

რევაზ უზუნაძე მერაბ უზუნაძე

მდინარე ჭოროხზე ბარკასით ნაოსნობის ისტორიისათვის

მდ. ჭოროხზე ნაოსნობა იღებს სათავეს შორეული წარსულიდან. იგი მუდამ ასრულებდა მნიშვნელოვან როლს სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს სამეურნეო-ეკონომიკურ ცხოვრებაში. ჭოროხის სანაოსნო გზით შავშეთ-იმერხევის(ისტორიული კლარჯეთი), ნიგალის (ართვინი) მხარეები უკავშირდებოდნენ ზღვისპირეთს (თ. ბერაძე, 1981:128-129; რ. უზუნაძე, 2001:227). ნაოსნობაში გამოიყენებოდა მდინარის ჰიდროგრაფიულ პირობებს შეხამებული ნავი. იგი ცნობილია „ჭოროხული ნავის“ სახელწოდებით (ალ. დავითაძე, 1983:63). ნავებით ართვინიდან (ძვ. ნიგალი), ბორჩხადან (ძვ. ფორჩხა) და სხვა მდინარისპირა პუნქტებიდან ბათუმში ჩამოჰქონდათ ტვირთები, გადმოჰყავდათ მგზავრები და პირიქით (თ. ბერაძე, 1981:131; ზ. კუტალიშვილი, 1987:81).

XIX ს-ის 80-90 იან წლებიდან ჭოროხზე ნაოსნობა ხდება მეტად ინტენსიური. რასაც შეუწყო ხელი, კაპიტალისტური საბაზრო ეკონომიკის გავლენით, ზღვაოსნობის განვითარებამ და ბათუმის გადაქცევამ მსხვილ სანავსადგურო-სამრეწველო ცენტრად. იზრდება სწრაფვა ეკონომიკური კავშირ-ურთიერთობისა ბათუმსა და ოლქის შიდა რეგიონებს შორის. ხმელეთით უგზოობის გამო¹ ძირითად სატრანსპორტო საშუალებად რჩებოდა ჭოროხული ნავი (რ. უზუნაძე, 1991:83-84). XIX ს-ის 80-იანი წლების მონაცემებით მდ. ჭოროხის სანაოსნო არტერიას ემსახურებოდა 300-მდე ნავი (Левашов С.Н. 1880.223; ჟან მურიე, 1962:16). ართვინ-არტანუჯისა და შავშეთ-იმერხევის რაიონებიდან ბათუმში ჩამოჰქონდათ სოფლის მეურნეობის პროდუქტები, შიდა მრეწველობის ნაწარმი და სხვა (რ. უზუნაძე, 2008:221).

XIX ს-ის 90-იანი წლებიდან ჭოროხზე გამოჩნდნენ ბარკასები. მდ. ჭოროხზე ნაოსნობაში აღნიშნული სანაოსნო საშუალების გამოყენება არ ყოფილა დღემდე კვლევის საგანი. შესწავლა განაპირობა შემდეგმა გარემოებამ.- 2010 წელს სოფ. მარადიდთან ახლოს (ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტი) აღმოჩენილი იქნა ჭოროხში ჩაძირული რკინის ნავი² (დან. # 1,2). როგორც გვიჩვენა საკითხის შესწავლამ ჭოროხში ნაპოვნი რკინის ნავი არის „ბარკასი“. სტატია ეძღვნება აღმოჩენილ არტეფაქტის შესწავლას, ბარკასის ჩართულობას მდ. ჭოროხზე ნაოსნობაში.

პირველყოვლისა აღსანიშნავია, რომ ნაპოვნ ბარკას აქვს ჭოროხული ნავის კონსტრუქცია (დანართი. 2, 3). ნავის სიგრძე შეადგენს - 8 მ., სიგანე (შუა ნაწილში) – 2,5 მ., ნავის გვერდების სიმაღლე - 0,75 მ., კიჩოსთან სიმაღლე - 0,86 მ. ნაპოვნი ბარკასი, ჭოროხული ნავის მსგავსად, შედგება ხუთი ნაწილისაგან: ნავის თავი (კიჩო), ნავის ბოლო (კაბულდა), შუა ნაწილი (საჭვირთე/სატვირთო), გვერდებისა და ბრტყელი ძირისაგან (დან. 3,4).

