

ლერი ჯიბლაძე, ზვიად კვიციანი

კოლხეთის ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველად, მეორად კერებსა და გარე სამყაროსთან დამაკავშირებელი საკომუნიკაციო გზები

(ისტორიულ-გეოგრაფიული, არქეოლოგიური მიმოხილვა)

კოლხეთის ბრინჯაო-ადრერკინის ხანის კულტურებთან დაკავშირებით არსებობს მთელი რიგი საკითხთა სპექტრი, რომლებიც ნაკლებადაა შესწავლილი ან იშვიათი გამოწვევისაა გარდა, სამეცნიერო ლიტერატურაში თითქმის არ გაშუქებულა. ეს მეტადრე ეხება ბრინჯაოს მეტალურგიულ წარმოებასთან დაკავშირებულ მთელ რიგ პრობლემურ საკითხებს: კერძოდ, დასაზუსტებელია თუ როგორ ქრონოლოგიურ თანხვედრაში მოდის ერთმანეთთან ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველადი (სამთამადნო წარმოების ძეგლები) და მეორადი კერების (ბრინჯაოს საწარმოო სახელოსნოები) ექსპლოატაციის დასაწყისი; უფრო კონკრეტულად რომ ვთქვათ, ცენტრალური კავკასიონის სამხრეთ ფერდზე განლაგებულ სამთამადნო წარმოების ძეგლებზე (მთიანი აფხაზეთი, ზემო სვანეთი, ზემო რაჭა) რა პერიოდიდან იწყება სულფიდური სპილენძის მადნების მოპოვება, მათი პირველადი დამუშავება და მიწოდება ბარისათვის; საყურადღებოა, მთიდან ბარში სპილენძის მადანი მარტო ნახევარფაბრიკატების, თუ მათი გარკვეული ნაწილი უკვე დამზადებული ლითონის ნაწარმის სახით შედიოდა;¹ რომელი რეგიონიდან და რა სახის მადნით (ოქსიდური, კარბონატულ-სილიკატური, იქნებ სულფიდური სპილენძის მადანი) საზრდოობდა კოლხეთის დაბლობის ადრერკინის ხანის (ისპანი, ფიჩორი) ბრინჯაოს საწარმოო სახელოსნოები, რომელთა დიდი ნაწილი (განსაკუთრებით ზღვისპირა ზოლში განლაგებული ამ კატეგორიის ძეგლები), სავარაუდოდ განადგურებული და ტორფქვეშ უნდა იყოს მოქცეული ჰოლოცენის ხანაში მიმდინარე ტრანსგრესიული და რეგრესიული პროცესების შედეგად [Хахугаიшвили 1984: 146-151]. მეტნაკლებად გასარკვევია მთიდან ბარში სპილენძის ნედლეულით მომარაგებელი საკომუნიკაციო გზების, მათი გადატანისა და შრომითი ორგანიზაციის საკითხები; საინტერესოა სად გადიოდა ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველად და მეორად კერებს შორის დამაკავშირებელი საკომუნიკაციო ბილიკები; კოლხეთის მთიანეთის სამოსახლოდ ათვისება, მო-

სახლეობის მომრავლება და დაფუძნება უკავშირდებოდა თუ არა ლითონის საბადოების მოპოვებას; სამთამადნო წარმოების ძეგლებზე სამუშაოები მუდმივად მიმდინარეობდა, თუ მთაში არსებული მკაცრი კლიმატური პირობების გათვალისწინებით (მაგ. ზემო სვანეთი, ზემო რაჭა) ისინი მხოლოდ დროებითი-სეზონური ხასიათისა იყო; აქედან გამომდინარე, მოსახლეობა მუდმივად ცხოვრობდა მთაში, თუ სეზონურად, ანდა ხომ არ იყვნენ ისინი ბარიდან მთაში ასულები სამთამადნო წარმოების ძეგლებზე სეზონური სამუშაოების წარმოებისთვის;² არსებობდა თუ არა კოლხეთის მთიანეთში სტაციონალური სამთო-მეტალურგიული დასახლებები. ეს საკითხები წარმოქმნის ისეთი პრობლემის არსში გარკვეული სიცხადის შეტანას, როგორცაა ბრინჯაო-ადრერკინის ხანაში კოლხეთის მთისა და ბარის მოსახლეობას შორის ურთიერთობათა გარკვევა; ამ პერიოდში მათ შორის არსებული შესაძლო ურთიერთობები ხომ არ იფარგლებოდა მხოლოდ სპილენძის ნედლეულის გაცვლა-გამოცვლებით.

აღნიშნულ საკითხთა ჩამონათვალში ძირითადად შევხებით ცენტრალური კავკასიონის სამხრეთ ფერდზე და მცირე კავკასიონის მთიანეთში (ასევე ვრთავთ ისტორიული საქართველოს ტერიტორიაზე მდებარე ჭოროხის სპილენძის საბადოებს) არსებულ სამთამადნო წარმოების ძეგლებსა და კოლხეთის ბარში განთავსებულ ბრინჯაოს საწარმოო სახელოსნოებს შორის დამაკავშირებელ საკომუნიკაციო გზებს; საინტერესოა რა პერიოდიდან იწყებენ ისინი ამოქმედებას, შესაძლოა თუ არა ერთმანეთს თანხვედბოდეს პრეისტორიულ (მხედველობაში გვაქვს ბრინჯაო-ადრერკინისა და კლასიკური ხანის ეპოქები) და ისტორიულ ხანაში მოქმედი საკომუნიკაციო გზები და ა.შ.

ბრინჯაოს ხანაში, პირველად და მეორად მეტალურგიული წარმოების კერებს შორის დამაკავშირებელი საკომუნიკაციო გზების არსებობას როგორც სპილენძის ნედლეულით მომარაგებელი, ასევე მიმღები რეგიონებისთვის სასიცოცხლო მნიშვნელობა უნდა ჰქონოდა. ცხადია, კოლხეთის მთიანეთიდან მომდინარე სპილენძის ნედლეულზე იქნებოდა მთლიანად დამოკიდებული კოლხეთის მთისწინა ზოლისა და ბარის მოსახლეობის ეკონომიკა. მათ გარეშე ვერ დამზადდებოდა ბრინჯაოს საბრძოლო-სამეურნეო დანიშნულების იარაღები (თოხები, სხვადასვა ტიპის ცულები, სეგმენტები, წალდები), საკულტო დანიშნულების ნივთები, სამკაულები და სხვა, რომლებიც ესოდენ საჭირო იყო იმდროინდელი მოსახლეობის მეურნეობის სხვადასხვა დარგის (მინათმოქმედება, მონადირეობა და ა.შ.) განვითარებისათვის, მეზობელი ტომების თავდასხმების მო-

საგერიებლად, ანდა პირიქით, მათ დასამორჩილებლად. ასევე მოსახლეობის სულიერი კულტურის დასაკმაყოფილებლად და ა.შ.

ცენტრალური კავკასიონის სამხრეთ კალთებზე მდებარე სამთამადნო წარმოების ძეგლებიდან (მთიანი აფხაზეთი, ზემო სვანეთი, ზემო რაჭა) და მცირე კავკასიონის მთიანეთის ზონაში (აჭარისა და გურიის სპილენძის საბადოები და პოლიმეტალური მადნები) არსებული მადანგამოსავლების ჯგუფიდან სპილენძის ნედლეულით (სპილენძის ზოდები) მომარაგებამ განსაკუთრებით ფართო მასშტაბები მიიღო გვიანბრინჯაო-ადრერკინის ხანაში. ამაზე უნდა მეტყველებდეს ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველადი კერებიდან (სამთამადნო წარმოების ძეგლებიდან) მიწოდებული ის მრავალი ბრინჯაოს ზოდები, რომლებიც აღმოჩენილია კოლხეთის ბარში და მთისწინა ზოლში. ძალზე ხშირად მდინარეთა ხეობებში გამავალი საკომუნიკაციო გზების გასწვრივ და მათ მიმდებარე ტერიტორიებზე. აგრეთვე მხედველობაში გვაქვს ის უამრავი ბრინჯაოს არტეფაქტები, რომლებიც სამთამადნო წარმოების ძეგლებიდან ჩამოტანილი სპილენძის ნედლეულით არის დამზადებული და მომდინარეობს განძებიდან, სამაროვნებიდან და ა.შ.

კოლხეთის მთასა და ბარს შორის სპილენძის ნედლეულით გაცხოველებული გაცვლა-გამოცვლითი პროცესების მიმდინარეობისას დღის წესრიგში დგება მეტად საინტერესო საკითხების მეტნაკლებად გარკვევა: კერძოდ, ვინ ფლობდა პრიორიტეტს კოლხეთის მთიანეთში გამოვლენილ სპილენძის მადანზე; მთაში მცხოვრები მოსახლეობა, თუ ბარიდან მთაში სამთამადნო წარმოების სამუშაოებისთვის შესაძლო დროებით ასული, სპეციალურად გამოყოფილი მოსახლეობის გარკვეული ნაწილი. არ არის გამოსარიცხი მოსაზრება, რომ სხვადასხვა დან-იშნულების ბრინჯაოს იარაღებზე მოთხოვნილებების გაზრდამ ისინი აიყვანა მთაში სპილენძის მოპოვებისთვის [ჩართოლანი მ. 1992:81; ბარამიძე 1998ა:20]. სადღეისოდ არსებული მონაცემების მიხედვით იქნებ დასაშვებია მოსაზრება, რომ კოლხეთის მთიანეთში პრიორიტეტს სამთამადნო წარმოების ძეგლებზე შესაძლოა ფლობდა ბარის მოსახლეობა. სწორედ ამის შესახებ შენიშნავენ, რომ მთიან კოლხეთში მოსახლეობის დამკვიდრება დაკავშირებული უნდა ყოფილიყო სამთამადნო წარმოების აღმავლობასთან და მეტალურგიის განვითარებასთან [ჯაფარიძე 1970: 230-233]. ეს საკითხები იმიტომ წამოვსნიეთ წინ, რომ კოლხეთის მთიანეთში, სადაც სამთამადნო წარმოების ძეგლებია გამოვლენილი (მთიანი აფხაზეთი, სვანეთი, ზემო რაჭა), სადღეისოდ არსებული მასალების მიხედვით ძვ.წ. III-II ათასწლეულების ნაბინადრევის კვალი

– ე.წ. სამთო-მეტალურგიული დასახლებები არ ჩანს. აღნიშნულ რეალობაზე გარკვეულ წარმოდგენას გვიქმნის მხოლოდ სვანეთის ადრე და შუაბრინჯაოს ხანის შემთხვევითი აღმოჩენილი სპილენძ-ბრინჯაოს ინვეტარი, ზემო რაჭიდან ბრილის სამაროვნის მასალები და ა.შ., რომელთა მიხედვით აქ სტაციონარული თუ არა, დროებითი, სეზონური სამუშაოებისთვის განკუთვნილი მათი თანადროული დასახლებები მაინც უნდა ვიგულისხმოთ. აღნიშნული პერიოდების ნამოსახლარების არ არსებობის მიზეზები იქნებ ვეძიოთ დღემდე მთიანი კოლხეთის არასაკმარისად შესწავლაში. მოკლედ, ჩვენი მოსაზრებით, სხვანაირი ახსნა არ უნდა ჰქონდეს ამ პრობლემურ საკითხს. საინტერესოა, კოლხეთის სამთამადნო წარმოების ძეგლებზე მომუშავე მოსახლეობას, რომელიც ბარს ამარაგებდა სპილენძის ნედლეულით, სანაცვლოდ რა მიჰქონდა აქედან. ეს ხომ ჩვეულებრივი გაცვლა-გამოცვლითი ხასიათის პროცესები უნდა ყოფილიყო. როგორც ჩანს, კოლხეთის მთასა და ბარს შორის ძირითადად დამაკავშირებელმა საკომუნიკაციო გზებმა ჩამოყალიბება დაიწყო სპილენძის ნედლეულით გაცვლა-გამოცვლებისას (თუ უფრო ადრე არა). საფიქრებელია, რომ ბრინჯაოს ხანაში გაკვალულ ამ დამაკავშირებელ, საკომუნიკაციო გზებს, მეტნაკლებად იყენებს მთისა და ბარის მოსახლეობა უფრო მოგვიანო კლასიკურ და ადრე შუასაუკუნეების პერიოდებში. დიდი ალბათობით დასაშვებია, რომ ბრინჯაოს პირველადი და მეორადი მეტალურგიული წარმოების კერებს შორის სპილენძის ნერდლეულით გაცვლა-გამოცვლისას ადგილი უნდა ჰქონდა კოლექტიური ხასიათის სამუშაოებს, რომელშიც ჩაბმული უნდა ყოფილიყო მთელი ბარის, განსაკუთრებით ზღვისპირა ზოლის მოსახლეობა.

ადრეული ეპოქების სამიმოსვლო გზებისა და სატრანსპორტო საშუალებების სურათის აღდგენა ძნელია, ვინაიდან ხანგრძლივი ისტორიული წარსულის მანძილზე ნაიშალა ოდესღაც სიცოცხლით სავსე მაგისტრალები, აღმოცენდა ახალი, ან როგორც აღნიშნავენ, კვლავ გაცოცხლდა დაყრუებული-დამუნჯებული გზები [ბერძენიშვილი 1966:9]. ძველი გზების მიმართულებათა დასადგენად უაღრესად საყურადღებო მნიშვნელობა აქვს შემორჩენილ მატერიალური კულტურის ძეგლებს, მათ ნაშთებს: ნამოსახლარებს, ქალაქებს, ციხეებს, დიდი ტაძრებს, სასახლეებს, ქარვასლებს, ხიდებს და სხვ. [ბერძენიშვილი. 1966:16]. სხვადასხვა ეპოქაში გზათა მიმართულებები და სატრანსპორტო საშუალებები თითქმის უცვლელი რჩებოდა. ასევე ცვლილებებს თითქმის არ განიცდიდა მდინარეებისა და მათი შენაკადების გასწვრივ დაბლობიდან უღელტეხილებისკენ მიმართული ძველი

ბილიკებისა და გზების პირველი გაკვალვა და მათი შემდგომი გაფართოება, რომლებიც საკვლევი ტერიტორიების ათვისებასთან, მათ დასახლებასთან და მეურნეობის ხასიათთან უნდა ყოფილიყო დაკავშირებული [ჩართოლანი 1996:16].

კოლხეთის მთიანეთში ცხოვრებას, მის ბუნებრივ კლიმატურ პირობებს, საგრძნობლად უნდა შეეფერხებინა ადგილობრივი მოსახლეობის ურთიერთობა გარე სამყაროსთან, რის გამოც კოლხეთის ბართან, ჩრდილო კავკასიასთან და სხვა რეგიონებთან კავშირები თითქოსდა ძნელი უნდა ყოფილიყო. ბუნებრივია, ასეთ მაღალმთიან რეგიონში ცხოვრება, წარმოებითი ურთიერთობების შემდგომი განვითარება ადგილობრივ მოსახლეობას ძველთაგანვე აიძულებდა შიდა და გარე ურთიერთობებისთვის მოექცებნა და შეერჩია ყველაზე ხელსაყრელი ოპტიმალური გზები. მიუხედავად აღნიშნულისა, კოლხეთის მთიანეთი ბრინჯაოს ხანაში არ იყო იზოლირებული და კარჩაკეტილი გარე სამყაროდან, რომელსაც იგი უკავშირდებოდა საკომუნიკაციო გზების ფართო ქსელით.

უძველეს პერიოდებში კოლხეთის მთიანეთში განლაგებული ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველადი კერებიდან ძირითადად ბარში არსებულ ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების მეორად კერებთან კავშირები ხორციელდებოდა ხევისპირა, გვერდითი შემოვლითი, ქედ-ქედ სავალი, საცალფეხო ბილიკებით, უღელტეხილებზე გამავალი საკომუნიკაციო გზებით და ა.შ. მათ შორის ძირითადი დამაკავშირებელი საკომუნიკაციო გზები ალბათ გადიოდა მდინარეთა ხეობებში [ჯიბლაძე 2006:9-15; პაპუაშვილი, ჯიბლაძე 2014:178-191]. მხედველობაში გვაქვს აჭარისწყლის, ნატანების, ბახვისწყლის, ჩაქვისწყლის, რიონის, ცხენისწყლის, ენგურის, კოდორის, ბზიფის, გუმისთის ზემო წელის აუზები (ანდა მათი მიმდებარე ტერიტორიები), რომელთა სათავეები მდიდარია სპილენძის საბადოებით. ამ მდინარეთა ხეობებში გამავალ საკომუნიკაციო გზებზე უნდა მიუთითებდეს მათი სანაპიროების გაყოლებაზე და მიმდებარე ტერიტორიებზე გამოვლენილი ბრინჯაოს ზოდები, განძები, სამაროვნებიდან მომდინარე ლითონის ინვეტარის კონცენტრაცია და ა.შ.

