

## [ქართული] ხიდები

“მდინარეზე გადებულს დიდსა და ვრცელს  
ხიდი ქქვიან, მომცროს – ბოგირი და  
ერთს ხეს გადებულსა – წანწალა, ხოლო  
უსურვაზით დაწნულს გაბმულს – ბონდი”  
საბა

1. ხუროთმოძღვრების ძეგლთა საერთო რაოდენობასთან შედარებით, ძველი ხიდების რიცხვი საქართველოში ძალიან მცირეა. ზოგ კუთხეში, მაგ.: კახეთში, საერთოდ არ ჩანს ძველი ხიდები. ლიტერატურის მიხედვით, ძალიან ბევრი უნდა ყოფილიყო დარჩენილი, XIX და XX საუკუნეების მიჯნაზე მაინც, აჭარასა და შავშეთში<sup>1</sup>, მაგრამ ნამდვილად მათგან სულ ორიოდეს ვიცნობთ. ზემო და ქვემო ქართლში, დასავლეთ საქართველოში, დღესდღეობით სულ რამდენიმე ძველი ხიდია გამოვლენილი. ე.ი. დღემდის აღრიცხული ძეგლები სულ ორ-სამ ათეულს თუ შეადგენს. ეს, რა თქმა უნდა, რეალურად ვერ ასახავს შუა საუკუნეთა საქართველოს ხიდმშენებლობის მასშტაბსა და დონეს.

პრაქტიკული საჭიროების თვალსაზრისით ხიდი ერთი უპირველესი სამშენებლო ობიექტთაგანია ყოველგანვითარებულ ქვეყანაში. მოსახლეობის წვეულებრივ მისვლა-მოსვლაზე რომ არაფერი ვთქვათ, უხილობა ხელს შეუშლიდა ვაჭრობას – ქარავნების მოძრაობას, შეაფერხებდა ლაშქრის გადაადგილებას. საქართველოს ხელისუფალნი, როცა კი ამის საშუალება იყო, მუდამ ზრუნავდნენ ხიდების აგებაზე. თბილისში ხიდი უძველესი დროიდან არსებობდა მეტეხთან. იგი უკვე აბო თბილელის მარტვილობაშია მოხსენებული. “რაოდენნი ჳიდნი (აღაშენნა) მდინარეთა სასტიკთა ზედალ”, წერს დავით აღმაშენებელზე ისტორიკოსი მისი ღვაწლის აღნუსხვისას<sup>2</sup>. შემთხვევითი არაა, რომ ავთანდილი თავის ანდერძში მეფეს საგანგებოდ თხოვს, ქონების განაწილებისას, “რაცა თქვენთვის არ ვარგ იყოს საჭურჭლესა დასადებლად, მიეც ზოგი ხანმაგათა, ზოგი ხიდთა ასაგებლად”.

ძველი ხიდების დანგრევას ბევრი რამ უწყობდა ხელს. გარკვეული თვალსაზრისით ყოველი ხიდი უარეს მდგომარეობაშია, ვიდრე სხვა სახის ნაგებობანი (გარდა სათავდაცვო შენობებისა): თვით მისი ექსპლოატაციის ხასიათი – ტრანსპორტის გავლითა და წლიქების ცემით გამოწვეული ვიბრაცია – მის სწრაფ დაზიანებას იწვევს; მასზე განუწყვეტლივ მოქმედებს წყლის ნაკადი, რომელიც ბურჯებს ეხეთქება და ნაპირებს რეცხავს<sup>3</sup>. მთის სწრაფი მდინარეების პირობებში, როგორც ეს საქართველოშია, წყლის მოქმედება უფრო დამღუპველია: ხიდის დაზიანებას ზოგჯერ დიდი დრო არ სჭირდება, მოდიდების დროს წყალს პირდაპირ მიაქვს ხიდი. “ხიდთა მუსრავს ღიახვი მტკიცესაც”.

1 МАК, IV, М., 1894. Гр.Уварова. Христианские памятники, “Кроме церквей и замков нельзя не обратить внимания на безчисленное множество древних мостов, которые сохранилось и до сих пор на всех реках Аджарии и Шавштии”

2 ქცა, ს. ყაუხჩ., II, გვ. 353.

