

## არტურ ზუტნერის რომანი „აჭარლები“ და ჭოროხის სანაოსნო სივრცე

ჩოხარაძე მალხაზ

ბათუმის შოთა რუსთაველის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

<https://doi.org/10.52340/idw.2021.525>

ჭოროხი ისტორიული სამხრეთ საქართველოს დედამდინარეა. საკმაოდ ვრცელი აუზი მოიცავს ძველისძველ ქართულ პროვინციებს: მდინარის ზემოწელზე – ბაიბურთი და სპერია, შუაწელზე – ტაო, ქვემოწელზე – კლარჯეთი, შავშეთი, აჭარა.

უხსოვარი დროიდან მოყოლებული მეოცე საუკუნის შუა ხანებამდე ჭოროხისპირა ნავთსაშენებში ჭოროხულ ნავებს აგებდნენ და ამ ნავებით ქართველი ნაოსნები დაცურავდნენ ჭოროხზე და ზღვაშიც...

ჭოროხის კლდოვანი ნაპირები, რთული ჰიდროგრაფიული სტრუქტურა და ჩქარი დინება მთელი აუზის ყველაზე დამახასიათებელ სურათს ქმნის... მიუხედავად ამისა, მდინარე ძველთაგანვე იქცა სანაოსნო არტერიად, ძნელად სავალ ბილიკებთან შედარებით, უფრო მოსახერხებელ, საიმედო, იაფ გზად და, შესაბამისად, უზარმაზარი სავაჭრო სივრცის მეტად მნიშვნელოვან ნაწილად. „ართვინის ვაჭრობის გამოცოცხლების ერთადერთი საშუალება სამდინარო გზაა“, – შენიშნავდა გ. ყაზბეგი (გ. ყაზბეგი, 1995: 115).

მდინარე ჭოროხის სიგრძე 438 კილომეტრია. აქედან ყველაზე აქტიური სანაოსნო სივრცე იყო ქვედაწელის დაახლოებით 60 – 70 კმ. ძირითადად, შესართავიდან ართვინამდე. საკმაოდ ინტენსიური იყო ნაოსნობა ართვინს ზემოთაც, მეტადრე, წყალუხვობისას. 1877-78 წლების ომის შემდგომ ჭოროხზე რუსეთის სასაზღვრო დასახლება იყო ცრია (ახლა Zeytinlik), რომელიც ართვინიდან დაშორებულია დაახლოებით ოცი კილომეტრით. ნავები თურმე ამის ზემოთაც ადიოდნენ, მაგალითად, ორჯოხამდე (50 კმ. ართვინიდან – ახლა Oruçlu). თურქი ავტორები და ჭოროხის აუზის ზეპირი ისტორიები ძველ სანაოსნო ცენტრად მიიჩნევენ, მაგალითად, ერკინის (ახლა – Demirkent), რომელიც ორჯოხიდან დაახლოებით 20 კილომეტრის ზემოთაა. ართვინიდან ერკინისში ნავით ასვლას ოთხი დღე სჭირდებოდა, ხოლო უკან დაბრუნებას სამი დღე (O. Aytekin, 2013). ეს შეფარდებაც (ზემოთ – ოთხი და ქვემოთ – სამი დღე) მიუთითებს ამ სანაოსნო მონაკვეთის სირთულეზე.

77 წლის (2019 წ.) ბორჩხელი იუქსელ ილმაზი თავად არის მომსწრე იმისა, რომ ნავები ადიოდა იუსუფელამდეც. მისი თქმით, ვინმე ზივერდაძს ხემაში (ახლა Karşıköy) დუქანი ჰქონდა, და თავისი ნავით იუსუფელიდან ეზიდებოდა საქონელს 1960-იან წლებშიც კი. ხევიდან იუსუფელამდე ჭოროხი დაახლოებით 140-150 კილომეტრია. ხევიდან ზღვამდე – 30. ამდენად, შეიძლება ვთქვათ, რომ ჭოროხის ქვედაწელის დაახლოებით 170 კილომეტრი მეტ-ნაკლებად ინტენსიური სანაოსნო სივრცე იყო (მ. ჩოხარაძე, 2020: 300).

