები ყველგან ძვ. სტილითაა მოყვანილი — გ. რ.) გზათა მიმოსვლის კავკასიის ოლქის უფროსისათვის უთხოვნია თბილისსა და დუშეთს, თბილისსა და მანგლისს შორის მგზავრთა გადაყვანის ნებართვა. მასვე უყისრია იმ მოთხოვნათა შესრულება, რასაც ამ საკითხზე გზათა მიმოსვლის სამინისტროს 1896 წლის 11 სექტემბრის № 7453 დადგენილება ითვალისწინებდა.

მეფის ნაცვალს დაუქმდაყოფილება კლებანკის თხოვნა.

როგორც გზათა მიმოსვლის კავკასიის ოლქის 1907 წლის 10 მაისის № 4451 წერილიდან, რომელიც გაეგზავნა თერგის განყოფილების სამუშაოთა უფროსს, ირკვევა, ვლადიკავკაზიდან თბილისამდე საქართველოს სამხედრო გზატყეცილით საფოსტო, სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვათა წარმოების ნებართვა უთხოვია ინჟინერ პავლე კონსტანტინეს ძე ბრუდსაც. იმავე წლის აგვისტოს თვეში გზათა მიმოსვლის კავკასიის ოლქის მმართველობას მისთვის მიუცია ნებართვა ამ გადაზიდვებზე. ნებართვის გაცემისას, განცხადებაზე თან დაურთავთ თერგის გენერალ-გუბერნატორის მოვალეობის შემსრულებლისა და კაზაკთა ჯარის „ნაკაზნოი ატამანის“ თანხმობა, თუ ოლქის მმართველობა არ იქნებოდა წინააღმდეგი.

საქართველოს სამხედრო გზაზე საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის წარმოების ნებართვა 1907 წლის 8 აგვისტოს უთხოვია აგრეთვე ანტონ ნაგორნის.

კავკასიაში მეფისნაცვლის კანცელარიის 1907 წლის 8 ნოემბრის № 24232 წერილიდან ჩანს, რომ ეს ნებართვა ვრცელდებოდა შემდეგ გზებზე:

1. აღსტაფა-ყაზახი-დილიჯანი-კარაკლისი,
2. თბილისი-

თელავი, 3. თბილისი-მანგლისი, 4. თბილისი-დუშეთი, 5. ბორჯომი-აბასთუმანი.

მეფისნაცვლის ნებართვას თან ახლდა საავტომობილო მოძრაობისათვის სავალდებულო დამატებითი პირობები, სახელდობრ, იქ, სადაც საჭირო იყო ფრთხილი სიარული, მეწარმეს საკუთარი ხარჯით ადმინისტრაციის მითითებისამებრ უნდა დაეყენებინა სასიგნალო ნიშნები.

მეწარმე ვალდებული იყო, წინასწარ შეეტყობინებინა კავკასიის გზათა მიმოსვლის ოლქის თბილისისა და თერგის სამუშაოთა უფროსებისათვის მოძრაობის გახსნის დღე და ჩაეტარებინა საცდელი რეისი დისტანციის უფროსთან ერთად.

თუ საერობო გზაზე გზის ვაკისი და ხელოვნური ნაგებობა საავტომობილო მოძრაობისათვის გადაკეთებას მოითხოვდა, ესეც მეწარმის ხარჯზე უნდა შესრულებულიყო.

ჩვენთვის მეტად საინტერესო დოკუმენტში — გზათა მიმოსვლის მინისტრის 1896 წ. 11 სექტემბრის № 7453 დადგენილებაში, ჩამოთვლილია საავტომობილო მოძრაობის წესები, რომელიც ეხება მიმოსვლის გზებზე თვითმავალი ეკიპაჟებით მგზავრებისა და ტვირთის გადაზიდვის საკითხებს. აქედან ჩანს, როგორი პასუხისმგებლობით ეკიდებოდნენ ჯერ კიდევ მაშინ თვითმავალი ეკიპაჟების უსაფრთხო მოძრაობას.

1. თვითმავალ ეკიპაჟს გზატკეცილზე გასვლისას უნდა დაეცვა გზაზე გასვლის ყველა იმჟამად მოქმედი და მომავალში დაწესებული კანონი და განკარგულება;

2. ცხენიან ეკიპაჟთან შეხვედრისას, ცხენები რომ არ დაეფრთხო, თვითმავალ ეკიპაჟს მაქსიმალურად უნდა შეემცირებინა სიჩქარე და გზატკეცილის ზღვრულ მარჯვენა ნაპირამდე გადასულიყო;

3. ნელა ევლო მკვეთრ მოსახვევებში, დახურულ მოსახვევებში მიეცა სიგნალი;

4. საერთო უსაფრთხოების დასაცავად თვითმავალ ეკიპაჟს სიჩქარე უნდა შეემციროებინა: დაღმართზე სხვა ეკიპაჟების შეხვედრისას, სხვა გზების გადაკვეთისას და სოფელზე გავლისას;

5. ყოველ თვითმავალ ეკიპაჟს უნდა ჰქონოდა მოწმობამის გამართულ მდგომარეობაზე, რომელიც ადასტურებდა, რომ მისი მექანიკური ძრავა ნორმალურ და უსაფრთხო მდგომარეობაში იყო;

6. თვითმავალი ეკიპაჟის ლითონის სალტე ფერსოზე სწორედ უნდა ყოფილიყო მორგებული. დაუშვებელი იყო მისი თუნდაც ოდნავი ამოზნექილ-ჩაზნექილობა, არ უნდა ჰქონოდა ლურსმნის, მოქლონის, წკირის ან ხრახნის შვერილი;

7. თვლების ფერსოს სიგანე ეკიპაჟის 120—180 ფუთი სრული წონისას 3,25 დიუმი მაინც უნდა ყოფილიყო, 180—300 ფუთამდე წონისას — 4 დიუმი. 300 ფუთზე მძიმე თვითმავალ ეკიპაჟს სპეციალური ნებართვის გარეშე გავლა ეკრძალებოდა;

8. გაზაფხულზე მიწის ვაკისის გაშრობამდე ადმინისტრაციას შეეძლო გზის ჩაკეტვა. ამის თაობაზე სათანადო ადგილას უნდა ყოფილიყო გამოკრული განცხადება. ადმინისტრაცია მოვალე იყო ეს გადაწყვეტილება ერთი დღით ადრე ეცნობებინა გზათა მიმოსვლის სამინისტროსა და ოლქის ადგილობრივი უფროსებისათვის — გზის ჩაკეტვისა და გახსნის ვადებითურთ.

კავკასიის მეფისნაცვლის მმართველობის ტექნიკურ თათბირს, ადგილობრივი პირობების შესაბამისად, დაუმატებია შემდეგი მოთხოვნები:

1. სიჩქარე დიდ ქანობებზე და მკვეთ მოსახვევებზე შეზღუდულიყო 6 ვერსით, სხვაგან მაქსიმალური სიჩქარე განსაზღვრულიყო 20—25 ვერსით;



2. მეწარმეს უნდა წარმოედგინა ავტომობილის ნახაზები და მასზე არსებული ყველა ცნობა, ამასთან სათანადო გზის უფროსისა და პოლიციის წარმომადგენელთან ერთად შეესრულებინა საცდელი რეისი;

3. ვიდრე თვითმავალი ეკიპაჟი მკვეთრ მოსახვევს 25 საყენით მიუახლოვდებოდა, უნდა მიეცა საყვირი;

4. იმ ადგილებში, სადაც საჭირო იყო ფრთხილი სიარული, თავის ხარჯზე, საგზაო ადმინისტრაციის მითითებით, უნდა დაეყენებინა სასიგნალო ნიშნები;

5. ყველა მოულოდნელი შემთხვევის შედეგებისათვის კანონის წინაშე პასუხს აგებდა მეწარმე; გზის ადმინისტრაცია, გზის სივიწროვის, დაკლაკნილობისა და შემოუფარგლელობის გამო, ეკიპაჟის უფსკრულში გადაჩეხვისას არ აგებდა პასუხს;

6. საგზაო ადმინისტრაცია გზის დაზიანებით გამოწვეული მოძრაობის შეფერხების ან შეწყვეტისას არ აგებდა პასუხს მისი მოძრაობის რეგულირებაზე, არც მეწარმის მანქანის ან მისი ნაწილის დაზიანებაზე. მეწარმეს არ ჰქონდა უფლება საგზაო ადმინისტრაციისათვის წაეყენებინა რაიმე პრეტენზია;

7. თუ მეწარმე შეუფერებელი მოძრაობისათვის ჩათვლიდა საჭიროდ გზაზე რაიმე გაუმჯობესების შეტანას, ეს სამუშაოები საგზაო ადმინისტრაციის მეთვალყურეობაში მას თავის ხარჯზე უნდა შეესრულებინა.

მეფისნაცვალს, შემდეგში, საქართველოს სამხედრო გზაზე ავტომანქანის ექსპლუატაციის ნებართვა მიუცია ბელგიის ქვეშევრდომისთვის ალფონს ლევოსათვის, რომელსაც საექსპლოატაციოდ უნდა გაეშვა არანაკლებ 28 ავტომობილი. მერმე, 1908 წლის დეკემბერში, მისთვის ნება მიუციათ. ეს უფლება, თავის მხრივ, საფრანგეთის მოქალაქე ჟან სენტ-ჟირონისათვის გადაეცა.

1910 წლის 24 აპრილს ოლქის უფროსი ინჟინრის ჰოფმა-

ნის მიერ ხელმოწერილ ცირკულარში აღნიშნულია, რომ მეფისნაცვლის ადმინისტრაციას სავალდებულოდ ჩაუთვლია თითოეული ავტომობილის ვარგისიანობის შემოწმება კვალიფიციური კომისიის მეშვეობით.

კომისიაში შედიოდნენ:

1) გზათა მიმოსვლის ოლქის განყოფილების სამუშაოთა უფროსი;

2) დისტანციის უფროსი, რომელზეც მოძრაობა უნდა განხორციელებულიყო;

3) ოლქის მმართველობის წარმომადგენელი — ავტომობილის სპეციალისტი;

4) ადგილობრივი პოლიციის უფროსი.

1896 წლის 11 სექტემბერს დამტკიცებული საავტომობილო მოძრაობის წესების ნაცვლად გზათა მიმოსვლის კავკასიის ოლქს 1910 წელს მიუღია ტექნიკური წესების ახალი პროექტი, რომელიც ეხებოდა ორ ბორბალზე მეტის მქონე თვითმავალ ეკიპაჟებს.

1. ყველა ავტომობილს უნდა ჰქონოდა წინ და უკან თვალსაჩინო ადგილას მიმაგრებული ორნომრიანი ნიშანი;

2. ყველა ავტომობილისათვის სავალდებულო იყო საყვირი, რომლის ხმა ასი მეტრის სიშორეზე უნდა მისწვდომოდა მგზავრს;

3. ლამით მოძრაობისათვის თითოეულ ავტომობილს უნდა ჰქონოდა სამი ფარანი — (ორი წინ, რომელთაგან მარცხენა მწვანე უნდა ყოფილიყო და ერთი უკან, რომელსაც ნომრის ნიშანი უნდა გაენათებინა).

როგორც ამ ცნობიდან ჩანს, 1910 წელს საქართველოს სამხედრო გზაზე ვლადიკავკაზიდან თბილისამდე ავტოგადაზიდვებზე ნებართვა ჰქონიათ: კლებანსკის, ამინტაევს, მარგო-

შეს, ოზიანტერს, ედიგაროვსა და საფრანგეთის ანონიმურ საზოგადოებას.

ჩვენთვის საინტერესოა ერთი დეტალიც: 1912 წლის 20 აგვისტოს № 15562 წერილით გზათა მიმოსვლის კავკასიის ოლქის კანცელარია თერგის განყოფილების უფროსს პოდპოლკოვნიკ შნაბელს ატყობინებს, რომ კერძო მოხმარების მანქანების მოძრაობაზე მეფინაცვლის ნებართვა არ არის საჭირო; საამისოდ საკმარისი ყოფილა არსებული წესით მანქანის შემოწმება და რეგისტრაცია.

1913 წლის თებერვალში საერთაშორისო კონვენციის შესაბამისად, რუსეთის საავტომობილო საზოგადოებაში შემდეგი ტიპის საგზაო ნიშნები დაუმზადებიათ: „კუთხურა რკინის ბოძები ორმოში ჩასასობად, ფუძეზე მიმაგრებული ჯვარედინით და ფერდოთი, 70 სანტიმეტრის დიამეტრის დისკით, თეთრი ნიშნით მუქ-ლურჯ ფონზე“, რომელიც იდგმებოდა მიწიდან 2—3 მ სიმაღლეზე.

არ იქნებოდა ზედმეტი აღგვენიშნა, რომ 1909 წლის 5-11 ოქტომბერს პარიზში მიმდინარეობდა საერთაშორისო კონფერენცია, სადაც საავტომობილო ტრანსპორტის მქონე სახელმწიფოებმა ხელი მოაწერეს მოძრაობის წესების კონვენციას.

კონვენციაში შეტანილ მუხლებში განმარტებული იყო ტექნიკური პირობები, რომელიც უნდა დაეკმაყოფილებინა ავტომობილს, რომლის გარეშე მას არ დაუშვებდნენ საზოგადოებრივ გზებზე. განმარტებული იყო აგრეთვე აუცილებელი პირობები და მონაცემები იმ პირებისა, რომლებიც ავტომობილს მართავდნენ. კონვენციამ შემოიღო ყველასათვის სავალდებულო და მისაღები საერთაშორისო საგზაო მოწმობა, დაადგინა ავტომანქანაზე ნომრის მოთავსებისა და სასიგნალო აპარატების სტატუსი, განსაკუთრებული წესით განსაზღვრა სამთვლიანი ავტომობილის და მოტოციკლეტის მართვისა და მოძ-

რაობის რეჟიმი, შემუშავა ეკიპაჟების შეხვედრისა და გასწრების წესები, ერთ-ერთი მუხლი საგანგებოდ ეხებოდა საერთო სარგებლობის გზებზე მაჩვენებელი ნიშნების დაყენებას.

კონვენციას შემოუღია დაბრკოლებათა აღმნიშვნელი ოთხი ნიშანი.

ესენია (დღესაც მოქმედი სახელმწიფო სტანდარტით დაწესებული საგზაო ნიშნები):

1. „უსწორმასწორო გზა“, რომელსაც „ხონჩა“ ეწოდება: „დაკლაკნილი გზა“, რომლის სახელწოდებაა „ვირაჟი“; „რუნიგზის გადაკვეთა შლაგბაუმით“, რომელსაც „რელსების გადაკვეთა“ ჰქვია; „გადაკვეთა თანაბარმნიშვნელობის გზასთან“, რომელიც გულისხმობს გზების მნიშვნელობის განურჩევლად მათ ყოველგვარ გადაკვეთას, მას „გზაჯვარედინი“ ეწოდებოდა.

ეს კონვენცია რუსეთში რატიფიცირებულ იქნა 1910 წლის 12 თებერვალს.

## ზვავლამცავი ნახეობები და გვირაბები

აქ მინდა გავიხსენო, თუ რა უდიდესი როლი შეასრულა საქართველოს სამხედრო გზამ დიდ სამამულო ომში. ავიღოთ თუნდაც 1941 წელს ქერჩი-ფეოდოსიის უდიდესი სადესანტო ოპერაცია, რომლის მთავარი მიზანი გახლდათ ქერჩის ნახევარკუნძულის განთავისუფლება და იქ პლაცდარმის შექმნა, სევესტოპოლის ბლოკადის მოხსნა, ყირიმის განთავისუფლებისათვის შემდგომ საბრძოლო მოქმედებათა გაშლა, რაც ჩაფუშავდა ქერჩის სრუტით კავკასიაში შემოჭრის პიტლერელთა გეგმებს.

როგორც ვიცით, ეს სადესანტო ოპერაცია მზადდებოდა ტამანის ნახევარკუნძულზე, ნოვოროსიისკის რაიონში.

თემრიუკში. კუჩუგურში, ტამანში, ანაპაში, ტუაფსესა და ნოვოროსიისკში თავი მოიყარეს ამიერკავკასიის ფრონტის 51-ე არმიის ძალებმა, რომელსაც გენერალ-ლეიტენანტი ვ. ლვოვი სარდლობდა. იქვე იყო დისლოცირებული 44-ე არმია გენერალ-მაიორ პერვუშინის სარდლობით. დესანტის ერთ-ერთი სერიოზულ დამრტყმელ ძალას წარმოადგენდა ვიცე-ადმირალ ფ. ოქტიაბრსკის სამხედრო ესკადრა, რომელშიც შედიოდა კონტრ-ადმირალ ს. გორშკოვის აზოვის ფლოტილია.

26 დეკემბერს ჩვენ ჯარებს მძევნვარე ქარიშხლის პირობებში მოუხდათ სადესანტო ოპერაციის განხორციელება. უდიდესი სიძნელებისა და დანაკარგების მიუხედავად 30 დეკემბერს ქერჩი და ფეოდოსია მიმდებარე სიმაღლეებითურთ მტრისაგან გაწმინდეს. ნაპირზე გადასხეს დესანტის მთავარი ძალები და 31 დეკემბრის 13 საათისათვის ოპერაცია ძირითადად დაამთავრეს.

ამიერკავკასიის სამხედრო სარდლობამ გადაწყვიტა, ამ სახელოვანი მეომრებისათვის საახალწლო საჩუქრები გაეგზავნა. ამ ამოცანის შესასრულებლად ყველაზე მოკლე არტერიას საქართველოს სამხედრო გზა წარმოადგენდა. წელიწადის ამ დროს, ბუნებრივია, ეს გზა თოვლით და ნამქერით იყო გადაკეტილი. საჭიროება მოითხოვდა მის სასწრაფოდ გაწმენდას. ეს საქმე პირადად მე — იმხანად საქართველოს შინაგან საქმეთა სახალხო კომისარიატის საგზაო სამმართველოს უფროსს დამეკისრა.

31 დეკემბერს დილის 6 საათზე ჩემს განკარგულებაში გამოვიდა წითელი არმიის თბილისის ოფიცერთა სკოლის 200 კურსანტი და ჩრდილო ოსეთის შინაგან საქმეთა სახალხო კომისარიატის ოფიცერთა სკოლის 200 მსმენელი.

თბილისის ჯგუფს ჩემთან ერთად ხელმძღვანელობდა ორჯონიკიძის საგზაო-საექსპლოატაციო უბნის მთავარი ინჟინერი

პეტრე ვიქტორის ძე ბენკევიჩი, ჩრდილოეთის ჯგუფს კი ორჯონიკიძის უბნის უფროსი ნიკოლოზ კაპიტონის ძე მისიუტინი, საუღელტეხილო გზის გამოცდილ ოსტატთან ვლადიმერ სოსლანბეკის ძე კუმალაგოვთან ერთად.

დილის 6 საათზე ორივე ჯგუფი გამოვიდა თბილისიდან და ორჯონიკიძიდან. 9 საათიდან ორივე მიმართულებით დაიწყო გზის თოვლისგან გაწმენდა — სამხრეთით გუდაურიდან და ჩრდილოეთით კობიდან. ღამის 12 საათზე ორივე ჯგუფი უღელტეხილზე ობელისკთან შეხვდა ერთმანეთს. მთელი დღის უკიდურესად დაძაბული მუშაობისაგან ქანცგაცლილებმა ვეღარ შესძლეს მანქანებისათვის ასაქცევების მოწყობა. გადაწყვიტეს, დილის 6 საათზე ცალმხრივი მოძრაობით გაეშვათ საჩუქრებით დატვირთული კოლონა უღელტეხილზე ორჯონიკიძისაკენ და შემდეგ გაეწმინდათ ასაქცევები, რაც უზრუნველყოფდა ორმხრივ მოძრაობას.

უღელტეხილზე ორივე ჯგუფის ხელმძღვანელები შეთანხმდნენ მეორე დღის სამუშაოთა წარმოების ყველა დეტალზე და დაემშვიდობნენ ერთმანეთს.

მე, პ. ბენკევიჩი და სხვები ღამის გასათევად ჯვრის უღელტეხილთან მდებარე საგზაო სახლში წავედით. დაიწყო თოვა. კობთან ახლოს, ბაიდარას ქვის ხიდის წინ, გზის მარჯვენა მხარეს, ორსართულიან საგზაო ყაზარმაში იდგა მუშათა ბრიგადა. სწორედ იქით გაემართნენ მისიუტინი და კუმალაგოვი.

უჩვეულო თოვამ ყველა გამოგვაფხიზლა. ჯვრის უღელტეხილიდან კობამდე ბევრგან იყო მოსალოდნელი თოვლის ზეგებები („ოსოვი“ ანუ მცირე სიმაღლიდან ჩამოწოლილი ზეავი), რასაც შეეძლო გზის ხანგრძლივად გადაკეტვა. ბენკევიჩმა ტელეფონით დარეკა საგზაო ყაზარმაში, სადაც მისიუტინსა და კუმალაგოვს უნდა გაეთიათ ღამე. იქიდან უპასუხეს, ორივენი გავიდნენ ყაზარმიდან, მაგრამ კობში ჯერ არ მისულანო.

გავიდა კიდევ ორ საათზე მეტი, მისიუტინისა და კუმალაგოვის შესახებ კვლავ არაფერი ისმოდა.

მეორე დღეს საშინელი ამბავი შევიტყვეთ: მისიუტინს კობში წასვლა იმისთვის გადაუწყვეტია, რომ ადგილობრივ ხელმძღვანელობასთან ერთად დილით გზის გასაწმენდად უზრუნველყო სოფლის მოსახლეობის გამოყვანა. კუმალაგოვს გაუფრთხილებია უფროსი, ასეთ თოვაში ზვავებია მოსალოდნელი და მოვერიდოთ ამ ადგილას გავლასო.

მისიუტინი გაჩიქებულა და მაინც წასულა. ცოტა ხნის შემდეგ მას თან გაჰყოლია კუმალაგოვიც. ორივენი ჩამოწოლილმა ზვავმა ჩაჩქმურა. მათი გვამები ერთი კვირის შემდეგ იპოვეს ბაიდარას ხეობაში.

ასე მამაცურად დაილუპნენ თავიანთი მოვალეობის შესრულების დროს უბნის უფროსი ნიკოლოზ მისიუტინი და გზის ოსტატი ვლადიმერ კუმალაგოვი.

დილის 6 საათამდე 105 სმ სიმაღლის თოვლი მოვიდა. მისი სიმკვრივე 0,08-ს შეადგენდა. ბევრგან ჩამოწვა თოვლის ზვავები და „ოსოვი“, ბევრგან დაინამქრა გზა.

ომის წლებში, ზამთარში დაუშვებელი იყო არასასიამოვნო გზაზე ყოფნა. ეს ტრასა იმ ხანებში გადაიქცა ერთ-ერთ მთავარ არტერიად არა მარტო ამიერკავკასიისათვის, არამედ მთელი საბჭოთა კავშირისათვის, რადგან ამ ტრასაზე უნდა გაეგლო უმეტეს მანქანიან ტვირთს, რომელიც ამერიკიდან ლენდ-ლიზით ირანის გავლით საბჭოთა კავშირში შემოჰქონდათ. საჭირო იყო წლის ყოველ დროს ამ ტრასაზე განვლადობის უზრუნველყოფა.

გზის მომავალი ბედ-იღბლის გადასაწყვეტად ეს ტრასა გულდასმით დავათვალერეთ წითელი არმიის მთავარი საგზაო სამმართველოს უფროსთან გენერალ-ლეიტენანტ ზაქარია ივანეს ძე კონდრატეევთან ერთად.

საუღელტეხილო გზის ნაწილის მოვლა დაევალა 21-ე ცალკე საგზაო-სამშენებლო ბატალიონს (უფროსი გიორგი ნიკოლოზის ძე იარცევი).

თბილისში დაბრუნების შემდეგ ვიყავით ამიერკავკასიის სამხედრო შტაბში. იქ დაწვრილებით მოვახსენეთ, გზის საუღელტეხილო ნაწილზე პირველ რიგში ჩასატარებელი სამუშაოების შესახებ.

ზამთარში თოვლის ზვაეების გაწმენდა ხდებოდა საფეხურებიანი ტრანშეების მოწყობით. ტრანშეიდან ამოღებული თოვლის კუბიკები ზემოთ იყრებოდა რამდენიმე საფეხურზე, ანას სჭირდებოდა დიდი დრო, ამიტომ საჭირო იყო კაპიტალური გალერეების აგება.

ცხადია, ზევეგადამშვეები ნაგებობების უქონლობა ფრიად აბრკოლებდა მოძრაობას.

მეტად საინტერესოა ამ გზაზე ზევეგადამშვეებ ნაგებობათა აგების ისტორია.

XIX საუკუნის სამოციან წლებში საუღელტეხილო გზის აგების დროს, გზათა მიმოსვლის ინჟინერს ბ. ი. სტატკოვსკის, რომელიც ამ საქმის გაცნობის მიზნით ადრე ალპებში იყო მივლინებული, გზაზე ზვაეების გადამშვეებ ნაგებობათა აგების თაობაზე რამდენიმე წინადადება წამოუყენებია.

ინჟინერ ბ. ი. სტატკოვსკის, როგორც VIII ოლქის მმართველობისადმი მისი გაგზავნილი 1856 წლის 6 ოქტომბრით დათარიღებული წერილიდან ჩანს, გუდაურის მთიდან თოვლის ზვაეების შესაჩერებლად ფერდობის დატერასება გადაუწყვეტია.

ზევეებთან ბრძოლის ეს ღონისძიება, სტატკოვსკის დიდხანს მიაჩნდა საიმედო საშუალებად. 1863 წლის 12 ივნისს იგი გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობას მოახსენებს, რომ რაც 1857 წელს გუდის მთის ფერდობებზე ჰორი-



ზონტალური მოედნები მოეწყო, თოვლის ზეავი („ოსოვი“) აღარ ჩამოწოლილა. იგი, გარდა „მაიორშისა“ და „მუავე წყლისა“, სხვა ადგილების ზეავებისაგან დაცვას აღნიშნული მეთოდით შესაძლებლად სთვლიდა. მისი აზრით, ზამთარ-ზაფხულ გალერეებში მოძრაობა მოუხერხებელია. ნესტიანობისა და სიძნელის გამო გალერეების შესასვლელები ინამქრება და კეტავს შესასვლელებს. მათი აგება კი კედლების დიდი კვეთის გამო დიდ ხარჯებს იწვევს. უმჯობესია უფრო იაფი ღონისძიების გამოძებნა, სახელდობრ, თოვლის ხევშივე შეკავება ისე, რომ გზაზე არ გადმოსულიყო. მას ამისათვის საკმარისად ჩაუთვლია ხევების განივად რამოდენიმე ადგილას მიწის ზვინულებით ჰორიზონტალური გადაკვეთა. მისი აზრით, ზვინულები შეაკავებდა ფერდობებიდან ჩამოცურებულ თოვლს და მერმე იქვე დადნებოდა. ეს მეთოდი ზეავების გასაჩერებლად მას მისაღებად ჩაუთვლია ყველა იმ ობიექტზე, სადაც მიწის ზვინულების ღობეები მთელი ბასეინიდან ჩამოსულ თოვლს დაიტევდა.