3 Попе, A survey of Persian art, II, 1939.

წერს ვახუშტი, ხოლო ცხენისწყლის შესახებ – “არამედ წყალი ესე... არა უტევებს ხიდსა ქვისასა და ხისასო”<sup>4</sup>.

ამიტომაც, რომ ხიდებს განუწყვეტელი მოვლა და მზრუნველობა ესაჭიროება. “გამუდმებული ზრუნვის გარეშე ქვის ვერც ერთი ხიდი, რაც უნდა კარგი ნაშენი იყოს, ვერ გაძლებს საუკუნეზე მეტს”. საქართველოში კი, გასაგები მიზეზების გამო, ასეთი მოვლის, ან დანგრეულის აღდგენის საშუალება ყოველთვის არ არსებობდა.

ძველი ხიდების მიტოვებისა და დაღუპვის ერთი მიზეზთაგანი იყო აგრეთვე იმ სავაჭრო გზების გაუქმება და გადაადგილება, რომლების მათზე გადადიოდა, ან იმ ქალაქ-სოფლების დაკნინება-გაუკაცრიელება, რომელთა ფარგლებშიაც იყო ესა თუ ის ხიდი. ქართლის შორეულ ხეობებში, ძველ გაუქმებულ გზებზე, დღესაც გვხვდება ასეთი მიტოვებული ხიდების ეკალ-ბარდებით დაბურული კამარები.

კიდევ ერთი მიზეზი ხიდების ნგრევისა ცნობილია ყველგან, საქართველოს გარეთაც: საომარი ოპერაციების დროს ხიდებს არა მარტო შემოჭრილი მტერი აზიანებდა, არამედ, ზოგჯერ, თვით ქართველებიც – მტრისთვის გზის გადასადობაგად, ან სხვა რაიმე მოსახრებით, როგორც, ეს მაგალითად, ასპინძის ომის დროს იყო.

დასასრულ, ისიც გასათვალისწინებელია, რომ ბევრი ხიდი ახლით შეიკვალა ჯერ საქართველოს სამეფოების არსებობის დროს, უმეტესად კი XIX ს-ში. ახალი ხიდებისთვის სხვა ადგილს არ არჩევდნენ ხოლმე, რადგანაც ძველი ხიდების ადგილი მარჯვედ იყო შერჩეული ბუნებრივი პირობების თვალსაზრისით, თანაც ხიდები არსებულ გზებთან იყო დაკავშირებული (არის შემთხვევები, როცა ახალი ხიდი ძველის გვერდითაა აგებული – მდ. ბესლეთზე, აჭარის წყალზე, ქციაზე და სხვა)

საქართველოში დარჩენილი ხიდების შესწავლისას მთავარი სიძნელეა დათარიღება, რადგანაც ხიდების ტიპები და შენების ტექნიკა შუა საუკუნეთა მანძილზე ნაკლებ იცვლება, ხოლო წერილობითი დოკუმენტაცია თითქმის სრულიად არ არსებობს. ბესლეთის ცნობილი ხიდი, ზედ შერჩენილი წარწერის წყალობით, XI-XII სს. მიეკუთვნა. მისი ანალოგიით მომწიფებული შუა საუკუნეების ხანას შეიძლება დაუკავშირდეს კიდევ ორიოდ ძველი, თუმცა უფრო ზუსტი თარიღის დადგენა დღესდღეობით არ ხერხდება. არის ნიმუშები, რომელთა აგების დრო სრულიად გაურკვეველია, დღეს მაინც. მაგრამ შეიძლება გამოიყოს რამდენიმე ისეთიც, რომლებიც უპირველად XVI-XVIII სს-თა ფარგლებში ექცევა. აქ საქმეს შევლის, გარდა მკაფიოდ გამოსახული სპეციფიკური ხუროთმოძღვრული ფორმებისა, ორიოდ წერილობითი საბუთიც.