პრეისტორიული და ისტორიული ხანის (ძირითადად გვიან ანტიკური, ადრე და შუასაუკუნეების პერიოდები) კოლხეთის მთიანეთსა და ბარს შორის, ასევე გარე სამყაროსთან დამაკავშირებელი საკომუნიკაციო გზები სხვა საინტერესო საკითხებთან ერთად განხილულია არაერთ ნაშრომში [ბერძენიშვილი 1966; რეხვიაშვილი 1965:8-9; ბერაძე 1975:132-152; ბერაძე 1976: 63-74; ბერაძე 1983: 39-40; გასვიანი 1983:116-123; Чартолани 1989:14-33; ჩართოლანი 1996:15-35; მუსხელიშვილი 1977:120-123,143-144;

მუსხელიშვილი 1980:16; მუსხელიშვილი 2004: 107; ვარშანიძე 1979; კვიციანი 2000: 53-63; კოპალიანი 2002:32-35; მუშკუდიანი 2001:15-16; ნარიმანაშვილი, მგელაძე 2007:70-81; ჯაფარიძე 2008:79-88; ხვისტანი 2011:20].

კოლხეთის ერთ-ერთი რეგიონის აჭარის შიდასამომოსვლო და გარესამყაროსთან დამაკავშირებელი გზები ერთ-ერთი უძველესია კავკასიაში [ვარშანიძე 1979:5]. ამ რეგიონის სამომოსვლო გზებზე ძირითადად ცნობებს ვხდებით ძვ.წ. I ათასწლეულის მეორე ნახევრიდან. უძველესი მონაცემები სამხრეთ კავკასიაში გამავალ სავაჭრო-სატრანზიტო გზებზე დაცულია სტრატონთან, რომელსაც აღწერილი აქვს ინდოეთიდან შავი ზღვისკენ მიმავალი გზები [ლორთქიფანიძე 1957: 377-378]. ფიქრობენ, რომ აჭარისწყლის ხეობაში გზის ჩანასახები უკვე ნეოლითის ხანიდან შეინიშნება. მისი სავაჭრო-სატრანზიტო გზად ჩამოყალიბება ბრინჯაოს ეპოქიდან იწყება, რაც ბრინჯაოსა და რკინის მეტალურგიის განვითარებასთანა დაკავშირებული [ნარიმანაშვილი, მგელაძე 2007:78]. აჭარაში გადიოდა უმნიშვნელოვანესი გზები, რომლებიც სამხრეთ და დასავლეთ საქართველოში ძირითად შემოსასვლელს წარმოადგენდა. ცხადია, ეს საკომუნიკაციო გზები მოქმედებაში უნდა ყოფილიყო ბრინჯაო-ადრერკინის ხანაშიც. ამის ერთგვარი დასტური უნდა იყოს მდ. აჭარისწყლისა და ქოროხის აუზის გაყოლებაზე აღმოჩენილი გვიანბრინჯაო-ადრერკინის ხანის განძების კონცენტრაცია, რომლებიც საკომუნიკაციო გზების მიმართულებათა ერთგვარი მაჩვენებელი უნდა იყოს.³ ერთ-ერთი ასეთი უნდა ყოფილიყო აჭარის ზღვისპირეთის ტრასა, სადაც კლასიკურ ხანაში იმოგზაურეს არაერთმა მწერალმა, ისტორიკოსმა და მის შესახებ ძვირფასი ცნობები დაგვიტოვეს [ვარშანიძე 1979:7]. ეს გზა ჯერ ზღვისპირა კლარჯეთში გადადიოდა, სიდანაც მცირე აზიის ტერიტორიაზე იშლებოდა. მეორე არანაკლები მნიშვნელობის გზა იწყებოდა ზღვისპირეთში; აჭარისწყლის ხეობაში შედიოდა, რომელიც თავის მხრივ ბევრ განშტოებას შეიცავდა და გოდერძის უღელტეხილით სამცხეში ადიგენ-ახალციხეში გადადიოდა [ვარშანიძე 1979:8]. შემდეგ ზღვისპირეთიდან ქოროხის ნაპირების აყოლებით მახოს ტერიტორიას მიუყვებოდა, გადიოდა მაჭახელაზე, აქედან კი სამხრეთით ართვინისკენ მიემართებოდა. ცენტრალური არტერია კი აჭარისწყლის ხეობას გასდევდა, გოდერძისა და ურემის (წყალსაქციელის-მესხის გზა)⁴ უღელტეხილებით სამცხეში შედიოდა [ვარშანიძე 1979: 27; ნარიმანაშვილი, მგელაძე 2007:78].⁵

აღსანიშნავია, რომ ზემო აჭარის მთის ზოლი სამხრეთ-დასავლეთ საქართველოს ის რეგიონია, რომელიც აღმოსავლე-

თის მხრიდან უშუალოდ ეკვროდა აღმოსავლეთ საქართველოს სამხრეთ რაიონს – ისტორიულ მესხეთ-ჯავახეთის ტერიტორიას [ინაიშვილი 1975:33]. უნდა ვივარაუდოთ, რომ ბრინჯაოს სხვადასხვა ეპოქებში მთის აჭარაში გადიოდა მესხეთ-ჯავახეთთან დამაკავშირებელი უმოკლესი გზები. ვფიქრობთ, ამ გზების გამოყენებით კარგად უნდა იკვეთებოდეს კონტაქტები მტკვარ-არაქსულ და ბედენურ კულტურებთან ლორჯომის (ნაომარი გორა), ვერნების ყუადაქანებული ცულებითა და ისპანის ყუადაქანებული ცულის ხის მოდელით. ზემო აჭარაში არსებული გადასასვლელი, ერთის მხრივ მდ. აჭარისწყლის სათავეებში მდებარე გოდერძის უღელტეხილი, ხოლო მეორეს მხრივ მდ. სხალთის სათავეებში არსებული გზები უნდა ყოფილიყო ერთ-ერთი ძირითადი დამაკავშირებელი მაგისტრალი კოლხური კულტურის გავრცელებაში აღმოსავლეთ საქართველოს ტერიტორიაზე, რაც კარგად ჩანს ლითონის ინვეტარის მიხედვით (უდეს განძი, გუჯარეთის ხეობა და ა.შ.) [ინაიშვილი 1975:33]. მთიან აჭარაში არსებული ამ საკომუნიკაციო გზების გამოყენებით დიდი ალბათობით დასაშვებია, რომ მესხეთი ძვ.წ. II ათასწლეულის ბოლოდან კოლხური კულტურის მძლავრ გავლენას განიცდიდა, რის დასტურიც უნდა იყოს ამ რეგიონში აღმოჩენილი კოლხური კულტურისათვის დახასიათებელი საბრძოლო-სამეურნეო იარაღები.⁶ მესხეთი უშუალოდ ესაზღვრება სამხრეთ-დასავლეთ კოლხეთს, სადაც ამ დროს მძლავრად მოქმედებდა ჭოროხის აუზის მეტალურგიული ცენტრი. ფიქრობენ, რომ ამ ცენტრიდან მესხეთი ლითონით ალბათ მარაგდებოდა ძირითადად გოდერძის უღელტეხილის გავლით [ჯაფარიძე. 2013:44].

გურიის რეგიონის საკომუნიკაციო გზები, რომლებიც ერთმანეთთან აკავშირებდა ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველად და მეორად კერებს, როგორც ჩანს გადიოდა მდ. ბახვისწყლისა და ნატანების ხეობებში. ბრინჯაოს განძები, რომლებიც ბრინჯაოს პირველადი და მეორადი მეტალურგიული წარმოების კერებს შორის ერთგვარი დამაკავშირებელი მაგისტრალების მაჩვენებელი უნდა იყოს, სწორედ კონცენტრირებულია ამ მდინარეთა ხეობებში. ზემო გურია დასერილია ბილიკებით (მაგალითად სოფ. ვაკიჯვრის ერთ-ერთი უბნიდან თავვაკიჯვარიდან მიემართება საცალფეხო ბილიკები ბახმაროში და ა.შ.), რომლებიც შორეულ წარსულში მოქმედებაში უნდა ყოფილიყო.

დიდი ალბათობით მოსალოდნელია, რომ კოლხეთის ბარის (პირველ რიგში ვგულისხმობთ, მდ. ცხენისწყლისა და მდ. რიონის შუა და ქვემო ნელში განლაგებულ ლითონდამუშავების კერებს) სპილენძის ნედლეულით მომარაგებისას გამოყენებინათ ის

მარშრუტები, რომლის გაკვალვა ლოგიკურად უნდა მომხდარიყო შუა და გვიანბრინჯაოს ხანაში. ეს მარშრუტი შუა საუკუნეების ხანაში ცნობილი იყო ე.წ. თაკუერის გზის სახელწოდებით, რომელიც ჩრდილო კავკასიას მაჩხაფარის (შავრიცყის, იგივე შდულის) უღელტეხილით რაჭა-ლეჩხუმის გავლით დასავლეთ საქართველოსთან აკავშირებდა (ასევე გულისხმობენ აღმოსავლეთ საქართველოს ტერიტორიასაც) [გასვიანი 1983:118]. როგორც აღნიშნავენ, ეს მარშრუტი თაკუერზე გავლით, რიონის ხეობით ტვიში მიემართებოდა. შემდეგ კი თაბორის გადასასვლელი – ლაილაში, დეხვირი, ქულბაქი, ასხის მთა (მდებარეობს მდ. ცხენისწყლისა და მდ. ტეხურის ხეობებს შორის, უმაღლესი მთაა გადრეკილა – 2519 მ), ლანქორი-ჯვრის გადასასვლელი (ლეჩხუმის ქედზე, სიმაღლე – 2450 მ [ჩართოლანი 1996:28] და ნოქალაქევში ხვდებოდი [მუშკუდიანი 2001:15; კოპალიანი 2002:32-33]. ანდა მაჩხაფარის⁷ უღელტეხილი, ლანქორი-ჯვრის უღელტეხილი – ორბელი, ცაგერი-ღვედი-გორდა-მათხოჯის მარშრუტის გავლა გამოიყენებოდა აქ მოსახვედრად [ბერაძე 1976: 65; ვახუშტი, აღწერა სამეფოსა საქართველოსა, ქართლის ცხოვრება 1973:65]. იყო მეორე გზაც, აფხაზეთის. ამდენად ორივე გზა ერთი და იგივე მარშრუტით მიდიოდა. თაკუერის გზა ტვიშთან მკვეთრად უხვევდა დასავლეთით, ხოლო აფხაზეთის გზა მიდიოდა სამხრეთ-დასავლეთის მიმართულებით თაკუერს ტოვებდა მარჯვნივ, გადაივლიდა ნაქერალას გადასასვლელს და მოხვედებოდი ქუთაისში [მუშკუდიანი 2001:16], საიდანაც შემდეგ მიემართებოდა აფხაზეთში. ამ გზას მიუთითებს ლეონტი მროველის თანამედროვე ისტორიკოსი ჯუანშერიც [ქართლის ცხოვრება 1955:157; ჯავახიშვილი 1960:70]. შესაძლოა, ბრინჯაოს პირველადი და მეორადი მეტალურგიული წარმოების კერებს შორის მიმოსვლისას ძველი მელითონეები იყენებდნენ ასხის მთაზე გადასასვლელს – ლანქორის (ჯვრის) უღელტეხილს და მისი მეშვეობით ვრცელდებოდა სპილენძის ნედლეული თანამედროვე ხონის, მარტვილის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიებზე. იქნებ ამის ერთგვარი დასტური იყოს ძალზე მძლავრი ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების მეორადი კერები, რომელიც აღმოჩენილია მარტვილის რაიონში სამაროვნებიდან და ბრინჯაოს განძებიდან მომდინარე ლითონის ინვეტარის სახით. ასევე მხედველობაში გვაქვს ამ რაიონში გამოვლენილი სხვა შემთხვევითი არტეფაქტებიც [მარტვილის მხარეთმცოდნეობის მუზეუმი 2014:34-45; აფაქიძე 1988: 46-52]. მარტვილის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე თუ დაუშვებთ სამთამადნო წარმოების ძეგლებიდან მომდინარე სპილენძის ნედლეულის გადატანას ასხის მთის გადასასვლელით, მაშინ

შუალედურ პუქტში, თანამედროვე ხონის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე ბრინჯაოს მეორადი წარმოების ძეგლების ნაკვალევი უფრო მძლავრად უნდა იყოს წარმოდგენილი. თუმცა ამ შემთხვევაში მხედველობაშია მისაღები ის ფაქტიც, რომ თანამედროვე ხონის მუნიციპალიტეტის ტერიტორია არქეოლოგიურად სუსტადაა შესწავლილი და არსებული მონაცემებით აღნიშნულ საკითხებზე სრულ წარმოდგენას ვერ შევიქმნით.

ჩვენთვის ხელისმისაწვდომი მასალების მიხედვით, ხონის რეგიონიდან ცნობილია გვიანბრინჯაო-ადრერკინის ხანის, ამავე სახელწოდების განძი, გორდას კოლექცია [ლანჩავა 2015:34-37], სპილენძის სადნობის ნაშთები სოფ. კინჩხასთან და მისი მიმდებარე ტერიტორიიდან (ადგილები ახო, ღვალბაჯანი, კადარში – ნმინდალიანის გამოქვაბული), ღვედა, ასევე ცალკეული ბრინჯაოს ნივთების აღმოჩენები კიბულიდან, ოკაცეს ხეობიდან და სხვა [ფაილოძე 1997: 14; ელიავა და სხვ. 1961:7-8]. იქნებ თანამედროვე მარტვილის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე სპილენძის ნედლეულის გავრცელებისას ასევე მხედველობაშია მისაღები ქვემო სვანეთიდან ლებარდის მხარეში არსებული გადასასვლელებიც [ელიავა 1971:93].⁸ ასევე დასაშვებია აქ სპილენძის ნედლეულის მოხვედრა მდ. ტეხურას ხეობის გავლითაც ლებარდის მხრიდან. საინტერესოა ის ფაქტი, რომ სოფ. კურზუში, მდ. ტეხურას აუზს გასდევს ბრინჯაოსა და რკინის ნიღები, რამაც ზოგიერთ მკვლევარს ამ მიდამოებში ავარაუდებინა ბრინჯაოს საწარმოო კერის არსებობა [ქორიძე 1965:30].

აღსანიშნავია, რომ მდ. ცხენისწყლის ქვემო წელის აუზში საერთოდ არ არის ცნობილი ბრინჯაოს წარმოების მეორადი კერები. ამ შემთხვევაში ვგულისხმობთ დღევანდელი სამტრედიისა და ხონის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიებზე კონცენტრირებულ ხელოვნურად გამართულ გორიკებს (გორდა, კინჩხი, იანეთი, ბაძგნარი, ენერ-ბარი, გოჩა ჯიხაიში, პატარა ჯიხაიში, ბრონეულა და სხვა). აქ კოლხეთის დაბლობის სხვა ანალოგიური ბორცვ-ნამოსახლარების მსგავსად მოსალოდნელია ბრინჯაოს საწარმოო სახელოსნოების არსებობა, მაგრამ ეს ტერიტორია ფაქტობრივად შეუსწავლელია. შესაძლოა, სამთამადნო წარმოების ძეგლებთან დამაკავშირებელ მდინარეთა ხეობებში გამავალ საკომუნიკაციო გზებთან (ასევე გადმოსასვლელ ბილიკებთან) ახლოს არ იყო თანამედროვე სენაკისა და აბაშის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიები და სხვა მიზეზებთან ერთად (მათი არასაკმარისი შესწავლა) იქნებ ამითაც აიხსნა ამ რეგიონებში ბრინჯაოს წარმოებასთან დაკავშირებული ძეგლების სიმცირე (განძები, ბრინჯაოს საწარმოო სახელოსნოები, ბრინჯაოს ნივთების ცალკეული შემთხვევითი აღმოჩენები და ა.შ.).

ძალზე საინტერესოდ დგას საკომუნიკაციო გზების საკითხები მდ. ტეხურისა და მდ. ხობისწყლის აუზებში. მდინარე ხობისწყლის ქვემო წელში გამართულ ბრინჯაოს მეორადი მეტალურგიული წარმოების კერებში (ცივი, დღვაბა, ყულევი) სპილენძის ნედლეული შესაძლოა მომხდარიყო სვანეთიდან მდ. ენგურის ხეობაში გამავალი საკომუნიკაციო გზით. ანდა უნდა ვიფიქროთ, რომ მდ. ხობისწყლის ქვემო წელის აუზი შედიოდა მდ. ენგურის სპილენძის ნედლეულით მომარაგების რადიაციის ზონაში. რაც შეეხება მდ. ხობისწყლის ზემო წელზე დადასტურებული ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების მეორადი კერები (ოჩხამურის მრავალპროფილიანი საწარმოო სახელოსნო, ამავე სახელწოდების 146 თუ 147 ნივთისგან შემდგარი განძით, ლესიჭინე, ახუთი, ლენურწუმე, ბრინჯაოს ინვეტარის ცალკეული აღმოჩენები – ნაფიჩხაი, ნაკიანი, მოიდანახე, კირცხი) [ჩხოროწყუს მხარეთმცოდნეობის მუზეუმი 1988:18], სპილენძის ნედლეულით შესაძლოა მომარაგებულიყო მდ. ხობისწყლის სათავეებში მდებარე ქვემო სვანეთიდან არსებული გადმოსასვლელებით [ჯალალონია 1997].