სტატკოვსკი თავის მოსაზრებათა დასადასტურებლად გამოგვეცემს ასეთ ამბავს. თეთრწყალადან მოულოდნელად ზეავი ჩამოწოლილა, რომელიც 10 ფუტიან ქვის მილის პარაპეტს შეუჩერებია. შეჩერებულა მომდევნო მოძრავი თოვლის მასაც. ვიდრე მას მოძრაობის უნარი დაეკარგებოდა, მიღზე დაზვინულა 10 საყენამდე სიმაღლით. თოვლის დნობის შემდეგ აღმოჩნდა, რომ ზეავს მილის პარაპეტის ქვებისათვის არავითარი ზიანი არ მიუყენებია. ალბათ, ამან აფიქრებინა სტატკოვსკის ხევში ქვების გრუნტისა და ბელტებით მოწყობილი თარაზული მოედნებით თოვლის შეჩერება.

გადმოცემით, 1859 წ. თოვლის ზეავს ჩაუჩქმურავს მაიორის მეუღლე და ამ ადგილს „მაიორშას“ ზეავის ადგილს უწოდებენ.

გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის ყოფილ უფროსს, ინჟინერ გენერალ-მაიორ ალბრანტს სიტყვიერად დაუვალებია სტატკოვსკისათვის ამ ადგილას ქვის გალერეის პროექტის შედგენა. პროექტი სტატკოვსკის 1859 წლის 4 დეკემბერს წარუდგენია. გალერეაში სავალი ნაწილის სიგანე 2 საყენი ყოფილა გათვალისწინებული (4,27 მ), პროექტი გალერეის სივიწროვის გამო გადასაკეთებლად უკან დაუბრუნებიათ.

1864 წელს სტატკოვსკის კვლავ წარუდგენია პროექტი და ხარჯთაღრიცხვა ქვის 3 გალერეის აგებაზე, თითოეული სიგრძით 35 საყენი უნდა ყოფილიყო, აქედან ორი „მაიორშისა“ და ერთი „მეჟავე წყლების“ ზეავის ადგილას.

სტატკოვსკის პროექტით 3 საყენი სიგანის სავალი ნაწილისათვის გათვალისწინებული იყო 2 ფუტი (0,61 მ) სისქის თალი, საყრდენი კედლები 7 ფუტის (2,134 მ) სისქისა, გარე კედლის ყოველ 5 საყენზე გაუთვალისწინებია სარკმელი.

გალერეის სიმაღლე შუაში ყოფილა 2,5 საყენი (5,33 მ). ზედა კედლის უკან მოუწყვია დრენაჟი. თაღს ზემოდან გრუნტი ისე ეყრებოდა, რომ ზვავი გადაცურებულიყო დარტყმის გარეშე.

სტატკოვსკის წინადადებანი ეფუძნებოდა იმ მოსაზრებებს, რომ შეენარჩუნებინა გალერეაზე ზვავის დაქანების ტრაექტორია, რაც, მისი აზრით, საშუალებას იძლეოდა კონსტრუქციაზე დაწოლა ზვავის ფენის წონის თანაბრად ეანგარიშა.

გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის ხელოვნურ ნაგებობათა განყოფილების უფროსი, კაპიტანი პოგოსკი თავის დასკვნაში 1864 წლის 19 მაისს აკრიტიკებს ამ იდეას და აღნიშნავს, რომ დაწოლა ზვავის თოვლის წონაზე გაცილებით მეტი იქნებოდა.

პოგოსკის დასკვნაში მოჰყავს შემდეგი მაგალითი: პოლკოვნიკ კახანოვს როკის უღელტეხილის გზის შენებისას, დიდი ლიახვის ხეობაში, ჯავასა და როკს შორის ზვავებისაგან გზის

დასაცავად აუგია მშრალი ქვის წყობის სქელკედლებიანი რამდენიმე გალერეა, თითო 6—8 საყენი სიგრძისა. ერთნაირი სიმაღლის კედლები მთლიანად გადაუხურავს სქელი მორებიტით და ზევი რომ გალერეაზე ზემოდან დარტყმის გარეშე გადასულიყო, ზედ დაუყრია მიწა ისე, რომ მისი ზედაპირი ხევის გაგრძელების დონეზე ყოფილიყო.

პირველ ზამთარშივე ყველა გალერეა ზეაგებს დაუნგრე-ვია. ზემოდან დაყრილი მიწა, მორები და გარე კედლების მნიშვნელოვანი ნაწილი ზევს ქვემოთ ჩაუტანია. ფერდოს კედელი კი ან თითქმის არ დაზიანებულა, ან მხოლოდ ზედა რამდენიმე ქვა დაძრულა ადგილიდან. იძულებული გამხდარან, ლიახვის მარჯვენა ნაპირიდან გზის ეს მონაკვეთი გადაეტანათ მის მარცხენა ნაპირზე.

ეს გზა 1863 წლიდან სამხედრო უწყებას სამოქალაქო უწყებისათვის გადაუცია. პოგოსკი აქედან ასკენის, რომ ნაპირა ქვედა კედელს გაცლილებით მეტი ძალა ადგება და უფრო ძლიერიც უნდა იყოს. მას წინადადება შემოაქვს, სტატკოვსკის პროექტით გათვალისწინებული გარე კედლები, ფანჯრების ადგილას რამდენადმე რომ სუსტდებოდა, კონტრფორსებით გაეძლიერებინათ.

საინტერესო მოსაზრებებია გამოთქმული გალერეის იზოლაციის შესახებაც.

ხევში ყრილისათვის უნდა გამოეყენებინათ თიხა, უმეტესად მსუქანი, მტკიცე დაბეკვნიტ, რომ წვიმებისა და თოვლის დნობისას წყალს არ შეეღწია კედლებსა და თაღში. ეს ტემპერატურის ცვლილებების დროს დამანგრეველ ზეგავლენას მოახდენდა მასზე. გარდა ამისა, წყალი გალერეაზე მოხერხებულად გადავიდოდა.

1863 წლის 8 მაისის წერილიდან ცნობილი ხდება, რომ

აღუნუსხავთ ნაზვავარ ადგილებში დატოვებული თოვლის მო-  
ცულობანი:

1. მდინარე თეთრწყალაზე სიგრძით 100 საეენი, ზევის  
საშუალო სიმაღლე 4 საეენი;

2. „მაიორშა“-ზე სიგრძით 200 საეენი, საშუალო სიმაღლე  
4 საეენი;

3. ზევი გზის მარჯვნივ, რომელიც რიკოშეტით გამოსულა  
გზაზე კულაგინის ხიდის წინ, სიგრძით 30 საეენი, საშუალო  
სიმაღლე 3 საეენი;

4. ზევი კულაგინის ხიდის მიღმა, სიგრძით 25 საეენი, სა-  
შუალო სიმაღლე 2 არშინი;

5. ზევი „მეჯე წყალთან“, სიგრძით 70 საეენი, საშუალო  
სიმაღლე 7 საეენი;

ამას გარდა, აღუნუსხავთ კიდევ ბევრი სხვა მცირე ზევი.  
მათ შორის გუდის მთიდანაც.

კულაგინის ხიდზე რომ ზეავები ჩამოდიოდა, ამისათვის  
ყურადღება ჯერ კიდევ ადრე მიუქცევიათ. 1862 წლის 17 აგ-  
ვისტოს გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის მმართველობა სტატ-  
კოვსკის ავალებს, ჯარისკაცებით მოაწყოს მიწის ზვინული,  
რომელიც დაიცავდა კულაგინის ხიდს თოვლის ზეავებისაგან.

1864 წლის 13 აპრილს სტატკოვსკი წერს, რომ ზეავი ხე-  
ვის გაღმიდან ისეთი სისწრაფით ჩამოწვება ხოლმე, რომ მიუ-  
ხედავად ბაიდარას ხევის 8—10 საეენი სიღრმისა, გზაზე მა-  
ინც ამოდისო. ამან წელს 11 ჯარისკაცი და 1 ადგილობრივი  
ოსი მოსახლე დალუპაო. ეს ადგილი „სოლდატსკაიას“ სახელი-  
თაა ცნობილი. ასეთივეა ეგრეთ წოდებული „პოჩტოვიაი“, სა-  
დაც 1862 წელს ფოსტის ცხენები და მეეტლე დაილუპა. მი-  
ვირდეთ რა მხედველობაში გზაზე ჩამოწოლილი ზეავის სიმაღ-  
ლე, იმ იმედით, რომ ვერ დაფარავს გზას, იგი ზემოთ ავწიეთ  
ხუთი საეენით, მიუხედავად ადგილობრივ მცხოვრებთა რწმუ-

ნებისა, რომ ასეთი დიდი თოვლი გამონაკლისია. და მაინც, წელს ზვავი ისევ გამოვიდა გზაზე და დათარა იგი 8 საუენ სიგრძეზე. ასეთი ზვავი ოთხია: ორი თეთრწყალასა და კულაგინის ხიდს შორის და ორიც „პოჩტოვიას“ ხიდს ქვემოთ.

სტატკოვსკის აზრით, ასეთი ზვავის წინააღმდეგ ნაგებობა ვერ იმუშაავებს, რადგან გალერეა პირდაპირ განიცდის დარტყმას და აუცილებლად დაინგრევა. მას საჭიროდ მიაჩნია ზვავისათვის ცოცხალი ძალის გამოცლა. საამისოდ ყველაზე ეფექტური საშუალებაა ხევზე, ზვავის გავლის ტრაექტორიაზე ზვავისმკრელის დაყენება. ზვავისმკრელი უნდა შექმნილიყო მიწაში ჩასმული ზოლოვანი რკინებით ერთმანეთთან დაკავშირებული რკანისავე მილების სისტემისაგან. ასეთი სივრცული სისტემა უნდა დაედგათ ზვავის გავლის მთელ სიგანეზე. სიმაღლით 2,5—3.0 საუენი, რაც ზვავის სისქეზე ნაკლები არ იქნებოდა. ზვავისმკრელში გავლის შემდეგ ცოცხალძალა დაკარგული ზვავი წყნარად უნდა ჩატურებულიყო ხევში, ისე, რომ გამოდმა გზაზე აღარ გადმოსულიყო.

1864 წლის 13 აპრილს „ზვავისმკრელის“ პროექტთან ერთად წარდგენილ განმარტებით ბარათში, თავისი მოსაზრების დასადასტურებლად, სტატკოვსკი თოვლის ზვავის ცოცხალ ძალასა და მის სიჩქარეს ანგარიშობს ფორმულით:  $V^2 = 2qhi$ , სადაც  $q$ —მოძრაობის გამომწვევი ძალაა,  $h$ —წერტილის სიმაღლე, საიდანაც ზვავისმკრელისაკენ იწყებს მოძრაობას. შემდეგი ანგარიშით იღებს ზვავის მოქმედების ძალას, რომე-

ლიც უდრის 1 კვ ფუტზე 137,6 ფუტს ან  $2,6 \frac{მტ}{ს^2}$ .

1864 წლის 12 მაისის წერილით სტატკოვსკი ამტკიცებს, რომ ორი საუენი სიგანის სავალნაწილიანი გალერეა საკმარისია იმ მოსაზრებით, რომ ზამთარში მოძრაობა ნაკლებია, ზაფხულობით კი მოძრაობა განხორციელდებოდა საზაფხულო

გზაზე. მისი ღირებულება 3 საყენი სიგანის გალერეასთან შედარებით თითქმის ნახევარს შეადგენდა. სტატკოვსკის ამ მოსაზრებებს პოგოსკი აკრიტიკებს თავის 1865 წ. 22 თებერვლის დასკვნაში. მას საქართველოს სამხედრო გზისთანა უნიკალურ გზაზე ორი საყენი სიგანის გალერეა დაუშვებლად მიაჩნია.

ამ მხრივ ინტერესმოკლებული არ არის ერთი მოხსენების შინაარსი, რომლითაც ქვეშეთსა და კობს შორის გზატკეცილის მშენებლობის უფროსს პოლკოვნიკ სტატკოვსკის 1864 წლის 25 აპრილს მიუმართავს გზათა მიმოსვლის VIII მმართველობისათვის. სტატკოვსკი თავის მოხსენებაში წერს: „გიდგენტ რა განმარტებით ბარათთან ერთად რკინის ზვავისმჭრელის პროექტს, რომლის აშენება გათვალისწინებულია ბაიდარას ხეობაში, მაქვს პატივი უმორჩილესად ვთხოვო ოლქის სამმართველოს, რათა გასცეს განკარგულება, რომ რკინის ყველა ნაწილი რაც შეიძლება სასწრაფოდ, ბატონ სიმენსის საშუალებით შეეუკვეთოთ ლონდონში იმ ანგარიშით, რომ არაუგვიანეს მიმდინარე წლის პირველი სექტემბრისა, შესძლოს მან კულაგინის ხიდთან მათი მოწოდება“.

1866 წლის 24 იანვარს სტატკოვსკის წინადადება შეაქვს, გამოსცადონ მისი ზვავისმჭრელი კულაგინის ხეზე, სადაც 3 საყენი სიმალლის ზვავი ჩამოდიოდა. ამ ზვავისმჭრელის დამტკიცების თაობაზე, მას გზათა მიმოსვლის VIII მმართველობის ხელოვნურ ნაგებობათა განყოფილება აძლევს რეკომენდაციას.

ზვავისმჭრელის პროექტი 1868 წლის 16 მაისს (ღირებულებით 3100 მანეთი) დაუმტკიცებიათ. მისი დამზადება და დაყენება ხელშეკრულებით დაუვალეზბიათ მექანიკოს ბრანდისათვის, რომელსაც ლითონის კონსტრუქცია საზღვარგარეთ შეუკვეთია.

როგორც ცალკეული მიმოწერიდან ჩანს, 1868 წლის

ენისისათვის გზათა მიმოსვლის VIII ოლქი გადაუკეთებიათ კავკასიაში გზათა მიმოსვლის სამმართველოდ.

ბრანდი 1869 წლის 17 სექტემბერს ატყობინებს კავკასიაში გზათა მიმოსვლის სამმართველოს, რომ მან დაამთავრა ზევისმპკრელის აგება და ზეთით მისი ორჯერ შეღებვა. ამასთან დაკავშირებით სთხოვს ინსპექტორს კონსტრუქციის მიღებას. 1869 წლის 31 ოქტომბრის აქტით კონსტრუქცია მიუღიათ. მიღების აქტში აღნიშნულია, რომ როგორც ამას პროექტი ითვალისწინებდა, კონსტრუქცია ეყრდნობა 68 ხიმიჩს, რომელთაგან 20 ცალი მიწაშია ჩასული 10 ფუტზე და 48—7 ფუტ სიღრმეზე. რკინის კონსტრუქციის საერთო წონა ყოფილა 1090 ფუთი (18,2 ტ). ზევისმპკრელი წყალს რომ არ გაერეცხა, პროექტით გათვალისწინებული იყო ხევში ქვის ფილებით ხონჩის მოწყობა.

სისტემის გამოცდის მიზნით კავკასიაში გზათა მიმოსვლის სამმართველოს უფროს ინჟინერ გენერალ-მაიორ ბლიკსას დაუვალეზია კონსტრუქციაზე დაკვირვების წარმოება.

1870 წლის ორ იანერის დოკუმენტებიდან ირკვევა, რომ ზეავს ეს სისტემა დაუნგრევია. 1870 წლის 17 აგვისტოს აქტით დეტალურადაა აღწერილი დანგრეული ზეავისმპკრელი, აქტში აღნიშნულია, რომ ზეავს ნაწილი ხიმიჩებისა გადაუჭრია ქვის წყობის კონტაქტზე, ნაწილი იმავე სიბრტყეში გადაულუნავს. უმეტესი განივის საბმურები დაწყვეტილა ან გაღუნულა. აქტის მიხედვით კონსტრუქცია უვარგისადაა ჩათვლილი და ცდის განმეორება მიზანშეუწონლად მიუჩნევიათ, რადგან მასზე მოქმედი ძალების გამოთვლა მიახლოებითაც კი შეუძლებელიაო. კონსტრუქცია დაუშლიათ და ლითონი გაუყიდიათ.

უნდა ვიფიქროთ, რომ ასეთი ზეავისმპკრელის დაყენებას აზრი მხოლოდ იმ შემთხვევაში ექნებოდა, თუ ზედა მხრიდან ჩამომავალი ზეავისაგან დასაცავად გაღერეა იქნებოდა აშენე-

ბული. აქედან შეიძლება დავასკვნათ, რომ 1869 წლის ზამთრისათვის ზოგი გალერეა უკვე აგებული უნდა ყოფილიყო. მართლაც, იმდროინდელ საარქივო მასალებში ვხვდებით ქვით ნაგები გალერეის კონსტრუქციებს. ისინი დაახლოებით ისეთივეა, როგორცაა გალერეები „მაიორშა“, „სოლდატსკაია“, „კაზაჩაია“ და „პოჩტოვაია“.

აიგო ლითონის ფურცლით გადახურული ხის რამდენიმე ფარდული, გუდაურის იქით. ფარდულის ზემოთ მდებარე მთის კალთა, საიდანაც ზევის საშიშროება იყო მოსალოდნელი. დაატერასეს (რაც ახლაც კარგად ჩანს).

1914 წელს, პირველი მსოფლიო ომის დაწყების წინ, ააგეს ქვის გალერეა „პერსიდსკაია“.

1875 წლის 23 ივნისს ამიერკავკასიის არმიის სარდალს დაუმტკიცებია საცდელი გალერეის ნახაზი, რომელიც უნდა აგებულიყო „მაიორშა“-ს ფერდოდან პერიოდულად ჩამოწოლილი თოვლის ზევისაგან გზის დასაცავად. გალერეის საყრდენები უნდა აეგოთ ქვისა, სახურავი კი ხისა. ზედა მხარის საყრდენი კედლის სისქე ქვედა ნაწილში განსაზღვრული ყოფილა 1.25 საყენი, მერმე ვიწროვდებოდა 1,13 საყენამდე და ზედა ნაწილი კი 1.0 საყენამდე იყო დაყვანილი.

გალერეაში სავალი ნაწილის გაბარიტი შეადგენდა: სიგანე — 1,6 საყენს და სიმაღლე — 1,7 საყენს. გალერეის სახურავის ქანობი — 1:1-ს, გალერეის სიგრძე — 50 საყენს.

გალერეის ასაგებად 1875 წელს ასიგნებული ყოფილა 7000 მანეთი. 1876 წელს — 10450 მანეთი. გალერეა აშენებულა სამეურნეო წესით. მისი ღირებულება საცნობარო ფასებით („სპრავოჰნიე ცენი“) შეადგენდა 21533 მანეთს ვერცხლით, სამეურნეო ფასებით — 174 50 მანეთს ვერცხლით. გალერეა დამთავრებულია 1876 წელს<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> იხ. საქართველოს ცნა, ფონდი 324, აღწერა 3, ფურცელი 18.



1877 წლის 19 იანვარს ინჟინერი დელაკრუა გზათა მიმოსვლის სამმართველოს რაპორტით მოახსენებს, რომ 1876 წ. აშენდა გალერეა „მაიორშა“.

აქ გვინდა ერთგვარი ნახტომი გავაკეთოთ და საგანგებოდ აღვნიშნოთ, რომ „უშისდორის“ შეკვეთით, „სოიუზდორპროექტის“ თბილისის ფილიალის მიერ შედგენილი პროექტებით, დიდი სამამულო ომის წლებში სამხედრო ნაწილების დახმარებით აშენდა რკინა-ბეტონის გალერეები: „თეთრი ლელეს“ ნაწილი, „მაიორშა“, „სოლდატსკაია“, „პოჩტოვაია“ და „მეავე წყლის“ ნაწილი.

მომდევნო პერიოდში, 1964 წელს და სამოცდაათიანი წლების ბოლოს „თეთრი ლელეს“ გალერეა გაგრძელდა ორივე მხარეზე. მის ბოლოში აიგო პორტალები და, მთელი რიგი დაუმთავრებელი ნაწილები მოთავდა (პიდროიზოლაცია, სავალი ნაწილიდან დახურული, წყალამრავი სისტემის შექმნა და სხვა). 1964 წელს დამთავრდა „კაზაჩაიას“ აგება, რომელიც ახლა „სოლდატსკაიას“ უღელტეხილისაკენ გაგრძელებას წარმოადგენს.

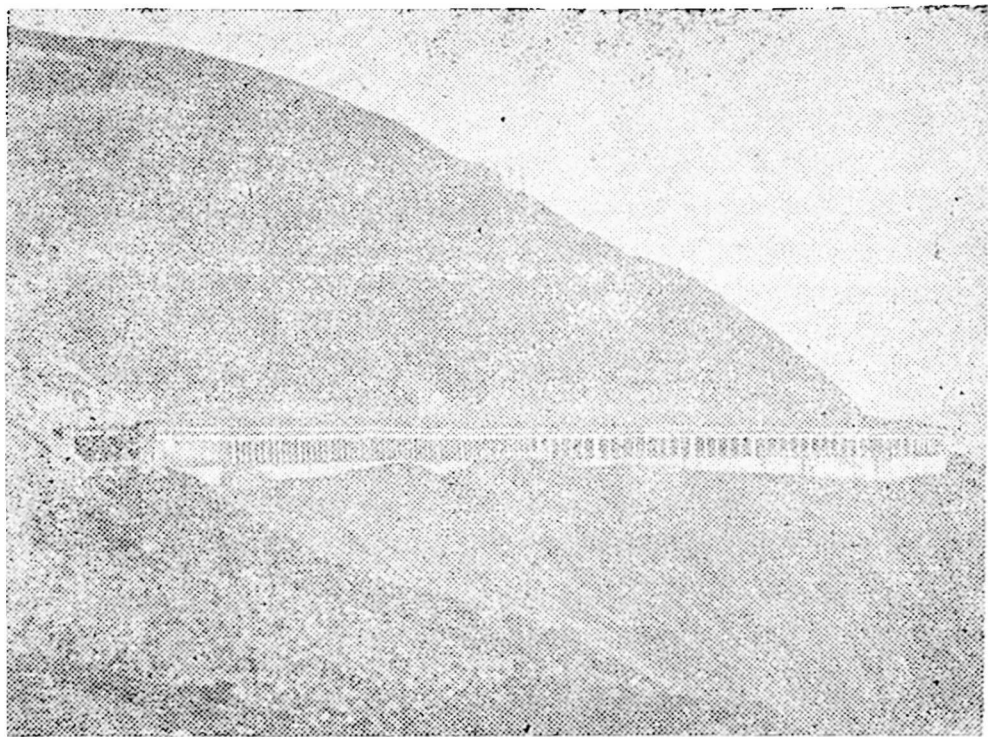
„ოსოვი“ ჩამოდის „კაზაჩაია“-სა და „პერსიდსკაია“-ს შორის არსებულ ბაიდარას ხიდზე.

ცნობილია ერთი უბედური შემთხვევა, როდესაც „ოსოვს“ მაგისტრალური გაზსადენის ავტობუსით ბაიდარას ხილამდე ამოსულ მგზავრთაგან ახალგაზრდა ცოლ-ქმარი ხრამში ჩაუტანია და დაუღუპავს.

საჭირო იყო ახალი ხიდის აგება, რომელსაც უფრო დიდი მოხვეულობის რადიუსების მისასვლელები ექნებოდა, მთლიანად გადაიხურებოდა ზევისაგან დამცავი გალერეით.

1962—1965 წლებში № 2 საგზაო-სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოს ძალებით აიგო გუდაუჭის ზევეგადამშენები ფარდული, რომლის სიგრძე 680 მ შეადგენდა.

უღელტეხილზე სამშენებლო სეზონის სიმოკლის გამო ეს ფარდული, დაწყებული ზედამხრის საყრდენი კედლის ბლოკებითა და დამთავრებული ფარდულის დგარებით, რიგელებითა და გადასახურავი კოქებით, მთლიანად ასაწყობი ელემენტებით აიგო (ფიგ. 7).



ფიგ. 7. გუდაურის ზევედამცავი ფარდული.

გაგრძელდა „მეავე წყლის“ გაღერების მშენებლობაც. ასაშენებელი ობიექტების სიგრძის დადგენის კონცეფცია, რაც მეტი დრო გადის, მით უფრო ხშირად იცვლება. მაგალი-

თად, თუ ადრე ვფიქრობდით, რომ „თეთრ ღელეზე“ გარკვეული სიგრძის გაღერვა იყო საკმარისი, შემდეგ მას ორივე მხარეს ოცდაათ-ოცდაათი მ დაემატა და შემდეგ თბილისის მიმართულებით 50 მ-მდე კიდევ გაგრძელდა. ახლა მისი სიგრძე ორჯერ გაიზარდა და მაინც გვეგონია, რომ შესაძლოა მას სიგრძის ზრმატება დასჭირდეს.

თუ ადრე გვეგონა, რომ „მყავე წყლების“ სიგრძე 50—60 მ საკმარისი იქნებოდა, ახლა გადავწყვიტეთ, რომ იგი შეუერთდეს „პოჩტოვაიას“, და თითქმის 400 მ უნდა გაგრძელდეს უღელტეხილისაკენ.

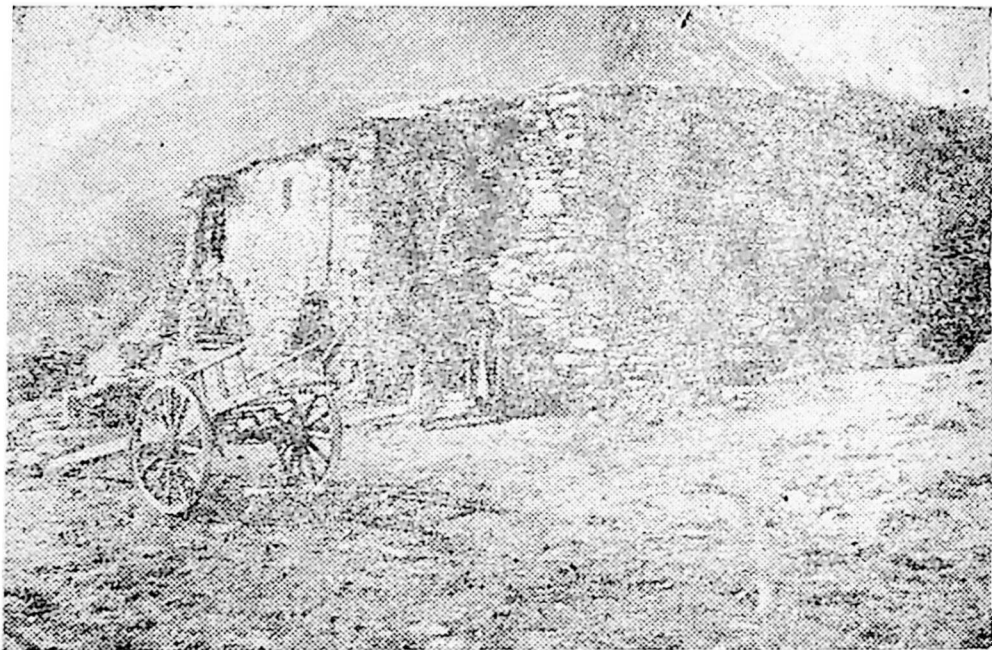
რაც დრო გადის და რაც მეტი სახსრები გამოიყოფა გზების გაუმჯობესებისათვის, მით უფრო საიმედო პირობები იქნება მგზავრობისათვის.

აღნიშნული გაღერების გარდა, საჭიროა პატარა და დიდი ბოდოს გაღერების აშენება, რითაც დამთავრდება ამ ნაგებობათა მშენებლობა.