2. ხანამ გვიანდელ ხანას შევეხებოდეთ, შეიძლება ზოგადი ხასიათის დაკვირვებები გამოითქვას საერთოდ ქართული ხიდების შესახებ:

ა) ძველი ხიდები, რომელთაც დანამდვილებით ან ვარაუდით მომწიფებული შუა საუკუნეების ხანას მიაკუთვნებენ, ქვისაა, კირის დუღაბზე. ასევეა დასავლეთ ევროპაშიაც, თუმცა გუთურ პერიოდში იქ აგურის დიდი ხიდებიც შენდებოდა; ქვის ხიდებია აღმოსავლეთშიაც,

4 ვახუშტი. აღწერა, 77, 148.

5 Encyclopaedia Britannica. 1929: The Bridge.

კერძოდ ჩვენს მეზობლებთან – ირანში, სამხეთში (უხეთში ქვის პირფედონი ხიდი XVI ს-ში აშენდა) ევროპის ქვეყნებში, სადაც ბევრგან გარკვეულ ძაღას ინარჩუნებდა დიდად განვითარებული რომაული ხიდმშენებლობის ტრადიცია, აგრეთვე სამხეთშიაც, ხიდების მოსაპირკეთებლად თლილ ქვას იყენებდნენ, იხმარებოდა თლილი ქვის დამახასიათებელი პროფილები (მაგ., არქივოლტებისთვის).

სამხეთში თლილი ქვის ხიდებს ვხვდებით შუა საუკუნეების მიწურულამდის, გვიანფოდალურ ხანაშიაც<sup>6</sup>. ქართველი მშენებლები სვეულებრივთლილი ქვის კვადრებს ხიდებისთვის არ ხმარობდნენ ე.ი. ხიდს პერანგით არ მოსავდნენ; იყენებდნენ შერწყულ ბუნებრივ ქვას, ზოგჯერ სრულიად დაუმუშავებულს, ზოგჯერ გარკვეული მოხაზულობით გამოჭრილს, ჩამოთლილი წინა პირით, ქვის ფორმასა და ზომას არჩევდნენ ხიდის სხვადასხვა ნაწილთა (აკუთრივ კამარების, ბურჯების) იხედვით – სხვადასხვანაირს. თლილი ქვა შესაძლებელია წარმოვიდგინოთ (ვიანდელი ნიმუშების მიხედვით) მხოლოდ ზეირთსაჭრელებზე. ერთადერთი გამონაკლისი ყაჯრმის ხიდია, ჯავახეთში – აქ თლილი ქვისაა კამარები და ხიდის ფასადებიც პერანგში ზის – ეს დამუშავებული გათლილი ქვაა, მაგრამ არც სწორი მოხაზულობის კვადრებია და არც ისეთი სუფთა თლაა, როგორცაა ტაძრების ფასადებზე ვხვდებით. მაინც დამახასიათებელია, რომ იმ ქვეყანაში, რომლის ხუროთმოძღვრებასაც, თლილი ქვის კულტურის მხრივ, ერთი უპირველესი ადგილთაგანი უჭირავს მსოფლიოში, ასეთ უტილიტარულ ნაგებობათა მშენებლობაში თლილი ქვა თითქმის უგულებელყოფილია.

აგური XVI-XVIII სს-ზე ადრე მხოლოდ დამხმარე მასალად ჩანს: მაგ., ბესლეთის ხიდში აგური კამარის ქვის სოლებს შუა დუღაბშია ჩატანებული. უეჭველია, არსებობდა ხის ხიდებიც, მათი რაოდენობა მეტიც იქნებოდა, თუ გავითვალისწინებთ, რომ თუნდაც პატარა რამ ხიდი თითქმის ყოველ სოფელში, ყოველ მდინარესა და მთის ნაკადზე უნდა ყოფილიყო. საფიქრებელია, რომ ასეთი მცირე ბოგირებისა და დაკიდული საცალფეხო ხიდების-ბონდების – გარდა, ხეს დიდი ხიდებისთვისაც იყენებდნენ. ცხადია, ხის ძველ ხიდთაგან ჩვენს დრომდე ვერც ერთი ვერ მოაღწევდა.