ნაოსანთა შესახებ საინტერესო ინფორმაცია შემოინახა მე-19 საუკუნის უკანასკნელი მეოთხედის და მე-20 საუკუნის დასაწყისის პრესამ, მოგზაურთა ჩანაწერებმა და მდინარისპირა მოსახლეობის კოლექტიურმა მეხსიერებამ. საინტერესოა, რომ მხატვრულ ლიტერატურაში ჭოროხის სანაოსნო სივრცე თითქმის არ ასახულა. ამ ფონზე უდავოდ დიდი მნიშვნელობის ნაწარმოებია არტურ ზუტნერის რომანი „აჭარლები“.

არტურ ზუტნერი, ავსტრიელი მწერალი, მეუღლესთან, ბერტასთან ერთად საქართველოში ცხოვრობდა 1876-1885 წლებში. რუსეთ-ოსმალეთის 1877-78 წლების ომის დროს სამხედრო კორესპონდენტიც იყო. კარგად რომ იცნობდა ჭოროხის აუზის ისტორიას და მე-19 საუკუნის მიწურულის რეალობას, ამკარად ჩანს მისი რომანიდანაც. „აჭარლები“ 1888 წელს გამოიცა

გერმანიაში, ხოლო რუსუდან ღვინეფადის ქართული თარგმანი დაიბეჭდა 2007 წელს.

„აჭარლები“ რუსეთ-ოსმალეთის 1877-78 წლების ომის წინარე პერიოდის სამხრეთ საქართველოს რეალობას ასახავს. რომანის ძირითადი თემაა ახალგაზრდა ქალ-ვაჟის სიყვარული. მათი ხიფათიანი თავგადასავლის თანამდევია ისტორიული მოვლენა რეგიონის თავისუფლებისთვის ბრძოლა. მოქმედება ვითარდება ძირითადად ჭოროხის აუზში: ბათუმში, აჭარისწყლის ხეობაში, ართვინში, მურღულში... ზოგჯერ მის მიღმაც: ახალციხეში, თბილისში... რომანში ეთნოგრაფიული სურათები იმდენადაა წარმოდგენილი, რამდენადაც სიუჟეტის განვითარებისთვისაა საჭირო. ავტორი ჭოროხულ ნავსა და ნაოსნობას მხოლოდ რამდენიმე ეპიზოდში ეხება, თუმცა, საკმაოდ ფართოდ. აღნიშნული ეპიზოდების ანალიზი ცხადყოფს იმასაც, რომ მწერალი შესანიშნავად იცნობს რეგიონის ისტორიას, ეპოქის ხასიათს და ადგილობრივ ქართველთა თავისუფლებისთვის ბრძოლის დეტალებს; ასევე, ღრმადაა ჩახედული ჭოროხის ნაოსანთა ცხოვრებასა და სამდინარო ნაოსნობის ადგილობრივ სპეციფიკაში. ნაშრომში სწორედ ზუტნერის მიერ რომანში დახატულ სურათებს ვეხებით, ანუ იმას, თუ როგორ აისახა თხზულებაში ჭოროხის სანაოსნო სივრცე და რა მიმართებაა რომანის შესაბამის ეპიზოდებსა და ობიექტურ რეალობას შორის.