არანაკლებ საპასუხისმგებლოა თოვლის ნამქერისაგან გზის დაცვა. თოვლდამცავი გამწვანების მოწყობა ამ სიმაღლეებზე შეუძლებელია. ადრე გზაზე ნამქერის დამქერ ხის ფარები აყენებდნენ. ამ ფარების დაცვა უტყეო რაიონში შეუძლებელი აღმოჩნდა, ამიტომ გადაწყდა, რკინა-ბეტონის ფარების დამზადება და დაყენება. 1760 მ სიგრძის ფარები უკვე დაყენებულია, აქედან 750 სიგრძის, დგას გზის ერთ მხარეს ორ მწკრივად. ნამქერისაგან დამცავი 1200 მეტრი საერთო სიგრძის ფარები კიდევ დასაყენებელია 8 ადგილას.

საქართველოსა და რუსეთს შორის სამხედრო-პოლიტიკური და დიპლომატიური ურთიერთობის ჩასახვიდან, რუსეთისა და საქართველოს ელჩებს და მათთან დაკავშირებულ დიპლომატიურ მისიებს უხდებოდათ ამ გზაზე ხშირი მგზავრობა, ამიტომ ქართლ-კახეთის მეფეს ერეკლე მეორეს ჯვრის უღელტეხილის

ჩრდილოეთით, ბაიდარას ქვის ხიდის მახლობლად, გზიდან მარცხნივ. საგანგებოდ აშენებულ სახლში დაუსახლებია ვინმე ოსი ტოტია ბიდარაშვილი (ბაიდარაშვილი), რომელსაც დავალებული ჰქონია დიდი თოვისა და ქარების დროს, როდესაც ხილვადობა 2—3 მეტრსაც ძლივს აღწევდა, ერეკა ზარი, რომ მგზავრს მიეკვლია ამ საგზაო სახლთან და შეეფარებინა თავი (ფიგ. 8).



ფიგ. 8. ზარი ბიდარაშვილის ქოხში.

აღსანიშნავია, რომ ხშირი თოვისა და ნისლის პირობებში ორი-სამი მეტრის იქით წინ მიმავალი კაცი აღარ ჩანს, რისი მოწმეც, ჯვრის უღელტეხილიდან გუდაურისაკენ ქვეითად მგზავრობისას, მე თვითონ ვყოფილვარ. ასეთ პირობებში

ტრანსპორტით მგზავრობა კი არა. ქვეითად სიარულიც კი, სახიფათოა.

რუსეთის კავკასიაში დამკვიდრების შემდეგ, ბაიდარაშვილებს წლების განმავლობაში მრავალი მგზავრის გადარჩენისათვის სახელმწიფოს ხაზინიდან დანიშნული ჰქონიათ პენსია წელიწადში 125 მანეთი ვერცხლით.

მე კარგად მახსოვს ბაიდარაშვილების სახლი. ის შენობა ახლა იქ აღარაა. სამწუხაროდ, დაიკარგა ზარიც, რომელიც, ალბათ, ძალზე ძვირფასი შენაძენი იქნებოდა ყაზბეგის რაიონის ეთნოგრაფიული მუზეუმისათვის. აუნდა ვიფიქროთ, რომ მდინარე ბაიდარა, რომელიც ამ სახლის მახლობლად იღებს სათავეს, უთუოდ პერალდიკურ კავშირშია ამ ოჯახის გვართან.

ამ ქვის ხიდის მარჯვნივ, ქვემოთ, გზის გეგმისა და პროფილის შესარბილებლად აიგო სწორკუთხა რკინა-ბეტონის მძლი. ამან მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა გავლადობის პირობები გზაზე.

გულაურის მიმდებარე რაიონში ვარაუდობენ დაათუქნონ სათხილამურო ბაზა. ამასთან დაკავშირებით მეტად სასარგებლო იქნება ქვემოთ მოყვანილი ზოგიერთი ცნობა თოვლის ზეავების შესახებ.

თოვლის ზეავებზე საინტერესო სტატია გამოაქვეყნა ჟურნალმა „ზა რუბეჟომ“ 1982 წლის დეკემბრის ნომერში, რომლის ავტორია დავიდ კაპპი. ეს სტატია ითარგმნა ვაშინგტონის ჟურნალ „ნეიშნლ ჯიოგრაფი“-დან.

სტატიაში მოყვანილია მაგალითები თოვლის ზეავებით გამოწვეული მსხვერპლის შესახებ ავსტრიაში, საფრანგეთში, იაპონიასა და თურქეთში. ორმოცდაათიან წლებთან შედარებით ამერიკაში ამჟამად თოვლის ზეავების მსხვერპლმა ოთხჯერ იმატა.

„ბევრი სამთო მოთხილამურე დადის მთის ისეთ რაიონებ-

ში, სადაც ხშირია თოვლის ზევეები, მაგრამ ბევრ მათგანს ზევეებზე წარმოდგენაც არა აქვს“, — წერს ავტორი.

ზეავი წარმოიშობა მაშინ, როდესაც ფერდობზე დიდი რაოდენობით თოვლი დაგროვდება, ან როდესაც თოვლის ზედაპირიდან შექიდულობის ძალები რაიმე სხვა მიზეზით მცირდება. ზოგჯერ საკმარისია ერთი სამთო მოთხილამურე გასრი-ალდეს ფერდობზე, რომ დაირღვეს წონასწორობა და ჩამოწვეს ზეავი.

თოვლის ნაწილი ძირითად მასას სწყდება და მოისწრაფვის ქვემოთ. ზეავის სიჩქარის ზრდასთან ერთად, მთის ზემოთ, რამდენიმე ათეულ მეტრზე, ჩნდება თოვლის ჭავლის ბურუსი. ზეავის არეში მოხვედრილი, დატკეპნილი ფენები იერთებს და იტაცებს თოვლის ახალ მასებს.

სიჩქარის ზრდასთან ერთად უზარმაზარი თოვლის გორგალი, რომელიც მიისწრაფვის ქვემოთ, შეიძლება ასხლტეს ზენოთ და ჰაერის ბალიშზე იფრინოს ისე, რომ თითქმის არ მიეკაროს ფერდოს ზედაპირს. ზეავის სიჩქარემ შეიძლება მიაღწიოს 360 კილომეტრს საათში, რაც ორჯერ აღემატება პარაშუტისტის თავისუფალი ვარდნის სიჩქარეს.

ასეთ ზეავებს შემადრწუნებელი სიმძლავრე აქვთ. იაპონიაში, სადაც თოვლის ზეავეები ჩვეულებრივი მოვლენაა, მათი დარტყმის ძალა კვადრატულ მეტრზე 145 ტონას აღწევს, კარკასული სახლის დასანგრევად კი 48-ჯერ ნაკლები ძალაა საკმარისი. ავტორი აღნიშნავს, რომ მარტო თოვლის შემზარავი ზეავეები როდია სიკვდილის მომტანი. იგი მოწმე ყოფილა, ამერიკის იუტას შტატში მთის თოვლის საბურველის გადაადგილებას სულ რაღაც 50 ფუტზე მეთხილამურის დაღუპვა რომ გამოუწვევია. იგი დაღუპულა ჩვეულებრივ, როგორც ზეავების მსხვერპლთა უმრავლესობა, დაუფარავს თოვლის ფენას, რომლის სისქე ერთნახევარ მეტრზე მეტი არა ყოფილა.

რატომ ვერ შესძლო მან თავის გადარჩენა? საქმე ისაა, რომ როდესაც ზვავი ჩერდება, თოვლი ფერდოს ზედაპირზე ლაგდება ძალიან მკვირვ ფენებად. იგი თავისი კონსისტენციით მოგვაგონებს ყინულს, რომელიც ბორკავს მსხვერპლს. კოლორადოში ზვავს დაუტყვევებია ერთი მეთხილამურე ქალი, რომელიც თივლმა მხოლოდ მუხლებამდე დათარა. ყინულის მარწუსებისაგან განსათავისუფლებლად სპორტსმენი იძულებული გამხდარა გამოსთხოვებოდა ჩაყინული თხილამურის ყელიან ფეხსაცმელს.

თოვლის ზვავისაგან გამოწვეული ყველაზე საშინელი უბედურება მომხდარა 1970 წელს, როდესაც მიწისძვრით გამოწვეულმა თოვლის ზვავმა პერუში პირისაგან მიწისა აღგავა ქალაქი იუნგაი და დაღუპა 18 ათასი ადამიანი. აშშ უმძლავრეს ზვავს 1910 წელს დაუმარხავს ორი მატარებელი, რომლებიც თოვლის ნამქერის გამო გაჩერებულა სტივენს-პასის უღელტეხილთან, ვაშინგტონის ახლოს. დაღუპულა 96 მგზავრი. ოთხი დღის შემდეგ კანადაში თოვლის ზვავს დაუღუპავს რკინიგზის 62 მუშა, რომლებიც გზას სწმენდნენ. ჩვენს ერამდე 218 წელს, თოვლის ზვავებს ალპებში დაუღუპავს ჰანიბალის 38 ათასიანი ჯარის ნახევარი.

პირველი იმპერიალისტური ომის დროს, 1916 წელს, როდესაც ერთმანეთს ებრძოდნენ ავსტრიისა და იტალიის ჯარები ალპების დოლომიტის ხელში ჩასაგდებად, მაშინ მომხდარ ამბებზე საინტერესო ცნობებს გვაწვდის ავსტრიის მეთხილამურეთა რაზმის 22 წლის ლეიტენანტი ერვინ აიჰინგერი. მისი გადმოცემით, ერთხელ სამი დღის გადაუღებელი თოვის გამო მთის კალთები ხშირ ნამქერს დაუფარავს. როცა თოვა შეწყვეტილა და ბრძოლები განახლებულა, ორივე მხარეს შეუმჩნევია, რომ ჭურვების აფეთქება მთის ფერდობებზე ზვავების ჩამოწოლას იწვევდა. ორივე მხარეს ეს მოვლენა გამოუყენე-

ბია, რის შედეგად ორ დღეში მოწინააღმდეგეთა მხარეებს, ხელოვნურად გამოწვეული ზვავებით 18 ათასამდე კაცი დაღუპიათ.

ამ შემთხვევებში შემდეგში რამდენადმე განსაზღვრა თოვლის ზვავებთან თანამედროვე ბრძოლის მეთოდები.

ზვავებთან ბრძოლის ასეთი მეთოდი განსაკუთრებით ფართოდ გავრცელდა კანადაში, უმეტესად როჯერს-პასის უღელტეხილზე. ამ სამუშაოებს უძღვებოდნენ წარმოშობით ავსტრიელები, ძმები ფრედი და ვალტერ შლაისები. მათ თავიანთ განკარგულებაში ჰყოლიათ არტილერიისტების რაზმი. ისინი იცავდნენ კანადის № 1 გზატკეცილის ერთ-ერთ მონაკვეთს, რომლის განფენილობა 40 კმ-ს შეადგენდა. ამ მცირე მანძილზე 160 ადგილას იყო მოსალოდნელი ზვავების ჩამოწოლა. ერთ დღეს, შუაღამისას, დაუწყია თოვა. ზვავის ჩამოწოლის გამაფრთხილებელი საკონტროლო ნათურები მკვეთრი წითელი ფერით აციმციმდა, რაც როჯერს-პასზე მოძრაობის აკრძალვის მაუწყებელია. გამოცხადდა განგაში. არტილერიისტები თავიანთი 105 მილიმეტრიანი ჰაუბიცებით გაეშურნენ ოპერაციის ადგილას. ვალტერ შლაისი და ერვინ აიჰინგერიც მათ გაჰყოლიან.

არტილერიისტებმა ჰაუბიცები დააყენეს განსაზღვრულ, ზუსტად გაანგარიშებულ პოზიციებზე. ამ პოზიციებიდან დაახლოებით ერთი კილომეტრის მოშორებით ვალტერ შლაისს დაუყენებია მანქანა, — პირდაპირ ზვავის მოსალოდნელი ჩამოწოლის ხაზთან, საიდანაც ყველაზე უკეთ შეიძლებოდა არტილერიის სროლის შედეგებისადმი თვალყურის დევნება. არტილერიისტებმა თავიანთ ხელმძღვანელს მოახსენეს მზადყოფნა. შლაისმა გასცა ბრძანება ცეცხლის გახსნის შესახებ.

ერვინ აიჰინგერს ჯერ ქვემეხის გასროლის ხმა გაუგონია, მერმე ჰურვის აფეთქებით გამოწვეულ შუქზე დაუნახავს გა-



ნათებული მთის კონტურები. უცებ ყრუ ხმაური ერთბაშად გამაყრუებელ გუგუნად იქცა. გამოჩნდა ფიფქთა ჭავლის ღრუბელი და მათკენ წამოსული აქოჩრილი თოვლის მასა. ვალტერს მოუბრუნებია სატვირთო მანქანა და სწრაფად წამოსულა უკან. შემდეგ ფარების შუქზე დაუნახავს, რომ თოვლის ზეავი თავს დასტყდომია გზას, გაჩერებულა სწორედ იქ, სადაც მანამდე მანქანით იდგა. მერმე ვალტერს უთქვამს, მიუხედავად იმისა, რომ ზეავი გზის მიღმა შეჩერდა, მის მიერ წარმოქმნილ ქარიშხალს ჩვენი დაღუპვა შეეძლო.

შემდეგში ვალტერს უამბნია, როგორ აიტაცა ზეავმა დაახლოებით 25 მ სიმაღლეზე გზაზე გაჩხერილი ტრაქტორი თავის მისაბმელიანად და მოისროლა შორს. საბედნიეროდ, მძღოლს მოუსწრია თავშეთარება უხიფათო ადგილას.

კანადასა და შვეიცარიაში სამხედრო ქვედანაყოფები აწარმოებენ ზეავეებზე დაკვირვებასა და კონტროლს. ზეავის საფრთხის პრობლემებზე მუშაობენ, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ფიფქზე დაკვირვებითაც.

შვეიცარიის მთებში ზეავეების ხელოვნურად გამოწვევას ქვემეხების საშუალებით იშვიათად მიმართავენ მოსახლეობის მჭიდროდ დასახლების გამო. ზეავეების ხელოვნურად გამოწვევა დასაშვებია მხოლოდ განსაზღვრულ ადგილებში.

დიდი ხანია, რაც შვეიცარიის სოფლის მცხოვრებნი თავიანთ სახლებს გარს ავლებენ ქვის, აგურის ან მიწურ გალავანს, რომელსაც გემის ცხვირის ფორმა აქვთ და მიმართულია მთის მხარეს.

მას შემდეგ, რაც 1951 წელს, ზამთარში, თოვლის ზეავეებისაგან დაღუპულა დიდძალი ხალხი, შვეიცარიის სოფლის მცხოვრებთ მოუთხოვია ზეავეებისაგან უფრო ეფექტური დაცვა.

ყველაზე მძლავრი ზეავსაწინააღმდეგო დაცვა შეუქმნიათ

სოფელ სანტანტონიოში, რომელიც მდებარეობს მაღალ მთებში, შვეიცარიისა და ავსტრიის საზღვარზე. ამ სოფელში, სადაც ხშირია ზვავები, მოწყობილია ბეტონ-ფოლადის გალავნები, მთის ფერდობზე რიგ-რიგად დაყენებული გადამლობი ბარიერების სახით.

რამდენიმე საუკუნის წინ შვეიცარიის მთიან სოფლებს ზვავებისაგან იცავდა ტყეები, რომლებიც 600 წლის წინ გაუკაფავთ. მათი აღდგენა იქაური მკაცრი კლიმატის პირობებში არც ისე ადვილია. მიუხედავად სიძნელებისა, შვეიცარიის თოვლისა და ზვავების კვლევის ფედერალური ინსტიტუტის სპეციალისტები ტყის აღდგენაზე დიდ იმედებს ამყარებენ. თოვლი ძალზე რთული ნივთიერებაა და არ უნდა გაგვიკვირდეს, რომ მის ფიზიკურ თვისებებზე დღეისათვის ძალზე ცოტა რამ ვიცით. ამ ინსტიტუტის ერთ-ერთი თვალსაჩინო მეცნიერი-ფიზიკოსი ჰანს გუბერი თვლის, რომ როცა თოვლის საილუმლოებას ფარდა აეხდება, მაშინ სპეციალისტებიც გაერკვევიან. თუ რა ზეგავლენას ახდენს დრო და ტემპერატურა თოვლის საფარის სიმკვრივეზე და ყოველმხრივ ჩასწვდებიან ზვავების წარმოშობის მიზეზებსაც.

ინსტიტუტი მუშაობს აგრეთვე ზვავების მსხვერპლთა ძიების საშუალებათა პრობლემებზე, ყველაზე მნიშვნელოვანი ამ მიღწევებში მიმღებ-გადამცემი ხელსაწყოა. ეს ხელსაწყო ურთიერთდახმარების ეფექტური საშუალებაა. თითოეულ მეთხილამურეს აძლევენ აპარატს, რომელსაც შეუძლია ფიქსირებულ ტალღაზე გადასცეს და მიიღოს სიგნალი. როდესაც რამდენიმე მეთხილამურე გასაჭირში ჩავარდება, მისი ჯგუფის ამხანაგები გადართავენ აპარატებს მიღებაზე. ხმოვანი სიგნალის ინტენსივობის მიხედვით დაკარგულ ამხანაგს სწრაფად მიაკვლევენ.

ინსტიტუტში აგრეთვე ჩატარდა ექსპერიმენტები ლაზე-

რის სხივებით, რომლებიც მხოლოდ ნახევარ მეტრამდე აღწევენ თოვლის სიღრმეში, როდესაც ზეავი მსხვერპლს ერთი მეტრი თოვლით ფარავს. გამოიყადა აგრეთვე ინფრაწითელი სხივები, რადარები, სონარები, მაგნიტომეტრები. ყველა ამ ხელსაწყოებს აქვთ თავიანთი ნაკლი. ისე კი მთავარია მამულმა ჯგუფებმა დროზე მიიღონ ზომები, რისი შანსი ძალიან ხშირად მცირეა.

ჯერჯერობით ზეავსაშიში მოვლენების ორბიტში მოქცეული ადამიანების მხოლოდ 5 პროცენტის გადარჩენა ხერხდება.

„თითოეულს, ვინც მთაში მიდის, უნდა ჰქონდეს მინიმალური ცნობები იმაზე, თუ რა ელის მას იქ, — ამბობს თოვლის ზეავეების ცნობილი სპეციალისტი ედვერდ ლია-შაპელი.—მას უნარი უნდა შესწევდეს, დროულად გაერკვეს ზეავის მოსალოდნელ საფრთხეში, ვიდრე ის წარმოიქმნება. უნდა ერიდოს ისეთ ფერდობებს, სადაც ბევრი თოვლია. უკეთესია იაროს ისეთ მხარეს, სადაც ქარი იცის. ერიდოს ისეთ ადგილებს, სადაც ზეავს შეუძლია კაცი კლდეს მიანარცხოს, ჩაიტანოს ღრმა ხევში ან მოისროლოს წყალში“.

ზეავეების სპეციალისტი ალიასკელი ლუჯ ფესლერი თავის შტატში ათასობით ბავშვებსა და მოზრდილებს ასწავლის ზეავეებისაგან დაცვის საიდუმლოებას. „მთავარია ყურადღებიდან არ გამოგრჩეხ ის საიდუმლოებანი, რომელსაც გაგანდობს დედაბუნება“ — ამბობს იგი.

\* \* \*

1958 წელს გველეთის ხიდის ჩრდილოეთით, პერიოდულად მოქმედი მყინვარის ყინულოვანი ზეავით (იგი ადრე ცნობილი იყო ყაზბეგის ზეავის სახელწოდებით; ინჟინერმა ბ. ი. სტატ-

კოვსკიმ, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, 1883 წელს დაწერა ბროშურა „ყაზბეგის ზეავის წარმოშობის მიზეზები“) დაგუბებულმა თერგმა ზეავის ხერგილი გაარღვია და ბევრგან წალეკა გზა; წყალდიდობამ განსაკუთრებით დიდი ზიანი მიაყენა დარიალის ხეობის ყველაზე ვიწრო ადგილს, რომელიც მდებარეობს დარიალის დღევანდელ ძველ და ახალ ხიდებს შორის. შეიქმნა გზის აღდგენის პრობლემა.

სირთულე იმაში კი არ მდგომარეობდა, რომ გზაზე მოძრაობა აღდგენილიყო, არამედ კვლავ აღდგენილი გზა საიმედო ყოფილიყო. საჭირო იყო იმის გარანტია, რომ მომავალში მას ვერავითარი წყალდიდობა ვეღარ წალეკავდა; ამ ვიწრო ხეობაში გზის ჩაკეტვა ყოვლად დაუშვებელია.

გადაწყდა ამ ადგილას გვირაბის აგება. ეს იყო პირველი გვირაბი, რომელიც აშენდა საქართველოს სამხედრო გზაზე.

გვირაბის სამხრეთი პორტალი შეიქმნა დარიალის ყოფილ საგუშაგოსთან, ჩრდილოეთისა კი—დარიალის კარის ჩრდილოეთით, სადაც გზა რამდენადმე დაშორებულია თერგის ნაპირს.

გვირაბის მშენებლობა დაიწყო 1960 წელს და დამთავრდა 1964 წელს. გვირაბის სიგრძეა 344,6 მ, მისი სავალი ნაწილის სიგანე კი — 7 მ.

1967 წლის 5—6 აგვისტოს ჩამოწვა ყინულოვანი ზეავი, რამაც შეაგუბა თერგი. მისი გარღვევის შედეგად უზარმაზარმა დაგუბებულმა წყალმა გზა ბევრგან მთლიანად წალეკა, გააშიშვლა ლითონის ხიდის მარჯვენა მისასვლელი. გადაწყდა ახალი ხიდის აგება უფრო ზემოთ, რომლის მარცხენა ჩრდილოეთის მისასვლელი გაივლიდა გვირაბში, შეუერთდებოდა არსებულ გზას ძველი ლითონის ხიდის 100—150 მ-ის ზემოთ. ეს გვირაბი სიგრძით 250,3 მ აიგო 1964—1965 წლებში.

მესამე გვირაბი დარიალის ხეობაზე გამავალი ყველაზე

ვიწრო და მცირე რადიუსიანი ვაკისის ადგილას აიგო, იქ, სადაც გადმოწოლილია კლდე — „გოსპოდი პრონესი“. ეს 444,2 მეტრიანი სიგრძის გვირაბი 1965—1972 წლებში აიგო.

ყველა ეს გვირაბი „თბილმეტრომშენის“ კოლექტივის მიერ არის აგებული (უფრ. ვ. გოცირიძე).

## მცირე ნოველები

### ბეწვზე გადარჩენილი

საქართველოს სამხედრო გზის მღვთა-კობის უბანზე ზვავების წინააღმდეგ ბრძოლის ერთ-ერთი ყველაზე გამოცდილი სპეციალისტი პ. ბენკევიჩი მუდამ დაჟინებით გვაფრთხილებდა, ზამთარში ამ უღელტეხილზე მოერიდეთ მარტო სიარულსა და მგზავრობას, თორემ შეიძლება აქ ისე უკვალოდ გაქრეს კაცი, რომ მისი ასავალ-დასავალი ღმერთმაც ვერ გაიგოსო.

...სამამულო ომის წლებში, ზამთრის ერთ საღამოს, ასეული აღმასიანისაკენ ბრუნდებოდა. ქანცგაცლილი ჯარისკაცები ძლივს მიაფრატუნებდნენ თოვლში დამძიმებულ ჩექმებს. ისინი, დილიდან მოყოლებული, ჩამოწოლილი ზვავის ნარჩენებისაგან წმენდნენ გზას. ასეულს უკან ოფიცერი მიჰყვებოდა.

უცებ მის სმენას რაღაც გმინვისმაგვარი მისწვდა. ეს ისე უცნაური იყო, რომ იფიქრა, მომეყუარო. მაგრამ არა, მას კვლავ მოესმა კვნესა.

ოფიცერმა დაუყოვნებლივ შემოაბრუნა ასეული და გასცა ბრძანება, დაეწყოს გზის პირას თოვლის თხრა.

რამდენიმე წუთის შემდეგ განათხარში შენიშნეს სამხედრო მაზარა... განაგრძეს თხრა და ამოიყვანეს ცოცხალ-მკვდარი პ. ბენკევიჩი... ცოტაც... და უთუოდ მკვდარს ამოთხრიდნენ.

პეტრე ვიქტორის ძემ მერმე მიაშობო: ფიქრებში გართული მივდიოდი აღმასიანისაკენ და წარმოდგენაც არა მაქვს, თოვლის ქვეშ როგორ მოვყევი. ბევრი ვიწვალე, რომ დამეღწია თავი თოვლის მარწუხებისაგან, მაგრამ ამაოდ... კაცი ჯოჯოხეთს, ალბათ, მტერსაც არ უსურვებს, მაგრამ ჯოჯოხეთი ზევეში ჩაჩქმურვასთან შედარებით ალბათ სამოთხეა. მივხვდი, არავითარ ძალას არ შეეძლო ყინულოვანი თოვლის ფენის გარღვევა. სული შემეხუთა უპაერობისაგან. ვცადე რევოლვერის ბუდეს მივწვდომოდი და თავი მომეკლა, მაგრამ ხელიც ვერ გავძარი, დავკარგე გრძნობა... ეეჰ, სხვას ვაფრთხილებდი და თვითონ კი დამავიწყდა... ზევეი ჩემი ახლო ნაცნობი მეგონა.

### ყაზბეგს ბომბავენ

1942 წლის შემოდგომაზე, როდესაც ფაშისტური გერმანიის ჯარები ამიერკავკასიისკენ მოიწევდნენ, საქართველოს სამხედრო გზაზე აუცილებელი გახდა მწლავრი გადამლობი საინჟინრო-სამხედრო ნაგებობათა კომპლექსის აშენება.

ამ ნაგებობათა მშენებლობის კომისია აგვისტოს მიწურულს საქართველოს სსრ მინისტრთა საბჭოს თავმჯდომარის ამხ. ვ. მ. ბაქრაძის თავმჯდომარეობით ყაზბეგში ჩავიდა. მის შემადგენლობაში შედიოდა ამიერკავკასიის ჯარების საინჟინრო ნაწილის უფროსი, საგზაო ნაწილის უფროსი, ამიერკავკასიის ჩრდილოეთის მიმართულების ჯარების სარდლობის ოპერატიული წარმომადგენელი, საქართველოს შინსახკომის „უშოსდორის“ უფროსი, „გრუზჰიდროენერგოსტროის“ მთავარი ინჟინერი, პარტიის ყაზბეგის რაიონული კომიტეტის პირველი მდივანი და სხვ.

კომისია დილიდან მზის ჩასვლამდე გზაზე გულდასმით არჩევდა გადამლობ ნაგებობათა სისტემისათვის ყველაზე ხელ-

საყრელ ადგილებს. მაღლა, ციცაბო კლდეებში, ჩასვეს ტყვიამფრქვევისათვის საცეცხლე წერტები. დარიალის ყველაზე ვიწრო ადგილას მოინიშნა რკინა-ბეტონის „დოტის“ ასაგები პოზიცია. იგი, როგორც ისტორიული ძეგლი, დღესაც ანაყად დგას დარიალთან.

ჯვრის უღელტეხილზე ბაიდარას ხიდამდე, ჩრდილოეთით, მოინიშნა ტანკსაწინააღმდეგო ღრმა თხრილი...

გვიან ღამით დავბრუნდით ყაზბეგში. რაიკომის პირველმა მდივანმა სანდრო მიგრიაულმა ვალერიან ბაქრაძე და მე შინ მიგვიწვია. მეუღლე თბილისში ჰყავდა რაიკომის მდივანს და გვიანი ვახშობობის მერმე თავისი საწოლი ოთახი ჩვენ დაგვითმო, თვითონ კი მისაღებ ოთახში გაიშალა სახელდახელოდ ლოგინი.