ბ) ქართული ხიდების მალეები (ვალები) ხოლოდ კამაროვანია. ქვის ხიდებისთვის ეს ერთადერთი ბუნებრივი ფორმაა ყველა ქვეყანაში. მაგრამ დასავლეთ ევროპის ხიდებისაგან განსხვავებით, ამ კამარების მოხაზულობა ზუსტ ნახევარწრეს არ შეადგენს (თლილი ქვის ხიდებისთვის ეს ფორმა შესაფერია): სვეულებრივ, კამარები რამდენიმე ცენტრიდანაა მოხაზული, ზოგი მათგანი ძალიან გაბრტყელებული მოხაზულობისაა.

გ) ქართული ხიდების უმეტესობა კუზიანია, ე.ი. სავლელი ნაწილი შუისკენ მადლდება, ერთსა და მეორე მხარეს კი დაქანებულია. ასეთი მოხაზულობა უფრო მაღალი კამარის, ე.ი. უფრო ვრცელი თვალის, გაკეთების საშუალებას ქმნის, რაც ხელსაყრელია მთის მდინარეების ადიდება-მოვარდნის პირობებში.

დ) დარჩენილი ნიმუშების მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, საქართველოში ბევრი არ უნდა ყოფილიყო მრავალთვალა ხიდი, სვენში ამის საჭიროება მაინცდამაინც არც არსებობდა, რაკი ფართო მდინარე ცოტაა; მთის სწრაფ

6 Enlart. Manuel d'Archéologie française. Première partie. Architecture. II, P., 1904, გვ. 264-272; B.M. Арутюнян. Каравансарай и мосты средневековой Армении. Ер., 1960.

მდინარეებს, ჩვეულებრივ, უმნიშვნელო სიგანე აქვს. იქ, სადაც მდინარე ძალიან განიერია, მაგ., რიონის ქვემო წელში, მიმოსვლა ხომალდებითა და ნაევებით წარმოებდა. ასეთი სიგანის ხიდის ასაშენებლად, რა თქმა უნდა, ტექნიკური საშუალებებიც არ გააჩნდათ. მდინარეებზე ხიდის ასაგებად განსაკუთრებით ვიწრო ადგილებს ირჩევდნენ (ისე, როგორც თბილისში, მეტეხთან) და ცდილობდნენ თითო მალზე მეტი არ გაეკეთებინათ: ამ შემთხვევაში ხიდი უკეთ იყო დაცული ნაკადის გაელენისაგან, რაკი ბურჯები შიგ წყალში არ იდგა. ამავ დროს, ზოგჯერ მაინც, ხერხდებოდა კლდოვანი ნაპირების გამოყენება, ასე რომ, ხიდის კამარა ნაპირების ბუნებრივ საპირკველს ემყარებოდა. ასეთი თითო-მალისანი ხიდები, ბესლეთისა და რკონის ხიდები, ასეთივე იყო აჭარისა და შავშეთის ხიდებიც<sup>7</sup>.

ეს, რა თქმა უნდა, არ ნიშნავს, რომ მრავალთვალა ხიდები ჩვენში საერთოდ არ არსებობდა: ორიოდ ნიმუშმა დღემდეც მოაღწია, ორს ვახუშტიც ასახელებს თავის აღწერაში.

ე) შუა საუკუნეების ხიდები ევროპაშიაც და აღმოსავლეთშიაც, გარდა თავისი უშუალო ფუნქციისა, ხშირად სხვა დანიშნულებასაც ასრულებდა. ძველ ირანულ ხიდებს, მაგალითად, ხშირად კაშხალის მოვალეობაც ეკისრებოდა და, ამგვარად, ირიგაციის სისტემაში იყო ჩართული<sup>8</sup>. რაკი ხიდი ბუნებრივი და მარჯვე ადგილია მიმოსვლის საკონტროლოდ, ხიდშივე იყო ჩართული ბეგარის ასაკრეფი პუნქტი, საბაჟო და, ზოგჯერ – მით უფრო თუ ხიდი საზღვარზე მდებარეობდა – საგუშაგოც. უფრო გვიან ხიდებს ფუნდუკები და სხვა დასასვენებელი დარბაზები უკავშირდება.