ნავის თავი, ბოლო და სატვირთო ნაწილი ერთმანეთისაგან გამოყოფილია რკინის ტიხარებით (დან.2, 3). საჭვირთე ნაწილის სიგრძე უდრის 4,2 მ., კიჩოს ორმოს (ასე ეძახდნენ მონაკვეთში არსებულ სივრცეს) სიგრძე შეადგენს - 1,9 მ. (უფროს მენავეს, საჯდომი; დან. 3,4). ნავის ბოლო (კაბულდა) – 1,7 მ., (აქ თავსდებოდნენ რიგითი მენავეები). ბოლო ნაწილი ნაწილობრივ მოღუნულია.

ნავს გარედან, ორივე მხარეს, მთელი სიგრძეზე შემოვლებული აქვს 0,17 მ. სისქის ხის წყვილი სალტე. ისინი ჩაჭდილია კუთხოვანას ბუდეებში (დან. 1, 2). ნავს ზემოდან აქვს შემოვლებული რკინის კუთხოვანა, რომელზედაც მაგრდებოდა ხის სალტე (და. 2, 4) გარედან, ნავს „ნავის ბოლოში“ -ში ჩამაგრებული ჰქონდა ხის მსხვილი ორი კოჭი (დან. 8). ასევე, ხის კოჭი ჩამაგრებულია კიჩოზე (დან. 5). საჭიროების შემთხვევაში შეეძლოთ გადაეხურათ ნავის სატვირთო ნაწილი.

ჭოროხში ნაპოვნი ბარკასი მთლიანობაში წარმოადგენს რკინის კონსტრუქციას. დაახლოებით 0.5 მმ სისქის ლითონის ფურცლები შეჭედილი ერთმანეთზე მოქლონებით. ლითონის ფურცლების მჭიდროდ შესაკავშირებლად შეჭედვის მონაკვეთში გამოყენებულია რკინის მოღუნული კუთხოვანები (ეღე). ერთ ნავს ჭირდებოდა 6 მოღუნული კუთხოვანა (დან. 3, 4) ლითონის ფურცლები, შეერთების ადგილებში (კუთხოვნებზე) შეჭედილი იყო მოქლონებით. ნავს კიჩოზე ჰქონდა დამაგრებული ლუზა (დან. 5, 10)⁵.

ბარკასის ეკიპაჟი შედგებოდა 4 კაცისაგან: ნავის წინამძღოლი, უფროსი მენიჩბე და ორი რიგითი მენიჩბე. ჭოროხული ნავის მსგავსად ბარკასი იმართებოდა ნიჩბებით, სისისტარით, სათავებელათი და საბელით (მსხვილი თოკი). ნიჩბები და სისტარი გამოიყენებოდა დინების მიმართულებით ნავის სამართავად. ხოლო სათავებელათი და საბელით ხდებოდა ნავის გადაადგილება მდინარის დინების საპირისპიროდ.

თავისი კონსტრუქციით და სხვა მახასიათებლებით საკვლევ ობიექტს პირობითად შეიძლება ვუწოდოთ „ჭოროხული ბარკასი“. მისი ტვირთამწეობა უდრიდა საშუალოდ 2,5-3 ტონას (Шавров Н., 1907:20). ეკიპაჟი იყო დაკომპლექტებული ნიგალის ხეობის მენავეებით.