ვ. მ. ბაქრაძეს თან ახლდა მცველი მეავტომატე. დილით ადრე ვალერიანის გაჯავრებული ხმა შემომესმა:

— გახედე, ამ უთენია ვინ აბრაზუნებს ასე ფანჯრის რაფაზე, ერთი აქ მომიყვანე...

მე ვერც კი მოვასწარი წამოდგომა, რომ ოთახში სწრაფად შემოიჭრა მცველი მეავტომატე და სრული სამხედრო წესრიგით მოახსენა ვალერიანს, გერმანელები გვბომბავენო.

თურმე ფანჯარას არავინ აბრაზუნებდა, ყუმბარების აფეთქების ტალღა დარაბებს ახლიდა ფანჯარებს...

საქართველოს სამხედრო გზის გასწვრივ, ზედ ყაზბეგზე გავლით, მოფრინავდნენ ფაშისტთა მზვერავი თვითმფრინავები, მათ რამდენიმე ყუმბარა ჩამოაგდეს ყაზბეგში. ამ დაბომბვის მსხვერპლი გახდა ერთი ქალი, რომელიც ყაზბეგის გარეუბანში დილაადრიან მინდორში საქონლისათვის ბალახს თიბავდა.

კომისიის ყველა წევრმა და სამხედრო პირმა რაიკომის შე-



ნობასთან მოიყარა თავი. ბაქრაძე უკვე ეზოში იდგა და მშვიდად, ხმადაბლა იძლეოდა განკარგულებებს.

გამოჩნდა მომდევნო თვითმფრინავი. სამხედროები რაიკომის შენობას გარს უვლიდნენ იმის მიხედვით, თუ რომელ მხარეს მიფრინავდა ფაშისტთა თვითმფრინავი. ვალერიან ბაქრაძეს და მე გვთხოვეს, მათთვის მიგვებაძა. ეტყობოდა, ამ საქმეში კარგად იყვნენ გაწაფულნი.

ბაქრაძე მაინც ერთ ადგილას იდგა, ფეხი არ მოუცვლია ადგილიდან. მის უკან ვიდექით მე და რაიკომის მდივანი.

მე გავუგე ვალერიანს... ყაზბეგელებმა, ის იყო, გახიზვნა დაიწყეს. ყველა ჩვენ მოგვჩერებოდა. ბოლოს და ბოლოს სამხედროებიც მიხვდნენ თავიანთ შეცდომას, თუმცა მათი მოქმედება სავსებით გამართლებული იყო უშიშროებისა და თავდაცვის მოსაზრებებით.

გავიდა რამდენიმე საათი. დრო იყო, გზას გავდგომოდით თბილისისკენ. ყველას თავისი გადაუდებელი საქმე ჰქონდა, ყველას თავისი მოვალეობა უხმობდა. ვალერიან ბაქრაძემ დაუურეკა საქართველოს კომპარტიის ცენტრალური კომიტეტის მდივანს კანდიდ ჩარკვიანს, დაწვრილებით გააცნო საქმის ვითარება და სთხოვა, ყაზბეგში რამდენიმე დღით დაერჩებიო.

ხალხი მალე დაწყნარდა და დაუბრუნდა თავის სახლ-კარს. მეოთხე დღეს ჩვენც გამოვემგზავრეთ თბილისისაკენ.

## ნუკრი

1942 წლის შემოდგომა იდგა. მეტად დაძაბული, მთელი დღის ქანცვამცლელი მუშაობის შემდეგ ყაზბეგიდან თბილისში ვბრუნდებოდი. ძნელი სადაგი დღეები იყო. დილიდან პირში ლუკმა არ ჩაგვიდევს, ანდა ვისა ჰქონდა ამაზე ფიქრის თავი.

მოსალამოვდა. „ემდინი“ ორმოცი კილომეტრი სისწრაფით მცხეთას უახლოვდებოდა.

უცებ ბაგისჭალაში, კაკლებთან, გზის მარჯვნივ წყნარად გამოვიდა ტყიდან ფურ-ირემი და შეჩერდა. იგი ყურებდაცქვეტილი იდგა და დაკვირვებით წინ, გზისაკენ იყურებოდა.

მძლოლს ვთხოვე მანქანა გაეჩერებინა.

ფურ-ირემი ფრთხილად, ნელ-ნელა მიუახლოვდა გზას, გაიხედ-გამოიხედა, კამარისებური ნახტომით გადაევლო ასფალტ-ბეტონს და ოთხი-ხუთი მეტრის დაშორებით გზატკეცილის გაღმა შეჩერდა. მას უკან ნუკრი აედევნა. შევნიშნე, როგორ უმწეოდ, სასაცილოდ მობაკუნობდა გზაზე და დიდრონი, გულუბრყვილო, მშვენიერი თვალეებით რეკირებოდა იქით, საითაც დედამისმა ის იყო გაიარა.

ფურ-ირემი ხან წინ, არაგვის ხეობისაკენ, გაიხედავდა, ხან უკან მოიღერებდა ყელს, საოცრად უთრთოდა აცქვეტილი მაღალი ყურები... ის იყო ნუკრმა გადაირბინა გზა, რომ უცებ ქორბუდა ირემი ორი დიდი ნახტომით გადაევლო გზას. უკან ამოუდგა ნუკრს და მანაც გზისკენ მოიხედა ფრთხილად.

— გიორგი ვლადიმეროვიჩ! ესროლეთ, ესროლეთ! — შემოძახა მძლოლმა.

— გაჩუმდი, ელიშ, გამორთე ძრავა, არ დააფრთხო ნადირი. — როგორც იქნა, გამოვერკვიე გარინდებისაგან. განცდილი მშვენიერების გრძნობა, აგერ ნახევარი საუკუნეა, დღესაც არა მცილდება. რა იყო ეს? ნუთუ შეიძლება მშვენიერებამ ისე გრძნეულად შებოჭოს ადამიანი, რომ ქვეყნად თავისი არსებობაც დაავიწყოს? აი, თურმე სადა აქვს ძირი ვაჟას გენიალობას.. რაოდენ მართალი ყოფილა იგი.

ხარირემმა ერთხელ კიდევ მოიხედა უკან და რომ დარწმუნდა, საფრთხე არსაიდან ელოდა, უკან ამოუდგა ნუკრს და შეჩერდა. ნელა, ამაყად შემოაბრუნა ლამაზი ქორბუდა თავი

და უეცრად, ალბათ მომეჩვენა, სიყვარულით, ღრმა მადლიერებით მიაპყრო საქარე მინას თავისი დიდრონი წყლიანი თვალები...

— დაინახეთ, ვლადიმროვიჩ! — მომესმა ელიშეს ნირწამხდარი, შემცბარი ხმა.

— რა? — ვკითხე უნებლიეთ.

— აბა, რავი, ეს მამალი, მგონი, ყველაფერს მიხვდა, კაცო! რამდენიმე წამს ასე იდგა ქორბულა, მერმე ჩამოწოლილ ბინდბუნდში სამიუენი მოჩვენებასავით ჭალებს შეერივნენ.

## უახვამთან მორენის გრუნტების გამაგრება

1971 წლის აპრილის მეორე ნახევარში ყაზბეგის ქვემოთ, თერგის მარცხენა ნაპირზე, მდინარის მიერ ქანების გამორეცხვამ ჩაანგრია გზის ქვედა ფერდო, რომელზეც 6—8 მეტრი სიმაღლის ქვის წყობილი კედელი იყო ამოყვანილი. კედლის ფუნდამენტი ჩაეკიდა. მერმე შევიტყვეთ, 1965 წლის ნოემბერში თურმე ასეთივე შემთხვევა მომხდარა გვერდით.

იმ ადგილის ახლომახლო გზა მორენის გრუნტებში გადის. გზის ვაკისიდან მდინარის დონემდე ასე, 60—70 მ იქნება. ვაკისის ზედა ფხვიერი ფერდო, ასეთივე სიმაღლის მის ევრტიკალურ მყარ კლდოვან ყამირებამდე რომ არ ჩამონგრეულიყო, ბევრჯან გაამაგრეს იარუსებად განლაგებული საყრდენი კედლებით. მათი ფუძე კი ყველგან ეყრდნობოდა მორენის გრუნტის შედარებით მყარ ნაწილს. კედლის უმეტესი ნაწილი მშრალი წყობით იყო ამოყვანილი.

აღნიშნული კედლები სხვადასხვა დროს ააგეს. ზოგი მათგანი რევოლუციამდეც კი. მდინარის მიერ ფერდოს ფუძეებს გამორეცხვისა და ქვედა საყრდენი კედლის ფუძის გაშიშვლებისთანავე, გრუნტის ეროზიის პარალელურად თანდათანობით ხდებოდა მთელი კედლის ჩანგრევა. ამას კი მოჰყვა მასზე მოთავსებული გზის ვაკისის ქვედა ფერდოს დანგრევა და შემდეგ მიწის ვაკისის ზედა ფერდოს დამცავი საყრდენი კედლის რღვევა.

1971 წლის მაისიდან წვიმებთან ერთად გააქტიურდა ნგრე-

ვადი ფერდოს ჩაშლა, რასაც ხელს უწყობდა საავტომობილო მოძრაობით გამოწვეული მიწის ვაკისის რხევა.

ფერდოს ნგრევა გრძელდებოდა, მაგრამ მისი გამაგრების და კატასტროფის თავიდან აცილების არავითარი ტექნიკური საშუალება არ გაგვაჩნდა.

ფერდოს ჩაშლასთან ერთად თანდათანობით დაეწროვდა გზის ვაკისი და 1 იელის მთლიანად ჩაინგრა. შეწყდა საავტომობილო მოძრაობა.

საჭირო გახდა ზედა ფერდოში 120 მ სიგრძეზე ვაკისის შექრა ისე, რომ გზის ვაკისი მყარ გრუნტზე დამჯდარიყო და აგვეგო ზედა მხრის 4—5 მ სიმაღლის საყრდენი კედელი. იმავდროულად მოქრილ და ჩაყრილ გრუნტს უნდა შეექმნა ქვედა მხრის ფერდო, და თუ მის ფუძეს დაეცავდით გარეცხვისაგან, მივალწევდით გზის ვაკისის მდგრადობას.

ზაფხულში ესოდენ ღიდმნიშვნელოვან მაგისტრალზე სატრანსპორტო მოძრაობის შეწყვეტას მეტად მტკივნეულად განიცდიდა ჩვენი ქვეყანა. ეს ეხებოდა როგორც სამგზავრო, ასევე სატვირთო საავტომობილო ტრანსპორტს. მეგზვეების წინაშე მთელი სიმწვავეით დაისვა ამოცანა: უმოკლეს ვადაში ამ გზაზე მოძრაობა აღდგენილი ყოფილიყო.

რასაკვირველია, მომხდარი შემთხვევის გამო ქვეითად მოსიარულე მგზავრთა მიმოსვლა არ შეწყვეტილა. მუშაობის ნორმალური პირობების შექმნა და შენარჩუნება მოითხოვდა მდინარის მარჯვენა მხარეს ბილიკის მოწყობას.

ზედა ფერდოს მოქრა და გრუნტის ჩაყრა ხორციელდებოდა აფეთქებითა და ბულდოზერების დახმარებით.

ზედა ფერდოს დაახლოებით 60 გრადუსამდე დამრეცილობა ჰქონდა. მისი არამდგრადი გრუნტი და განუწყვეტელი ქვაცვენა მოძრაობასა და მით უმეტეს მუშაობას სერიოზულად აფერხებდა.

სახიფათო უბნებზე სამუშაოს ასრულებდა კლდეზე მცოცავი 15 კაცი. ესენი გამბედავი და მარჯვე ბიჭები იყვნენ. მუშაობდნენ სპეციალური ალპინისტური მოწყობილობით: ფოლადის კასკებით, კაპრონის თოკებით, ბრეზენტის სპეციალური სპეცსამოსით, სპეციალური ქამრებით, შიპებიანი ფეხსაცმელებით და წერაყინებით. ისინი სამთო წესით, ერთმანეთზე გადაბმული თოკებით იცავდნენ ურთიერთ უსაფრთხოებას.

მნიშვნელოვან საფრთხეს წარმოადგენდა ბულდოზერისტების მუშაობა. მათ საწყის პერიოდში მუშაობა წონასწორობის ზღვრულ პირობებში უხდებოდათ. ამიტომაც თავი მოუყარეს მთაში მუშაობას შეჩვეულ მამაც სპეციალისტებს, როგორც იყვნენ ლენინის ორდენოსანი ს. ა. დევდარიანი, ი. გ. არაბული და სხვები.

დამსხვრეულ ქანებში ბურღვით ღრმა ხვრელების ან ხრახნების გაკეთება შეუძლებელი იყო. ასაფეთქებელი სამუშაოები სრულდებოდა 0,5—1,5 მ ხრახნით, თითოეულ ხრახნში—5—6 კგ ამონალის ჩადება ხერხდებოდა, 50—100 ერთეულის ერთდროული ელექტროაფეთქებით. ერთდროულად რამდენჯერმე ააფეთქეს 5—6 ტ ფეთქებადი მასალა. დიდი ლოდების ჩამოსაყრელად ფეთქებადი მუშაობა ზედნადები წესით ასრულდებოდა. 64,5 ათ. კუბ. მ. მიწაკლდის სამუშაოების შესასრულებლად დაიხარჯა 30 ტ ამონალი.

სამუშაოს ასრულებდა 6 ტრაქტორისტი და ოთხი მებუღლოზერი. ერთი ბულდოზერი და ერთი 0,65 კუბ. მ. ჩამჩის მოცულობის მქონე ექსკავატორი ყოველთვის იდგა რეზერვში.

სამუშაო ფრონტი ვრცელდებოდა 200 მ განფენილობაზე და ამ შეზღუდულ პირობებში შეუძლებელი იყო უფრო მეტი მექანიზმების გამოყენება.

სამუშაოები სრულდებოდა საქართველოს საავტომობილო

გზების № 1 ტრესტის № 2 სსსს ძალებით (უფროსი ტ. ა. ქათამაძე). სამუშაოს ადგილზე ხელმძღვანელობდა სამმართველოს მთ. ინჟინერი ი. დ. კოტეტიშვილი და მასზე მიმაგრებული იყო ტრესტის მმართველი ტ. ს. კიკაჩიშვილი.

დაძაბული მუშაობის შედეგად, ძნელ, სიცოცხლისთვის სახიფათო პირობებში ძირითადი სამუშაოები დამთავრდა და მოძრაობა აღდგა 1971 წლის 5 აგვისტოს. ამას დასჭირდა რაღაც ერთი თვე და 5 დღე. მუშაობა მიმდინარეობდა მუდმივი ქვაცვენის კრიტიკულ პირობებში, ფერდოზე სპეციალური ნეთვალყურეები საჭიროებისამებრ სიგნალით იძლეოდნენ სახიფათო ზონიდან ევაკუაციის განკარგულებას, სააღმოსოდ ტრასა წინასწარ იყო განსაზღვრული. აქვე აღვნიშნავთ, ვითარება ღამით მუშაობის საშუალებას არ იძლეოდა.

აღდგენილი მიწის ვაკისის მდგრადობა დამოკიდებული იყო ქვედა ფერდოს ფუძის სიმტკიცეზე. მდინარის ნაპირზე ორიგად მოეწყო  $2 \times 2 \times 2$  მ ღეზები, რომელიც გამორეცხვისაგან დაიცავდა მას. გარდა ამისა, წყლის დონის აწევისას გრუნტის ჩაცურების თავიდან აცილების მიზნით, ყრილის კონუსის შლეიფთან აიგო ხის ძელყორე ყუთებით  $6 \times 4 \times 1,5$  მ ზომისა.

სამუშაოების დამთავრების შემდეგ, რომ გვეგონა მოძრაობის ნორმალური პირობები აღდგენილი იყო, გამოირკვა გავლადობისათვის ფრიად სახიფათო მოვლენა...

აღდგენითი სამუშაოების წარმოშობისას ზედა ფერდობიდან თითქმის მუდმივი ქვაცვენა, რაც ფეთქებადი სამუშაოების თანმხლებ კანონზომიერ მოვლენას წარმოადგენდა, პერმანენტულად გრძელდებოდა ამ სამუშაოების დამთავრების შემდეგაც, მხოლოდ ქარიან ამინდში.

დადგინდა, რომ უქარო და წვიმიან ამინდში ქვის ცვენას ადგილი არა ჰქონდა, მშრალ ამინდში კი ქარის დროს ქვები მუდმივად ცვიოდა.

მართალია, მორიგე ბულდოზერი დატოვეს ადგილზე, მაგრამ ქვების ცვენა, განსაკუთრებით მსხვილი ლოდებისა, მოძრაობისათვის სასიფათო პირობებს ქმნიდა.

ზედა ფერდოში ვაკისის შექრისას, მისი ზედაპირი, რომელიც ნაწილობრივ მცენარეულობითა და ბუჩქნარებით იყო დაფარული, სრულიად გაშიშვლდა.

ზედა ფერდოს გრუნტები, რომელიც შედგებოდა გამოფიტული მორენის ათ მეტრამდე სისქის გრუნტით, შეიცავდა 70—78% ჩონჩხის დამტვრეულ მასალას, 11—15 კუბ. მ ზომის ცალკეულ ქვებს შეესებულს ქვიშნარითა და ქვიშის მასალებით, რომლებიც სრულიად არ შეიცავენ მაცემენტებელ ფრაქციებს.

ქარს, მისი სიჩქარის შესაბამისად, მიჰქონდა ქვიშის ის უმცირესი ნაწილაკები, რომელიც ავსებდა ჩონჩხის მასალას. მათი გამოცლის შედეგად მდგრად ფერდოს ეცლებოდა ის სწვადასხვა მახვილწახნაგოვანი დამტვრეული ნაწილაკების შემცველი უმცირესი სოლები, რომლებიც ზომების აღმავალი ხაზით ჰქმნიდა სტაბილიზაციის პირობებს. სისტემა ირღვეოდა, ცვიოდა ქარის მიერ წადებულ ნაწილაკებზე უფრო მოზრდილი ნაწილაკები. მერმე ჯაჭვური რეაქციით, საბჯენის გამოცლის შედეგად ცვიოდა წვრილი ქვები, შემდეგ მსხვილი და შემდეგ კი ლოდები. ამგვარად, მყარ ზედა ფერდოზე რომელიც დროებით მდგრადი დაქანების ფერდოთი, იქმნებოდა ცალკეული, თითქმის ვერტიკალური, ჩამოსანგრევედ გამზადებული სიბრტყეები.

მშენებლებმა დასახმარებლად მიმართეს ამ დარგში ნაცად მეტრომშენებლებს, ჰიდრომშენებლებს, მეცნიერებს, მაგრამ ვერ მიაკვლიეს საიმედო კონკრეტულ ღონისძიებას, ვერ შეიმუშავეს რაიმე მისაღები რეკომენდაცია.

გვირჩიეს, გზა აგვეგო მდინარის გაღმა ან იქვე გაგვეყვანა



გვირაბი, მაგრამ ასეთ შემთხვევაში საძიებელი ხდებოდა ისეთი რეკომენდაცია, რომლის განხორციელება თავიდან აგვაყოლებდა წლობით გზის დაკეტვას.

სწორედ მაშინ დამებადა აზრი — შეიძლებოდა თუ არა მთელი ამ არამყარი ფერდოს პოლიმერული თხელი გარსით გადაფარვა ისე, რომ ქარს ფერდოდან ველარ წაელო მცირე ნაწილაკები და უზრუნველყოფოდა ფერდოს მდგრადობა.

შეიძლებოდა კიდევ ამ ფერდოს ცემენტის ხსნარით ინექცია, ანდა ამ 15000 კვ. მეტრი ფართობის მოხელტვა, რაც უთუოდ დადებით შედეგს მოგვცემდა თუ ზემოთაღნიშნული ჩემი ვარაუდი გამართლდებოდა. მაგრამ ეს მეტად შრომატევად სამუშაოს მოითხოვდა, თანაც საამისოდ დაგვიკირდებოდა რთული სპეციალური მოწყობილობა და დიდი დრო. ეს მიუღწევლს ხდოდა ამ მეთოდით ფერდოს გამაგრებას.

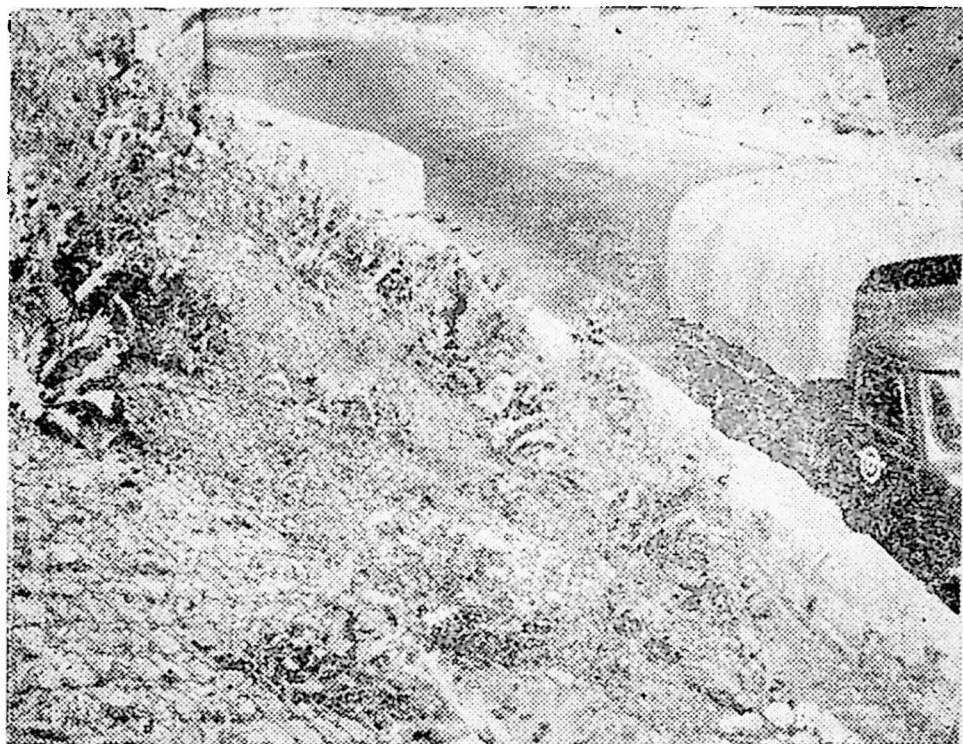
ჩემი ვარაუდის სისწორის დასადასტურებლად ჩატარდა ექსპერიმენტი და ნოემბრის დასაწყისში ფერდოს ნაწილი — 20—35 კვ. მეტრი — ბიტუმის აფსკით დაიფარა. დაკვირვებამ ცხადპყო, რომ ბიტუმით დაფარული ფერდოდან ქვის ცენა შეწყდა. ეს ადასტურებდა ჩემი იდეის სისწორეს.

ზამთრეს დამდეგს, როგორც კი ფერდო თოვლით დაიფარა, ქვის ცენა მთლიანად შეწყდა. ამან უფრო განგვიმტკიცა რწმენა განხორციელებული ექსპერიმენტის მიმართ.

1972 წლის გაზაფხულზე, როგორც კი ფერდო გაშრა, ქვის ცენა განახლდა მზარდი მასშტაბით და მოძრაობისათვის სახიფათო ხასიათი მიიღო.

მაშინ გადაწყდა ზედა ფერდოს მთელი ფართობის მოშანდაკება, ყოველი არამდგრადი დიდი ლოდის ჩამოგდება, ცალკეული, თითქმის ვერტიკალური ქანობების შერბილება და მერმე მთელი ამ ფერდოს ლითონბადით დაფარვა, რომელსაც ქარის მიმართ აფქვის როლი უნდა შეესრულებინა.

ფერდოს მოშანდაკება დაიწყო თებერვლის დასაწყისში. შესრულდა 50,0 ათ. კუბ მ მიწის სამუშაოები. აპრილის დამლევს დაიწყო ლითონის ბადის დაგება და 1972 წლის 12 ივნისს ზედა ფერდოზე ბადის დაგების სამუშაოები ბალახის დათესვით დამთავრდა (ფიგ. 9).



ფიგ. 9. ლითონის ბადე ფერდოზე.

ლითონის ბადე იქსოვებოდა 2,5 მმ სისქის მავთულით,  $50 \times 50$  მმ უჯრედებით. რულონის ფართი შეადგენდა  $10 \times 1,5$  მ, თითოეული იწონიდა დაახლოებით 25 კგ. ბადე დაიგო

ზემოდან ქვემოთ მთელ ფერდოზე, სადაც ადგილი ჰქონდა ჭების ცვენას.

ყველგან, სადაც ცალკეული ლოდები ფერდოს სიბრტყიდან გამოდიოდა და ხელს უშლიდა ფერდოზე ბადის მჭიდროდ დამაგრებას, იმ ადგილას, ლოდების კონტურის მიხედვით, იჭრებოდა ბადე.

ლითონის ბადე დაიგო გზის გასწვრივ 125 მ ფერდოზე. გზიდან ყველაზე დაშორებული წერტილი, რომელიც ბადით გადაიფარა, 116 მ-ზე მდებარეობდა. რულონები იგებოდა გადაფარვით. ბადის საერთო ხარჯმა შეადგინა 16 000 კემ (26,3 ტ.), დაფარა 14 000 კემ ფართობი. ბადე მაგრდებოდა ფერდოზე ლითონის მანჭვალეებით დიამეტრით 16 მმ, სიგრძით — 0,9 მ; დაიხარჯა 10,8 ათ. ცალი, საერთო წონით — 15,4 ტ.

ბადით დამაგრებულ ფერდოზე ბევრგან ამოვიდა ბალახი. ზოგან ბუჩქნარი და მიუხედავად იმისა, რომ ყოველ წელს ცხვრის აქეთ-იქით გადარეკვისას ფერდოზე გამაგრებას აზიანებენ, ქვაცვენა აღარ განახლებულა. ბადის მთლიანი დაუანგვისას, თუ ფერდო ბალახითა და ბუჩქნარით არ დაიფარა. საჭირო გახდება ბადის აღდგენა.

ღროის, სახსრების ეკონომიის, გზის საიმედოობის თვალსაზრისით ჩვენი ექსპერიმენტის ეფექტი უალრესად დიდი იყო.

## გეოგრაფიკის ტრაქტატის 200 წლისთავზე

1945 წლის შემოდგომაზე საკავშირო შინსახკომის გზატკეცილების მთავარ სამმართველოს დაევალა, მოემზადებინა ი. ბ. სტალინისათვის ცნობა საბჭოთა კავშირის საავტომობილო გზებით უზრუნველყოფის შესახებ.

იმ დროს მოსკოვში ვიმყოფებოდი და ვმონაწილეობდი აღნიშნული ცნობის შედგენაში.

გამოირკვა, რომ 1945 წლისათვის საბჭოთა კავშირში მაგარსაუარიანი გზების განფენილობა შეადგენდა 155,3 ათ. კილომეტრს. ამ განფენილობაში შავსაფარიანი სრულყოფილი გზები სულ 10900 კმ იყო, საიდანაც ამიერკავკასიის რესპუბლიკაზე მოდიოდა თითქმის 2000 კილომეტრი, ანუ მთელი განფენილობის 19,6%. აქედან საქართველოს სსრ რესპუბლიკის ფარგლებში შედიოდა 841,4 კმ, ანუ მთელი განფენილობის 8,3%.