საინტერესოა, რომ ბოლო პერიოდამდე მდ. ტეხურსა და ხობისწყალს შორის გადიოდა კოლხეთის ბარსა და სვანეთს შორის დამაკავშირებელი გზა. ერთ-ერთის მარშრუტი ასე მიემართებოდა: მუხური-მუხურის ხიდი (ნაცხა-გოჭკადილი), პობიაში-შარა ოცინდალე, არგუნა, ონტყოლე, ნაისირუ (სუკი)-წიფურია-ნაკადირუ-ლუხარი-ჯვარიში, ჭითაწყარი, მინგარიე-ტახტიფიცარიში, კარე-კარი, გიშალუ-ოთიფურე-გიშახუნაფუ-მაქე, ოციმუ-ტეხირიში, დუდი-ჩე, გოლა-უბატონო სვანეთი [ჯალალონია 1997:15]. მეორე გზა ნაფიჩხოვო (ომარტე) კურზუდან მიემართებოდა: ლებარდე-შონიში, წყურგილე-ჯაში, გიორთაფუ-საყარულე-ჭითაწყარი (ჯვარიში, მინგარიე) და აქ უერთდებოდა პირველ გზას [ჯალალონია 1997:15].

ზემო რაჭის ტერიტორია დაქსელილია ჩრდილო კავკასიასთან და კოლხეთის სხვა რეგიონებთან სამიმოსვლო გზებით (ტაბ. I,II). რაჭიდან დვალეთში უნდა არსებულიყო გადასავლელები, რომელიც შორეულ წარსულში შესაძლოა მისვლა-მიმოსვლისას და კონტაქტების დამყარებისას გამოყენებაში ყოფილიყო. ერთი ასეთი უნდა ყოფილიყო რაჭა-კუდარო (გადასასვლელი კაზი ხოხ, ძედო და ერთიც ჯავის ხეობიდან – კუტახი) [ბერძენიშვილი 1966:28].

შიდა ქართლიდან ზემო რაჭაში რამდენიმე გზა შედიოდა. ლიახვის აუზიდან აქ მოსახვედრად ყველაზე მოსახერხებულად თვლიდნენ ჯეჯორის ხეობაში გამავალ გზას [ბერძენიშვილი 1966:28; გვასალია 1982:32; გიულდენშტედის მოგზაურობა

საქართველოში, 1962:99-105]. შიდა ქართლს რაჭა ძირითადად კუდაროს მეშვეობითაც უკავშირდებოდა [ბერაძე 1983:39]. რაჭიდან კუდაროსკენ რამდენიმე ბილიკი მიემართებოდა. ერთი წედისიდან ჩასავალში ჩადის, მეორე ირიდან იწყებოდა, საიდანაც ყვირილას ხეობაში შეიძლებოდა მოხვედრა. ამ მდინარის აუზში შეიძლებოდა მისვლა ლესორის გავლითაც. ვაციწვერას უღელტეხილით კი სვანეთში ხვდებოდნენ. ასევე ეს რეგიონი რაჭის ქედზე გამავალი მრავალი ბილიკებით ზემო იმერეთს უკავშირდებოდა (ზემო მხარე – ოკრიბა, არგვეთა) [ბერაძე 1983:40]. მდ. ბარულას ხეობის მოსახლეობა ზემო იმერეთში შქმერიდან ან მრავალძალის გზით მიემართებოდა და ა.შ. [ბერაძე 1975: 144-145]. იქნებ შორეულ წარსულში ამ უმოკლესი საკომუნიკაციო გზებით ხდებოდა სვანეთისა და რაჭის სამთამადრო წარმოების ძეგლებიდან სპილენძისა და დარიშხნის ნედლეული მასალების გადინება ზემო იმერეთის პლატოზე. შესაძლოა ამის ერთგვარი დასტური იყოს სვანეთისა და საჩხერის ყორღანების ადრებრინჯაოს ხანის ყუამილიან-ყუადაქანებული ცულების, როგორც ტიპოლოგიური მონაცემებით, ასევე ქიმიური შედგენილობის მიხედვით გარკვეული იდენტურობა. ყვირილას ზემო წელი, რომელიც შიდა ქართლის ტერიტორიაზე გავრცელებული კულტურების (მტკვარ-არაქსული, ბედენური, ასევე შუაბრინჯაოს ხანის ფინალური სტადიის კულტურის წრის ძეგლები – ქვასათალი, ნული, აწყურის სამარხი, წაღვლი) გავლენას განიცდიდა; კოლხური კულტურის გავრცელების დროს კი მთლიანად მისი რადიაციის ზონაში ექცევა.

მთის რაჭა (თანამედროვე ონის მუნიციპალიტეტის ტერიტორია) გარე სამყაროდან კულტურულად არ უნდა ყოფილიყო მოწყვეტილი. პირიქით, მას საკმაოდ აქტიური კონტაქტები უნდა ჰქონოდა მის გარეთ მდებარე რეგიონებთან. ბრინჯაოს ხანაში ეს კავშირურთიერთობები კიდევაც კარგად აისახა მატერიალური კულტურის მსგავსებაში, რასაც ხელს უწყობდა მისი სიახლოვე და დამაკავშირებელი საკომუნიკაციო გზები ჩრდილო კავკასიის მხარესთან. ზემო რაჭა (რიონის სათავე და მდ. ჭანჭახის შუა წელი) ჩრდილო კავკასიას (დიგორს, დვალეთს, ბალყარეთს) ძირითადად საუღელტეხილო გზებით უკავშირდებოდა [მუსხელიშვილი 2004:107]. კავკასიის ქედზე ასეთი გამავალი ხუთი გადასასვლელი იყო [რეხვიაშვილი 1965:P8]. ეს რეგიონი ფასის მთის (გეზეს, გეზივცეკის) უღელტეხილით (სიმაღლე 3435 მ) – ბალყარეთს (ჩერეკის, არდონის ხეობები), მაჩხაფარის (შავრიცეკის ანუ შდულის) უღელტეხილით-ბალყარეთს (3465 მ), ლები-მამისონის (ანუ ჭანჭახის, სიმაღლე 2819 მ)⁹ უღელტე-

ხილთ-არდონის ხეობას – დვალეთს უკავშირდებოდა. ლებიდან მდ. ჩემურას ხეობის აყოლებით კირტიშოს მთის (ლებიცეკის, სიმაღლე 3465 მ) უღელტეხილით კი ურუხის ხეობას. მეორე გზა ჭიორიდან მდ. ნონარას¹⁰ ხეობას მიუყვებოდა და ჭიორის მთის, ანუ გურზიციკის (კარაგომის, სიმაღლე 3225 მ) უღელტეხილის გავლით კარაგომის ხეობაში ეშვებოდა [ბერაძე 1975:143]. მდ. ნონარას ხეობით ბილიკი მამისონის უღელტეხილის (ანუ ჭან-ჭახის, სიმაღლე 2829 მ) გავლით დვალეთშიც მიდიოდა.¹¹ დვალეთში ღარის ხეობიდანაც დადიოდნენ – ჟღელეს (ბირზონდი ანუ ავეშიდზი) უღელტეხილით [ბერაძე 1975:143]. მოგვიანო ხანაში სოფ. ლებიდან, გლოლა-ჭიორადან, კირტიშოს, ღრჯამის, ნონარისა და კარაგომის ბილიკებით რაჭველები დიგორში, ურუხის ხეობაში გადადიოდნენ [მაკალათია 1987:12; ბერაძე 1983:40; რეხვიაშვილი 1965:8-9]. გამოთქმულია ვარაუდი, რომ ისეთი ინტენსიური კავშირები, რომელიც შეინიშნება უღელტეხილების გზების გამოყენებით რაჭა დიგორსა და მეორეს მხრივ სვანეთსა და ბალყარებს შორის გამოწვეული უნდა ყოფილიყო ისტორიულ-ეთნოგრაფიული რეალობიდან. კერძოდ, შედარებით ახლო წარსულში, დიგორლებისა და ბალყარების საზაფხულო საძოვრები, განსხვავებით თავიანთი დასავლელი და აღმოსავლელი მეზობლებისაგან, მდებარეობდა კავკასიის სამხრეთი ქედის სამხრეთ მხარეს, სადაც ისინი იჯარით აძლევდნენ რაჭველებსა და სვანებს? [Скаков 2015:159].

როგორც მოვიხსენიეთ ეს ახლოს მდებარეობა ჩრდილო კავკასიასთან, განსაკუთრებით მის ცენტრალურ ნაწილთან, დიგორიის ხეობის (ჩრდილოეთ ოსეთის მთიანი დასავლეთი მხარე), არქეოლოგიურ ძეგლებთან კარგად გამოვლინდა მთელი რიგი ელემენტების თანხვედრებით. მხედველობაში გვაქვს ბრილის სამაროვნის ადრეული პერიოდის სამარხების მასალების (შუაბრინჯაოს მიწურული თუ გვიანბრინჯაოს საწყისი ხანა-შტანდარტები, ფასკაუს ტიპის №6,7 ყუამილიანი ცულები, სატევრები, ორმაგი ცულიანი საკიდები და ამ ტიპის არტეფაქტების ზოგიერთი სახეობა, ვერძისთავიანი და გარკვეული პუნქტირებით შემკული დისკოსებურთავიანი საკინძები, ძირითადად – საკულტო დანიშნულების ნივთები) უახლესი პარალელები დიგორიის ხეობის (ფასკაუ, ზემო რუხთას სამაროვნები და სხვ.) ანალოგიურ არტეფაქტებთან [ფანცხავა და სხვ. 2001: 39-44; Корневский 1981: 27,30,31,37, სურ. 6,8 ტაბ. II ^{13-72,73} Скаков 2003ა:100]. ასევე ეპიზოდური თანხვედრები შეინიშნება ქალის ყელსაბამისთვის განკუთვნილი წრიული, ზედაპირქდეული ქვის გამანაწილებლებით (დომინოსებური მძივები), ანთიმონიანი

სამკაულით, მიცვალებულთა კრემაციით და და სხვა მთელი რიგი ელემენტებით, რომელთა ჩამოთვლა შორს წაგვიყვანდა. ამ რეგიონების ბრინჯაოს არტეფაქტების დიდი მსგავსება ჯერ კიდევ ადრე იქნა შემჩნეული [გობეჯიშვილი 1952: 61]. გამოყოფილი იქნა დიგორიის კულტურა [Крупнов 1951:17], თუ ამ ორი მეტალურგიული რაიონის (კომპლექსის, რაჭა-დიგორიის მეტალურგიული კერა), ან ჯგუფის ძეგლები [Иессен 1951:81; Марковин 1960:79; 1994:275; Мошинский 2013:221]. უფრო გვიან ეს ტერმინი რამდენადმე დაზუსტებული იქნა რაჭა-დიგორიის კულტურის სახელწოდებით [Motzenbacher 1996:17] იმ განსხვავებით, რომ მასში სვანეთის ჩრდილოეთი რეგიონიც გააერთიანეს [ფანცხავა და სხ. 2001:44].

დასავლეთ საქართველოს მაღალმთიან ზოლში მდებარეობას, შედარებით მკაცრ ბუნებრივ კლიმატურ პირობებს, ძნელად მისაღვამ ადგილებში ცხოვრებას თითქოსდა უნდა განეპირობებინა მთიანი სვანეთის ერთგვარი გამიჯვნა და კარჩაკეტილობა გარე სამყაროდან. მიუხედავად აღნიშნული მიზეზისა, ეს რეგიონი გარე სამყაროსთან კონტაქტების თვალსაზრისით აქტიურად ჩანს ჩართული. სვანეთი ბრინჯაოსა და კლასიკურ ხანაში, ასევე უფრო მოგვიანო პერიოდებში¹² გარე სამყაროს უკავშირდებოდა საკომუნიკაციო გზებით, რომელსაც მნიშვნელოვანი ადგილი ეკავა კავკასიონის უძველესი მაგისტრალების სისტემაში (ტაბ. III). ისინი მოცემულ რეგიონში ერთმანეთს უერთდებოდა და გზასაყარს ქმნიდა [კვიციანი 2000:54-55]. ეს გზები კავკასიის დიდი სამიმოსვლო არტერიის განშტოებას წარმოადგენდა, რომლებიც აღმოსავლეთსა და დასავლეთს, ჩრდილოეთსა და სამხრეთ რეგიონებს შორის ერთგვარი დამაკავშირებელი ხიდი უნდა ყოფილიყო [ცერცვაძე 1999:P61; კვიციანი 2000: 61; გასვიანი 1983:119]. შესაძლოა, მთელი ბრინჯაოს ხანის განმავლობაში ამ მხარის სწორედ ასეთ გზაჯვარედინზე, დამაკავშირებელ გზებზე მდებარეობამ, განაპირობეს მისი აქტიური კონტაქტები სხვადასხვა რეგიონებში (ჩრდილო კავკასია, აღმოსავლეთ საქართველო – შიდა ქართლი, იმერეთის პლატო – საჩხერის რაიონი, კოლხეთის ბარი) გავრცელებულ არქეოლოგიურ კულტურებთან. წარმოდგენილი მასალების მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, ეს კავშირურთიერთობები ზოგჯერ სუსტდება, ხანდახან კი უფრო მძლავრობს.

დიდი და მცირე კავკასიონის მთებში უღელტეხილებზე გამავალი კოლხეთის დამაკავშირებელი გზა-ბილიკები ფუნქციონალური თვალსაზრისით დღესაც არის შემორჩენილი. უძველეს პერიოდებში სვანეთის კონტაქტები გარე სამყაროსთან ხორცი-

ელდებოდა ხევისპირა, გვერდითი და უღელტეხილებზე გამავალი გზებით, რომელთა რაოდენობა 50 აღემატება [ჩართოლანი 1996:15-35].¹³ დღეისთვის არსებული არქეოლოგიური ძეგლების, კარტოგრაფიული მასალების, წერილობითი და ზეპირი გადმოცემების შეჯერების შედეგად ჩანს, რომ საუღელტეხილო გზები თითქმის თანხვედბა ძველ მიმართულებას [ჩართოლანი 1996: 20; კვიციანი 2000:54]. სვანეთიდან ჩრდილო კავკასიაში გადის არაერთი საუღელტეხილო გზები, რომელთა შორის ყველაზე გამოყენებადი უნდა ყოფილიყო ქლუხორის, ჭუბერის, ნაკრას, ტვიბერის, ბეჩოს საუღელტეხილო გზები [კვიციანი 2000:54,58].¹⁴ ბასა-ჭუბერის უღელტეხილით გადადიოდა ყუბანის ხეობაში (ყარაჩაი-ჩერქეზეთი), ნაკრის (დონლუზ-ორუნი, ანუ ჩუბე ჰევი სიმაღლე 3151 მ) უღელტეხილი – ენგურისა და ბაქსანის ხეობებს აკავშირებდა, ბეჩოს უღელტეხილით (ანუ იუსენგის, სიმაღლე 3367) – ბალყარეთში ხვდებოდა, მესტიის (ადირ-სუ, სიმაღლე 3757 მ) გადასასვლელით უკავშირდებოდა ბაქსანისა და ჩეგემის ხეობებს, ტვიბერის (ანუ წანერის, სიმაღლე 3607 მ) უღელტეხილით კი ყაბარდო-ბალყარეთს და ა.შ. [მარუაშვილი 1970:32; გასვიანი 1983:120-121; ქსე 1983:397; ჩართოლანი 1996:20-23; ნიკოლაიშვილი და სხვ. 2009:84; კახიანი 2009: 57; კეკელია 2006:83; ჩიქოვანი 2006:131]. დიდი ალბათობით, მათი გამოყენებით ძვ.წ. IV-III ათასწლეულებიდან გარკვეული კონტაქტები ხორციელდებოდა ჩრდილო კავკასიის მხარესთან (მაიკოპური კულტურა – ნოვოსვაბოდნაიას ეტაპი). იქნებ სვანეთის რეგიონზე გამავალი საუღელტეხილო გზები წარმოადგენდა ერთ-ერთ უმოკლეს დამაკავშირებელ მონაკვეთებს ჩრდილო კავკასიის, შიდა ქართლისა და ზემო იმერეთის ტერიტორიებზე გავრცელებულ არქეოლოგიურ კულტურებთან. მათ შორის მაიკოპურ და მტკვარ-არაქსულ კულტურებს შორის კონტაქტების დამყარებისას [კვიციანი, ჯიბლაძე 2015: 69]. ეჭვგარეშეა, რომ ენგურის ხეობაში ჩამომავალი მაგისტრალი სვანეთ-სამეგრელოს ერთმანეთთან უძველესი პერიოდიდან აკავშირებდა [მუსხელიშვილი 1980:145]. სვანეთიდან ძირითადი დამაკავშირებელი არტერია ძველად ლეჩხუმზე, რიონ-ცხენისწყლის ხეობაში გადიოდა [მუსხელიშვილი 1980:144].