„ბარკასის“ გამოჩენა ჭოროხულ ნაოსნობაში განაპირობა ბათუმის ოლქში სამთომეტალურგიული მრეწველობის განვითარებამ. ართვინის მხარეში (ართვინის ოკრუგი) აღმოჩნდა სპილენძის 45 საბადო. XIX ს-ის 80-იანი წლების ბოლოს დაიწყო სპილენძის წარმოება (მ. სიორიძე, 2008:113-114). ამოქმედდა სამთო საწარმოები და სპილენძსადნობი ქარხნები. მოპოვებული მადანი ერგეს ქარხანამდე⁶, ხოლო გამოდნობილი სპილენძი ბათუმის პორტამდე ჩამოჰქონდათ ნავებით (რ. უზუნაძე, 2001:232; მ. სიორიძე, 2008:114). 1901 წლის მონაცემებით ართვინიდან სოფ. ერგეს სპილენძსადნობ ქარხანამდე და ბათუმის პორტამდე ნავებით გადმოიზიდა დაახ. 506 ათასი ფუთი სპილენძის ნახევრად გადამუშავებული მადანი და გამოდნობილი სპილენძი, 247 300 ფუთი მარგანეცი (Кавказский календар, 1903:61).

თავდაპირველად მადანისა და გამოდნობილი სპილენძის ტრანსპორტირება ხდებოდა ჭოროხული ხის ნავებით. ემსახურებოდა მრავალი ნავი. მალე გამოჩნდა, რომ იგი აღმოჩნდა მოუხერხებელი მადანის ტრანსპორტირებისათვის. ხის ნავები მალე გამოდიოდა მწყობრიდან. ამიტომაც დაიწყო აღნიშნული ტვირთების გადმოსაზიდად ჭოროხული ნავის იდენტური ბარკასის ტიპის ნავების დამზადება. იგი მზადდებოდა ბათუმში მოქმედ ტუტოლლის გემთსაშენ სახელოსნოში. ღირდა 200 რუბლი (აჭარის ცსა, ფ.10, ან 1 ს. 107, ფურც. 15-16). XIX ს-ის 90 -იანი წლების მეორე ნახევრიდან ბარკასები აქტიურად ჩაერთნენ აღნიშნულ პროცესში. რამაც, 900 -იანი წლების დამდეგიდან მიიღო ინტენსიური ხასიათი. 1901 წლის მონაცემებით ჭოროხის სანაოსნო გზით ტრანსპორტირებული იქნა 800 ათას ფუთამდე მადანი. 900 -იანი წლების მდგომარეობით ჭოროხის გზით აღნიშნული ტვირთების გადმოზიდვებს ემსახურებოდა 70-მდე „ჭოროხული ბარკასი“. რაც შეადგენდა ჭოროხის სანაოსნო არტერიას მომსახურე ნავების 30 % (რ. უზუნაძე, 2001:232-233).

და ბოლოს, შეიძლება გავაკეთოთ რეზიუმე:

1. ართვინის (ისტ. ნიგალის) ხეობაში სამთომეტალურგიული მრეწველობის განვითარებამ განაპირობა, მდ. ჭოროხზე ნაოსნობაში ბარკასების გამოყენება.
2. აღნიშნულმა პროცესებმა, შეუწყო ხელი რეგიონის სამდინარო ნაოსნობაში რკინის ნავების/„ჭოროხული ბარკასების“ წარმოქმნას. თავის მხრივ, მდინეული ტვირთების ბარკასებით გადმოტანამ გარკვეულად შეუწყო ხელი ართვინის (ნიგალის) მხარეში სამთომეტალურგიული მრეწველობის განვითარებას.

მენიშვნები:

1. გაზ. „დროება წერდა“. „ამ რთულ ვიწრო, ციცაბო გზების გამო კაცის ურმის მონატრული გახდება“. გაზ. „დროება“მ # 28, 1879.