საქართველოს სსრ შავსაფარიანი გზებიდან 90% მოდიოდა საკავშირო გზებზე, 10% რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზატკეცილებზე.

ეს მდგომარეობა იმითაც აიხსნებოდა, რომ იმ ხანებში ნავთობის მოპოვება ძირითადად ბაქოს რაიონში ხდებოდა. ბათუმში მოჭმელებდა ნავთობსახდელი ქარხანა, სადაც ბაქოდან მიღებით იქაჩებოდა ნავთობი.

იმ პერიოდისათვის ბიტუმი 200 კილოგრამიანი ლითონის კასრებით იგზავნებოდა.

შავი საფარის მოწყობის ძირითადი მეთოდი იყო: ორმაგი ზედაპირული დამუშავება, ნახევრად გაყენთვა ან გაყენთვა, გზებზე არცთუ ისე იშვიათად ხელის სარწყავით ისხმებოდა ბიტუმი, რომელიც იქვე გადასაადგილებელ, რამდენიმე ტონის მოცულობის ქვაბში მზადდებოდა.

დღეისათვის საბჭოთა კავშირის სრულყოფილი გზების განფენილობა 420,0 ათ. კმ შეადგენს, აქედან საქართველოზე ორი პროცენტი მოდის, თუმცა მათი საერთო განფენილობა თითქმის მიუახლოვდა 1945 წელს საბჭოთა კავშირში არსებულ განფენილობას.

უკვე დროა ვილაპარაკოთ საქართველოს სამხედრო გზაზე შავი საფარის მოწყობის ისტორიაზე.

1927 წელს „ცუდორტრანსმა“ ამერიკის შეერთებულ შტატებში შეიძინა რიგი საგზაო მექანიზმებისა და მათ შორის უორენის ფირმის ასფალტ-ბეტონის ამრევი.

იგი დაიდგა საქართველოს სამხედრო გზის თბილისი-მცხეთის შუა, დიღმის უბანზე, და პირველად საბჭოთა კავშირში ასფალტბეტონის საფარიანი საცდელი უბანი დიღმის ერთ-ერთ კილომეტრზე აშენდა.

სამუშაოებს ხელმძღვანელობდნენ საკავშირო საგზაო-საკვლევი ინსტიტუტის წარმომადგენელი პროფესორი სახაროვი და ამიერკავკასიის საგზაო საკვლევი ინსტიტუტის მეცნიერი მუშაკები ზ. ბიწკინაშვილი და მ. კვირკველია.

შემდეგ შავი საფარი გაუღენთვის მეთოდით მოეწყო თბილისში მაჩაბლის ქუჩაზე, სადაც იმ დროს მდებარეობდა საგზაო სამმართველოს ადმინისტრაციული შენობა. სახკომსაბჭოს დავალებით, მაშინ საგზაო სამმართველოს უფროსი იყო ვ. ჭურდაძე, შავი საფარი გაუღენთვის მეთოდით მოეწყო ყოფილ მეფისნაცვლის სასახლესთან, საქართველოს სსრ სახკომსაბჭოს, დღევანდელ პიონერთა სასახლის წინ.

დიდი სამამულო ომის დაწყებამდე საქართველოს სამხედრო გზის მთელი 201 კმ განფენილობიდან შავი საფარი სულ 90,9 კმ-ზე მოეწყო. აქედან თბილისიდან ფასანაურისაკენ — 70 კმ და ორჯონიკიძიდან ყაზბეგისაკენ — 20,9 კილომეტრი.

1944 წელს თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტის დადგენილებით გადაწყდა იმ გზების რეკონსტრუქცია, რომლითაც სპარსეთის ყურიდან თეირანზე გავლით ლენდ-ლიზით მიღებული ავტომობილები უნდა შემოეზიდათ. ამ გადაწყვეტილებით საჭირო შეიქნა შემდეგი გზების რეკონსტრუქცია: თეი-

რანი-ყაზვინი-რეშტი-ფეხლევინ-ასტარა-ბაქო და მეორე — სომხეთზე გავლით: თეირანი-ყაზვინი-თებრიზი-ჯულფა-ერევანი-ყაზახი-წითელი ხიდი-თბილისი-საქართველოს სამხედრო გზა-ბესლანი. ბაქოდან და ბესლანიდან ავტომობილებისა და სათადარიგო ნაწილების გადაზიდვა გრძელდებოდა რკინიგზით.

სამუშაოების შესრულება თავდაცვის სახელმწიფო კომიტეტმა დაავალა წითელი არმიის ზურგის უფროსს არმიის გენერალს ა. ვ. ხრულიოვს. აღნიშნული სამუშაოების შესასრულებლად ბაქოში შეიქმნა სამხედრო-სამშენებლო სამმართველო № 33 პოლკოვნიკ გ. ა. სარქისიანცის ხელმძღვანელობით.

№ 33 სამხედრო სამშენებლო სამმართველოსა და ამიერკავკასიის სამხედრო ოლქის წინადადებით, ამიერკავკასიის რესპუბლიკების კომპარტიის ცენტრალურმა კომიტეტებმა თავიანთი დადგენილებებით რესპუბლიკის ფარგლებში ხსენებული სამუშაოების შესრულება დაავალეს საგზაო სამმართველოებს.

საქართველოს სამხედრო გზაზე აღნიშნული სამუშაოების შესასრულებლად გზატკეცილების სამმართველოს გამოეყო ხიდების სამშენებლო № 3 ბატალიონი (მეთაური გენდლერი), საგზაო-სამშენებლო ბატალიონი, 85-ე საგზაო-საექსპლუატაციო ბატალიონი, (მეთაური უდოვიჩენკო); საავტომობილო ბატალიონის ასეული, რომელიც იდგა (ორჯონიკიძე).

აღნიშნული ნაწილების სახელმძღვანელოდ და მათი მუშაობის კოორდინაციისათვის ფასანაურში შეიქმნა სამხედრო-სამშენებლო რაიონი, რომლის უფროსი იყო პ. ბენკევიჩი, მთავარ ინჟინრად დაინიშნა ინჟინერი კალუჟსკი.

მიწის სამუშაოები შესრულდა ღუშეთის რაიონის მშრო-  
მელთა მასობრივი მონაწილეობით.

1944 წლის განმავლობაში საქართველოს სამხედრო გზაზე.  
ბევრ სხვა სამუშაოებთან ერთად. შავი საფარის მოწყობაც  
განხორციელდა 26,5 კმ-ზე. 1945 წლის განმავლობაში გაკეთ-  
და 30 კმ შავი საფარი და 1946 წლის 1 იანვრისათვის გზის სა-  
ერთო 201 კილომეტრი განტენილობიდან შევსატრიანი უბნე-  
ბის განტენილობამ 90,9 კმ-დან 147,4 კმ-ს მიიღწია.

შავი საფარი ძირითადად ეწყობოდა ამერიკული ბარბერგ-  
რინით არეული მასისაგან.

მთელ გზაზე შავი საფარის მოწყობა ძირითადად 1964  
წელს დამთავრდა. მთელი გზის იმ 198 კმ განტენილობიდან.  
რომელსაც მეგზვევები ემსახურებოდნენ, შავი საფარი მოე-  
წყო 196,1 კმ-ზე.

1966-67 წლებში თბილისი-მცხეთის 6—9 კმ-ის უბანზე  
აშენდა ავტომაგისტრალი შუაში 3 მ სიგანის გამყოფი ზო-  
ლით, მოძრაობის სამ-სამი რიგით თითოეულ მხარეს (ფიგ. 10).

ორივე მიმართულების სავალი ნაწილის ასფალტბეტონის  
სიგანე შეადგენდა 21,0 მ, ტროტუარის სიგანე მტკვრის მხა-  
რეს — 3,0 მ-ს, მეორე მხარეს — 2,2 მ-ს.

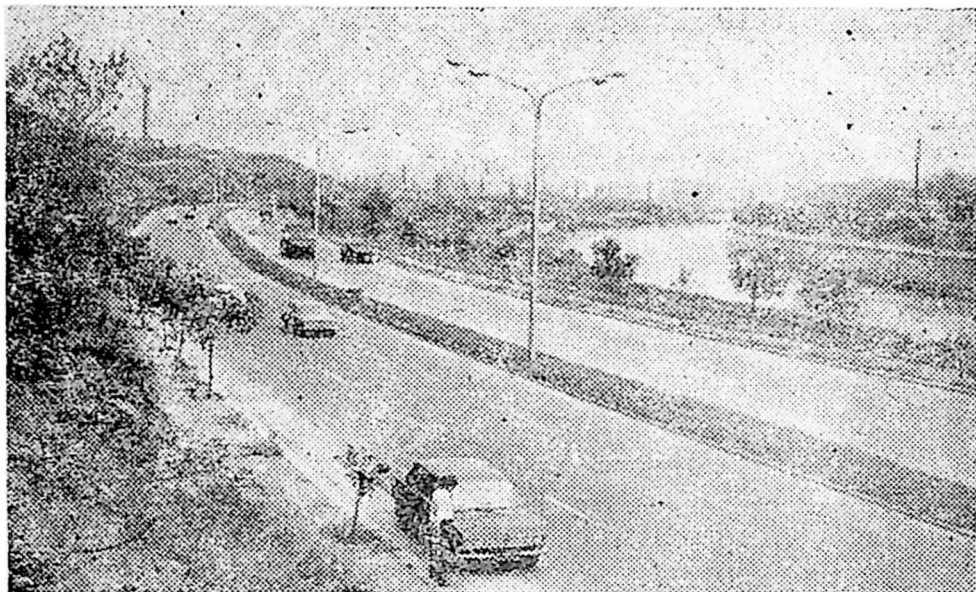
გზას აშენებდა მეოთხე საგზაო სარემონტო-სამშენებლო  
სამმართველო (უფრ. შ. ქემოკლიძე, მთ. ინჟინერი ა. სანიშ-  
ვილი).

მაგისტრალის მონაკვეთი დამთავრდა მდინარე მტკვარზე—  
დიდუბის ხიდის ღერძის გადაკვეთასთან.

ლამით გზის გასანათებლად გამყოფ ზოლზე განლაგებულია  
განათების ბოძები.

შემხვედრ ავტომობილებს ერთმანეთი რომ არ დაებრმავე-  
ბინათ, ყოველ რვა მეტრის მანძილზე გამყოფი ზოლის განი-  
ვად დაირგა ბუჩქნარი (როგორც მარნეულის გზაზეა ამჟა-  
მად).

მაგისტრალის ეს მონაკვეთი თბილისის აღმასკომის მოთხოვნით საექსპლუატაციოდ მეოთხე საგზაო-სარემონტო სამ-



ფიგ. 10. ავტოსტრადა.

შენებლო სამმართველოს გადაეცა, რომლის მითითებითაც ეს ბუჩქნარი ამოძირკვეს.

საქართველოს სამხედრო გზის ცალკეული მონაკვეთების შემდგომი გაუმჯობესების პირველი რიგის უზნად იქცა საქართველოს ძველი სატახტო ქალაქ მცხეთის ასაქცევი გზის აგება.

მცხეთა, როგორც საქართველოს ისტორიის საუნჯე, ყველა ჩვენთაგანისაგან განსაკუთრებულ ყურადღებასა და მზრუნველობას მოითხოვს.

მისი გადაქცევა ქალაქ-მუზეუმად, რომლის ყოველი კვად-



რატული მეტრი ფართობი უძველესი დროიდან საქართველოს დიდებულ წარსულზე ღაღადებს, სახალხო მეურნეობის ყოველ დარგს ავალებს, თავისი წვლილი შეიტანოს შთამომავლობისათვის ამ ფრიად საჭირო საქმეში.

მდინარე მტკვარზე ძველი ისტორიული ხიდის მაგიერ, რომლის დანახვაც მხოლოდ წყალსაცავის გაწმენდისას, რაზე-ბის გახსნის შემდეგ შეიძლებოდა, საქართველოს ენერგეტიკის პირმშოს — ზაჰესის მშენებლობასთან დაკავშირებით 1926 წელს ააგეს ლითონის ახალი ხიდი, მაგრამ დრომ მოიტანა და ეს ხიდიც მოძველდა. საქართველოს მეგზევეებმა გადაწყვიტეს, კვლავ აეგოთ ახალი რკინა-ბეტონის მასიური ხიდი, რომელიც გადაკვეთავდა მდინარე მტკვარს და მისი მარცხენა მისასვლელი, სვეტიცხოვლის ტაძრის აღმოსავლეთით, გალავნის მიღმა გავიდოდა. მომდევნო ხანებში, როგორც აღვნიშნეთ, გათვალისწინებული იყო მცხეთის შემოვლით ასაქცევი გზის გაყვანა.

პროექტი დამტკიცდა და ხიდის მშენებლობისათვის საჭირო თანხები 1970 წლის გეგმით უკვე გამოყოფილი იყო.

ეს საკითხი განიხილა საქართველოს „საქმშენმა“ (თავმჯდომარე ამხ. ო. თუხარელი). საამისოდ საგანგებოდ მოწვეულ გაფართოებულ სხდომაზე გამოითქვა აზრი, თუ მცხეთაში, მტკვარზე, ახალი ხიდი აიგებოდა, ასაქცევი გზის მშენებლობის საკითხი უნდა მოხსნილიყო. ამან ფაქტიურად ჩაშალა ხიდის მშენებლობის საკითხი მცხეთაში. ასეთი თვალსაზრისი სხდომაზე იმით დაასაბუთეს, რომ სვეტიცხოვლის გვერდით საქართველოს სამხედრო გზის მაგისტრალის გაყვანა ზიანს მიაყენებდა ტაძარს, დაჩრდილავდა მის სიდიადეს.

ერთი რამ უდავოა: აქ საქართველოს მეგზევეებს ნამდვილად ამოძრავებდათ სურვილი, რომ მათაც შეეტანათ თავიანთი წვლილი მცხეთის ისტორიის საგანძურში, მაგრამ ეს მათ

ცოდვად ჩაუთვალეს, — ამით სვეტიცხოვლის სიღიადეს ჩრდილს მიაყენებდნო, ასეთი იყო თათბირის მოწვევის ინიციატორთა დასკვნები. სწორია თუ არა ეს?

ერთ დროს ეიფელის კოშკის პროექტის განხილვისას წინააღმდეგთა ბანაკი სწორედ იმას ამტკიცებდა, რომ მისი აგებნით დაიჩრდილებოდა პარიზის ისტორიული ღირსშესანიშნაობანი და მის აგებას დაუშვებლად თვლიდნენ. დღეს ყველასათვის ცხადია, პარიზი ეიფელის კოშკის გარეშე წარმოუდგენელია, იგი დიდი ხანია პარიზის ემბლემად გადაიქცა და დღეს მის ანაქრონიზმად, მით უმეტეს, სიმახინჯედ მიჩნევა აზრად არავის მოუვა.

ცნობილია, ყველა შედარება მოიკოჰლებს მეტ-ნაკლებად და ეს მაგალითი მაინცადამაინც ვერ განამტკიცებს ამ საკითხში ჩვენს პოზიციას, რადგან ეიფელის კოშკი იმ დროს პარიზისათვის ერთადერთ ღომინანტს წარმოადგენდა, მცხეთის ახალ ხიდს კი ასეთი პრეტენზია არც გააჩნდა და არც ახლა გააჩნია.

მცხეთა დარჩა ძველი ხიდის ანაბარა. 1970—1975 წლებში მცხეთის აღმოსავლეთით აშენდა ასაქცევი გზა, რომლის განფენილობა 8,7 კილომეტრს შეადგენს. მისი საერთო ღირებულებაა 4,9 მილიონი მანეთი. ეს ასაქცევი იწყება გზის მე-18 კმ-ზე, სადაც მტკვარზე აიგო 5 მალიანი ლითონის ხიდი, საერთო სიგრძით  $44,3 + 2 \times 63,0 + 44,3 + 21,6$ . ლითონის მალეები შეადგენს ოთხმალთან უჭრიკოქს, მარცხენა განაპირა მალი წინასწარ დაძაბული რკინა-ბეტონისაა, სიგრძით 21,6 მ. შემდეგ წიწამურის ხევზე გვხვდება 4 მალიანი რკინა-ბეტონის ხიდი და იმის იქით 2 მალიანი ლითონის ხიდი მდინარე არაგვზე. ამ ხიდის მარჯვენა განაპირა მალი სიგრძით 12,5 მ რკინა-ბეტონისაა. ასაქცევი ძველ გზას უერთდება 26 კმ-ზე.

მცხეთის ასაქცევი გზის აგებით საქართველოს სამხედრო

გზის ამ მონაკვეთის განფენილობა 3,4 კილომეტრით შემცირდა.

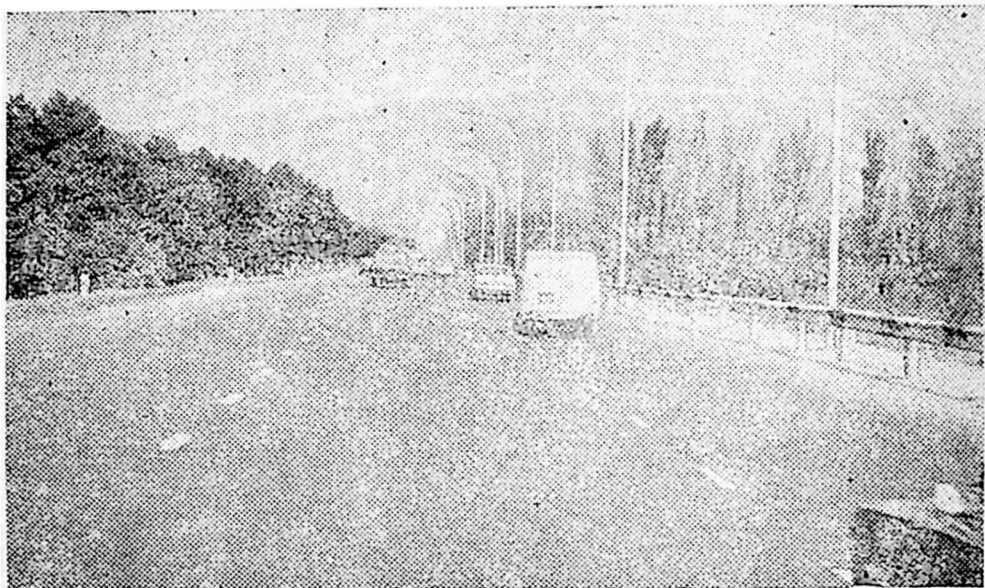
მცხეთის ასაქცევი გზის მშენებლობა ძირითადად განხორციელდა მე-4 საგზაო-სარემონტო სამმართველოს კოლექტივის ძალებით. ამ გზის მე-18, მე-20 კმ-ზე მიწის სამუშაოები სრულდებოდა მე-2 სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოს მიერ. მისივე ძალებით შესრულდა ხიდთა საყრდენების აგება, გარდა მე-19 კმ-ზე აგებული ხიდისა, რომელიც მთლიანად მე-14 ხიდების მშენებელმა სამმართველომ ააშენა (უფროსი კ. იაშვილი, შემდეგში კი — გ. გუბელაძე).

1967 წელს დამთავრებულ ავტომაგისტრალის გაგრძელებაზე მე-9 კმ-დან მე-19 კმ-მდე, 1976 წელს მე-16 კმ-მდე დაიწყო ექვსზოლიანი ტრასისა და მის შემდეგ მე-19 კმ-დე ოთხზოლიანი გზის მშენებლობა. ამ უბნის განფენილობა შეადგენს 9,65 კმ, ღირებულება — 21,2 მილ. მან.

გზის თითოეულ მხარეზე შენდება სამი ან ორზოლიანი გზა. მცხეთა-თბილისის მიმართულება თბილისიდან ზაჰესის ტურბინებამდე ძირითადად დაემთხვა ყოფილი თბილისი-მცხეთის მანამდე არსებულ გზის ღერძს. თბილისი-მცხეთის მიმართულება განლაგდა მანამდე არსებული გზის პარალელურად, მტკვრის პირას (ფიგ. 11). ათრიგიანი გამწვანება მათ შორის გამყოფი ზოლის როლს ასრულებს. ბოლო მონაკვეთის გამყოფი ზოლის სიგანეა ოთხი მეტრი.

თბილისი-მცხეთის მიმართულება ამ ადგილას განლაგებულია სასოფლო-სამეურნეო ინსტიტუტამდე. აქედან ზევით მიემართება მტკვრის მხარეს, უშუალოდ დაბლა. მის მარჯვენა ნაპირზე საამისოდ აშენდა გრძელი ბეტონის საყრდენი კედელი. შემდეგ ეს გზა მიემართება მტკვარზე აშენებული ხიდაკვედუჯის მარჯვენა მალის ქვეშ. იგი ასევე მაღალი საყრდენი კედლით მოწყობილი მიწის ვაკისით მიაღებება ზაჰესთან

მტკვარზე რკინიგზის სამშალიან თალოვან ხილს, საიდანაც იწყება ესტაკადა. ეს უკანასკნელი რკინიგზის ხილამდე რამდე-



ფიგ. 11. ავტოსტრადა გრძელდება.

ნიმე მალის სიგრძის დაშორებით იღებს სათავეს და გადის მისი მარჯვენა მალის ქვეშ. ესტაკადას სიგრძეა 443 მ. შემდეგ კი ვაკისი განლაგებულია 560 მ სიგრძის საყრდენ კედლებზე და იქედან გზის მე-19 კმ-ზე მტკვარზე აგებულ ხილამდე გადის ტოპოგრაფიულად შედარებით მარტივ პირობებში.

აღნიშნულ 9—19 კმ უბანზე შესასრულებელი იყო 478,0 ათ. კმ მიწის სამუშაოები, აქედან 105,1 ათ. კმ კლდოვან გრუნტებში.

ჩასაწყობი იყო 1,0 მ დიამეტრის 25 ცალი მრგვალი მილი, საერთო სიგრძე 538 გრძ მეტრი, 8 ცალი 1,5 მ დიამეტრის მილი სიგრძით 479 გრძ. მ, 1,5×2 მ დიამეტრის ლითონის

დიუკერი, 8 ცალი 2 და 4 მეტრიანი ხვრეტის სწორკუთხა მი-  
ლები. საერთო სიგრძით 214 გრძ მეტრი.

აქაა: რკინა-ბეტონის ფილები ხიდებისათვის — ხვრეტით  
2 მ — 3 ცალი საერთო სიგრძით 101,3 გრძ მეტრი; ფილის  
ხიდები ხვრეტით 16 მ 2 ცალი 56 გრძ მეტრი; ასევე ესტაკა-  
და მდინარის გასწვრივ, სიგრძით 443 მ, მიწისქვეშა გადასასვ-  
ლელები 3 ცალი; ზედამხრის საყრდენი კედლები საერთო  
სიგრძით 3747 მეტრი — 14,6 ათ კმ; ქვედამხრის საყრდენი  
კედლები საერთო სიგრძით 2444 მეტრი — 63,7 ათასი კმ.

აღსანიშნავია, რომ ქვედამხრის საყრდენი კედლების სი-  
მაღლე 12—15 მეტრს აღწევს.

ბეტონის და რკინა-ბეტონის ყველა ნაკეთობა ასაწყობი  
კონსტრუქციებისაგანაა დამზადებული.

გზის თითოეული მიმართულება მე-16 კილომეტრამდე და-  
მოუკიდებლადაა განათებული.

განათების ბოძები განლაგებულია ყოველ 30 მეტრზე, თი-  
თოეულ ბოძზე ორი სანათია. სანათები მდებარეობს გზის ზე-  
დაპირიდან 10,2 და 11 მ სიმაღლეზე. თითოეული სანათის სი-  
მძლავრე უდრის 400 ვატს. ღამე გზის ზედაპირის განათება  
უდრის 9,24 ლუქსს.

გზაზე აგებულია 3 მიწისქვეშა გადასასვლელი („ინტურის-  
ტის“ სასტუმრო „უშბასთან“, მუხათგვერდთან და სასოფლო-  
სამეურნეო ინსტიტუტთან).

ფეხით მოსიარულეთათვის გარკვეულ უხერხულობას  
ქმნის მცხეთის მიმართულებით ტროტუარი უშუალოდ სავალი  
ნაწილის გასწვრივ, რომელიც თბილისის აღმასკომის თხოვნით  
გაკეთდა. ეს ტროტუარი გამოყოფილია სავალი ნაწილისაგან  
ლითონის დამცავი ზოლით, ლითონის ბოძებზე.

მაგისტრალის მშენებლობა დაიწყო 1976 წელს და დამ-  
თავრდა 1983 წლისათვის.

გზა ძირითადად შენდებოდა მე-2, მე-4 და მე-11 საგზაო სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოთა ძალებით. მის მშენებლობაში მონაწილეობდა „გვირაბხიდმშენინდუსტრის“ კომბინატისა და ხიდების მე-9 სამშენებლო სამმართველოების კოლექტივები.

ვიდრე ექვსზოლიანი გზის მშენებლობა გაგრძელდებოდა, მცხეთის ასაქცევის ბოლოდან უინვალამდე გზის რეკონსტრუქცია დაიწყო (საექსპლოატაციო თანხებით), სადაც მიმდინარეობს უინვალჰესის კომპლექსის მშენებლობა.

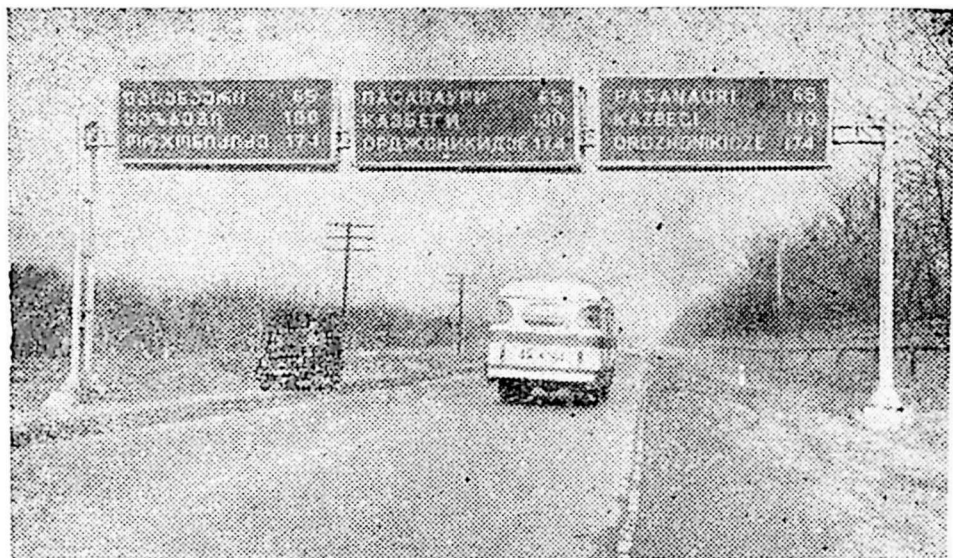
ეს სამუშაოები გზის 30—50-ე კილომეტრებზე 1969-72 წწ. ასფალტბეტონის საფარის მოწყობით შესრულდა. გზის 51—54-ე კილომეტრებზე კი — 1973—1975 წწ.

გზის 30—38-ე კმ-ზე ყველა სამუშაო შესრულდა მე-4 სამმართველოს ძალებით. გზის 48—50-ე კილომეტრებზე მათივე ძალებით დაიგო ასფალტბეტონის საფარი.