ზემო სვანეთი (მდ. ენგურის ხეობა), ქვემო სვანეთს (ცხენისწყლის ხეობა) სხვადასხვა მონაკვეთების გადალახვის შემდეგ ლაფტარის,¹⁵ მუშურის, კიჩხარის, ღურის, ლასილის, ატკვერის, ლეშენირის, უღელტეხილებზე და გადასასვლელებზე გამავალი ბილიკებით უკავშირდება [ჩართოლანი 1996:24-25; გასვიანი 1983: 120; ხვისტანი 2011:20], აქედან კი – იმერეთის ბარს. სავსებით ლოგიკური უნდა იყოს, რომ შუასაუკუნეებში და გვიან შუასაუ-

კუნეებში მოქმედი ამ საკომუნიკაციო გზებით, ბრინჯაოს ხანაში უძველეს მეტალურგებს ესარგებლათ სპილენძის ნედლეულით გადატანისას.

ძველი საკომუნიკაციო გზების თვალსაზრისით ძალიან საყურადღებოა მდ. ცხენისწყლის სათავეებში, ქვემო სვანეთში, ლაშხეთის თემში მდებარე ადგილი, რომელსაც სვანები უწოდებენ ქალაქოლს. იგი წარმოადგენდა სიმაგრეთა სისტემას, რომელიც იცავდა დიდსა და მჭიდროდ დასახლებულ პუნქტს [რობაქიძე 1962: 218-219]. აქ თავს იყრიდა ჩრდილო კავკასიისკენ (ყარაჩაი, ბალყარეთი, ოსეთი), მიმავალი ზემო სვანეთის, რაჭა-ლეჩხუმისა და იმერეთის გზები [რობაქიძე 1962: 225]. იგი იყო ის ადგილი, სადაც გადიოდა ცენტრალური კავკასიონის საგზაო მაგისტრალების ფართოდ დაქსელილი სისტემების ძირითადი კვანძი, რომლებიც მიყვებოდა მდინარეთა ხეობებს. ერთ-ერთი გზით ცანას გადასასვლელით უკავშირდებოდა ზემო სვანეთს, რომელიც თავის მხრივ უღელტეხილებით უერთდებოდა ჩრდილო კავკასიის ძირითად რაიონებს [რობაქიძე 1962: 224]. მეორე გზა ლაფურზე გადადიოდა და ვაციწვერას გადასასვლელით რაჭასა და ოსეთში სვდებოდა. ასევე შესაძლო იყო საუთნელ-ლაითანაღისა და შარივცეკის უღელტეხილით, ბალყარეთში ჩერეკის ხეობაში ჩასვლა. აქედან კი შტულეს გადასასვლელით მდ. ურუხის ხეობაში მოხვედრა და დიგორს დაკავშირება [რობაქიძე 1962:225].

საინტერესოა, რომ კომუნიკაციების ეს რთული სისტემა გადიოდა სამთამადნო წარმოების ძეგლთან ლაფურის მთასთან. სავარაუდოდ, ამ მაგისტრალის გაკვალვა უნდა მომხდარიყო ბრინჯაოს ეპოქაში (შესაძლოა უფრო ადრეულ ხანაშიც). ეს საკომუნიკაციო ხაზი ძალზე მოხერხებული უნდა ყოფილიყო გარე სამყაროსთან კავშირუროთიერობების დროს. დიდი ალბათობით, ამ საკომუნიკაციო ხაზს (მდ. ცხენისწყლის ხეობაში გამავალი მაგისტრალი) იყენებდნენ ბრინჯაოს პირველადი და მეორადი მეტალურგიული წარმოების კერებს შორის ურთიერთობისას. კერძოდ, სპილენძის ნედლეულით სხვა რეგიონების მომარაგებისას, რასაც ხელს უწყობდა სამთამადნო წარმოების ძეგლის ზედ საკომუნიკაციო მაგისტრალზე მდებარეობა.

უძველეს პერიოდში ზემო სვანეთის მოსახლეობა კოდორის ხეობასთან დაკავშირებული უნდა ყოფილიყო მემულის (ხვარას), ხიდას (კოდორის), არემუას, ნაჩვალის უღელტეხილებით, ჭენჭელის უღელტეხილით კი უკავშირდებოდა გალის რაიონს [ჩართოლანი 1996:27].¹⁶

სვანეთის მოსახლეობას უწყვეტი კავშირები უნდა ჰქონოდა ქვეყნის სხვა მხარეებთან: რაჭა-ლეჩხუმი, იმერეთი, გურია,

სამეგრელო, სამცხე-ჯავახეთი [გასვიანი 1983:119; ინგოროყვა 1941:31-32]. სამართლიანად შენიშნავენ, რომ აფხაზეთის, სვანეთისა და რაჭის ბრინჯაოს ხანის მასალების მსგავსება, ხოლო მეორეს მხრივ მათი უშალო მეზობლობა, ურთიერდამაკავშირებელი საულელტეხილო, გვერდითი ხევისპირა გზების ქსელის არსებობა, წელიწადის მნიშვნელოვანი პერიოდის განმავლობაში შეიძლება გამოყენებული ყოფილიყო საკომუნიკაციო დანიშნულებითაც. ამ თვალსაზრისით ყველაზე ოპტიმალური უნდა ყოფილიყო გვერდითი გზა, რომელიც დასავლეთით მდ. ბზიფის სათავეებში იწყებოდა და შემდეგ ადანგე-ხიდა-უთვირისა და ა.შ. კავკასიის ქედის სამხრეთი განტოტების ულელტეხილებისა და დასახლებული პუნქტების გავლით გადადის მდ. რიონის სათავეებში [ჩართოლანი 1996: 126]. ასევე საყურადღებოა, რომ დაღის ხეობაში გადიოდა ისტორიული კოლხეთის მთიანი ზოლის მდინარეების ენგურის, რიონის, კოდორისა და ცხენისწყლის მოსახლეობის ქ. დიოსკურიასთან დამაკავშირებელი გზები [ჩართოლანი, ცინდელიანი 2010:34-45].

თანამედროვე აფხაზეთის მაღალმთიან ზონაში არსებული ქედები და მდინარეების აუზები, სადაც საძოვრებია განაგებული, დასერილია ძველი ბილიკებით, რომელიც აქ ზღვისპირა ზოლიდან მიემართება [Воронов, Левитас 1982:სურ. 4]. შემდეგ კი ისინი თანდათანობით იშლება და გადადის მდინარეების ბზიფის, გუმისთის, მდ. კელესურის, კოდორისა (ასევე ვგულისხმობთ სხვა მდინარეებსაც) და მათი შენაკადების აუზებში. უძველესი სავალი გზების კონცენტრაცია განსაკუთრებით კარგად შეინიშნება მდ. კოდორისა და მისი შენაკადებში (მდ. ჩხალთა, კლიჩი, ზიმა, მრამბა, ჯამპალი და სხვ.) არსებულ ხეობებში (ტაბ. IV). ასეთივე სურათი შეიმჩნევა აზანტას ხეობაშიც და მის გარშემო არსებულ ტერიტორიაზე, სადაც მდ. კელასურის გაყოლებით არის ბილიკები, რომელიც მიემართება ზღვის სანაპიროდან მარუხის ულელტეხილკენ. ძველი საკომუნიკაციო გზები ასევე გადის აზანთის დაბლობისკენ, სადაც განლაგებულია შუაბრინჯაოს ხანის წარმოების ერთ-ერთი კერა სულისა და აზანთას დოლმენებიდან მომდინარე ბრინჯაოს ინვეტარის სახით. ძველი ბილიკები მიემართება მაღალმთიანი საძოვრებისა და სამთამადნო წარმოების ძეგლებისკენ. გამოთქმულია მოსაზრება, რომ ეს სავალი გზები ათვისებული უნდა ყოფილიყო ჯერ კიდევ ადრე შუასაუკუნეების ხანაში, რაზედაც საბუთად მოჰყავთ მათ გასწვრივ არსებული ძველი სასიმაგრო სისტემები [Воронов 1982: 5-6]. უნდა ვიფიქროთ, რომ კოდორისა და ბზიფის სათავეებში მდებარე სამთამადნო წარმოების ძეგლების, რომელებიც განლაგებულია სუბალპურ-

ალპურ ზონებში და ერთმანეთს უკავშირდე-ბოდა უძველესი სამიმოსვლო გზებითა და ბილიკებით, პირველი ამთვისებლები უნდა ყოფილიყვნენ მწყემსები [ჩართოლანი, ცინდელიანი 2010: 8]. ისინი მისდევდნენ მესაქონლეობას (მომთაბარე ცხოვრებას), ხშირად ინაცვლებდნენ საცხოვრებელ ადგილებს მაღალმთიან საიალალო საძოვრებზე და მუდმივ მოძრაობაში იყვნენ. ამიტომაც ჭირს მათი ნაბინადარი ადგილების მოძიება.

თანამედროვე აფხაზეთის ტერიტორიაზე დოლმენური კულტურის ნამოსახლარები მცირე რაოდენობითაა ცნობილი.¹⁷ მათი არსებობის შესახებ ვარაუდი არ არის გამოთქმული. თუმცა ამ რეგიონის როგორც მთიან ზოლში, ასევე ზღვისა მხარეში, გვხვდება ზოგიერთი ნამოსახლარი, სადაც ძალზე თხელი კულტურული ფენებია და ისინი დროებითი სეზონური ხასიათისა ჩანს (მაჭარასა და გუანდრას ზოგიერთი ფენები, ახრა-კაპში, პალი). ჩვენ მათ დოლმენური კულტურის ნამოსახლარებს ვუკავშირებთ. საყურადღებოა ის ფაქტი, რომ მდინარე კოდორის სათავეებშიც სამთამადნო წარმოების ძეგლებზე არ ჩანს ბრინჯაოს ხანის ნამოსახლარები, რომ შევიქმნათ ერთგვარი წარმოდგენა სამთამადნო წარმოების ძეგლებზე მომუშავე ხალხის დასახლების ტიპზე-სტატაციონარულ თუ დროებით-სეზონურ ხასიათზე.

დიდი ალბათობით მოსალოდნელია, რომ აფხაზეთის მაღალმთიან ზოლში სამთამადნო წარმოების ძეგლების მიმართულებით, დაქსელილი ბილიკების გაკვალვა დაიწყო ჯერ კიდევ ადრე ბრინჯაოს დასასრულიდან და შუაბრინჯაოს ხანის დასაწყისიდან. სწორედ მდ. ბზიფისა და კოდორის ზემო დინებებში არსებული სპილენძის-მალარო გამონამუშევრებიდან (ადანგის ჯგუფი – აშიმხურის, შხაბზიას, შხაპარტის, ბაშკაფცარას და კოდორის ჯგუფი – ტვიბრაშერა, ზიგსკი და ა.შ.) [ჩართოლანი 1971: 50; ინანიშვილი და სხვ. 1998:53; Муджири 2010:50] გაკვალული ბილიკების მეშვეობით ალბათ ხვდებოდა სპილენძის ნედლეულით მომარაგება მდინარეების ბზიფის და მისი შენაკადების, გუმისთის, კელასურის, კოდორის ქვემო წელში არსებული ბრინჯაოს სანარმოო სახელოსნოების. ამიტომაც შემთხვევითი არ უნდა იყოს, რომ ძირითადად ამ მდინარეების ქვემო წელში, ზღვისპირა სანაპირო ზოლში შეინიშნება ბრინჯაოს მეორადი მეტალურგიული წარმოების (ლითონდამუშავების) კერების კონცენტრაცია. თანამედროვე სოხუმისა და ოჩამჩირის მხარე უძველეს პერიოდებში სპილენძის საბადოებით ალბათ მარაგდებოდა კოდორის სათავეებთან მდებარე სამთამადნო წარმოების ძეგლებიდან. ეგებ დოლმენების მშენებელი ხალხი უნდა ყოფილიყო მდ. ბზიფისა და კოდორის სათავეებში პირველი სპილენძის მომპოვებელ-და-

მუშავებლები. მთიან აფხაზეთში სპილენძის მადნის ექსპლოატაციის დასაწყისი ძირითადად ქრონოლოგიურად თანხვედრაშია დოლმენების ქვედა ფენებთან. ჩრდილო-დასავლეთ კოლხეთის მთიანეთში ძალიან ხშირად დოლმენები გვხვდება იმ ადგილებში, სადაც ძველი ბილიკები და გადასასვლელები გადიოდა, რომლითაც სარგებლობდენ უძველეს პერიოდში მწყემსები ცხვრის ფარის გადარეკვისას [Марковин 1978:55]. ესენია ფსხუ, სანჩარი, დოუ, აზანთა, სული, ჩხალთა, ჯამპალი და ა.შ.

აფხაზეთის მთიანეთში არაერთი შიდა გადასასვლელი უღელტეხილია, რომლებიც მათზე გამავალი ბილიკებით სხვადასხვა მდინარეების ხეობებს ერთმანეთთან აკავშირებდა. ეს პრიმიტიული საკომუნიკაციო გზები საუკეთესო საშუალება უნდა ყოფილიყო მოსახლეობის ურთიერთობებისას არამარტო ადრე შუასაუკუნეების ხანაში, არამედ ბრინჯაოს პერიოდშიც. აღსანიშნავია, რომ ამ გზებზე თითქმის ხუთი თვის განმავლობაში ძნელი იყო მოძრაობა [Квезерели-Копадзе 1958:38]. სხვა პერიოდებში კი ისინი საუკეთესო საშუალება უნდა ყოფილიყო სხვადასხვა ხეობების მოსახლეობის დაკავშირებისთვის, მათ შორის სპილენძის ნედლეულის გავრცელებისას. ამდენად, ამ გაკვალული ბილიკებით სრულიად შესაძლებელი იქნებოდა სპილენძის ნედლეულით მომარაგება სხვადასხვა ხეობებში განლაგებული ბრინჯაოს საწარმოო სახელოსნოების.

მთიან აფხაზეთში არსებული ხეობები ერთმანეთს უკავშირდება შიდა უღელტეხილებზე გამავალი ბილიკებით: გუდაუთა (სიმაღლე 1500 მ) ერთმანეთთან აკავშირებს მდ. ბზიფისა და მდ. ააფსტას ხეობებს; ჩამაშხა (სიმაღლე 2550 მ) აკავშირებს მდ. ახისა და მდ. გრიბზას (ორივე მდინარე ბზიფის შენაკადია) ხეობებს; აჩაეჩარა (აჭაეჭარა, სიმაღლე 1795 მ) ერთმანეთთან აერთებს დასავლეთ გუმისთისა და ბზიფის ხეობებს; ადანგეს უღელტეხილით (სიმაღლე 2307 მ) გადადის გადასასვლელი ჩხალთის ხეობიდან მდ. ბზიფის ხეობაში. საცალფეხო ბილიკები ერთმანეთთან აკავშირებდა სოფ. პტიშტას, ფსხუსთან და გუმისთასთან [ქსე 1975:83]. აქ გამოვლინდა ძველი სეზონური მწყემსების დასახლებები აცანგუარები.¹⁸ ხიმსას (ბზიფის ქედზე) უღელტეხილი არის ადვილად გადასავალი, სადაც უძველეს პერიოდში გადიოდა ბილიკები, რომლის მეშვეობით მწყემსები საქონელს რეკავდენ. ეს უღელტეხილი სოხუმის რაიონს აკავშირებდა ალპურ საძოვრებთან; დოუს უღელტეხილი, ბზიფის ხეობის გავლით, მდ. დასავლეთ გუმისთას აკავშირებს ფსხუს ქვაბულთან [ქსე 1977:628]. აქ აღმოჩნდა ნეოლითური ხანის სადგომის იარაღები; ხიდას უღელტეხილი საცალფეხო ბილიკებით

ერთმანეთთან აკავშირებს მდ. ნენსკრასა და საკენის ხეობებს [ქსე 1987:478]. ასევე აფხაზეთში არაერთი შიდა სამიმოსვლო უღელტეხილია, რომლებზედაც გამავალი გზები შორეულ წარსულში შეეძლოთ გამოეყენებინათ მოსახლეობას სხვადასხვა ხეობების სპილენძის ნედლეულით მომარაგებისას.