დასავლეთ ევროპაში გვხვდება კოშკებით ან ჩასაკეტი ჭიშკრებით გამაგრებული ხიდები (ვალანტრეს სახელგანთქმული ხიდი კაორში, საფრანგეთში, XIV ს-სა; კარლოს IV-ის ხიდი პრადაში, იმავე საუკუნისა და სხვა), გვხვდება შუა ხიდზე ან ხიდის თავში მოთავსებული პატარა სამლოცველოები: 'ზოგან ხიდის განაპირა მალეებში წისქვილის ბორბლებსაც ამუშავებდნენ (ჩვეულებრივ, ხიდიცა და წისქვილიც ერთსადაიმავე ფეოდალს ეკუთვნოდ)<sup>9</sup>. დასასრულ, ქალაქის ხიდებზე ხანდახან დუქნებიც მოიკალათებდა (ლონდონში, ფლორენციაში). ხიდი საზოგადოებრივი ცხოვრების ერთი თვალსაჩინო ადგილთაგანი იყო. ხიდის პატრონისთვის იგი, რა თქმა უნდა, ყველგან შემოსავლის წყაროს წარმოადგენდა.

ქართული მასალის სიმცირის გამო, გადაწვევით ძნელი სათქმელია, აქონდა თუ არა ზემოთქმულის მსგავს რასმე ადგილი ჩვენშიაც. აპრიორი შეიძლება ვიგულისხმოთ, რომ ზოგიერთ ხიდთან საბაჟო ან ბეგარის ასაკრეფად პუნქტები საქართველოშიაც არსებობდა; ცნობილია, რომ ხიდები ჩვენშიაც შემოსავალს აძლევდა პატრონს, ე.ი. მასზე გასვლა-გამოსვლა იბეგრებოდა. უეჭველია, მთავარ სავაჭრო გზებზე მდებარე ან

7 უვაროვა აჭარისა და შავშეთის ხიდების შესახებ წერდა: "Мосты эти, как большие так и малые, состоят из одной могучей арки, перекинутой через реку, ущелье или бездну; сложены они из хорошо обтесанного известкового белого камня, весьма изящны в формах, устоях и кладке..." МАК, IV, გვ. 36; იხ. აგრეთვე: ლ. რსეულიშვილი და ნ. ნუბინაშვილი, XI-XII სს. ხიდი მდინარე ბესლეთზე: კრებული "შოთა რუსთაველის ეპიქის მატერიალური კულტურა", თბ., 1938, გვ. 266-269.

8 Pope, II, 1226-1237.

9 Enlart, II, 264-272.

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ხიდები დაცული იქნებოდა გუმაგუბრის მიერ, თუ მუდმივ არა, საფრთხის შემთხვევაში მაინც, მაგრამ დარწმუნდნენ ნიმუშების მიხედვით არ ჩანს, რომ ხიდზე საგანგებო კოშკები მდგარიყო, ან ჭიშკრები ყოფილიყო<sup>10</sup>. არსებობდა თუ არა ხიდებზე სამლოცველოები ჩვენ არ ვიცით, მაგრამ “აბო თბილელის მარტვილობის” თანახმად, თბილისში, მეტეხის ხიდზე, “აღმართულ იყო პატიოსანი ჯუარი ჳიდისაჲ”, რომელსაც, ბუნებრივია, ანალოგიური ფუნქცია ჰქონდა. ასევე, არ ჩანს, რომ ჩვენში ხიდებს კაშხალის როლი შეესრულებინოს.

ადრინდელი ქართული ხიდები ოსტატურადაა ნაშენი წმინდა საინჟინრო თვალსაზრისით (იხ., მაგ., ბესლეთის ხიდის გაანგარიშება)<sup>11</sup>; ბევრი მათგანი, კამარების ელასტიკური მოხაზულობით, სიმსუბუქითა და პროპორციებით მშენებელთა მაღალ ესთეტიკურ გრძნობას მოწმობს., მაგრამ ევროპისა და ირანის იმდროინდელ ხიდებთან შედარებით ჩვენი ხიდები მარტივი და უპრეტენზიოა “შინაარსითაც” და აღნაგობითაც, უფრო მცირეა მათი მასშტაბიც. თუ დიდი ეპოქების ქართული საკულტო და სამხედრო არქიტექტურა თავის თანამედროვე ეველასზე მოწინავე ქვეყნების ანალოგიურ მშენებლობას უსწორდება და, ხშირად, წინ უსწრებს კიდევ, ჩვენი ხიდების არქიტექტურა – გადარჩენილი ნიმუშების მიხედვით მაინც – ასეთ კონკურენციას ვერ უწევს უცხო ქვეყნების ხიდმშენებლობას.