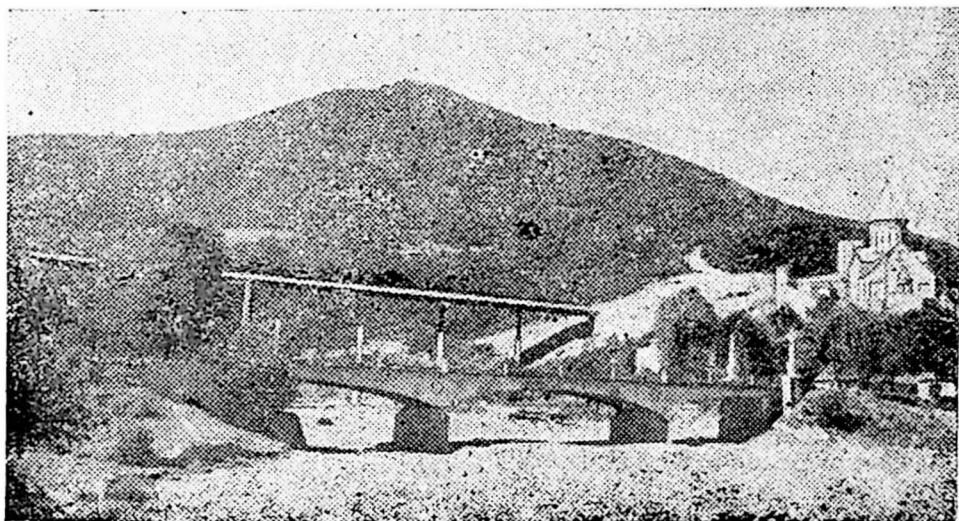
სავალი ნაწილის კიდევბს, მათს დასაცავად ბევრგან მისდევს ჩაფლული ბორღურები (ფიგ. 12).

დანარჩენ უბნებზე ყველა სამუშაო, აგრეთვე 48—50 კილომეტრზე ვაკისისა და ფუძის მოსამზადებელი სამუშაოები შესრულდა მე-2 საგზაო სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოს კოლექტივის მიერ (უფროსი ტ. ქათამაძე, მთ. ინჟინერი ი. კოტეტიშვილი).

ანანურის სამხრეთიდან შესასვლელში ერთმანეთს ხვდება სხვადასხვა ეპოქა (ფიგ. 13). აქ მდებარეობს ძველი გზა. რომლითაც ხშირად უმგზავრიათ ჩვენს წინაპრებს. ამ გზით მოისწრაფოდა თავის სახელოვან სიმამრთან ნუგზარ ერისთავთან ბრწყინვალე სარდალი გიორგი სააკაძე ცოლ-შვილითურთ, რათა თავი დაედწია შადიმანისა და მისი დამქაში თავადების ღევნისაგან და გადაერჩინა ოჯახი ამოწყვე-



ფიგ. 12. გამავრებული კიდე ჩაფლული ბორღურით.



ფიგ. 13. ხიღები მღ. არკილაზე.

ტისაგან. ამ გზით 1829 წ. იმოგზაურა ა. პუშკინმა, 1837 წელს — მ. ლერმონტოვმა, 1861 წელს — ი. ჭავჭავაძემ

ეს გზა ანანურიდან მდინარე არკალის მარცხენა ნაპირს მისდევდა, გადიოდა კლდე-ღრეზე, ბევრგან არამდგრად. ზოგან დამეწყრილ ყაშირებში, დასავლეთიდან ჩაუვლიდა ღუშეთს და ჩამოჰყვებოდა მდ. შაშაბურს. იგი მეტად მოუხერხებელი გზა იყო. რევოლუციამდე გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის ხელმძღვანელობა ოცნებობდა, რომ გზა გაეყვანა არაგვის უშუალოდ მარჯვენა ნაპირზე, მაგრამ ამის განხორციელება მაშინ შეუძლებელი იყო.

იმავე კვანძში ჩანს სამშალიანი რკინა-ბეტონის ხიდი არკალაზე, რომლის აგება მდ. არაგვის მარჯვენა ნაპირზე ბაგისჭალა-ყინვალი-ანანურის გზის აგებისას დამთავრდა 1958 წელს. ამ გზის აგება, რომლის განფენილობა შეადგენს 23 კმ, დააჩქარა ჯერ კიდევ 1936 წელს ძველ გზაზე მომხდარმა მეწყერმა.

ახალ გზაზე წყალდიდობისას გზის ვაკისის გარეცხვისაგან დასაცავად, ბაგისჭალაში აშენდა 1200 მ სიგრძის ბეტონის ნაპირსამაგრი კედელი, ბეტონის კუბიკების მდინარის უკუსაგდება დეზებიტურთ (ფიგ. 14).

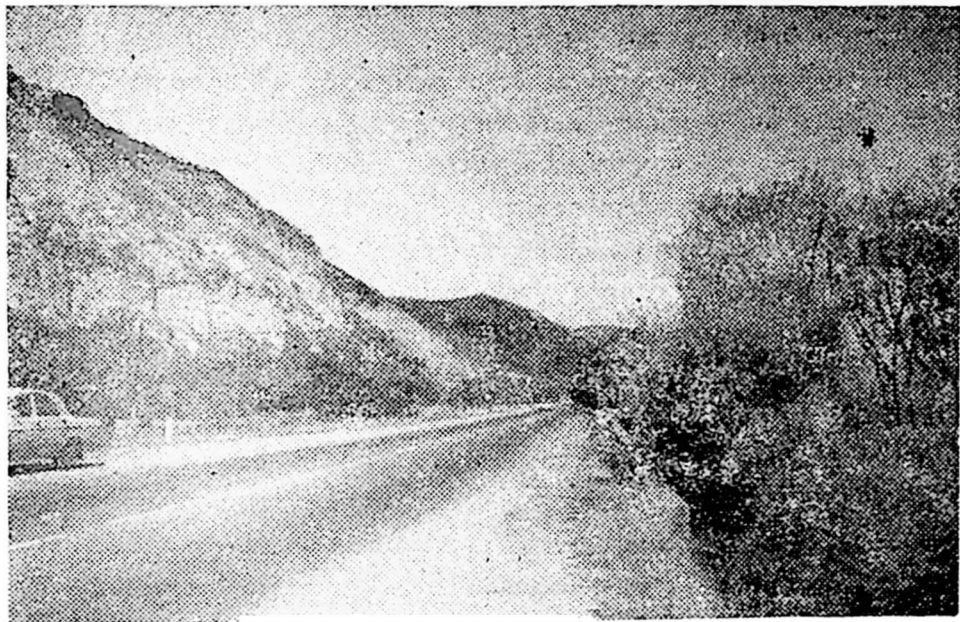
ამ გზის მშენებლობის განხორციელება შესაძლებელი გახდა მხოლოდ საბჭოთა ხელისუფლების დროს. მშენებლობის უფროსი იყო მ. კუხალაიშვილი, ამ საქმის სულისჩამდგმელი — მთავარი ინჟინერი ზ. ვახვახიშვილი.

ღუშეთში შესასვლელად აიგო შტო 7 კმ განფენილობით.

იმავე პუნქტში ვხედავთ რვაშალიან (თითოეული 28 მ სიგრძის) ხიდს ყველაზე მაღალი საყრდენით — 47 მ. 180 მ სართო განფენილობის ხიდი არაგვის ერისთავის ციხე-სასახლესა და ეკლესიის გალავანს ზემოდან უვლის. ამ ხიდის აგება დამთავრდა 1979 წელს.



გადაწყდა უინვალში აგებულიყო წყალსაცავი, ელექტრო-სადგური, თბილისისათვის დამატებითი წყლის სასმელი აუზი და საგუბარი მინდვრების სარწყავად.



ფიგ. 14. ბაგისქალის დამბა.

საგუბარში წყლის დონემ 100 მ-დე აიწია და საგუბრის განტენილობამ ანანურს მიაღწია. საგუბარში წყლის ოდენობის მაქსიმუმი ამჟამად შეადგენს 0,5 მილიარდ კუბმ-ს. დასალევი წყალი გათვალისწინებულია 4,6 კუბ მ/სეკ, და მოსარწყავი ფართობი მალე მიაღწევს 38000 ჰექტარს. ჰიდროსადგურის სიმძლავრე შეადგენს 130 მეგავატს.

ეს წყალსაცავი დაფარავს მაგისტრალური გზის მონაკვეთს და ამისათვის საჭირო შეიქნა გზის ზედა ფერდოზე გადატანა, რომლის ტრასაზეც აგებული იქნა ზემოაღნიშნული ხიდი.

ასაქცევი გზის განფენილობა შეადგენს 11,3 კმ. იგი იწყება გზის 54-ე კმ-ზე და თავდება ანანურის ციხე-ეკლესიის ზემოთ, დაახლოებით 800 მეტრის დაშორებით. გზა აგებულია ნეორე კატეგორიის პარამეტრებით. მისმა სახარჯთაღრიცხვო ღირებულებამ 8,05 მილ. მანეთი შეადგინა. ახალი გზის სიგრძე ძველს 0,783 კმ-ით აღემატება.

ეს ასაქცევი გზა აშენდა ჰიდრომშენებლების მიერ 1971—1980 წლებში (საგზაო სამმართველოს უფროსი ა. ჩალაძე, მთ. ინჟინერი და ბოლო ხანებში სამმართველოს უფროსი ა. ღურგაროვი, მთ. ინჟინერი გ. ცინცაძე).

თუ ბაგისჭალასა და ანანურს შორის არაგვის მარჯვენა ნაპირით გზის აგება ძველი გზის დამეწყევრამ განაპირობა, რაც უიმედოს ხდიდა თავდაპირველი მიმართულებით მის აღდგენას, ანანური-ფასანაურის მონაკვეთის რეკონსტრუქცია სულ სხვა მიზეზებმა განსაზღვრა.

გზა ანანურიდან ფასანაურამდე არაგვის მარჯვენა ნაპირს წყლისპირა ტერასას მისდევდა. არაგვი აქ უმთავრესად ვიწრო ხეობაში მიედინება. მისი ფერდობები ხშირი ტყეებით იყო დაბურული, მაგრამ დაუზოგავი ჰერის შედეგად მთლიანად გაშიშვლდა. ბევრგან დაქანებული ფერდობების სასოფლო-სამეურნეო მიზნით უწესო დამუშავებამ დააჩქარა ეროზიული მოვლენები და გაჩნდა აქტიურად მოქმედი ხეცები, რომლებიც ადრე არსებულ შედარებით წყნარ ხეცებს დაემატა თავისი ტალახქვიანი ღვარცოფებით.

მე თვითონ მინახავს ნალვარევის ხეცზე ბუნების საკვირველება — ტალახქვიანი ღვარცოფი, რომელიც მნიშვნელოვანი ქანობის მიუხედავად ნელა მიედინებოდა.

ხედავ და გიჭირს საკუთარ თვალებს დაუჯერო: ამ ღვარს ნაჟოტივით ატივტივებული მიაქვს კუბურმეტრიანი ლოდები

ღვარცოფი ნელა, მიწის წიალიდან ამონთხეული ლავასავით მოედინება.

ცნობილია, რომ ხევი თავისი მოქმედების მიხედვით მისი საწყისიდან შესართავამდე სამი ძირითადი ნაწილისაგან შედგება: ზედა ნაწილი, უფრო ციცაბო, სადაც წვიმებისას ხდება გრუნტის ქანების ინტენსიური გადარეცხვადაშლა; შუა—უფრო ვიწრო, თითქმის თანაბარი კვეთის ნაწილი, სადაც ადგილო აქვს წყლისა და მასში გათქვეფილი მასის ტალახქვიანი ნაკადის დინებას და, გაშლის მონაკვეთი, სადაც კალაპოტი ძაბრის ზედა ნაწილივით, ანდა ნახევრად გაშლილი მარაოსავით ფართოვდება და წყლის სიჩქარის დაკარგვასთან ერთად სხვადასხვა ზომის მინერალური ნარიყი შრევდება. ამ დროს დიდი ქვები ზემოთ რჩება, რაც გამოწვეულია მისი სიჩქარის დაკარგვით, მომდევნო ზომის ქვები კი ქვემოთ. შემდეგ მოდის ხრეში და ბოლოს მცირე ზომის ნაწილები, რაც წყალს მდინარეში შეაქვს. ქვამასალის ასეთი დეზინტეგრაცია მდინარის კალაპოტში არ გვხვდება; მდინარეში გვხვდება ყველა ზომის ნაწილაკი. წყალდიდობისას, წყლის თანდათანობით შემცირებისთანავე, ჯერ მსხვილი, მერმე კი მცირე ნაწილაკები ილექება. დაახლოებით ერთი ზომის მსხვილი ქვები მხოლოდ თხემებზე გვხვდება, სადაც წყლის დონის დაწვევისთანავე მცირე ნაწილაკების დალექვა წყდება.

საქართველოს სამხედრო გზის მონაკვეთი ანანური-ფასანაურის ათეულ ხევს სწორედ ამ კონუსებზე კვეთდა და ყოველ ნაწვიმარზე ღვარცოფებით გამოტანილი ქვა-ლორღით იხერხებოდა.

გზის მოვლა-შენახვა გაძნელებული იყო არა მარტო ხეების მოქმედებით, არამედ იმიტაც, რომ გზა უშუალოდ ეკვრო-

ლა მდინარის ნაპირს. ყოველი წყალდიდობისას არაგვი რეცხავდა ნაპირს და ხშირად გზასაც.

საჭირო იყო ამ ისტორიული გზის, რომელიც დიდი ეკონომიკური, კომუნიკაციური, კულტურული, ტურისტული და სხვ. მნიშვნელობისაა, საიმედო მიმართულებით გაყვანა.

გზის ამ დამანგრეველი მოვლენის თავიდან ასაცილებლად საჭირო იყო მისი გადატანა ზემო ფერდობებზე. სადაც ტრასა ხიდებით გადაკვეთდა ხევებს ღვარცოფის გატანის—ტრანზისტის ნაწილში. ამავე დროს ტრასა დაშორდებოდა არაგვის ადვილად რეცხვად ნაპირს.

აი სწორედ ამ მოსაზრებით მოხდა ანანურ-ფასანაურის უბანზე გზის რეკონსტრუქცია.

გზის რეკონსტრუქცია გათვალისწინებული იყო მესამე ხუთწლედში (1938—1942 წწ.) საქართველოს სსრ შინაგან საქმეთა სახალხო კომისარიატის გზატკეცილების სამმართველოს მიერ შედგენილი გზების განვითარების გეგმით, რომელიც 1938 წლის 20 სექტემბერს მოიწონა საქართველოს სსრ სახალხო კომისარიატის საბჭომ.

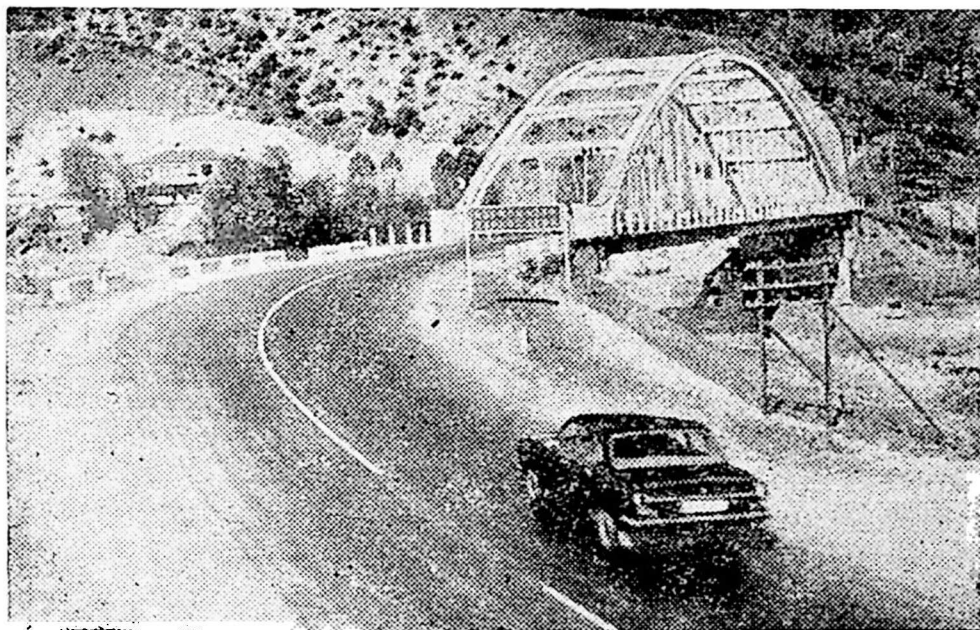
დიდი სამამულო ომის დაწყებამდე შესრულდა მნიშვნელოვანი მოცულობის მიწა-კლდის სამუშაოები. ზემო ჯახაზე, მენესოს ხევზე და ჭართლის ხევზე აიგო ხიდებს საყრდენები.

ღვარცოფსაშვებიდან ფასანაურამდე ძირითადი სამუშაოების დამთავრების გამო გადაწყდა ხანდოს ხიდით დაესრულებინათ ეს მონაკვეთი. სამუშაოები დამთავრდა 1942 წელს, მიუხედავად იმისა, რომ სამამულო ომის დაწყებასთან დაკავშირებით მოხდა თითქმის ყველა სამშენებლო ობიექტის კონსერვაცია.

ხანდოს ხევზე აშენდა სამოცი მეტრის სიგრძის ერთმალისანი რკინა-ბეტონის ორიგინალური სისტემის ხიდი, თაღი შემკვრელით დახრილი საკიდარებით (ფიგ. 15). ასეთი კონსტრუქ-

ციხის ხიდი საბჭოთა კავშირში პირველად საქართველოში აიგო.

თალის შემკვრელის არმატურა წინასწარ იძაბებოდა. საინ-



ფიგ. 15. ხიდი მდ. ხანდოზე.

ტერესთა, როგორი მეთოდით ხორციელდებოდა წინასწარი დაძაბვა. მას შემდეგ, რაც შემკვრელის მთავარ კოქებში არმატურა ჩალაგდებოდა და თაღთან მისი შედუღება დამთავრდებოდა, ამ კოქებს ქვემოთ ჩამოკიდებულ ყუთებში იყრებოდა ხრეში, საკუთრივ სამალე ნაგებობის რკინა-ბეტონის წონის ტოლი. კოქების ორივე ნაპირიდან სექციების სიმეტრიულად დაბეტონებისას ყუთებიდან ხრეში იყრებოდა იმ ვარაუ-

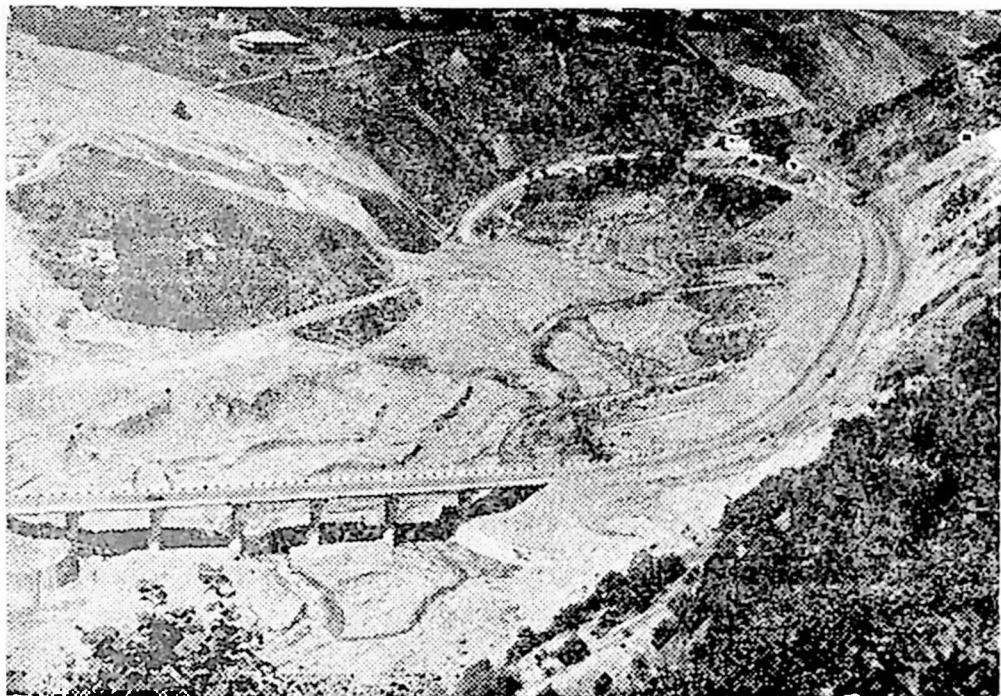
დით, რომ კოჭების დამცაბავი ძალები (ხრეშის და ბეტონის წონა) ყოველთვის სამალე ნაგებობის მუდმივი წონის ტოლი ყოფილიყო.



ფიგ. 16ა. ლარკოფსაშეები.

სამამულო ომის დამთავრების შემდეგ, საბჭოთა კავშირის დასავლეთი მხარის აღდგენისათვის უამრავი რესურსების საჭიროების გამო, მოუხერხებელი გახდა კაპიტალური დაბანდების თანხებით ამ ფრიად მნიშვნელოვანი სამუშაოების გაგრძელება. ამ მონაკვეთზე — ანანურიდან ხანდოს ხიდამდე ფერდობებზე გზის გადატანა კაპიტალური რემონტის ხარჯზე გზა-

ტკეცილების საკავშირო მთავარი სამმართველოს ყოფილი უფროსის გ. ა. სარქისიანცის რჩევით, მხოლოდ 1965 წლიდან დაიწყო.



ფიგ. 16 ბ. ღვარცოფსაშენები.

1967—1972 წლებში აშენდა გზა და აიგო კაპიტალური ხიდები. მუშაობა სრულდებოდა ისეთი ვარაუდით, რომ მოძრაობა გადასულიყო მის ცალკეულ მონაკვეთებზე. 1967 წელს აიგო ხიდები ზემო ჯახაზე — სიგრძით 55,0 მ და „ეშმაკის ხევზე“ — 33,7 მ. 1968 წელს დამთავრდა ხიდები ქვემო ჯახაზე სიგრძით 57,4 მ და დგნალის ხევზე — 57,0 მ. 1970

წელს დამთავრდა 55 მ სიგრძის ხიდი ჩართლის ხევზე. 1972 წელს აიგო 3 კაპიტალური ხიდი მენესოს ხევზე, სიგრძით 19,4 მ, ზონდის ხევზე — 34,5 მ და მუგულის ხევზე — 49,3 მ სიგრძისა.

1967—1972 წლებში ამ ხიდების აგების პარალელურად ანანურიდან ხანდოს ხიდამდე გზები გადაიტანეს ფერდოს ზემოთ. მასზე მოეწყო ასფალტ-ბეტონიანი შავი საფარი.

ანანური-ფასანაურის მონაკვეთზე ყველა ტალახქვიანი ხევის ხიდებით გადაკვეთა ვერ მოხერხდა და ერთ ადგილას, გზის 82-ე კილომეტრზე, ღვარცოფის საწინააღმდეგო სამუშაოები გაითვალისწინეს. ეს 1937 წელსაც გაკეთდა, მაგრამ ომამდე არსებული ნორმებისა და დღეისათვის მისი გაბარიტების მიუღებლობის გამო, 1976 წ. საჭირო გახდა ახლის აგება (ფიგ. 16).

ღვარცოფგამშვებში მიწის ვაკისის სიგანე მიღებულია 12,0 მ, ვერტიკალური გაბარიტი — 5,0 მ.

ღვარცოფგამშვებს რომ თავისი დანიშნულება შეესრულებინა, საჭირო იყო მისი პარამეტრების ისეთი შერჩევა, რომ ღვარცოფი გადაეტანა და არ დაეტოვებინა ნაგებობაზე.

ღვარცოფის ღარის სიგანე მიღებული იყო 15,8 მ. ღარის სიმაღლე — 1,5 მ. მისი ქანობი იყო — ხევის ტალღვის ბოლო მიმდებარე უბნის ქანობის გაგრძელება — 8 პროცენტი. ნაგებობის გაგრძელებაზე არაგვის ნაპირამდე ღარის ქანობი უდრის 20%-ს. როგორც წესი, ზაფხულში ან ადრე შემოდგომაზე, ხანმოკლე და ინტენსიური ნალექების შედეგად ხევებს უხვად გამოაქვს ტალახქვიანი მასა.

მაგალითად, 1982 წლის 3—6 ივლისს, ფასანაურიდან მღეთამდე უმეტეს ხევში გამოვიდა ღვარცოფი და ზოგან რამდენჯერამე.

გზის 82-ე კმ-თან ასეთი ტალახქვიანი გამონატანი სელე-



დუკზე გადადის და კონუსად გროვდება არაგვის ნაპირას. ზოგ წლებში ამ გამონატანის კონუსის წვერი ლარის 20%-ის ნაწილის ზედა ღონეს აღწევს.

მდინარე არაგვი გაზაფხულის ან შემოდგომის წყალდიდობისას ამ კონუსს რეცხავს და გამონატანისაგან ღვარცოფებს მთლიანად ანთავისუფლებს.

სელედუკი კარგად იმუშავებს მხოლოდ მაშინ, როცა მისი პარამეტრები ადგილობრივი პირობების მიხედვით სწორედ არის შერჩეული.

ფასანაურიდან მლეთის ქვის ხიდამდე ერთი კილომეტრის დაშორებით, ლომისის ხევზე, გზა გადიოდა მოკირწყლული ხონჩით. 1965 წელს ამ ხევზე აშენდა რკინა-ბეტონის ხიდი 15,0 მეტრიანი მალით, რომელიც ნორმალურად ასრულებდა თავის დანიშნულებას. მას შემდეგ, რაც სოფელ მლეთაში ხიდის ზემოთ, ხევის მარჯვენა ნაპირზე, სასაფლაო მოაწყვეს, წარმოიქმნა გზასა და სოფელს შორის საკონფლიქტო სიტუაცია. სახელდობრ: ნიაღვარს სასაფლაო რომ არ წაეღეკა, მლეთის მოსახლეობა წყალს მისი კალაპოტისაგან მარცხნივ აგდებდა, რათა მას მდინარის მარცხენა ნაპირზე მდებარე ეკლესიისათვის ჩაევილო.

ვინაიდან მდინარემ თავისი კალაპოტის დაკარგვისას სიჩქარეც დაკარგა, გზა, ყოველი წყალდიდობისას, წელიწადში რამდენიმეჯერ ქვა-ლორღის ნარიყით იკეტებოდა.

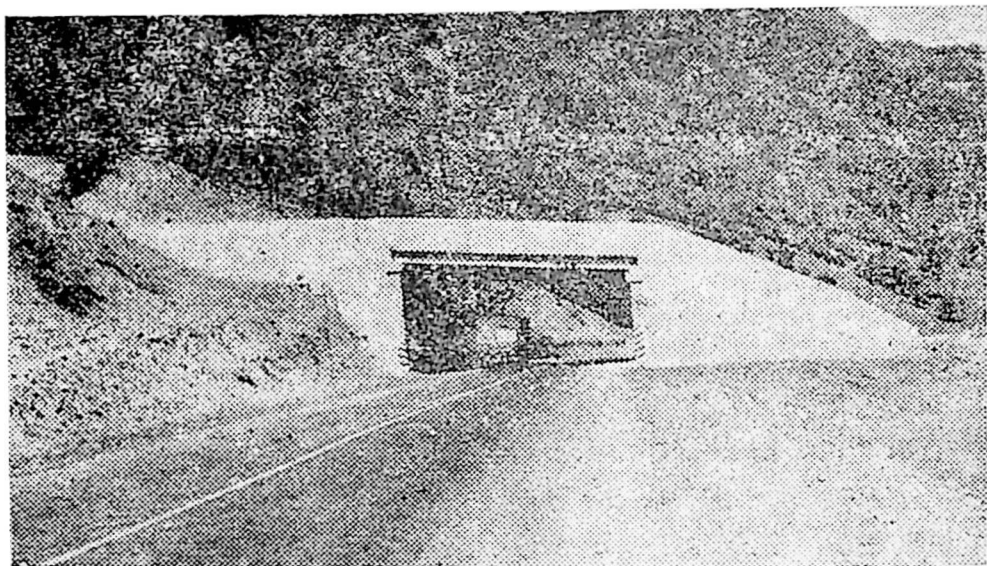
გადაწყდა გზის გადატანა არაგვის მარცხენა ნაპირზე, რითაც გზა მოკლდებოდა 0,5 კილომეტრით, შორდებოდა მლეთს, ისპობოდა ორი მეტრე რადიუსიანი მოსახვევი (სერპანტინა) და საგრძნობლად უმჯობესდებოდა მოძრაობის პირობებიც.