გარე სამყაროსთან ურთიერთობის თვალსაზრისით ასევე საყურადღებო უნდა ყოფილიყო კავკასიონის მთავარ ქედზე გამავალი უღელტეხილები, რომლითაც აფხაზეთის მხარე უკავშირდებოდა თანამედროვე კრასნოდარისა (სტავროპოლის მხარე) და ყარაჩაი-ჩერქეზეთის ტერიტორიებს. მათზე გადასვლა შესაძლებელია მხოლოდ 2-3 თვის განმავლობაში (მაისიდან – სექტემბერ-ოქტომბერი). დანარჩენ პერიოდებში კი ისინი მიუწვდომელი უნდა ყოფილიყვნენ მისვლა-მიმოსვლისთვის. ზოგი უღელტეხილი უფრო ძნელი გასასვლელია, ზოგი კი უფრო ადვილი. აფხაზეთის ტერიტორიაზე დიდი კავკასიონის ქედზე ასახელებენ 13 თუ 14 უღელტეხილს. შესაძლოა უძველეს წარსულში ზოგიერთი მათგანით ხორციელდებოდა კონტაქტები მეზობელ რეგიონებში გავრცელებულ არქეოლოგიურ კულტურებთან.

ჯიქეთ-ბზიფის კავკასიონის ქედზე განლაგებული უღელტეხილები, აღმოსავლეთი მონაკვეთისაგან განსხვავებით (კოდორის ხეობა) ხასიათდება უფრო იოლი გადასასვლელით, რომელთა უმრავლესობა 2400 მ-ზე მაღალია.¹⁹ ჯიქეთ-ბზიფის მონაკვეთში იშვიათად გვხვდება 2100 მ დაბალი უღელტეხილი [ნიკოლაიშვილი და სხ. 2009: 63].

ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველად და მეორად კერებს შორის არსებულ საკომუნიკაციო გზებზე საუბრისას გვერს ვერ აუვლით მადნის გამოტანისა და შემდეგ სპილენძის ნედლეულის ტრანსპორტირების საკითხებს.

გამოთქმულია მოსაზრება, რომ მალაროებიდან მონგრეული მადნის გამოტანა ხდებოდა ხელით, ხის გობებით, კალათებით, ტყავის ტომრებითა და ა.შ. [Муджири 2010:89]. შემდგომ სამუშაოების გაფართოებისას დაიწყეს მალაროს პირას, მადნით სავსე გობების სიგრძეზე სპეციალურად ჩამბმული თოკების საშუალებით თრევით მიტანა. მალაროების ზედაპირზე დადებული იყო ხის საფენები, რომ გობების თრევა გაეადვილებინათ [Муджири 2010:89]. ზოგჯერ ზემო რაჭაში ყორნალიანში დასტურდება გამონამუშევრების იატაკზე დადებული ყავრები, რომლებიც გობების საცურავად უნდა ყოფილიყო გამოყენებული [გობეჯიშვილი 1966: 19]. სოფ. ლებში ზოგიერთი მალაროსთან შემორჩენილი საუღლე ტრანსპორტისათვის განკუთვნილი გზის არსებობით ვარაუდობენ, რომ აქ მოპოვებული მადნის გამოტანა ხდებოდა

ურემში, ან მარხილში შებმული გამწვევი პირუტყვის მეშვეობით [გობეჯიშვილი 1966:20]. რაჭის მაგალითზე ვარაუდობენ, რომ შუაბრინჯაოს ხანაში ცხენი მოშინაურებული არ ჰყავდათ, მაგრამ სატრანსპორტო საშუალებები მაინც განვითარებული ყოფილა. აკეთებდენ ორ ან ოთხთვლიან მძიმე ეტლებს, რომელშიც ხარებს აბამდენ [გობეჯიშვილი 1952:61]. მცირე ბილიკები იყო გაყვანილი მადნის ძარღვებამდე. სწორედ მათი საშუალებით, მონგრეული მადნის ტრანსპორტირებას მთის ძირამდე აწარმოებდენ, ამ სახის სამუშაოებისთვის სპეციალურად გამოყოფილი მტვირთავები.²⁰

ძვ.წ. II ათასწლეულის შუა ხანებიდან საინტერესოა რა საშუალებებით ხდებოდა კოლხეთის მთიანეთიდან ბარში სპილენძის ნედლეულის გადმოზიდვა. მაგალითად, ზემო რაჭის, ზემო სვანეთის სამთამადნო წარმოების ძეგლებიდან და ზღვისპირა ზოლში განლაგებულ საწარმოო სახელოსნოებამდე. ეს განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც ბრინჯაოს პირველადი და მეორადი მეტალურგიული წარმოების ცენტრები პირდაპირი ხაზით დაცილებულია საკმაოდ შორ მანძილზე 100-150 კმ-ზე და ზოგიერთი ბრინჯაოს ზოდის სიმძიმე აღწევს 30-35 კგ. ასეთ შემთხვევაში კი ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველად და მეორად კერებს შორის თუ არ იქნებოდა კარგად მოგვარებული სატრანსპორტო საშუალებები და შრომითი ორგანიზაციის საკითხები, ძალზე გაძნელებოდა კავშირები [პაპუაშვილი, ჯიბლაძე 2014:185]. გამოთქმულია მოსაზრება, რომ ადრეობრივ ხანაში არსებობდა ე.წ. მოხეტიალე მეტალურგები, რომლებიც თავის ნაწარმს საკუთარი ზურგით ატარებდენ საარსებო პროდუქტებზე გასაცვლელად [გობეჯიშვილი 1970:282].

კოლხეთისგან განსხვავებით, აღმოსავლეთ საქართველოს გვიანბრინჯაო-ადრერკინის ხანის ძეგლებზე, ბრინჯაოს საწარმოო სახელოსნოები თავის გვერდით გულისხმობს სპილენძის მადნის გადამამუშავებელ წარმოებასაც. ამ მხრივ ეს საკითხი შედარებით ადვილი გადასაწყვეტი იყო. ეს მითუმეტეს, როდესაც ძვ.წ. II ათასწლეულის დასასრულიდან სპილენძის ნედლეულის ტრანსპორტირებისას აღმოსავლეთ საქართველოს ტერიტორიაზე ვარაუდობენ ცხენის გამოყენებას [ფიცხელაური 1973:92]. აღსანიშნავია, რომ ამ მხრივ კოლხეთის დაბლობის გვიანბრინჯაოს ხანის არცერთი კატეგორიის ძეგლზე (სამარხეული კომპლექსები, განძები, ნამოსახლარები) არ დასტურდება ცხენთან ან ცხენოსნობასთან დაკავშირებული ინვენტარი [ჯიბლაძე 2007: 92]. იქნებ მართებული იყოს არსებული მოსაზრება, რომლის თანახმად კოლხეთის დაბლობზე ცხენოსნობის განუვითარებლობის უკავშირებენ დაჭაობებულ ბუნებრივ გარემოს [პაპუაშვილი 1990:77-78].

ისიც აღნიშნულია, რომ სახმელეთო გზებისა და ბორბლიანი ტრანსპორტის გარეშე შეუძლებელი იყო მთისწინა ზოლიდან ბრინჯაოსა და რკინის ზოდების ჩამოტანა [Апакиძე 1991:53]. ეს მითუმეტეს მაშინ, როდესაც ბრინჯაოს ზოდების წონა ზოგჯერ აღწევს 50-100 კგ. [Апакиძე 1991:53].

ამდენად, სადღეისოდ არსებული მასალების მიხედვით კოლხეთში შუა და გვიანბრინჯაოს ხანაში სპილენძის მადნის ტრანსპორტირებისას ცხენის გამოყენების ფაქტი უნდა გამოირიცხოს. ჩვენთვის უფრო მისაღებია აღნიშნულ პროცესებში ხარის მონაწილეობა. სხვა საკითხია, რამდენად მოსახერხებელი უნდა ყოფილიყო კოლხეთის მთიანეთიდან ბარში სპილენძის ნედლეულის ტრანსპორტირებისას მდინარეთა ხევისპირა ან ხეობათა ფსკერზე გამავალი მოუხერხებელი საცალფეხო ბილიკებით ხარით სარგებლობა [პაპუაშვილი, ჯიბლაძე 2014:185]. თანაც ვგულისხმობთ ცალფა უღლიან ხარის გამოყენებას ზედ გადაკიდებული ტყავის ტომრებით. ყოველ შემთხვევაში, ცალფა უღლიანი ხარი უფრო მოსახერხებელი უნდა ყოფილიყო ასეთი სამუშაოების ჩატარებისას.

კოლხეთში ბრინჯაო-ადრერკინის ხანაში ხარი წმინდა ცხოველად – ტოტემად ითვლებოდა,²¹ რომლის კულტზე და გამწევი ძალის გამოყენებაზე უნდა მიუთითებდეს არაერთ ძეგლზე (ფიჩორი, ოჩამჩირე, ნოქალაქევი, ვანის სატაძრო კომპლექსი, ერგეტის, ცაიშის სამაროვნები და ა.შ.) აღმოჩენილი თიხის, ბრინჯაოს ქანდაკებები, ხის სახვნელები და ა.შ. [ჩართოლანი 1996:205-206; ჯიბლაძე 2007:90; Papuashvili 2012:72, სურ. 3; პაპუაშვილი, ჯიბლაძე 2014:185]. ამ მხრივ ძალზე საყურადღებოს წარმოადგენს ნაჩერქეზევის ყორღანულ სამარხში აღმოჩენილი ქინძისთავის შუა ნაწილში არსებული ხარის რქისებური შვერილები, რომელიც ბ. კუფტინის ვარაუდით წარმოადგენდა ოთხთვალა ეტლს შიგ შებმული ხარის პირობითი გამოსახულებით [ჯაფარიძე 1961: 173]. ასევე საინტერესოა, ბრილის აკლდამაში ბრინჯაოს საკიდზე აღმოჩენილი ხარშებმული სტილიზებული გამოსახულება [ბარამიძე 1998: 132].

ამასთან ერთად უნდა ვივარაუდოთ, რომ ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების პირველადი კერებიდან მეორად კერებში სპილენძის მადნის ტრანსპორტირებისას, ამ მეტად მძიმე და შრომატევად სამუშაოებში მონაწილეობას ღებულობდენ სპეციალურად გამოყოფილი და დასაქმებული ადამიანთა ჯგუფები, რომლებიც გაერთიანებული უნდა ყოფილიყვნენ მკაცრ შრომით ორგანიზაციაზე დაფუძნებულ სასოფლო თემურ დასახლებებში. ისინი ბართან დამაკავშირებელ საკომუნიკაციო გზებზე, სა-

ვარაუდოდ არსებული საშუამავლო პუნქტებით ერთმანეთს უკავშირდებოდნენ. ადამიანთა ერთი ჯგუფი მიიტანდა სპილენძის ნედლეულს გარკვეულ ადგილზე, რომელსაც შეენაცვლებოდა მეორე ჯგუფი და ასე სავარაუდოდ მიმდინარეობდა ეს შრომატევადი და მეტად მძიმე სამუშაოები [პაპუაშვილი, ჯიბლაძე 2014:185].

შენიშვნები:

1. ჯერ კიდევ ადრე გამოთქმული მოსაზრების თანახმად, მდინარე ჭოროხის აუზი მიჩნეული იყო არა მარტო დასავლეთ საქართველოს, არამედ დასავლეთ კავკასიის ერთ-ერთ უმთავრეს მეტალურგიული წარმოების ცენტრად, საიდანაც სხვადასხვა მიმართულებით ვრცელდებოდა როგორც მზა ლითონის ნაწარმი, ასევე ბრინჯაოს ზოდები [Иессен 1935:129]. შედარებით მოგვიანო პერიოდში, კოლხური კულტურის გვიანბრინჯაო-ადრერკინის ხანის განძებისა და სხვა შემთხვევითი ლითონის ინვეტარის აღმოჩენების სიმრავლის გამო, სავსებით ლოგიკურად დაისვა საკითხი, რომ დასავლეთ საქართველოს ტერიტორიაზე უნდა არსებულიყო სხვა დამოუკიდებელი მეტალურგიული წარმოების კერები. ფიქრობენ, რომ ისინი ჭოროხის აუზის მეტალურგიული წარმოების ცენტრზე არ უნდა ყოფილიყო დამოკიდებული [ქორიძე 1965:129].
2. ადრეულ ხანაში დასაშვებად მიაჩნიათ გზების გამოყენება ზოდებისა და მზა პროდუქციის გადასატანად [Иессен 1935: 157].
3. ფიქრობენ, რომ განძების კარტოგრაფირება გვეხმარება დავადგინოთ გაცვლების გზები. მათი უმრავლესობა თავმოყრილია ამიერკავკასიის დასავლეთ ნაწილში და მიიწევს ანატოლიის მოსაზღვრე რაიონებისკენ. სავაჭრო გზები მიემართება უღელტეხილების გავლით წინაკავკასიისკენ, სადაც გრძელდება მადნის შეტანა კაფანის, ქედაბეკის, ბელოქნისა და შამგულის საბადოებიდან. ამიერკავკასიული განძები ნაპოვნია უკრაინასა და მოლდოვაში [Кушнарева 1973:36-37].
4. მკვლევარების აზრით, სამცხიდან დასავლეთ საქართველოში ზეკარის უღელტეხილის გადასასვლელი იყო ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი პუნქტი, რომელიც ბიზანტიიდან შავი ზღვის სანაპიროს მიუყვებოდა, ტრაპეზუტი და ათინა-არქაბისის-აფსაროს, ბათუმი-ფასის-ზიღანეთის გზით სებასტოპოლის ადგებოდა [ნარიშკინაშვილი, მგელაძე. 2007:72]. არაერთი დამაკავშირებელი გზები არსებობდა ქართლისა და იმერეთის რეგიონებს შორის, საიდანაც უძველეს პერიოდში შესაძლოა აღმოსავლურ და დასავლურ არქეოლოგიურ კულტურებს შორის ურთიერთკავშირების დამყარება. ერთი იყო ხარაგაულის რკინის ჯვარზე გადასასვლელი, სადაც ოთხი გზა არსებობდა: ხიდარიდან, ფარცხანილიდან, დიდვაკიდან და მარსელიდან [ბუაჩიძე 2019: 81]. ხიდარიდან გადიოდა უმოკლესი სატრანზიტო გზა სამხრეთ საქართველოსკენ (ბორჯომის ხეობა, აწყური, ახალციხე). არის მოსაზრება, რომ ანდრია მოციქულმა არა ზეკარის უღელტეხილი, არამედ რკინის ჯვარი გადაიარა [ბუაჩიძე 2019: 81].
5. ფიქრობენ, რომ მდ. აჭარისწყლისა და მისი შენაკადის მდ. სხალთის სათავეებთან გადიოდა ცენტრალური ამიერკავკასიისკენ მიმავალი ერთ-ერთი გზა (თუ არ მივიღებთ მხედველობაში ამავე რეგიონებთან დამაკავშირებელ ზეკარისა და სურამის უღელტეხილებს), რომელიც ამ მდინარეების შეერთების ადგილზე ორად იყოფოდა: ერთი შტო დიდაჭარის გავლით გოდერძის უღელ-