2. ნავი იპოვა მარადიდის მკვიდრმა ნარიმან აბაშიძემ. მან ამის თაობაზე აცნობა ხელვაჩაურის მუნიციპალიტეტის იმჟამინდელ გამგებელ თემურ ღუმბაძეს. გამგებელმა ნაპოვნი არტეფაქტის შესახებ შეატყობინა აჭარის ძეგლთა დაცვის სააგენტოს. საქმეში ჩაერთო ბათუმის არქეოლოგიური მუზეუმის ჯგუფი, მისი ღირექტორის, პროფესორ ამირან კახიძის თაოსნობით. ჯგუფი ავიდა სოფ. მარადიდში. მდინარიდან ამოიღეს ნავი. გაიწმინდა შლამისაგან და მოხდა მისი გადატანა - განთავსება მუზეუმის ეზოში. ამჟამად იგი განთავსებულია გონიოს მუზეუმ-ნაკრძალის ტერიტორიაზე, ღაცის ქვეშ.
3. ბარკასი (ჰოლანდ. Barkas). არის დამხმარე ნავი. აქტიურად გამოიყენებოდა ნავსადგურის აკვატორიაში.
4. იხ. აღ. დავითაძე, 1983:64-65; ზ. კუტალიეშვილი, 1987: 85-88, 335.
5. იხ. დანართი # 10. ღუზა დამზადებულია მეტალისაგან, ზომები: სიმაღლე 1,4 მ., სიფართო-0,4 მ., წონა - 65 კგ.
6. 1890 წ. ამოქმედდა პირველი სპილენძსადნობი ქარხანა სოფ. ერგეში. იგი მუშაობდა ხოდის (ართვინის მხარე) საბადოებზე მოპოვებული სპილენძის მადანის ბაზაზე. მისი წლიური წარმადობა გაანგარიშებული იყო 20 ათას ფუთ სუფთა სპილენძზე (მ. სიორიძე, 2008: 1144; რ. უზუნაძე, 2011:71)

გამოყენებული ლიტერატურა

1. აჭარის ცსა, ფ. 16, ანას, საქმე 107
2. თ.ბერაძე, ზღვაოსნობა ძველ საქართველოში, თბ., 1981
3. აღ. დავითაძე, ქართული ხალხური ტრანსპორტის ისტორიიდან. ბათუმი, 1983
4. ზ. კუტალიეშვილი, ნაოსნობა საქართველოში, თბ., 1987
5. Кавказский календарь, Тифлис, 1903
6. ნ. კახიძე, სპილენძ-ბრინჯაოს მეტალურგიის ისტორიიდან ჭოროხის აუზში. სდსყკ, IV. თბ., 1987.
7. Левашов С.Н. Зариски о пограничной линии и зон на расстоянии от черного моря до г. Артвина. ТИОИИТРО. т. 6, # 2, Тифлисы, 1980
8. Лисовский В. Чорохский край. Тифлис. 1887
9. ჟ. მურიე, ბათუმი და ჭოროხის აუზი. ბათუმი, 1962
10. მ. სიორიძე, ბათუმის ოლქში სამთო-მეტალურგიული მრეწველობა. სდსინ (აჭარა), ტ. III, ბათუმი, 2008.
11. რ. უზუნაძე, ნაოსნობა ბათუმის ოლქში, ბათუმი, 2001
12. რ. უზუნაძე, სამდინარო ნაოსნობა და მისი როლი ბათუმის ოლქის სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში. სდსინ-1987, თბ., 1991.
13. რ. უზუნაძე, ბათუმის ოლქში სამდინარო ტრანსპორტი. სდსინ (აჭარა), ტ. 3 ბათუმი, 2008
14. რ. უზუნაძე, სოფელ ერგეს წარსულიდან, თბ., 2011

Revaz Uzunadze

Merab zunadze

FOR THE HISTORY OF THE LONGBOAT SAILING ON THE RIVER CHOROKHI

(Reziune)

The long boat was found in the Chorokhi River, near the village of Maradidi. As the investments show, the use of such barcas is related to development. It is an identical construction of the "Chorokhuli boat". It was made of iron. This type of ship can be called a "rumored longboat". Place of construction – Batumi