1979 წელს აქ დაიწყო შვიდმალიანი რკინა-ბეტონის ირიბი ხიდის აგება, რომლის საერთო სიგრძეა 155,6 მ და სახარჯ-

თაღრიცხვო ღირებულება 1821,0 ათ. მანეთს შეადგენს. საერთო განფენილობა ხიდისა თავისი მისასვლელით შეადგენს 1,0 კილომეტრს.

ხიდის სამხრეთის მისასვლელი იწყება სოფელ მლეთის დასაწყისში და გზას უერთდება მლეთის ძველი ქვის თაღოვანი ხიდის მიღმა პირველი სერპანტინის სწორზე.

ამ ხიდის მშენებლობა დამთავრდა 1981 წელს (ფიგ. 17). დაუშვებელი იქნებოდა. ფასანაურიდან მლეთამდე გზის



ფიგ. 17. მლეთის ხიდი.

გასწვრივ არსებული ხეების მიმართ ფასანაურ-ანანურის უბანზე გამოყენებული ღონისძიებებით რომ გვესარგებლა.

ამ უბანზე გზა კვეთს ხეებს მათი გაშლის, კონუსის ადგილას, სადაც განფენილობა ზოგან ასეულ მეტრს აღემატება.

ცამეტი კილომეტრის მანძილზე გზა ფასანაურის ბოლო-დან (გზის 90-ე კმ) ქვეშეთამდე (გზის 103-ე კმ) თერთმეტ ხევსა ჰკვეთს, რომელთა კონუსების განფენილობა გზის გადა-ვეთის ღერძზე ორი კილომეტრია.

აი ეს ხეხევი: ჩაბარუხის, ჩადისციხის, წისქვილის, უსახე-ლოი, ამირითხევი, სამი უსახელო, ნადიბაანთი, სახარისა და ნალვარევის. ამ ხეხევის გზაზე უამრავი ქვა-ლორღი გამოაქვს.

ამ მონაკვეთზე გზის გატარება შეიძლება ორი ძირითადი ვარიანტით: არსებულ ტრასაზე, მდინარე არაგვის მარჯვენა მხარეს, ან მდინარის მარცხენა მხარეს.

ამ ვარიანტების შესწავლის დროს, არსებული ტრასის რე-კონსტრუქციისას მხედველობაში უნდა მივიღოთ: ხეხევის სიმრავლე, რომლებიც გაშლის კონუსებზე მდებარეობს; ამ ხეხეებში ჩამოსული ქვა-ლორღი, როგორც კონტროლს დაუქვემ-დებარებელი პროცესის შედეგი; კოკისპირული წვიმისაგან გამოტანილი ქვა-ლორღის მკაფიოდ გამოკვეთილი კალაპო-ტის გარეშე დინება, რისი მიმართულების შეცვლაც მცირე, სულ მცირე წინააღმდეგობას შეუძლია და შესაძლოა ხევმა იგი სულ სხვა ადგილას დარიყოს.

ნალვარევის ხევის ამგვარად გაშლილი მარაო 550 მეტრს აღწევს.

აღბათ, გზის დატოვება იმ ადგილას დასაშვები გახდება თუ ჩატარდება დიდი და შრომატევადი სამუშაო, სახელობრ, აშენდება 1,0—2,0 კმ სიგრძის ხეხევის მომცველი ბეტონის ღარები, რომელთაც დაახლოებით ზედა გატანის ტრანტიზის ნაწილის იდენტური ქანობი ექნება, ისე რომ, ბეტონის ღარი მთელ მის სიგრძეზე გადაიქცევა ქვა-ლორღის ტრანტიზის მონაკვეთად, მაგრამ ამ საკითხის გადაწყვეტას ღრმად შესწავლა სჭირდება, უნდა ვიცოდეთ, შესაძლებელია თუ არა ამის გან-

ზორციელება ფიზიკურად და რამდენად მიზანშეწონილი იქნება ღირებულების თვალსაზრისით მათი აგება.

ამასთან ყოველთვის უნდა გვახსოვდეს — არაგვის მარჯვენა ნაპირზე გადის მაღალი წნევის მაგისტრალური გაზსადენი.

თუ ტრასას არაგვის მარჯვენა ნაპირზე, ხეების ზედა ნაწილებზე გადავიტანთ, ქვა-ლორღის ბუნებრივად არსებულ ტრანზიტის ადგილას ტრასა მნიშვნელოვნად გაგრძელდება და სასოფლო-სამეურნეო მიზნებისათვის მიწის სავარგულებით ისედაც შეზღუდულ რაიონს სახნავ-სათესი ფართობი მოაკლდება.

მლეთაში აშენებულია ახალი კაპიტალური ხიდი, რომელიც ტრასაზე უნდა დარჩეს. ამ ვარიანტის განხორციელებისას დამთავრებული მოკლე მონაკვეთების ექსპლუატაციაში გადაცემა შესაძლებელი გახდება.

არაგვის მარცხენა ნაპირას ტრასის განლაგების შემთხვევაში მხედველობაში უნდა მივიღოთ, რომ იქ ნაკლებია ხეები და მათი გადაკვეთა გატანის ადგილას შედარებით ადვილიცაა. გარდა პერსპექტიული დიდი ხიდისა, რომელიც უნდა აშენდეს მდინარე არაგვის მარცხენა შესართავთან, აქ ხელოვნურ ნაგებობათა ოდენობაც ნაკლები დაგვჭირდება.

ვიდრე ეს მონაკვეთი მთლიანად არ დამთავრდება, შეუძლებელია მისი საექსპლუატაციოდ გადაცემა.

თუ მდინარის მარცხენა მხარეს ტრასის გატარება მიზანშეწონილად ჩაითვლება, მაშინ იგი სადღაც ქვეშეთთან უნდა გადმოვიდეს მდინარის მარჯვენა ნაპირზე და გაჰყვეს არსებულ გზას, მლეთაში ახლად აგებულ ხიდთან.

მიზანშეწონილი ვარიანტის ამორჩევა შესაძლებელი გახდება მდინარის ორივე ნაპირზე ფასანაურიდან ქვეშეთამდე გზის აგების ღირებულების დადგენისა და ყველა პლუსისა

და მინუსის მხედველობაში მიღების შემდეგ. ყველა შემთხვევაში ქვეშეთიდან მლეთის ახალ ხილამდე გზა უნდა გააყვეს არსებულ მიმართულებას.

საჭირო იქნება, გზის რეკონსტრუქცია პირველ რიგში შესრულდეს ქვეშეთი-მლეთის მონაკვეთზე აგებული ახალი ხილდან ფასანაურისაკენ, რადგან მისი ექსპლუატაციაში გადაცემა შესაძლებელია პატარა უბნებით.

ფასანაური-მლეთის მონაკვეთზე ჩამოთვლილ სირთულეთა გამო, გზის რეკონსტრუქცია დღემდე არ ჩატარებულა და მასზე პირველად შემსუბუქებული ტიპის შავი საფარის მოწყობა 1960 წ. დამთავრდა.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ფასანაური-მლეთის მონაკვეთზე, მის გასწვრივ არსებულ ხევეებზე ბევრგან წყალი მცირე რაოდენობით მუდმივად მოდის.

წელიწადის შედარებით თბილ პერიოდში, როდესაც ჰაერის ტემპერატურა პლუსია, ეს პატარა წყალდენა ყურადღეზე არ იპყრობს.

ზამთარში კი მიმავალი მანქანის თვლებით გადატანილი წყალი იყინება და ამ პატარა წყალდენის ფართს ორივე მხრიდან ემატება ყინულით მოლიპული მისასვლელები, რომლებიც უკვე მოძრაობის დაბრკოლებას ქმნის.

მრავალი წლის განმავლობაში, როდესაც უბნის უფროსად მუშაობდნენ შ. მალრაძე და ე. ვარძიგულოვი, ზამთრის პერიოდისათვის აშენებდნენ დროებით პატარა ხიდებს, რომლებითაც ზამთარში უზრუნველყოფილი იყო ნორმალური მოძრაობა და რომლებსაც გაზაფხულზე შლიდნენ.

ბოლო წლებში (უფროსი ი. თავაძე) ხიდების მაგიერ დროებით აწყობენ ლითონის მილებს, რომლებსაც ზემოდან ეყრება ხრეში. ზაფხულში მილებს შლიან. ეს ტრადიცია, ჩე-

მი აზრით. გზის რეკონსტრუქციის ჩატარებამდე უნდა დავიცვათ.

მლეთის აღმართზე XIX საუკუნის მეორე ნახევრის დასაწყისში გზა კუმლისციხისაკენ აღიოდა რვა სერპანტინით, თუ პირველ სერპანტინად ჩაეთვლით ხილამდე მოსახვევს.

ჩვენი საუკუნის სამოციან წლებში ჩვენ მიერ გზის გასწორებით მოისპო ზედა უკანასკნელი ორი სერპანტინი. 1981 წელს მლეთის რკინა-ბეტონის ხიდის დამთავრებით მოისპო ქვედა ორი სერპანტინი, და ამგვარად მლეთის აღმართზე რვა სერპანტინიდან დარჩა ოთხი, თანაც მობრუნების კუთხეების წინაშენელოვანი შერბილებით.

ფასანაურიდან კობამდე ასფალტბეტონის სავალი ნაწილი მექანიკური დამგებით 1975—1981 წლებში მოეწყო, მხოლოდ არა თანმიმდევრობით, არამედ გზის საფარის მდგომარეობის მიხედვით, სხვადასხვა უბნებზე, სხვადასხვა დროს.

1975—1977 წლებში ასფალტბეტონი დაიგო ქვეშეთიდან მლეთა-გუდაური-ჯვრის უღელტეხილამდე, გასცდა ჯვარს და მიაღწია გზის 129-ე კილომეტრს.

1978—1979 წლებში ასფალტბეტონი დაიგო 15 კილომეტრზე ფასანაურის ბოლოდან ქვეშეთამდე.

1980 წელს ასფალტბეტონის საფარი მოეწყო 6 კმ-ზე (132—138-ე კმ-ზე) და მიაღწია სოფელ კობს.

1981 წელს გზის გეგმის გაუმჯობესების მიზნით უმთავრესად ახალი მიმართულებით მოეწყო გზის ვაკისი და სავალი ნაწილი 2,7 კმ განფენილობაზე ჯვრის უღელტეხილიდან ბიდარის ხიდის იქით, დაახლოებით ერთი კილომეტრის დაშორებით. ბიდარის ქვის ხიდის კვეთში, რომლის მისასვლელები თითქმის სწორი კუთხით უახლოვდება ხიდს, რკინა-ბეტონის სწორკუთხა  $4,0 \times 2,5$  მ კვეთის მილი ჩაიდო, რის შედეგადაც გზის გეგმა მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა.

გზის 141—147-ე კმ-ზე არსებული მონაკვეთიდან სოფელ სიონამდე, რომელიც ისტორიულად ზიგზაგის სახელწოდებითაა ცნობილი, გადაწყდა გზის გასწორება.

გზის ძველი განფენილობა შეადგენდა 6,4 კმ-ს. პროექტით გათვალისწინებულმა გზის სიგრძემ კი შეადგინა 5,3 კმ. გზა ამ უბანზე დამოკლდა 1,1 კმ-ით, ანუ მისი განფენილობის 16,8%-ით.

ამ უბნის, მეორე და მესამე კმ-ზე გვხვდება მშრალი ხეხევი, სადაც გზაზე მოეწყო ღვარსაშეები ხონჩები.

ამ ხეხეებზე დაიგეგმა სწორკუთხა მილების აგება კვეთით  $4.0 \times 2.5$  მ, პირველი მილის სიგრძე 49,8 მ იყო, მეორესი — 92,5 მ. პირველი მილის ღირებულება შეადგენდა 95,7 ათას მანეთს. მეორესი — 117,0 ათას მანეთს. პირველი მილი აიგო 1981 წელს.

რადგან ორივე წყალშემკრები აუზის ზედა ნაწილები ძალიან ციცაბოა, პირველი წყალდიდობისთანავე დიდი სისწრაფით წამოსულმა ნიაღვარმა ერთდროულად იმდენი ქვა-ლორღი ჩამოიტანა, რომ ახლად აგებული მილის ხვრეტი შეავსო, ზედ გადაევილო და ყრილის უმეტესი ნაწილი გადარეცხა.

გადაწყდა, ორივე ხევზე მთელი ნალვარევის ხიდებით გადაფარვა.

პირველ ნალვარევზე დაპროექტდა სამშალიანი რკინა-ბეტონის ხიდი.  $3 \times 21,6$  მ, საერთო სიგრძით — 70,0 მ, რომლის სახარჯთაღრიცხვო ღირებულებამ 685,4 ათასი მანეთი შეადგინა; მეორე ნალვარევზე — ორშალიანი ხიდი. ერთი მალი წინასწარ დაძაბული რკინა-ბეტონისაა, სიგრძით 21,6 მეტრი, მეორე — ლითონისა რკინა-ბეტონის სავალი ნაწილით. მალის სიგრძე 63,6 მეტრია, რომლის საერთო სიგრძეა 94,4 მ. ამ ხიდის სახარჯთაღრიცხვო ღირებულებამ 587,6 ათასი მანეთი შეადგინა.

მთელი ამ უბნის, ზიგზაგის გასწორების ღირებულებამ, ხიდების ღირებულების ჩათვლით, შეადგინა 3173,0 ათასი მანეთი.

ამ მონაკვეთის მშენებლობა დაიწყო 1981 წელს და ზემოთაღნიშნულ ხიდებიანად დამთავრდა 1983 წელს.

ზემდგომი ორგანოების დადგენილებით, ყაზბეგის რაიონის რესპუბლიკის ცენტრებთან სატრანსპორტო კავშირის უზრუნველსაყოფად, საავტომობილო გზების სამინისტროს დაევალა ზამთარში მლეთა-ჯვრის უღელტეხილი-ალმასიანის უბანზე მოძრაობის უზრუნველყოფა. ამ დადგენილებამდე, რადგან გზაზე ზვაეების გადამშვებ ნაგებობათა მშენებლობა არ იყო დამთავრებული, ზამთარში მოძრაობა იკეტებოდა.

მრავალი წლების დაკვირვებამ გვიჩვენა, რომ, როგორც წესი, ზამთარში გზა იკეტებოდა 20—23 დეკემბერს და იხსნებოდა ყველა ზვავის ჩამოწოლის შემდეგ — 15—20 აპრილს. ამგვარად, გზა ზამთარში დაკეტილი იყო დაახლოებით ოთხი თვე.

ზემოაღნიშნული დადგენილებით, ზამთარში მოძრაობა მსუბუქი ავტომობილების, ავტობუსებისა და სატვირთო მანქანებისათვის 5 ტონამდე ტვირთამწეობით მხოლოდ ბორბლებზე შებმული ჯაჭვებით არის ნებადართული, გარდა იმ პერიოდებისა, როცა მოსალოდნელია ზვაეები, ან ქარბუქი. ეს ღონისძიება უკვე ხორციელდება.

ამ დადგენილებით გუდაურსა და ჯვრის უღელტეხილს შორის შენდება საყრდენი ბაზა, რომელიც უზრუნველყოფს იმ მუშა-მოსამსახურეთა ზამთარში ცხოვრების ნორმალურ პირობებს, რომლებიც უღელტეხილზე თოვლწმენდაზე იმუშავენ.

საყრდენი ბაზის მშენებლობა დაიწყო 1975 წელს, რომლის დამთავრება გათვალისწინებული იყო 1983 წლისათვის.



გზის 125-ე კმ-ზე, მარჯვენა მხარეს, აიგო გარაჟი, რომელიც შედგებოდა ორი განყოფილებისაგან. პირველი განყოფილება გათვალისწინებულია თოვლმწმენდი და დამხმარე მექანიზმებისათვის (შნეკოროტორიანი თოვლმწმენდები, ავტოგრიდერები, ბულდოზერები, ამწე, გადასაადგილებელი სახელოსნო, ავტოცისტერნა, თვითმცლელი ავტომობილები და სხვ.). მისი საერთო ფართობია 730 კვ მ. მეორე განყოფილება განკუთვნილია იმ გამვლელი ავტომობილებისა და ავტობუსებისათვის, რომლებიც უეცრად, გართულებული ამინდის პირობებში, იძულებული ხდებიან უღელტეხილზე შეჩერდნენ. გარაჟის განყოფილების საერთო ფართობია 864 კვ მ. იქვეა საქვაბე, მანქანების სამრეცხაო, საწვავ-საცხების გასამართი და სხვა სათავსოები. გარაჟი ზამთარში ნორმალურად თბება.

გზის მარცხნივ აიგო 39 ოთახიანი საცხოვრებელი სახლი, რომელიც ოცენტრალიზებულად გათბება, განათდება ელექტროდენით, მომარაგდება თბილი წყლით.

საცხოვრებელ სახლში 25 ოთახი განკუთვნილია ზამთარში გზის წმენდაზე დასაქმებული მუშა-მოსამსახურეებისათვის. ოთხი ოთახი სამ-სამ ადგილიანია, დანარჩენი — ორ ადგილიანი. ყველა ოთახში გაყვანილია წყალი.

მგზავრებს, რომელთაც უამინდობის გამო იძულებით მოუწევთ უღელტეხილზე ღამის გათევა, მათ განკარგულებაში იქნება 14 ოთახი, თითოეული ორი მგზავრისათვის. ეს ოთახები უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო კომფორტით.

ბაზაში არის სასადილო, სადაც შესაძლებელია ერთდროულად მოემსახურონ 40 კაცს. სასადილოს საერთო ფართობია 73 კვ მ.

ამ სახლის მეორე სართულზე აიგო გამოფენის დარბაზი, რომლის საერთო ფართობი 318 კვ მ-ია. იგი დაეთმო გეორგიევსკის ტრაქტატის ამსახველ ექსპონატებს და სხვა მასალებს.

საყრდენი ბაზის სახარჯთაღრიცხვო ღირებულება შეადგენს 1424,0 ათას მანეთს.

იმავე დადგენილებით, სამინისტროს დაევალა უახლოეს ხანებში დაამთავროს ყველა ზეევგადაამშვები ნაგებობანი.

სოფელ სიონში გამავალი დაკლაკნილი გზა აღარ შეეფერებოდა თანამედროვე მოძრაობას.

ძველი გზა მისდევს მდინარე რუვის მარცხენა ნაპირს, მთის ძირს 4,5 მ სიგანის ლითონის ვიწრო ხილით, რომელსაც ხის სავალი ნაწილი აქვს; იგი თითქმის სწორი კუთხით კვეთს ხევს. ხიდი აგებულია 1881 წელს. შემდეგ გზა გადის შუა სოფელში, ციხესთან უხვევს აღმოსავლეთით, კვეთს მდინარე ტერხანას ხის სავალნაწილიანი ლითონის ხილით, რომელიც აგებულია 1884 წელს და მარცხნივ მკვეთრი შემობრუნებით მიემართება ყაზბეგისაკენ.

გადაწყდა სოფელ სიონის ასაქცევის გზის აგება.

ასაქცევმა, რომლის საერთო განფენილობა 2,3 კმ-ია, სოფელ სიონს აუარა დასავლეთით, გზა გასწორდა, დამოკლდა და სოფელი მოიტოვა აღმოსავლეთით.

აიგო სწორკუთხა მილი მდინარე რუვზე. მდინარე ტერხანაზე აშენდა ოთხმალიანი 89,9 მ სიგრძის რკინა-ბეტონის ხიდი. დაიგო ასფალტბეტონის საფარი.

ასაქცევის აგებით გზის განფენილობა შემცირდა 0,7 კმ-ით.

სიონის ასაქცევის სახარჯთაღრიცხვო ღირებულება შეადგენს 1,1 მილიონ მანეთს.

ასაქცევის მშენებლობა დაიწყო 1979 წელს და ძირითადად დამთავრდა 1981 წელს.

მშენებლობას, როგორც ზიგზაგებზე, ისე სიონის ასაქცევზე, აწარმოებდა მე-2 სარემონტო-სამშენებლო სამმართვე-

ლო, მასში მონაწილეობდა მე-5 სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოს კოლექტივი (უფროსი გ. სტეფნაძე).

1980—1981 წლებში ყაზბეგში დაიგო ასფალტბეტონი მდინარე თერგზე აგებული ხიდიდან შავი არაგვის ხილამდე, რომელსაც ადგილობრივი მცხოვრებნი, როგორც სნოს ხეობიდან მონადენს, სნოს წყალს უწოდებენ.

1982 წელს ასფალტბეტონი დაიგო აჩხოტის დამბაზე მდებარე გზის მონაკვეთზე და შეუერთდა სიონის ასაქცევს.

ასფალტბეტონის საფარის მოწყობა სიონის ასაქცევის სამხრეთი დასაწყისიდან გაგრძელდა კობისაქენ და მიალწია 142 კმ-ს, სადაც შეუერთდა ადრე დაგებულ საფარს.

ეს სამუშაოები შეასრულა მე-2 სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოს კოლექტივმა.

ყაზბეგის ჰიდროელექტროსადგურთან, მთის მდინარე ქისტინკაზე გადებულია 1888 წელს აგებული ხიდი. ხიდი ლითონის კოჭებისა იყო, ხის სავალი ნაწილით, 10 მ ერთმალაინი ხვრეტით. ხიდზე სავალი ნაწილის სიგანე შეადგენდა 5,8 მ-ს. ეს ხიდი წყალდიდობამ რამდენჯერმე დააზიანა.

მდ. ქისტინკას ხშირად წყალდიდობისას მარჯვენა ნაპირი გადაუნგრევია და ამ ხიდის ჩრდილოეთი მისასვლელი არაერთხელ გადაურეცხავს.

თერგსაც, წყალდიდობისას, მრავალჯერ მიუყენებია მისთვის ზიანი, განსაკუთრებით სამხრეთი მისასვლელისათვის და გამოუყვანია მწყობრიდან.

ხიდი, გარდა იმისა, რომ თავისი გაბარიტით დღეისათვის მიუღებელი იყო, მისი ტვირთამწეობაც აღარ შეეფერებოდა თანამედროვე დატვირთვის.

ამ ადგილზე, გადაწყდა, ახალი ხიდის აგება, რომელიც ყოველგვარ პირობებში უზრუნველყოფდა გზაზე დაუბრკოლებლავ მოძრაობას.

აქ აშენდა 40,0 მ საერთო სიგრძის ერთმალღიანი ლითონის ხიდი რკინა-ბეტონის სავალი ნაწილით.

ხიდის მისასვლელის საერთო განფენილობა 650,0 მ-ია. ხიდის მისასვლელის მოსაწყობად საჭირო გახდა 45 ათასი კმმ მცწის სამუშაოების შესრულება და 4 ათას კმმ-დე საყრდენი კედლების აგება.

განხორციელდა მთელი რიგი ღონისძიებანი მდინარეების— თერგისა და ქისტინკის წყალდიდობისას მოსალოდნელი ყოველგვარი უსიამოვნების აღსაკვეთად. ორივე მხარეს აიგო ნაპირსამაგრი და სარეგულაციო ნაგებობანი.

ხიდის სახარჯთაღრიცხვო ღირებულებამ შეადგინა 1019,0 ათასი მანეთი.

\* \* \*

ყაზბეგიდან ორჯონიკიძისაკენ პირველ გვირაბსა და გველეთის ხიდს შორის, გრანიტის გრუნტებში 161, 163 კმ-ზე, რევოლუციამდე გაყვანილი გზა ფაქტიურად მისდევდა ამ კედლების ნაპირებს, იმეორებდა რა ყველა მის მობრუნებასა და ნაოქს. ამ პირობებში გაყვანილი გზის ვაკისის სიგანე ბევრგან არ აღემატებოდა 5,5—7,5 მეტრს. გზის ვაკისიდან თერგამდე სიღრმე ზოგან 100 მეტრს აღწევდა.

ასეთი ვიწრო ვაკისი ბევრგან არის თანხვედრილი მობრუნების 9—12 მ რადიუსებთან, რაც ძველად ურმების, ეტლების, „ლინეიკების“, „დროშკების“, „დილიყნებისა“ და სხვა იმდროინდელი ტრანსპორტისათვის არა ქმნიდა სიძნელეებს, მაგრამ დღევანდელი ავტოტრანსპორტის მოძრაობისათვის და განსაკუთრებით ისეთი გაბარიტის ავტომობილებისათვის, როგორც რეფრეჟერატორები და „იკარუსის“ ტიპის ავტობუსები, ძნელად გადასალახი გახდა.

ასეთი მდგომარეობა, ცხადია, ვერ უზრუნველყოფდა უსაფრთხო მოძრაობას.

1982 წელს ამ ადგილებში დაიწყო სამუშაოები მიწის ვაკისის გასაგანიერებლად, რომელიც 1983 წელს დამთავრდა.

გასაგანიერებელი უბნების საერთო სიგრძე გზის 161 კმ-ზე შეადგენს 24,2 მეტრს.

გზის ვაკისის გაგანიერება ძირითადად რკინა-ბეტონის ესტაკადით მოხდა. რკინა-ბეტონის კოჭები სიგრძით 21,6 მ დალაგდა განივებზე. განივები ერთი ბოლოთი ეყრდნობა წინა საუკუნეში კლდეში მიწის ვაკისისათვის გამოჭრილ თაროს და მეორეთი — ვაკისის ქვედა მხრის ფერდოზე ამოყვანილ რკინა-ბეტონის საყრდენს. ვაკისის სიგანე ყველაზე ვიწრო ადგილას არის 10,8 მ და სავალი ნაწილის სიგანე გამაგრებული გვერდულებით 9,0 მ. გზაზე გაკეთდა ცალმხრივი ტროტუარი სიგანით 0,75 მ. სხვა ადგილებში ვაკისის სიგანე შეადგენს 14,9 მ.

დანარჩენ უბნებზე მიწის ვაკისი გაგანიერდა ქვედა საყრდენი კედლებით, სადაც მიწის ვაკისის სიგანე არსად არ არის 10,0 მ ნაკლები.

მეორე ასეთი უბანი 163 კმ-ზე, რომლის გასაგანიერებელი ნაწილის საერთო სიგრძე შეადგენდა 864 მ, ოთხგან გაგანიერდა ესტაკადით, რომლის საერთო სიგრძე 412 მეტრია.

დანარჩენ ადგილებში მიწის ვაკისი ისევე, როგორც გზის 161 კმ-ზე, გაგანიერდა საყრდენი კედლებით, რისთვისაც შესრულდა 4 ათასი კმ-მდე ბეტონის სამუშაოები. ვაკისის მინიმალური სიგანე შეადგენს 10,0 მ.