- ტეხილზე გადადიოდა და ქვაბლიანის წყლით უდეს გაივლიდა; ხოლო მეორე კი – სხალთის ხეობას მიუყვებოდა გაივლიდა ვერნებსა და ხიხაძირს. ეს იყო კოლხეთიდან უდესთან დამაკავშირებელი გზები [ინაშვილი 1975:33].
6. სოფ. მიტარბში ნაპოვნია კოლხური ცულის ჩამოსასხმელი ყალიბი. აქვე შევნიშნავთ, რომ თელოვნის განძი, შედგებოდა თოხების, სეგმენტური იარაღების, ზოდებისგან და კოლხური ცულების ჩამოსასხმელი ყალიბებისგან [ჯაფარიძე 2003: 239]. მესხეთში კოლხი მეტალურგების შეღწევის ერთ-ერთი დამადასტურებელი ფაქტი უნდა იყოს გუჯარეთის ხეობაში ნაღვერთან შესწავლილი კოლხური ბრინჯაოს საწარმოო სახელოსნო თავის ნაგებობითა და დამახასიათებელი არტეფაქტებით [ჯაფარიძე 2003:239]. ძვ.წ. I ათასწლეულის პირველ ნახევარში კიდევ უფრო ძლიერდება მესხეთში კოლხური კულტურის გავლენები, რაც კარგად იკვეთება ნაღვერთან შესწავლილი მზეთაშის სამაროვანზე გამოვლენილი არტეფაქტებით [ჯაფარიძე 2003: 339].
 7. როგორც აღნიშნავენ, მაჩხაფარის უღელტეხილი წარმოდგენილია ზამთრის გარეშე და წლის ყველა დროს მოსახერხებელი იყო ცხენოსანი ჯარის გავლათისადაც [ბერაძე 1976:65]. სხვა მოსაზრების თანახმად, გეზუციკითან ერთად შარიცეკის (იგივე მაჩხაფარის) უღელტეხილი ყველაზე მოკლე მოქმედების ვადით გამოირჩევა [ნიკოლაიშვილი და სხ. 2009: 84].
 8. ანტიკური ხანის ძველი მარშრუტი მიყვებოდა პუმპუს ანუ ბუმბუს ხიდიდან (მდ. ცხენისწყალი, სოფ. ხიდესთან), საჩიქვანოთი, ტაბაკელის მითი, გორდაკინჩით, ასხისა და კემლა-კეისრის გავლით სვანეთისკენ [ელიავა 1971:93].
 9. საინტერესოა, რომ ჯერ კიდევ ენეოლითური პერიოდიდან დაწყებული, მამისონის უღელტეხილის გამოყენებას ვარაუდობენ სამხრეთ და ჩრდილო კავკასიის რეგიონებს შორის კონტაქტების დამყარებისას. ფიქრობენ, რომ ენეოლითის ხანაში მოქმედებდა უძველესი ტრანსკავკასიური მაგისტრალი, რომელიც ჯერ ანატოლიიდან მტკვრის სათავეების გასწვრივ, შემდეგ კი მდ. რიონის გაყოლებით მიემართებოდა და მამისონის უღელტეხილის გავლით სამხრეთ კავკასიას ჩრდილო კავკასიასთან აკავშირებდა [ფიცხელაური 2012:68]. ეს ფაქტი იმიტომაც არის მნიშვნელოვანი, რომ კავკასიაში ენეოლითური ხანის ტიპური წინააზიური ქვის სამაჯურების აღმოჩენების უმრავლესობა სამხრეთიდან (თეთრამინა, დარკვეთი, სამერცხლე კლდე) და ჩრდილოეთიდან (ნალჩიკი, მემოკო, სკალა, კამენომოსტკაია, პეშერა) სწორედ ებჯინება მამისონის უღელტეხილს [ფიცხელაური 2012:68]. ეს გზა ფუნქციონირებდა ბრინჯაოს ხანაშიც.
 10. ნონარა მაღალ მთებს შორის მოქცეული ვაკე ადგილია. მთის რაჭის სოფლებიდან დიგორისკენ მიმავალი ყველა გზა და ბილიკი აქ ერთებოდა. კირტიშოს გზა სოფ. ლებთან ტყით დაფარულ მაღალ მთებს შორის არის მოქცეული. ჩვეშურას ხეობით მიემართებოდი დიგორისკენ. ამ გზას დიდი როლი შეუსრულებია საქართველოს ეკონომიურ ცხოვრებაში. როგორც კი ჩვენი ქვეყნის საზღვრები ჩაიკეტებოდა შინაური ან გარეშე მტრების შემოსევების შედეგად, ქართველები ამ გზით უკავშირდებოდნენ რუსეთს და ჩრდილო კავკასიას [რეხვიამშვილი 1965:9]. შუა საუკუნეებში იმერეთის მეფეები ამ გზით რუსეთთან ურთიერთობისას სარგებლობდნენ. გადმოცემით მისი გამოყენებით, ლებელეს ხშირად უხდებოდათ რუსეთში მიმავალი ელჩების გადაყვანა დიგორში. საინტერესოა ერთი ფაქტის მოყვანა: კერძოდ, ლებიდან დიგორში გადასულა ტოტლებენის რაზმი, რომელიც ეკატერინე II გამოუგზავნია იმერეთის მეფის სოლომონ მეორისთვის [MAK 1894:110].
 11. ზემო რაჭიდან ჩრდილო კავკასიაში გადასავლელი უღელტეხილების სახელწოდებები აღებული გვაქვს სხვადასხვა ნაშრომებიდან [რეხვიამშვილი 1965; ბერაძე 1975; კეკელია 2006:77; მარუაშვილი 1970:67; ნიკოლაიშვილი და სხ.

- 2006:43]. აღსანიშნავია, რომ როგორც რაჭის შემთხვევაში, ასევე სვანეთისა და აფხაზეთის რეგიონებთან მიმართებაში, უღელტეხილების სახელწოდებები და მათი სიმაღლეები ზოგჯერ ერთმანეთს არ ემთხვევა.
12. რომელი გეოგრაფის კასტორიუსის შედგენილ რუკაზე რომის აღმოსავლეთ პროვინციაში ნაშთული გზები სებასტოპოლისში შედიოდა, საიდანაც სვანეთის გავლით ჩრდილო კავკასიაში გადიოდა. მენანდრე პროტექტორის ცნობით, სვანებს კავკასიონის ორივე კალთა ეკავათ, სადაც სუღელტეხილო გზები გადიოდა [ხვისტანი 2011:21]. საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი სავაჭრო გზების შესახებ იხილეთ [ლომოური 1958:99-118; Гозалишвили 1956: 153-160].
 13. სვანეთის ცენტრალური კავკასიონის ქედზე 12 უღელტეხილია: სვანეთის ქედზე 11, კოდორის, სამეგრელოსა და აკიბოს ქედებზე კი ხუთ-ხუთი [ჩართოლანი 1996:20]. აქვე გვინდა შევნიშნოთ, რომ კავკასიის მთავარ ქედზე არსებულ უღელტეხილებს თავისი სიმაღლეების, გადალახვის სირთულეების, ლამისთვისა და სხვა პირობების გათვალისწინებით სამ კატეგორიად ყოფენ: I-ა კატეგორიას განეკუთვნება კარგად გადასასვლელი უღელტეხილები: დონგუზ-ორუნი, შარიცყეკი, გეზეცყეკი [Перевалы центрального Кавказа 1938:4]. დღევანდელ პირობებში ეს არის ტურისტული უღელტეხილები: I-ბ უღელტეხილები არის უფრო რთული გასასვლელი. მათი გადალახვა შეიძლება საჭიროების შემთხვევაში წრიაპისა და სხვა დამზღვევი საშუალებების გამოყენებით (ბეჩო, ტვიბერი გურძიეცყეკი და სხვ.) [Перевалы центрального Кавказа 1938:5]. II კატეგორიის უღელტეხილების გადალახვა მოითხოვს კედლებზე ცოცვისასა და ასვლის ტექნიკის (წრიაპის გამოყენებით) სპეციალურ ცოდნას (მესტია, წანერი). III კატეგორიის უღელტეხილები არის ყველაზე რთული გადასალახავები და მოითხოვს ალპინიზმის კარგ ცოდნას (შეღდა, შოვი, კარაგომი, შოვი-ნეი, ნეი-კარაგომი) [Перевалы центрального Кавказа 1938:5]. ცხადია, ბრინჯაოს ხანაში ჩრდილოეთ კავკასიის რეგიონებთან კავშირითიერთობისას ამ სიძნელეების გათვალისწინებით ყველა უღელტეხილის გამოყენება შესაძლებელი არ იქნებოდა.
 14. შუა საუკუნეებში სვანებისთვის ჩრდილო კავკასიაში მგზავრობა უფრო იოლი საქმე იყო, ვიდრე სამეგრელოსა და იმერეთში. მთას იქითა მხარეს ერთი-ორი დღის სავალი რჩებოდა, როდესაც სამეგრელოსა და იმერეთში ჩასვლას 7-8 დღეს ანდომებდნენ [კვიციანი 2000:61]. იგივე შეიძლება ითქვას მთის რაჭველებზე, რომლისთვისაც დიგორში ან ბალყარეთში გადასვლა უფრო მოხერხებული იყო, ვიდრე ქუთაისში, სადაც ცხენში შეშვული ურემი ამ გზის დაფარვას 7-8 დღეს ანდომებდა [რეხვიამვილი 1965:8]. აქვე აღვნიშნავთ, რომ ზემო სვანებსა და რაჭველებს ძველთაგანვე მუდმივი კავშირითიერთობები უნდა ჰქონოდა ჩრდილო კავკასიის მოსახლეობასთან: ოსებთან, ჩერქეზებთან, ყარაზაელებთან, ყაბარდო-ბალყარებთან [ინგოროყვა 1941:37, 46, 47, 97; გასვიანი 1983:120]. მეზობელ ხალხთან სვანები ვაჭრობდნენ შინაური პირუტყვით, სხვადასხვა საგნებით, პროდუქტებით, ტყვეებით. მასობრივად დადიოდნენ სეზონური სამუშაოებისთვის [გასვიანი 1983:120]. ყოფილ საბჭოთა კავშირსა და გერმანიას შორის ომის მიმდინარეობისას კარაგომის ბილიკებით გაცხოველებული მიმოსვლა წარმოებდა. მთის რაჭველებს ზურგით სიმინდი გაჰქონდათ. გარდა ამისა რაჭველ მეგზურებს ამ გზით სამხედრო ნაწილები ჩრდილო კავკასიაში გადაჰყავდათ [რეხვიამვილი 1965:9].
 15. ერთ-ერთი ყველაზე გამოსაყენებადი ყოფილა ლაფტარის უღელტეხილი, სადაც შეიძლებოდა ყველა სახის საქონლის გადაყვანა. სვანეთში ამ გზით 1875 წ. მეფის რუსეთის ჯარს შეუტანია მძიმე არტილერია სოფ. ხალდეზე აჯანყებულების წინააღმდეგ იერიშის მისატანად [ხვისტანი 2011: 21].

16. ჩრდილო კავკასიაში მოხვედრა შეიძლებოდა არა მარტო აფხაზეთის გზით, არამედ აფხაზეთიდანაც (ძველი მისიმიანეთი) [მუსხელიშვილი 1980:16]. მისიმიანელთა ტერიტორიაზე იყო ჩრდილო კავკასიაში გამავალი უმნიშვნელოვანესი უღელტეხილები: მარუხი, ქლუხორი, ნახარი [მუსხელიშვილი 1977:120]. ქლუხორზე გადმოსასვლელ გზას ეწოდა მისიმიანელთა გზა, მარუხის გადასავლელს კი, საიდანაც შეიძლებოდა მისიმიანეთში ჩასვლელად აფშილეთში მოხვედრა, „დარინის გზა“ [მუსხელიშვილი 1980:12]. ამ გზას ახსენებს მენანდრე პროტექტორი. კერძოდ, მისიმიანები ცხოვრობდნენ კოდორის სათავეებში, სადაც გადიოდა უმნიშვნელოვანესი გზები ჩრდილო აფხაზეთში, ეგრისში, აქედან კი ბიზანტიაში [გეორგიკა 1936:237]. აქ არსებული გზებით ხვდებოდა ალანთა დაქირავებული რაზმების გადმოყვანა და თვით ალანთა შემოსევებიც. აქ განლაგებული ციხე-სიმაგრეები აკონტროლებდნენ ჩხალთა-მარუხის, ქლუხორისა და ნახარის უღელტეხილებზე გამავალ გზებს [მუსხელიშვილი 1980:123].
17. ცნობილია მხოლოდ ორად-ორი ნამოსახლარი დოლმენური კულტურის გავცელების არეალში. ერთი მდებარეობს მდ. ყუბანის მარცხენა შენაკად მდ. ბელაიას სანაპიროსთან ახლოს დეგუან-დახოვსკი (ადილე). მეორე კი გელენჯიკის კონცხთან. დეგენ-დახოვსკში გამოვლინდა მეტალურგიულ წარმოებასთან დაკავშირებული ნივთები: თიხის ყალიბები, ყუადაქანებული ცულის ყალიბის მოდელი, 17 ციციხვი და ა.შ [Марковин 1978: 32-235, 257-258, სურ. 128-16, 129-1,4].
18. თანამედროვე აფხაზეთის მალაღმთიან ზონაში (გაგრის, გუდაუთის, სოხუმის, გულრიფშის რ-ნები), მდ. ბზიფის, გუმისთის, კელასურის, კოდორისა და მისი შენაკადების აუზებში, თითქმის ყველგან ასეულობით გვხვდება ერთი მისი ნაგებობები აცანგუარები, რომლებიც მიჰყვება ძველ მაგისტრალებს [Квезерели-Копадзе 1958:38; Ивашенко 1935:79-85]. ისინი გამართულია, სადაც საძოვრებია, ტყის, წყლისა და საშენი მასალის მახლობლად. მათ ასაგებად გამოყენებოდა მშრალი წყობით ნაგები ქვის მასალა. აცანგუარები (ჯუჯების სახლი) შედგებოდა მწყემსების საცხოვრებელი ნაგებობებისგან, რომელთაგან ზოგი (ცალკე იყო წარმოდგენილი; ანდა მათ ირგვლივ განლაგებული იყო 15-20 ნაგებობისაგან შემდგარი სხვადასხვა სამსახურეობრივი მინაშენი, სანქონლის შესანახი, საკვებები და სხვ. აცანგუარების ფართობი ზოგჯერ აღწევს 1500-2000 კვ. მეტრს [Воронов 1977:38, Воронов, Левитас 1982: 47]. კულტურული ნარჩენები მათ შორის კერამიკა ძირითადად გვხვდება საცხოვრებელ სახლებში. აცანგუარებს ძირითადად ათარილებენ ადრე შუასაუკუნეების ხანით VI-X-ს-ებით [Воронов, Левитас 1982:49].
19. აფხაზეთის კავკასიონის მთავარ ქედზე განლაგებული უღელტეხილებიდან შესაძლოა ზოგიერთი მათგანი ბრინჯაოს ეპოქაში გამოყენებული ყოფილიყო გარე სამყაროსთან კონტაქტების დამყარებისას. ვიძლევი ამ უღელტეხილების მეტნაკლებად სრულ ჩამონათვალს: 1 – ახუკ-დარის (სიმაღლე 2072 მ) უღელტეხილი ერთმანეთთან აკავშირებს მდ. ავადხარასა და მდ. მზიმთას ხეობას (სტავროპოლის მხარე). გზა მიემართება ავადხარადან კრასნაია პალიანამდე [კეკელია 2006:83, მარუაშვილი 1970:115]. გადასასვლელზე გადადის საურმე გზა; 2 – დუკკა (სიმაღლე 2570 მ) აერთიანებს მდ. დუკკასა და მდ. დიდი ლაბას ხეობებს. უძველეს პერიოდში მწყემსები იყენებდნენ საქონლის გადარეკვისას; 3 – ლაბა (სიმაღლე 2575 მ) მდ. ბზიფის ხეობიდან საცალფეხო გზა გადადის მდ. ლაბას სათავესთან [ქსე 1973: 94]; 4 – ანჩის უღელტეხილი (სიმაღლე 2301 მ) და მთა. მდ. ბზიფის მარჯვენა შენაკად ლაშოფთას ხეობას საცალფეხო ბილიკებით აკავშირებს მდ. ბავიუს ხეობასთან [ქსე 1975:504]; 5 – სანჩარის უღელტეხილზე (სიმაღლე 2992 მ) გადადის საცალფეხო გზა მდ. ბზიფის ხეობიდან დიდი ლაბის ხეობაში (ყარაჩაი-ჩერქეზეთი) [ქსე 1983:91].