3. რა სურათი გვაქვს ხიდების მშენებლობის დარგში XVI-XVIII სს-თა მანძილზე? თითო-ორი ფრაგმენტული წერილობითი ცნობიდან ჩანს, რომ ამ დროსაც, მიუხედავად საერთო მძიმე პირობებისა, რომლებიც იმ ხანად ხშირად ანელებდა მშენებლობას, ქართველი მეფეები, ფეოდალები, და შეძლებული მოქალაქენი, სხვა საზოგადოებრივ ნაგებობათა შენება-აღდგენასთან ერთად, ხიდების მშენებლობაზეც ზრუნავდნენ. XVII ს-ში როსტომის მეფობის ეველასზე თვალსაჩინო ხუროთმოძღვრული ძეგლი, არსებითად, მდინარე ქციაზე აგებული დიდი ხიდია. XVIII ს-ის საბუთები მოგვითხრობს რომელიღაც ხიდის მშენებლობისა და თბილისში(?) “აბანოს ხიდის” აგების თუ განახლების ამბავს დარეჯან დედოფლის ბრძანებით<sup>12</sup>. 1697 წლის სიგელში, რომელშიაც მისი სამშენებლო საქმიანობის ამბავია გადმოცემული, კათალიკოსი ნიკოლოზ ამილახორი ცალკე აღნიშნავს, “არაგვზე ჳიდი გავსდევო”<sup>13</sup>, გედეონ გენათელიც (XVII ს. სამოციანი წლები) თავისი ღვაწლის აღწერისას საგანგებო ადგილს უთმობს ხიდების მშენებლობას; თბილისში, მდინარე ვერეზე ხიდს აშენებს მეფის მოხელე, ქალაქის ბურჟუაზიის წარმომადგენელი ხოჯა ბებუთა და ამ ხიდისგან შემოსავალსაც ღებულობს<sup>14</sup>.

10 როცა ხიდი გამაგრებული ქალაქის კარის მისაღვომზე იყო, როგორც, მაგალითად, თბილისში განჯის კართან, ან ქუთაისში ე.წ. ხიდისკართან (იხ. ტიმოთე გაბაშვილის რუკა). იგი ასე თუ ისე უკავშირდებოდა კოშკს; მაგრამ ეს მაინც ორი დამოუკიდებელი ნაგებობაა. ქრისტეფორე კასტელის ერთ ნახატიზე კოშკი ზედ ხიდზე შედგმული ჩანს. მაგრამ ამ სწრაფი ნანახატით ძნელია გარკვევით მსჯელობა, მით უფრო, რომ კასტელის არქიტექტურული ნანახატები ზოგჯერ ცოტა არ იყოს თავისუფალია.

11 ღ. რნეულიშვილი და ნ. წუბინაშვილი, იქვე, გვ. 275-276 (ხიდის გაანგარიშება შესრულებულია ინჟ. კონსტრუქტორ ე. მარსოვის მიერ).

12 საქართველოს ხიდელები, III, 1910, გვ. 357-358, 361.

13 ქვები, II, 505.

14 Ш. месхиа. Города, გვ. 219.

ახალ ხიდებთან ერთად, ამ დროს ჯერ კიდევ “ცოცხალი” უნდა ყოფილიყო ბერი ადრინდელი ხიდიც. ვახუშტის აღწერაში დაახლოებით ოციოდე ხიდია მოხსენიებული მტკვარზე, ჯავახეთის მტკვარზე, რიონზე, ჭოროხზე, ლიახზე, მაშავერაზე, ძევის წყალზე: წყალწითელაზე ქვის ხიდს ახსენებენ რუსის ელჩები ტოლოჩანოვი და იველვეი<sup>15</sup>; სამოდე ხიდი ნანს დასავლეთ საქართველოს ტიმოთე გაბაშვილისეულ რუკაზე. რა თქმა უნდა, ამ ავტორებს არ შეიძლება ცოდნოდათ ყველა ხიდის არსებობა, ან ყველა მოეხსენებინათ. ამას მოწმობს თუნდაც დღემდე დარჩენილი ძველი ხიდები, რომლებიც არც ვახუშტის ნაშრომშია და არც ტიმოთეს რუკაზე.