ამ სამუშაოების შესრულებით საქართველოს სამხედრო გზაზე მოიხპო ყველაზე სახიფათო ადგილები.

მდინარე სუარგონაზე 1916 წელს აიგო რკინა-ბეტონის სამსახსრიანი თაღოვანი ხიდი, ხერეტი 42,6 მ, სიგრძით 63,0 მ.

ხილზე სავალი ნაწილის სიგანე იყო 5,6 მ. ხილს ფეხით მოსიარულეთათვის ტროტუარები არ ჰქონდა. ხიდის ვერტიკალური გაბარიტი 4,1 მ-ს შეადგენდა.

ხიდის ასეთი პარამეტრები ამ საუკუნის დასაწყისისათვის და მაშინდელი მოქმედი ტრანსპორტისათვის მისაღები იყო, სადღეისოდ იგი ძალზე მოძველებულია. 1981 წელს ამ ადგილას აიგო ახალი ორმალიანი რკინა-ბეტონის ხიდი 21,6 მ სიგრძის მალეებით, საერთო სიგრძით 44.0 მ.

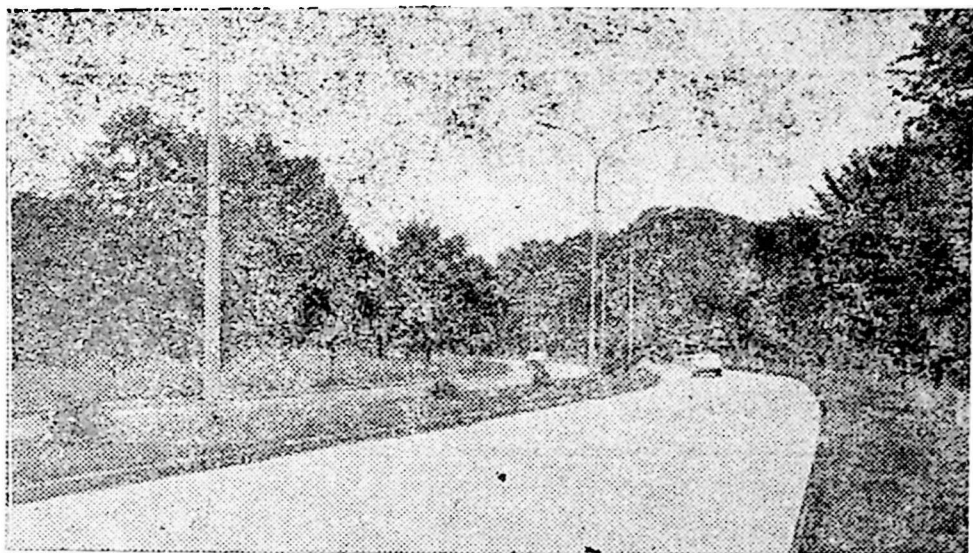
ხიდის სავალი ნაწილის სიგანეა 11,5 მ, მას ორივე მხარეს 1,5 მ სიგანის ტროტუარები აქვს. ხიდის მისასვლელეებზე, რომელთა საერთო სიგრძე უდრის 0,9 კმ, დაიგო ასფალტბეტონი.

ობიექტის სახარჯთაღრიცხვო ღირებულებამ შეადგინა 505 ათასი მანეთი.

ორჯონიკიძიდან სუარგონის ხილამდე გაყენთვის მეთოდით ადრე მოწყობილ გზაზე ასფალტბეტონი დააგო 27-ე საგზაო საექსპლოატაციო უბნის კოლექტივმა (უფროსი გ. ხარტიშვილი). ამ უბანზე ორჯონიკიძესთან 4 კმ ასფალტბეტონი დაგებულა 1983 წელს.

ორჯონიკიძის მისასვლელეებში ყოფილი უბნის სახლამდე აიგო ავტოსტრადა (ფიგ. 18).

1983 წელს გარკვეულ განფენილობაზე ყაზბეგიდან ორჯონიკიძისაკენ გზა მოასფალტა მე-2 საგზაო-სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოს 27-ე უბანმა.



ფიგ. 18. ავტო-ტრადა ორჯონიკიძის მისასვლელებში.

\* \* \*

საქართველოს სამხედრო გზაზე, მგზავრთა და ტურისტთა ინტერესების დაცვის, გზის კეთილმოწყობისა და არქიტექტურულ-მხატვრული გაფორმების მიზნით ჩატარდა მნიშვნელოვანი სამუშაოები მისი გამწვანებისა და გზისპირა ნაგებობათა აგებით.

1944 წელს ზემდგომი ორგანოების დადგენილებით თბილისი-მცხეთის უბანზე გზისპირი კაპიტალურად გამწვანდა, ორივე მხარეს ჩაიყარა ათ-ათი რიგი ნაძვის ნერგები.

ომის პირობებში ასეთი შრომატევადი სამუშაოების შესრულება მოითხოვდა ბევრ მუშახელს, რომელთა შოვნა თითქმის შეუძლებელი იყო. შინაგან საქმეთა სახალხო კომისარიატის სახალხო კომისარი გენერალ-ლეიტენანტი გ. კარანაძე,

რომელიც ამ სამუშაოების სულისჩამდგმელი იყო, სამუშაოების მსვლელობას ყოველდღიურად ამოწმებდა. ამ საშვილი-შვილო საქმეს მზრუნველობასა და ყურადღებას არ აკლებდა საქართველოს სსრ სახკომსაბჭოს მაშინდელი თავმჯდომარე ვ. ბაქრაძე.

რაც შეეხება „უშოსდორის“ თანამშრომლებს, დაწყებული მისი უფროსითა და დამთავრებული გამწვანების განყოფილების თანამშრომლებით (გ. რობიტაშვილი, გ. ვაჩნაძე, ი. წინამძღვრიშვილი, ა. მენაბდე) მთლიანად ამ სამუშაოთი იყვნენ დაკავებული.

ორმოების ამოღება ძირითადად ში.ნ.ს.ს.კომის პოლკელთა თავდადებული შრომით განხორციელდა.

მუშების დაინტერესების მიზნით, ვ. ბაქრაძის განკარგულებით, გამოიყო სიმინდის ფქვილი, რაც მუშა-მოსამსახურეებს დიდი სამამულო ომის პირობებით დაწესებული ნორმების ზევით ურიგდებოდათ.

მწკრივებს შორის და ხეებს შორის მანძილი 3 მეტრს უდრიდა.

ნერგები შემოაზიდეს ბორჯომის სატყეო სამმართველოდან, ნაწილი აზერბაიჯანიდან და ნაწილიც ჩრდილოეთ კავკასიიდან.

ნერგები ამოიღეს მიწის გოროხიანად და შემოაკრეს ტომრები, რათა ტრანსპორტირებისას არ გაშიშვლებულიყო ფესვები.

ნერგები ირწყვებოდა უმთავრესად მანქანით მოტანილი წყლით, რაც დიდ სიძნელებთან იყო დაკავშირებული.

აღსანიშნავია, რომ მცხეთასთან ჩაყრილი ნერგების ნაწილი, რადგან წყალუონვად გრუნტში გაშენდა, მრავალი წლის მანძილზე თითქმის არ იზრდებოდა. მერმე, ალბათ, როდესაც ფესვებმა განვლეს წყალუონადი შრე და ფეხი მოიკიდეს ნო-



ტიოშემნახველ ფენაში, ერთბაშად აიყარეს ტანი და თითქმის დაეწივნენ სიმაღლეში დიღმის პირას, ნორმალურ პირობებში მზარდ ნაძვებს.

დღეს, თითქმის ორმოცი წლის მერე, ისინი ერთმანეთისაგან სიმაღლით სულ არ განირჩევიან.

ამჟამად ამ მონაკვეთზე მთავრდება პირველი კატეგორიის გზის აგება მე-19—11-ე კილომეტრზე, დიდუბის ხიდის გამოსასვლელიდან მცხეთამდე, მტკვარზე აგებული ლითონის ხიდამდე. გზის უმეტეს საწყის ნაწილში ეს ათმწკრივიანი გამწვანება წარმოადგენს გამყოფ ზოლს, რომელსაც ორივე მხარეს გასდევს ასფალტბეტონის სამ-სამ ზოლიანი გზა.

თბილისიდან ფასანაურამდე, რომელიც ზღვის დონიდან 1014 მეტრზე მდებარეობს, დარგულია მრავალი ხე-ბუჩქნარი. ზოგან მოწყობილია ნაძვების შემკავებელი ზოლები მრავალრივიანი გამწვანების მოწყობით.

მარტო 1981 წელს, შემოდგომაზე, მცხეთისა და განსაკუთრებით დუშეთის ტერიტორიაზე გამავალ უბნებზე, ნატანტარსა და ფასანაურს შორის დაირგა საძი ათას ძირამდე კაკალი.

1982 წლის შემოდგომაზე იმავე უბანზე დამატებით დაირგა 1800 ძირამდე კაკალი.

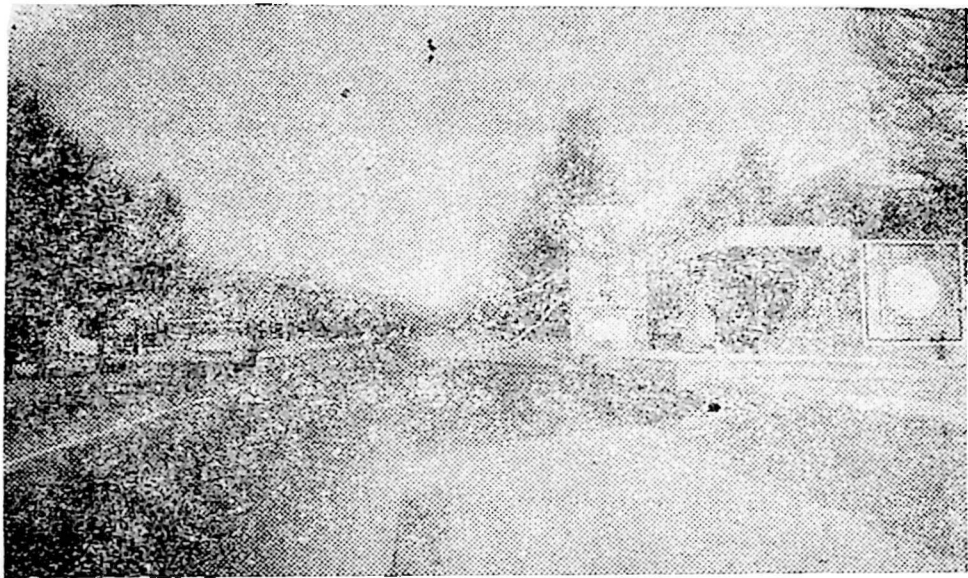
მგზავრთა მოსაცდელ, გზისპირა ავტობუსების გაჩერების ადგილებზე აშენებულია ოცდაათი პავილიონი (ფიგ. 19). ცხრა ადგილას გამოყვანილია წყარო, ყველგან მოწყობილია ავტომობილების გასაჩერებელი მოედნები.

მლეთასა და ჭვრის უღელტეხილს შორის ორგან აშენებულია გადასახედი მოედანი.

ერთი მათგანი მოწყობილია გუდაურსა და ჭვარს შორის, საიდანაც საუცხოო ხედი იშლება მდინარე არაგვის სათავის განუყოფელი შემოგარენისა.

ბევრი ნაგებობა გემოვნებით არის მოპირკეთებული.

ჩამოთვლილი ობიექტების გარდა, საქართველოს სსრ მინისტრთა საბჭოს დადგენილებით გეორგიევსკის ტრაქტატის



ფიგ. 19. პავლიონი.

200 წლისთავის დღესასწაულის აღსანიშნავად, საქართველოს საშხედრო გზის სხვადასხვა კილომეტრზე აშენდა მთელი რიგი ობიექტები.

ზაქესის ზემოთ, ხიდის შემდეგ დაიდგა მ. ლერმონტოვის ძეგლი; დუშეთის გადასახვევთან აიგო დუშეთის აჯანყების მემორიალი; ყინვალში აიგო სერგეი მირონის ძე კიროვის ძეგლი; გზის 59-ე კმ-ზე დაიდგა ვაჟა-ფშაველას ძეგლი; ფასანაურში — მაქსიმ გორკის ქანდაკება; მღეთის მიდამოებში — გრ. ორბელიანის მემორიალი; გზის 113-ე კილომეტრზე აღიმართა ვ. შაიაკოვსკის ძეგლი; გზის 167-ე კილომეტრზე —

ი. ქავჭავაძის ძეგლი. დაბოლოს, გზის 179-ე კილომეტრზე გაიხსნა კავკასიის გმირ დამცველთა მემორიალი.

გუდაურში გათვალისწინებულია ძველი ფოსტისა და ქართული დუქნის აღდგენა. დიდ საქმეს ალბათ ჩვენი სახელოვანი არქიტექტორები, მოქანდაკეები და მშენებლები ღირსეულად მოაბამენ თავს.

## გადაუდებელი ამოცანები

საქართველოს სამხედრო გზის ტექნიკური პარამეტრების მოძრაობის ინტენსიობის შესატყვის მდგომარეობაში მოსაყვანად საჭიროა მომდევნო პერიოდში შემდეგი სამუშაოების შესრულება:

1. გზის მე-19 კილომეტრიდან ნატახტრამდე უნდა დამთავრდეს ჩქაროსნული გზის მშენებლობა ცალმხრივი მოძრაობით, გამყოფი ზოლით შუაში. ეს გამოწვეულია იმით, რომ ამ მონაკვეთზე მოძრაობა მეტად ინტენსიურია, აქ თავს იყრის საქართველოს სამხედრო გზაზე და გორის მიმართულებით მოძრავი ავტოტრანსპორტი.

2. ფასანაურიდან მლეთის ხიდის მისასვლელამდე, როგორც პირველი რიგის გადაუდებელი სამუშაოები, საჭიროა გზის რეკონსტრუქცია. ეს უკვე კარგა ხნის წინათ გადაწყდა.

3. გზის საულელტეხილო მლეთა-ჯვარი-აღმასიანის მონაკვეთზე ავტომობილების თანამედროვე სიჩქარით მოძრაობის უზრუნველყოფის რადიკალურად გადაწყვეტა შესაძლებელია მხოლოდ ერთი ღონისძიებით, უდელტეხილის ქვეშ გვირაბის აგებით.

გვირაბის აგების შენთხვევაშიც ღია ვარიანტზე ნორმალური მოძრაობის უზრუნველყოფა სავალდებულო იქნება ყო-

ველთვის, რადგან სხვა ბევრ ღირებულებასთან ერთად გზას დიდი ტურისტული მნიშვნელობაც აქვს, რაც შემდეგში კიდევ უფრო მეტად განვითარდება.

გვირაბის ვარიანტის გათვალისწინებისას, მღეთის ხილთან ტრასა უნდა გააყვეს არსებულ გზას პირველ მკვეთრ მარჯვნივ მოსახვევამდე და შემდეგ გზა ზღვრული ტექნიკურად დასაშვები ქანობით (ჩვენ 5%-იანი ქანობით ვცადეთ გავლა) ააყვეს აღმართით არაგვის სათავეების ხეობას და დაახლოებით 6,5 კმ გავლის შემდეგ, ალბათ, 1830 მ ნიშნულზე, აირჩიოს ადგილი გვირაბის სამხრეთი პორტალისათვის.

გვირაბი უნდა განლაგდეს ზღვრული დასაშვები ქანობით უღელტეხილის ქვეშ და გავიდეს საღრავო ჯვრის ჩრდილოეთით აგებული გალერეების წინ.

გვირაბის სიგრძე, ალბათ, ექვსი-შვიდი კილომეტრი იქნება. შემდეგ არსებული გალერეებით გზა გააყვება ტრასას ბაიდარამდე, უკანასკნელი ქვის ხილამდე.

4. საგანგებო მზრუნველობაა საჭირო გზის იმ უბნის მიმართ, სადაც დიდი და მცირე ბოდოს ზვავეები ჩამოდის.

დიდი და მცირე ბოდოდან გამოსული თოვლის ზვავეებისაგან დასაცავად საჭიროა აშენდეს ზვავედამშვები გალერეები, რისთვისაც გზამ ბაიდარას ხილზე გადასვლის შემდეგ უნდა გაუხვიოს მარცხნივ, რომ მთის ძირს დაუახლოვდეს.

არსებულ ტრასაზე, სოფელ აღმასიანიდან სოფელ კობამდე, გზა კვეთს ბაიდარას რიყეს. აქ გზა და ხევი თითქმის ერთ დონეზე მდებარეობს. ყოველი წყალდიდობისას, როგორც წესი, წყალი გადადის მის მისასვლელელებზე და ავსებს დაბალ ხიდს.

ერთ-ერთი ვარიანტით ბოდოსთან უნდა აიგოს რკინა-ბეტონის გალერეა სიგრძით 210 მ.

საჭირო იქნება ამ გზაზე სამი რკინა-ბეტონის ხიდის აგება, რომელთა საერთო სიგრძე 151,4 მეტრი იქნება.

ამ ვარიანტის ასაშენებელი გზის სიგრძე მიაღწევს 3,79 კილომეტრს, ხოლო სახარჯთაღრიცხვო ღირებულება — 2622 ათას მანეთს.

გზის გაყვანა ამ ადგილას შეიძლება სხვა ვარიანტითაც.

გზა ვიდრე ბაიდარას უკანასკნელ ხიდთან მივიდოდეს, პირველ სერპანტინის წინ გადაკვეთს მდინარე სიჯელღონს, რომელსაც მოხევეები სიჯელწყალს ეძახიან. ეს მდინარე ბაიდარას მარჯვენა შენაკადია. გზა შემდეგ გაჰყვება მდინარე ბაიდარას მარჯვენა ნაპირით მთის კალთას. მერე ტრასა ნელ-ნელა დაეშვება ქვემოთ და სოფელ კობის წინ შეუერთდება არსებულ გზას. ამ ტრასაზე საჭიროა აიგოს ორი ხიდი საერთო სიგრძით 57,3 მ და აშენდეს ზევეგადამშვეები გალერეები სიგრძით 150 მეტრამდე.

ასაშენებელი გზის სიგრძე იქნება 2,98 კილომეტრი, ღირებულება 2386 ათ. მანეთი.

ამ ვარიანტით გვერდზე დარჩება ყველა ის სერპანტინა, რომლითაც არსებული გზა ეშვება ქვემოთ ბაიდარას ხიდთან, აღარ იქნება საჭირო 1864 წელს აშენებული ქვის ხიდის გაგანიერება, რომლის სიგანე 5,4 მეტრია. არც მის მაგიერ ახლის აშენება. რაც მთავარია აღარ იქნება საჭირო ბოდოს გალერეებისა და ბაიდარაზე ალმასიანთან ახალი ხიდის აგება.

უნდა დადგინდეს, ექნება თუ არა რაიმე გავლენა ბოდოს ზევეებით გამოწვეულ ჰაერის ტალღას საგზაო მოძრაობაზე. საჭიროების შემთხვევაში უნდა გავითვალისწინოთ იქედან მაღალი წნევის გაზსადენის გადატანა.

5. საქართველოს სამხედრო გზაზე, დარიალის ხეობაში, ყველა იმ ადგილას, სადაც გაჭირვებით ხორციელდებოდა ცალმხრივი მოძრაობა, თანხედრილი 10—12 მეტრიან რადიუსებ-

თან, ი.ა. სადაც აღრე გზაზე გადმოწოლილი კლდე „გოსპოდი პრონესი“ იყო, „თბილმეტრომშენი“ 1967 წლიდან აშენებდა 441 მ სიგრძის გვირაბს, რომლის სახარჯთაღრიცხვო ღირებულება შეადგენდა 2070 ათას მანეთს.

ამ მშენებარე გვირაბის 1,5 კმ-ის წინ, 1971 წლის ივლისში, მდინარე თერგმა გამორეცხა გზის ქვედა ფერდო. მორენის გრუნტებისაგან შემდგარი ზედა ფერდოც ჩამოინგრა და გზა დაიკეტა.

ვინაიდან გზის ქვედა მხრის ფერდოს შესაკავებლად 60 მეტრის სიმაღლის საყრდენი კედლის ამოყვანა შეუძლებელი იყო, მიწის ვაკისი შეიქრა ზედა ფერდოში, რითაც უფრო სახიფათო გახდა, უფრო გაიზარდა მისი დახრილობა.

სპეციალურ ღონისძიებათა განხორციელების შედეგად გზაზე უსაფრთხო მოძრაობა უკვე 1971 წლის 5 აგვისტოს გაიხსნა. მარტო გზის ვაკისის სივანე დაახლოებით 7,0 მეტრს შეადგენდა.

აღნიშნულ ადგილას მიწის ვაკისის გაგანიერება მორენის გრუნტში შეუძლებელია. ამიტომ გადაწყდა, ყაზბეგის ხილთან, მდინარის მარცხენა ნაპირზე გადაუსვლელად გზის გაგრძელება მდინარე თერგის მარჯვენა ნაპირით, ყაზბეგის ქვემოთ. მორენის გრუნტებს დაშორებული ზილით თერგის მარცხენა ნაპირზე გადასვლა, და შემდეგ არსებულ გვირაბთან შეერთება.

ამ ასაქცევი გზის აშენება პირველი ტრესტის მეორე სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოს ძალებით 1972 წლის მიწურულს დაიწყო.

ობიექტის სახარჯთაღრიცხვო ღირებულება შეადგენდა 5879.4 ათ. მანეთს. მომდევნო პერიოდში, როდესაც დადგინდა, რომ რიგი სპეციალური მოწყობილობების უქონლობის გამო ხიდის მშენებლობა გაძნელებოდა, მისი მშენებლობა

გადაეცა სატრანსპორტო მშენებლობის სამინისტროს, რითაც ობიექტის ღირებულება მნიშვნელოვნად გაძვირდა და მიაღწია 8084,3 ათ მანეთს.

ყველასათვის ცხადია, რიკოთის უღელტეხილის რეკონსტრუქცია გადაუდებელ ამოცანას წარმოადგენდა. 1975 წელს მე-2 სარემონტო-სამშენებლო სამმართველოს ძალები გადაიხროლეს რიკოთის უღელტეხილზე და ყაზბეგის სამუშაოები დროებით დაკონსერვდა. ამ დროისათვის უკვე შესრულებული იყო 2047,4 ათ. მანეთის სამუშაოები.

ყაზბეგის ხიდი მდინარე თერგზე ტექნიკურად ფრიად სარტყერესო იქნება. მისი საყრდენი სიმაღლე მიაღწევს 29 მ-ს. ხიდი აშენდება ლითონის სქემით  $42+4 \times 63+42$ , საერთო სიგრძით 347.7 მეტრი.

ამ სამუშაოების განხორციელების აუცილებლობა განპირობებულია არა მარტო იმით, რომ 444 მეტრიანი გვირაბი იქ აგებული, არაზედ იმითაც, რომ გვირაბის შემდეგ 161-ე და 163-ე კილომეტრებზე ვაკისის გასაგანიერებლად 1982—1983 წლებში ჩატარებული სამუშაოების ღირებულება შეადგენს 161-ე კმ-ზე 848.3 ათ. მანეთს და 163-ე კილომეტრზე 1405,0 ათ. მან. სულ 2253,3 ათ. მანეთს.

ეს სამუშაოები უნდა გაგრძელდეს 1984 წელსაც.

6. დარიალის ხეობაში გველეთისა და სუარგონის ხიდებს შორის გზის რეკონსტრუქციის განხორციელება სავალდებულო იქნება იმ ადგილებში, სადაც საჭიროა გზის პარამეტრების გაუმჯობესება მათ მეორე ტექნიკურ კატეგორიამდე ასყვანად.

ამ ხიდებს შორის რეკონსტრუირებულია მდინარე ქისტინკის მისასვლელები. მისი სიგრძეა 0,65 კმ, მის გაგრძელებაზე აგებულია 344,5 მ გვირაბი. შემდეგში თერგზე აიგო ხიდი, რომლის მარცხენა მისასვლელი გადის 0,25 კმ სიგრძის გვი-

რაბში. მდ. სუარგონის სამხრეთით ორ კილომეტრზე მეტია კაპიტალურად გარემონტებული. აღნიშნულ ხიდებს შორის არსებულ 10—11 კილომეტრს სრული რეკონსტრუქცია დასჭირდება. სუარგონიდან ორჯონიკიძისაკენ, მიუხედავად იმისა, რომ გზაზე ასფალტბეტონი დაგებულია, გზის უმეტეს განფენილობას მაინც დასჭირდება რეკონსტრუქცია, რაც აგრეთვე მომდევნო წლებში უნდა შესრულდეს.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ვიდრე მლეთა-ჯვრის უღელტეხილის ვარიანტზე შეჩერდებოდნენ, სწავლობდნენ ფასანაური-გუდამაყრის უღელტეხილი-აჩხოტის ვარიანტს.

ეს ვარიანტი თავის დროზე უარპყვეს.

მაგრამ ჩვენ, ტექნიკის განვითარების დღევანდელ პირობებში, არა გვაქვს უფლება ეს ვარიანტი შეუსწავლელად უარვყოთ. აქ უღელტეხილის ნიშნული 20 მეტრით დაბალია. რაც მთავარია, ვარიანტის განფენილობა კარტოგრაფიული მასალებით შეადგენს 41,7 კმ. ეს მაშინ, როდესაც ფასანაური-მლეთა-ჯვრის უღელტეხილი-აჩხოტი — 65 კმ-ს, ე. ი. 23,3 კმ-ით მოკლეა.

არ არის გამორიცხული, რომ ის, რაც წინა საუკუნის ორმოცდაათიან წლებში უარყოფითად ითვლებოდა, კვლავაც უპირატესობა ჰქონდეს დღეს, მით უმეტეს, რომ ეს ტრასა მნიშვნელოვნად მოკლეა.



## ს ა რ ჩ ე ვ ი

წინათქმა	3
საქართველოს სამხედრო გზის მშენებლობის დასაწყისი	6
გზა და მგზავრი	61
ავტომობილის დასაწყისი და საგზაო ნიშნები	89
ზევლამცავი ნაგებობები და გვირაბები	96
მცირე ნოველები	122
ყაზბეგთან შორენის გრუნტების გამაგრება	128
გეორგიევსკის ტრაქტატის 200 წლისთავზე	135
გადაუღებელი ამოცანები	175

რედაქტორი ლ. არეშიძე  
მხატვარი თ. შარიფაშვილი  
მხატვრული რედაქტორი ლ. ღვინჯილია  
ტექნიკური რედაქტორი ე. ციხელაშვილი  
კორექტორი ნ. მუქელიშვილი  
გამომშვები ნ. ჩხეტიანი

ს. ბ. № 4197

გადაეცა წარმოებას 29.12.83 წ. ხელმოწერილია დასაბეჭდად 29.04.84 წ.  
უე 13071. საბეჭდი ქაღალდი № 1. 70×1081/32. გარნიტური ვენა, ბეჭდვის  
ხერხი მაღალი. პირობითი ნაბეჭდი თაბახი 8,05. პირ. საღ-გატ. 8,58.  
საალრ.-საგამომცემლო თაბახი 7,11.  
ტირაჟი 5000. შეკვ. № 19.  
ფასი 30 კაპ.

გამომცემლობა „საბჭოთა საქართველო“  
თბილისი, მარჯანიშვილის 5.

საქართველოს სსრ გამსახკომის, თბილისის № 4 სტამბა  
380060, მეღქალაქის 11 კორპ.  
Тбилисская типография № 4. Госкомиздата  
Грузинской ССР. Тбилиси 380060. Медгородок, II корп.