- სოფ. ფსხუსთან უღელტეხილის უნაგირზე აღმოჩნდა ნეოლითური პერიოდის სადგომი; 6 – მაგანის (იგივე ცეგერკერი, სიმაღლე 2265) უღელტეხილი აკავშირებს მდ. გრიბასას (ბზიფის მარჯვენა შენაკადი) და მდ. მაგანას (მდ. ლაბის შენაკადი, ყარაჩაი-ჩერქეზეთი) მდ. ბზიფის ხეობასთან; 7 – დამხურცის უღელტეხილი (სიმაღლე 2700 მ) მომდინარეობს სოფლის სახელწოდებიდან. მდებარეობს მდ. დიდი ლაბის სათავეში და მთა დამხურცის ხეობაში [კეკელია 2006:76]; 8 – ალაშორახუს უღელტეხილი (სიმაღლე 2723 მ) – სოფ. ლაბის ბილიკებით აკავშირებს მდ. ბზიფის აუზსა და მდ. სანჩარს (მდ. დიდი ლაბის მარჯვენა შენაკადი, ყარაჩაი-ჩერქეზეთი) [ქსე 1975: 267]; 9 – ბზიფ-კიზიჩის უღელტეხილი (სიმაღლე 2971 მ) [კეკელია 2006: 76]; 10 – სოფრიჭუს, (სოფრიჯუს, სიმაღლე 3786 მ) უღელტეხილი მდ. ჩხალთის ხეობას აკავშირებს ამანაზაუს ხეობასთან [ქსე 1985: 170; კეკელია 2006:76]; 11 – გვანდრას უღელტეხილი (სიმაღლე 3984 მ) კოდორის ხეობას აკავშირებს ყარაჩაი-ჩერქეზეთთან; 12 – ნახარის უღელტეხილი (სიმაღლე 3200 მ) აერთიანებს მდ. კლიჩსა და მახარუს ხეობებს (ყარაჩაი-ჩერქეზეთი); 13 – მარუხის უღელტეხილზე (სიმაღლე 2747 მ) გამავალი საცალფეხო გზით ერთმანეთს უკავშირდება მდ. ჩხალთისა და მარუხის ხეობები (ყარაჩაი-ჩერქეზეთი). აქ აღმოჩნდა აცანგუარა [Квезерели-Копадзе 1958:38]; 14 – ქლუხორის უღელტეხილი (სიმაღლე 3492 მ). ეს გზა რუსეთიდან საქართველოში მომავალი ყველაზე უმოკლესი გზაა. მასზე გადადის სოხუმი-თებების გზა.
20. ვარაუდობენ, რომ დადგენილია მათი სანარმოო უნარიანობა 1.5-2კმ. მანძილზე. კერძოდ, საბადოდან მათი ჩამოსხმისა და გამდიდრების ადგილამდე. ამის მაგალითად მოჰყავთ ჩვეუოდან, სოფ. გონამდე, ან ჭყორნალიანამდე 40-45 კმ. ტვირთის ტარების შემთხვევაში მტვირთავებს უნდებოდათ 1.5 სთ, ხოლო რეისის რაოდენობა 5-7 დღეში. მათი სანარმოო უნარიანობა შედგენდა 200-300 კგ. [Муджжири 2010:90]. ფიქრობენ, რომ თუ მხედველობაში მივიღებთ ჭყორნალიანის სანარმოო უზნების (მალარო-გამონაშუშვერების) საერთო რაოდენობას, მათი ტექნიკური, ეკონომიკური მაჩვენებლები პიკის პერიოდში შესაძლოა შემდეგნაირად წარმოვიდგინოთ: მალაროს გაყვანილობა პორიზონტალური 140-150 მ; მალაროთა საერთო მოცულობა= 500-100 მ, გამოღებული მადანი 120000-130000 ტ. გამოყენებული მუშახელის რაოდენობა – 200-210 კაცი და საერთო კაცდღეების რაოდენობა 2300-2400 ტ. [ინანიშვილი და სხ. 2010:108].
21. დასავლეთ საქართველოს ბარში, თუ არ ჩავთლით გაგიდის სამაროვანს, გვიანბრინჯაოს ხანის სამაროვნები საერთოდ უცნობია. ბრინჯაოს ცხენზე ამხედრებული ქალისა და მამაკაცის ქანდაკებები მომდინარეობს ძვ. წ. X-VII სს-ებიდან (ერგეტას I სამაროვნის №5 სამარხი, მუხურჩის სამაროვანი, სოფ. ცაგერას განძი). ამ მონაცემების მიხედვით კოლხეთში ცხენოსნობის არსებობა ძვ. წ. I ათასწლეულის დასაწყისიდან უნდა ვივარაუდოთ [პაპუაშვილი, ჯიბლაძე 2014:185].
22. ცაიშის სამაროვნის №1 სამარხში ბრინჯაოს ხარის ქანდაკებას კისერზე შემოსდევს საყელური (საბელი), რომელიც ალბათ ჩასაბმელი იყო და უნდა მიუთითებდეს ამ ცხოველის გამწვევი ძალის გამოყენებაზე [Papuashvili 2012 : სურ. 4].
23. ზღვისპირა ზოლში გარე სამყაროსთან სავაჭრო კონტაქტებისას, შესაძლოა გამოყენებული ყოფილიყო ზღვის ტრანსპორტიც [Апакидзе 1991:52]. კოლხეთში გემების არსებობაზე უნდა მიუთითებდეს აპოლონიუს როდოსელის მონაცემები არგონავტიკიდან, სადაც საუბარია, რომ მეფე აიეტმა იასონს დაადევნა თავისი ფლოტი [აპოლონიუს როდოსელი 1975:53, 162]. ასევე ვარაუდობენ, რომ კოლხეთში გვიანბრინჯაო-ადრერკინის ხანაში, სახმელეთო გზების პარალელურად გადადგილებისა და ტვირთის გადაზიდვის საშუალება იყო მდინარეების არტერიების ქსელი, რა დროსაც გამოიყენებოდა სხვადასხვა ზომის ნაგები [Апакидзе 1991:52]. ამის დასტურად მოყვანილია ქსენოფონტეს

მონაცემები ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში მოსახლე კოლხური ტომების მოსინიკების შესახებ. კერძოდ საუბარია, რომ მეორე დღეს ისინი (მოსინიკები) მოცურდნენ 300 ნავით თითოეულ მათგანში მჯდომი 3-4 კაციით [მიქელაძე, ქსენოფონტეს ანაბაზისი 1967:99]. ასევე შესაძლოა ესარგებლათ ბორბლიანი ტრანსპორტითაც, რომლის არსებობა კოლხეთში დასტურდება უფრო ადრეულ პერიოდებში [Апакидзе 1991:52; Микеладзе, Хахутаишвили 1985: 22]. ამის მაგალითად მოჰყავთ მონაცემები არგონავტიკიდან [აპოლონიუს როდოსელი 1975: 150], როდესაც მეფე აიეტი დაჯდა ორბორბლიან ეტლზე და ნავიდა იასონთან, სადაც მინაში მარცვალს თესავდა [აპოლონიუს როდოსელი 1975: 150; Апакидзе 1991:52].

24. გამოთქმულია მოსაზრება, რომ მტკვარ-არაქსის კულტურის პერიოდში ლითონის მიღება-დამუშავება უშუალოდ ნამოსახლარზე მიმდინარეობდა. შესაძლოა ამ პერიოდისათვის ნედლეულის წყარო ბრინჯაოს სახელოსნოებიდან საკმაოდ დაცილებული იყო. გამწევ ძალად მადნის ტრანსპორტირებისას ხარი გამოიყენებოდა [ჯაფარიძე 2003:116]. ასევე ფიქრობენ, რომ ბედენურ კულტურაში, როდესაც ჩნდება ბორბლიანი საზიდარი, სადაც ხარი იყო შებმული, მნიშვნელოვნად გაიოლდა მაღალმთიანი რეგიონებიდან მადნის გამოზიდვა [ჯაფარიძე 2013:19]. ბედენის კულტურაში ნაკლებადაა ცნობილი ნამოსახლარები, ამიტომ ძნელი სათქმელია, სად მდებარეობდა სახელოსნოები [ჯაფარიძე 2013:19].

Leri Jibladze, Zviad Kvitsiani

Communication routes between the primary and secondary centers of the bronze metallurgical production of Colchis and with surrounding neighboring regions

(Historical-geographical and Archeological review)

Summary

Many questions arise in the course of studying the bronze metallurgical production in ancient Colchis. Among them, the relationship between primary and secondary centers of production should be noted. It is necessary to identify the chronological sequence between the primary sites of mining production, located in the mountainous regions of Colchis, and the secondary centers for the production of bronze, located on the plains; from what period does the extraction of sulfide copper ores begin, their primary processing and their delivery to the plains; copper products were delivered from the mountains to the plains only in the form of semi-finished products or in the form of finished metal products, etc. The main communication routes between the sites of mining and bronze workshops lay in the gorges of the rivers (Acharistskali, Bakhvistskali, Rioni, Tskhenistskali, Enguri, Kodori, Bziphi), ravines, bypass footpaths, mountain passes and other means of communication were also used.

გამოყენებული ლიტერატურა

- ქართული საბჭოთა ენციკლოპედია, 1975: №1, თბილისი (რედ. ი. აბაშიძე)
- ქართული საბჭოთა ენციკლოპედია, 1977: №3, თბილისი (რედ. ი. აბაშიძე)
- ქართული საბჭოთა ენციკლოპედია, 1983: №6, თბილისი (რედ. ი. აბაშიძე)
- ქართული საბჭოთა ენციკლოპედია, 1985: №9, თბილისი (რედ. ი. აბაშიძე)
- ქართული საბჭოთა ენციკლოპედია, 1987: №11, თბილისი (რედ. ი. აბაშიძე)
- აპოლონოს როდოსელი 1975: არგონავტიკა, თბილისი აფაქიძე ჯ. 1988: ცენტრალური კოლხეთის არქეოლოგიური რუკა (ძვ.წ. XVI-XV სს) (სამაროვნები, განძები, მეტალურგიული სახელოსნოები), ძეგლის მეგობარი, №3, თბილისი, გვ. 46-52
- ბარამიძე მ.1960: ბრილის აკლდამა. საქართველოში 1960 წელს ჩატარებული არქეოლოგიური კვლევა-ძიების შედეგები, თბილისი, გვ. 25
- ბარამიძე მ. 1998: აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი ძვ.წ. II-I ათასწლეულის პირველ ნახევარში (ძირითადი პრობლემები). სადოქტორო დისერტაცია, თბილისი (ხელნაწერის უფლებებით)
- ბარამიძე მ. 1998ა: აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი ძვ.წ. II-I ათასწლეულის პირველ ნახევარში (ძირითადი პრობლემები). სადოქტორო ავტორეფერატი, თბილისი
- ბერაძე თ. 1975: რაჭა ფეოდალურ ხანაში (ისტორიულ-გეოგრაფიული მიმოხილვა), საქართველოს ისტორიული გეოგრაფიის კრებული, №5, თბილისი, გვ. 132-152
- ბერაძე თ. 1976: ლეჩხუმის ისტორიული გეოგრაფიიდან (ვახუშტი ბატონიშვილი ლეჩხუმის შესახებ). მაცნე, №3, ისტორიის, არქეოლოგიის, ეთნოგრაფიისა და ხელოვნების სერია, თბილისი, გვ. 63-74
- ბერაძე თ. 1983: რაჭა, თბილისი
- ბერძენიშვილი ნ.1966: გზები რუსთაველის ეპოქაში, თბილისი.
- ბუაჩიძე ზ.2019: რკინის ჯვარი, ხარაგაულის ქრონიკები, ქუთაისი, გვ. 79-82

- ბუაჩიძე ზ. 2019: ლიხის ქედის გადასასვლელები. ხარაგაულის ქრონიკები, ქუთაისი, გვ. 84-87
- გასვიანი გ. 1983: სვანეთის სამიმოსვლო გზები შუასაუკუნეებში. საქართველოს ფეოდალური ხანის ისტორიის საკითხები, IV თბილისი, 116-123.
- გედევანიშვილი ე.; ვაჩიშვილი ნ.; ხუნდაძე თ.; ხუსკივაძე ი. 2008: რაჭა 1991 წელს მინისძვრით დაზარალებული ძეგლები, თბილისი
- გვასალია ჯ. 1982: ლიახვის ხეობის ისტორიული გეოგრაფიის საკითხები. საქართველოს ისტორიული გეოგრაფიის კრებული, VI, თბილისი
- გიულდენშტედის მოგზაურობა საქართველოში, 1962: ტ. I, თბილისი
- გობეჯიშვილი გ. 1952: არქეოლოგიური გათხრები საბჭოთა საქართველოში, თბილისი
- გობეჯიშვილი გ. 1966: ძველი სამთამადნო წარმოების ძეგლები რაჭაში, ძეგლის მეგობარი, №8 თბილისი, გვ. 16-20
- გობეჯიშვილი გ. 1970: გვიანბრინჯაოსა და ადრეული რკინის ხანა საქართველოში. სინ I, თბილისი
- ელიავა გ.; ფარულავა გ.; კირთაძე პ. 1961: ოკაცეს ხეობის საიდუმლოებანი (ოდიშის მთიანი მხარის ისტორიიდან), მარტვილი
- ელიავა გ. 1971: აბაშისა და ტეხურის ხეობების ისტორიული ღირშესანიშნაობანი, თბილისი
- ვარშანიძე შ. 1979: გზები და საგზაო ნაგებობები ძველ აჭარაში, თბილისი
- თაყაიშვილი ე. 1963: არქეოლოგიური მოგზაურობა რაჭაში, თბილისი
- ინაიშვილი ა. 1975: დიდაჭარის განძი და კოლხური ნივთიერი კულტურის ზოგიერთი საკითხი. სამხრეთ დასავლეთ საქართველოს ძეგლები V, თბილისი, გვ. 3-40
- ინანიშვილი გ.; ჩართოლანი შ.; მაისურაძე ბ.; გობეჯიშვილი გ. 1998: საქართველოს უძველესი სამთამადნო წარმოების ძეგლები. ძიებანი №2, თბილისი, გვ. 52-53
- ინანიშვილი გ.; მაისურაძე ბ.; გობეჯიშვილი გ. 2010: საქართველოს უძველესი სამთამადნო და მეტალურგიული წარმოება (ძვ. წ. III-I ათასწლეულებში), თბილისი.
- ინანიშვილი გ.; ჯიბლაძე ლ. 2019: კოლხეთის ბრინჯაოს წარმო-

- ეპის ისტორიისათვის, თბილისი
- ინგოროყვა პ. 1941: სვანეთის საიტორიო ძეგლები, ნ. II, თბილისი
- კახიანი ჯ. 2009: საქართველო ტურიზმისა და ალპინიზმის ქვეყანა, თბილისი
- კეკელია ჯ. 2006: საქართველოს ტერიტორია და საზღვრები, თბილისი
- კვიციანი ზ. 2000: საქართველო-ჩრდილოეთ კავკასიის საკომუნიკაციო სისტემები (სამიმოსვლო გზები). კულტურის ისტორიისა და თეორიის საკითხები, VIII, თბილისი, 53-63
- კვიციანი ზ.; ჯიბლაძე ლ. 2015: უახლესი არქეოლოგიური აღმოჩენები სვანეთში, თბილისი
- კოპალიანი დ. 1987: ნარკვევები ლეჩხუმის წარსულიდან, ქუთაისი
- ლანჩავა ო. 2015: ქუთაისის არქეოლოგია, თბილისი
- ლომოური ნ. 1958: ძველი საქართველოს სავაჭრო გზების საკითხისათვის. ისტორიის ინსტიტუტის შრომები, ტ. IV, ნაკ. I, თბილისი, გვ. 99-117
- ლორთქიფანიძე ო. 1957: ანტიკურ ხანაში ინდოეთიდან შავი ზღვისკენ მიმავალი სატრანზიტო-სავაჭრო გზების შესახებ, სმამ, ტ. XIX, №3, თბილისი, გვ. 374-384
- მაკალათია ს. 1987: მთის რაჭა, თბილისი
- მარუაშვილი ლ. 1964: საქართველს ფიზიკური გეოგრაფია, თბილისი
- მარუაშვილი ლ. 1970: საქართველოს ფიზიკური გეოგრაფია ნაწილი მეორე, თბილისი
- მარტვილის მხარეთმცოდნეობის მუზეუმი 2014: თბილისი
- მეტრეველი რ. 2013: რაჭა, შტრიხები წარსულიდან, თბილისი
- მიქელაძე თ. 1967: ქსენოფონტეს ანაბაზისი (ცნობები ქართველი ტომების შესახებ), თბილისი
- მუსხელიშვილი დ. 1977: საქართველოს ისტორიული გეოგრაფიის ძირითადი საკითხები, ტ. I, თბილისი
- მუსხელიშვილი დ. 1980: საქართველოს ისტორიული გეოგრაფიის ძირითადი საკითხები, თბილისი
- მუსხელიშვილი დ. 2004: საქართველო IV-VIII სე-ებში, თბილისი
- მუშკუდიანი ქ. 2001: ლეჩხუმის ისტორიიდან, ქუთაისი
- ნარიმანაშვილი გ; მგელაძე ნ. 2007: აჭარისწყლის ხეობაზე გამავალი სავაჭრო-სატრანზიტო გზების შესახებ, იბერია-კოლხეთი, N3, თბილისი, გვ. 70-81.