ამ საუკუნეებში ხიდებისთვის მასალად იყენებდნენ ქვას, აგურსა და ხეს. ქვა – კვლავ დაუმუშავებელია, ან ზერელედ დამუშავებული და გათლილი. მხოლოდ ერთ შემთხვევაში გვაქვს სუფთად გათლილი ქვის პერანგი ზვირთსაჭრელებისათვის.

არსებითი სიახლეა აგურისათვის ფართო გასაქანის მიცემა, რასაც აღმოსავლეთ საქართველოში ეხვდებით: როგორც დავინახეთ, ასევე იყო სასახლეების, საზოგადოებრივი დანიშნულების შენობებისა და ეკლესიების არქიტექტურაშიაც; ეს გარკვევითაა დაკავშირებული მაღალი საზოგადოების მშენებლობაში ირანული გავლენის შემოქონვასთან. როგორც აგურის, ისე ქვის ხიდებშიაც თვალსაჩინო ირანული მოტივები – ისრული ან მუზარადისებრი მოხაზულობა კამარებისა, აგურის ხიდებში კი თვით აგურის წყობის თავისებურება და დეკორატიული სახეებიც (იხ. ქვემოთ, ვერეს ხიდი თბილისში და “გატეხილი ხიდი”). დასავლეთ საქართველოში, როგორც ნანს, კვლავინდებურად მხოლოდ ქვას ხმარობდნენ; ხიდის აღნაგობაც უფრო მჭიდროდ იყო დაკავშირებული ერთგულ ტრადიციებთან.

ხის ხიდები მთელ საქართველოში შენდებოდა. XVIII ს-ის მიწურულის ერთი ნახატის მიხედვით იმხანად მეტეხის ხიდი ხისა ყოფილა<sup>16</sup>. ზემოთ რომ ვთქვით, დარეჯან დედოფლის ბრძანებით ხიდი შენდებოდა – თქო, ისიც ხისა იყო: საბუთში საუბარია ხის მასალასა და ხიდის ისრებზე, ე.ი. კოჭებზე. ასპინძის ხიდი, რომლის ისრებიც ააყრევინა ერეკლე მეორემ თურქ-ღეგებთან ომში, აგრეთვე ხისა ყოფილა. ვახუშტის მშვენივრად აქვს აღწერილი მთის მდინარეებზე გაკეთებული დაკიდული ხიდები, რომელთა მსგავსიც ადრეც შენდებოდა და უფრო გვიანაც, ხევის დრომდე. რაკი ცხენისწყალი ქვისა და ხის ხიდებს ანგრევს, “ამისთვის შესწვნენ ვაზისაგან და გააბმენ ამიერ კიდით იმიერამდე, და გაუბმენ ვაზისაგანვე საჭელურებსა აქეთ და იქით, და ვლენენ ქვეითნი მას ზედა, და ექანების მკიდარებისაგან ფრიად ხიდი იგი, გარნა უწყიან თდიშსა შინა ხშირად ხიდი ესე, და უწოდებენ ბონდსაო” ასეთი ბონდი არა მარტო სამეგრელოში იქნებოდა ხშირი, არამედ საქართველოს სხვა კუთხეებშიაც.

ქვემოთ ჩვენ განვიხილავთ იმ რამდენსამე ნიმუშს, რომლებიც თვით მათი ნაგებობების თავისებურებითა და საბუთების წყალობით შეიძლება საკვლევ ხანას მიეკუთვნოს.

15 ტოლოჩანოვი და იველვეი, გვ. 74.

16 XIX ს-ის პირველ ათეულ წლებშიაც აქ ჯერ კიდევ ხის ხიდი იყო. 1843 წელს, ერთი საბუთის თანახმად, აქ კვლავ ხის ხიდი აღადგინეს ქართველმა ხელოსნებმა: ვახტ. ბერიძე. თბილისის ხუროთმოძღვრება, 1801-1917 წლები, ტ. I, გვ. 45-46.