- ნიკოლაიშვილი დ.; თოლორდავა რ.; დემეტრაშვილი ოთ. 2009: საქართველოს საზღვრები, თბილისი
- პაპუაშვილი რ. 1990: სკვითური ელემენტები კოლხეთის დაბლობზე. არქეოლოგიური ძიებანი, VII-VIII სამეცნიერო სესიის მასალები, თბილისი, გვ. 63-84
- პაპუაშვილი რ.; ჯიბლაძე ლ. 2014: ბრინჯაოს მეორადი მეტალურგიული ნარმოების ცენტრი ყულევის ნამოსახლარიდან. ძიებანი №22, თბილისი, გვ. 178-191
- რეხვიაშვილი ს. 1965: საუღელტეხილო გზები და ბილიკები რაჭაში. საქართველოს ბუნება, №4, თბილისი, გვ. 8-9
- რობაქიძე ალ. 1962: სვანური ქალაქოლ-ის საკითხისათვის. საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის მაცნე, №9, თბილისი, გვ. 217-234
- ფაილოძე ა. 1997: მატიანე ხონისა, თბილისი
- ფანცხავა ლ.; მაისურაძე ბ.; გობეჯიშვილი გ. 2001: ბრილის სამაროვანზე 1939 წელს გათხრილი №12 სამარხის დათარიღებისათვის, ძიებანი, თბილისი, გვ.39-48
- ფიცხელაური კ. 1973: აღმოსავლეთ საქართველოს ტომთა ისტორიის ძირითადი პრობლემები (ძვ.წ. XV-VIII სს.), თბილისი
- ფიცხელაური კ. 2012: სამხრეთ კავკასია, წინა აზია, ჩრდილო შავიზღვისპირეთი და ევროპა ენეოლით-ბრინჯაოს ხანაში-არქეოლოგიური კულტურათა დინამიკა. საქართველოსა და კავკასიის ისტორიისა და არქეოლოგიის საკითხები, თბილისი გვ. 64-88
- ბიზანტიელი მწერლების ცნობები საქართველოს შესახებ, 1936: გეორგიკა, ტ. III, თბილისი (რედ. ს. ყაუხჩიშვილი)
- ქართლის ცხოვრება 1955: ტ. I, თბილისი (რედ. ს. ყაუხჩიშვილი)
- ვახუშტი ბატონიშვილი, აღწერა სამეფო საქართველოსა 1973: ქართლის ცხოვრება IV, თბილისი (რედ. ს. ყაუხჩიშვილი)
- ცერცვაძე კ. 1999: კავკასიის საკომუნიკაციო გზების შესახებ, თბილისი
- ხვისტანი რ. 2011: იფარის სიძველეები, თბილისი
- ჩართოლანი მ. 1992: დასავლეთ საქართველოს მაღალმთიანეთში სვანთა თავდაპირველი დასახლების საკითხისათვის, მაცნე №2, ისტორიის, ეთნოგრაფიისა და ხელოვნების ისტორიის სერია, თბილისი, გვ. 68-82
- ჩართოლანი შ. 1996: ძველი სვანეთი, თბილისი

- ჩართოლანი შ.; ცინდელიანი მ. 2010: კოდორის ხეობის „დალის“ მხარის არქეოლოგიური ძეგლები, თბილისი
- ჩიქოვანი გ. 2006: მრავალ მწვერვალთმსწორებელი-70 წლისაა, თბილისი
- ჩხორონწყუს მხარეთმცოდნეობის მუზეუმი 1998: თბილისი
- ჯავახიშვილი ივ. 1961 : ქართველი ერის ისტორია, ტ. II, თბილისი
- ჯალალანია ზ. 1997: სვანეთ-სამეგრელოს დამაკავშირებელი გზების შესახებ სამეგრელოს მთიანეთში, სობისწყალ ტეხურის ხეობებში. ჩხორონწყუს მხარეთმცოდნეობის მუზეუმის მეცხრე სამეცნიერო სესია (თეზისები), ჩხორონწყუ
- ჯაფარიძე ო. 1961: ქართველი ტომების ისტორიისათვის ლითონის წარმოების ადრეულ საფეხურზე, თბილისი
- ჯაფარიძე ო. 1970: შუაბრინჯაოს ხანა საქართველოში, საქართველოს ისტორიის ნარკვევები I, თბილისი, გვ. 201-243
- ჯაფარიძე ო. 2003: საქართველოს ისტორიის სათავეებთან, თბილისი
- ჯაფარიძე ო. 2013: ბრინჯაოს ინდუსტრიისათვის უძველეს საქართველოში, თბილისი
- ჯაფარიძე ვ. 2001: აღმოსავლეთ კოლხეთის გზების საკითხი (ახალი არქეოლოგიური მონაცემების მიხედვით), ძიებანი №8, გვ. 79-98
- ჯიბლაძე ლ. 2006: ბრინჯაოს მეტალურგიული წარმოების მეორადი ცენტრები კოლხეთის დაბლობზე (ზოგადი მიმოხილვა ნამოსახლარების მასალების მიხედვით). კრებული ამირანი, კავკასიოლოგიის საერთაშორისო სამეცნიერო-კვლევითი საზოგადოებრივი ინსტიტუტის მოამბე, XIV-XV, თბილისი-მონრეალი, გვ. 9-15
- ჯიბლაძე ლ. 2007: კოლხეთის დაბლობის ძვ.წ. III-II ათასწლეულების ნამოსახლარები. თბილისი
- Апакидзе Д. 1991: Центральная Колхида в эпоху поздней бронзы-раннего железа, Тбилиси
- Воронов Ю. 1977: Древности воено Сухумской дороги, Сухуми
- Воронов Ю. 1982: Древности Азантской долины, Сухуми
- Гозалишвили Г. 1956: О древнейшем торговом пути в Закавказье. Труды ин-та истории Ан Грузии т.2, Тбилиси, стр. 153-160
- Иващенко М. 1935: исследование архаических памятников материальной культуры в Абхазии, Тбилиси

- Иессен А. 1935: К вопросу о древнейшей металлургии меди на Кавказе. ИГАИМК 120, М-Л, стр. 7-216
- Канелаки Д. 2016 :О географии древних путей Восточного Причерноморья в эпоху бронзы и железа. 60-ая Итоговая научная сессия АБИГИ АНА посвящ. 200-летию П. К.Услара. Сухуми, 12-14 апреля
- Квезерели-Копадзе Н. 1958: Дорожные сооружения древней Абхазии, Сухуми
- Кушнарева К. 1973: Обмен и торговля в Закавказье в древности, КСИА 138, Москва стр. 27-37
- Корневский С. 1981: Втульчатые топоры оружие ближнего боя эпохи Средней бронзы. Северный Кавказ и Средняя Азия в древности и Средневековье, Москва, стр. 20-41
- Крупнов Е. 1951: Матералы по археологии Северной Осетии докобанского периода МИА 23,М-Л, стр.17-74
- МАК 1894: вып IV, Москва, стр. 105-140
- Марковин В. 1960: Культура племен Северного Кавказа в эпоху бронзы (II тыс. до н.э.), МИА № 93, Москва
- Марковин В 1978: Долмены Западного Кавказа. Москва
- Марковин В. 1994: Северокавказская культурно-историческая общность Археология эпохи бронзы Кавказа и Средней Азии. Ранняя и средняя бронза Кавказа, Москва, стр. 254-286
- Микеладзе Т.; Хахутаишвили Д. 1985: Древнее Колхидское поселение Намчедури, Тбилиси
- Мошинский А. 2013: Воины, металлурги, художники Северного Кавказа эпохи бронзы. Европа без границ Четвертое- первое тысячелетия до н.э. Санкт-Петербург, стр. 218-226
- Муджири Т. 2010: Горнорудное производство в древней Грузии, Тбилиси
- Скаков А. 2003: Об одной категории протокобанских украшений, РА № 1 Москва стр. 91-102
- Скаков А.Ю. 2004: Протокобанская эпоха на Кавказе. // Кавказ: история, культура, традиции, языки. Материалы международной научной конференции, посвященной 75-летию Абхазского института гуманитарных исследований им. Д.И. Гулиа 28-31 мая 2001 г. Сухуми. с. 188-196

- Скаков А. Ю. 2015: К вопросу о механизмах формирования Колхидских древностей Западного Закавказья Кавказ как связующее звено между Восточной Европой и Передним Востоком: Диалог культур, культура диалога (к 140-летию Александра А. Милера. Материалии Международной научной археологической конференции и Гумбольдт-лектория (5-8 октября 2015 года, Сант- Петербург), Сант- Петербург стр.154-165
- Перевалы центрального Кавказа 1938: Москва
- Чартолани Ш. 1989: К истории нагорья Западной Грузии доклассовой эпохи. Тбилиси
- Черных Е. 1966: История древнейшей металлургии Восточной Европы. Москва
- Хахутаишвили Д. 1984: Природа и человек в Приморском полосе Колхиды в э эпоху Голицена. Кавказо-ближневосточный сборник, VIII, Тбилиси ст. 146-151
- Янколвская Б. 1965: Международное торговое объединение Каниша, ВДИ, №3, Москва, стр. 179-192
- R. Papuashvili 2012: The Late Bronze Early iron Age burial grounds from Tsaishi. *Schriften des Zentrum für Archäologie und Kulturgeschichte des schwarzeerraumes* 22, beier Beron, 65-78
- Motzenbäcker I. *Sammlung Kossnieska*, B.3. Berlin, 1996

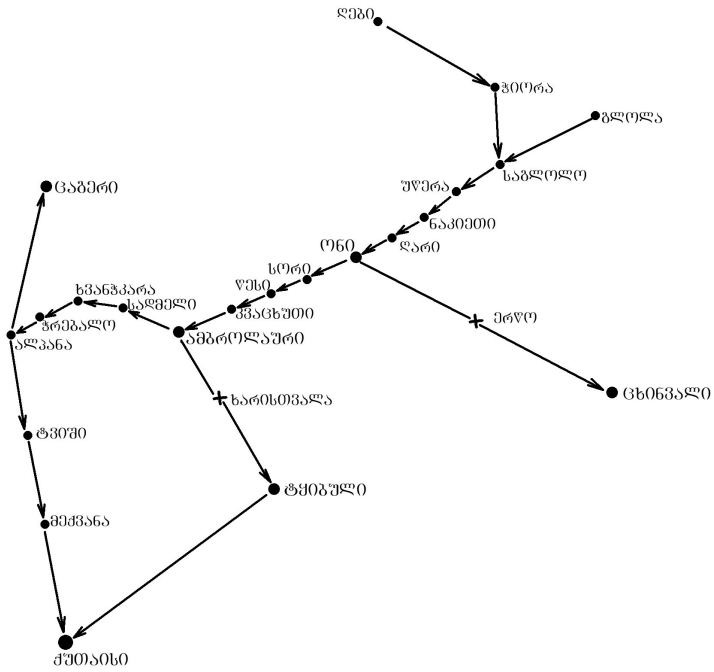
შემოკლებათა განმარტება

სიბ	საქართველოს ისტორიის ნარკვევები
სმამ	საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის მოამბე
ИГАИМК	Известия Государственной Академии истории материальной культуры
КСИА	Краткие сообщения Института археологии АН СССР
МИА	Материалы и исследования по археологии СССР
МАК	Материалы по археологии Кавказа
ВДИ	Вестник древней истории

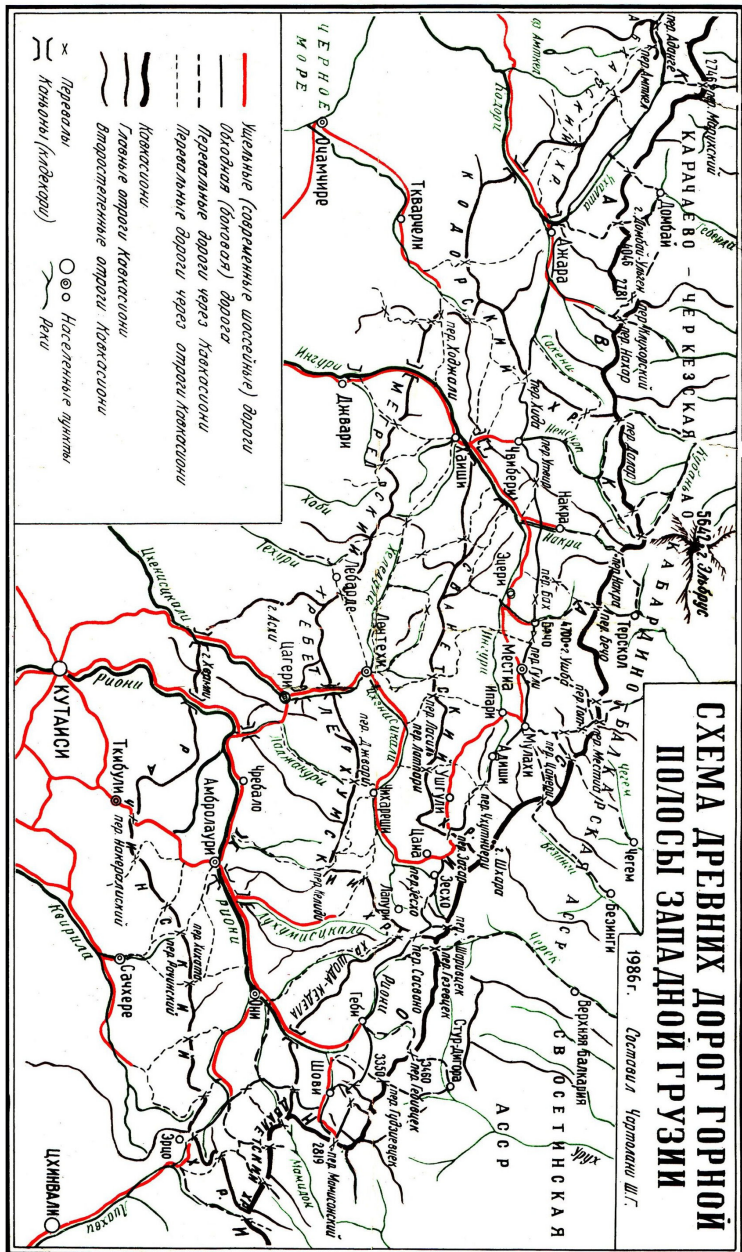
ტაბულების აღწერილობა

- სურ. 1. მთის რაჭის კოლხეთის ბართან დამაკავშირებელი გზების სქემა (ს. რეხვიაშვილის, გ. ინანიშვილის, ლ. ჯიბლაძის მიხედვით)
- სურ. 2. მთის რაჭის ჩრდილო კავკასიასთან დამაკავშირებელი გადასასვლელი გზები (ს. რეხვიაშვილის, გ. ინანიშვილის, ლ. ჯიბლაძის მიხედვით)
- სურ. 3. დასავლეთ საქართველოს მთიანი ზონის უძველესი გზების სქემატური რუკა (შ. ჩართოლანის მიხედვით)
- სურ. 4. უძველესი სავალი გზები მდ. კოდორის ხეობაში (ი. ვორონოვის, გ. ინანიშვილის, ლ. ჯიბლაძის მიხედვით)

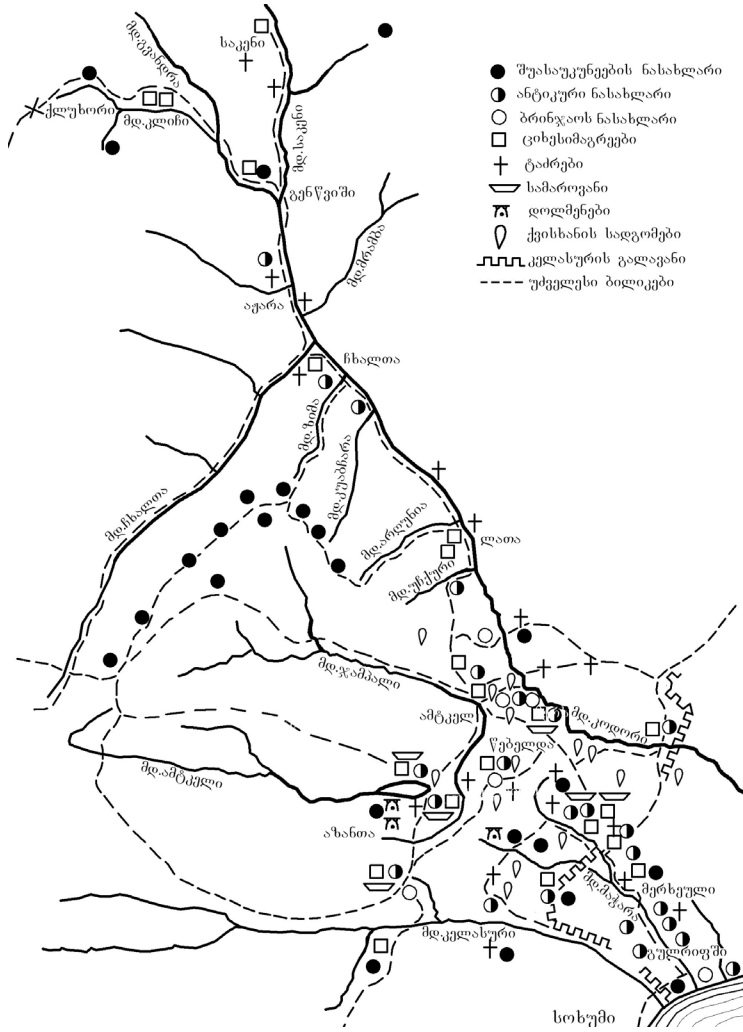
გზები მთის რატიდან საქართველოს ბარისაკენ



სურ. 1



სურ. 3



სურ. 4