ცხადია, ზუტნერის ტექსტი რეალობის მხატვრული ინტერპრეტაციაა, ისიც ნათელია, რომ მწერალთან არაფერი გვექნება საკამათო მაშინაც კი, თუ სრულ თავისუფლებას მისცემს შემოქმედებით ფანტაზიას და ისტორიული ფაქტები განუსაზღვრელი მოცულობით იქნება დეფორმირებული მწერლისეული ჩანაფიქრის შესაბამისად. მაგრამ უნდა ვალიაოთ თავიდანვე, რომ ნაოსნობასთან დაკავშირებული ნარატივი, ორიოდე უმნიშვნელო გამონაკლისის გარდა, ზუტნერთან ლამის ეთნოგრაფის სიზუსტით წარმოაჩენს ჭოროხის სანაოსნო არტერიის მე-19 საუკუნის არაერთ დეტალს და მკითხველს ლამის მადლიერების გრძნობა უჩნდება, იმდენად კეთილსინდისიერადაა დამუშავებული მასალა... შესაბამისად, რომანში დახატული სურათები უდავოდ საინტერესოა მხატვრული ლიტერატურის მოყვარულისთვისაც და ისტორიით თუ ყოფის დეტალებით დაინტერესებული მკითხველისთვისაც...

დავიწყოთ ზემოხსენებული „უმნიშვნელო გამონაკლისით“ ანუ დეფორმირებული რეალობით:

რომანის მიხედვით აჭარის ოლქში მდგომარეობის გასაცნობად ბათუმიდან დაძრული გუბერნატორი შერიფ-ფაშა და მისი საკმაოდ მრავალრიცხოვანი ამაღა სხალთას მიემგზავრებიან ნავებით. მგზავრები ჯერ ჭოროხს, მერე აჭარისწყლის ხეობას უნდა აჰყვოდნენ და ჯამბეკის სასახლეში უნდა დაბანაკებულიყვნენ. ეს სასახლე, სწორედ სოფელ სხალთაშია. ზუტნერი წერს, რომ ჯამბეკის „საცხოვრებელი თვალწარმტაც ხეობაში მდებარეობდა, რომელიც მთელ იმ მხარეში დიდებული ხეხილით იყო განთქმული“. მისი სასახლე „სოფელ სხალთის ზემოთ სერზეა გადმომდგარი“ (ა. ზუტნერი, 2007:20). ფაშას და მისი მხლებლების ნავით აღმასვლა სწორედ სხალთამდეა დაგეგმილი.

რეალური სხალთა ბათუმიდან 82 კილომეტრითაა დაშორებული და ზღვის დონიდან 800 მეტრ სიმაღლეზეა. სხალთამდე მდინარით რომ მიაღწიოს მოგზაურმა, ჯერ ჭოროხით სოფელ აჭარისწყლამდე უნდა ავიდეს. იქამდე ზღვიდან 16 კილომეტრია. ამის შემდეგ მდინარე აჭარისწყლით უნდა იცუროს დაახლოებით 45 კმ-მდე და შემდეგ მდინარე სხალთისწყლით (რომელიც ფურტიოსთან ერთვის აჭარისწყალს), დაახლოებით 15 კილომეტრი – სხალთამდე. რეალურად ეს შეუძლებელია, რადგან აჭარისწყალი და სხალთისწყალი (თუ აჭარისწყლის ჭოროხთან შესართავის მიდამოებს არ ჩავთვლით) სანაოსნოდ გამოუსადეგარია.

ერთხელაც გავიმეოროთ, რომ მწერალს აქვს უფლება, შეცვალოს გეოგრაფიული რეალობა ამ დეტალს კი იმისთვისაც ვაქცევთ ყურადღებას, რომ დავაზუსტოთ: ზუტნერის სხალთა, მართალია, ბათუმიდან შორსაა, მაგრამ აჭარის დაბლობშია (ა. ზუტნერი, 2007:22)... ანუ, რომანის ლოგიკით, სანაოსნო სივრცის ფარგლებშია. ბათუმიდან იქამდე ასვლას აჭარისწყლის აყოლებით სულ ცოტა ორი დღე სჭირდება. ბუნებრივია, ასეთ ვითარებაში მგზავრებს ერთი ღამის გათევა რომელიმე შუალედურ პუნქტში უწევთ. რაც შეეხება სხალთიდან ბათუმამდე ნავით ჩასვლას – ამისთვის, რომანის მიხედვით, საკმარისია 4 საათი. ეს ყველაფერი, მართალია

მაინცადამაინც რეალურ სხალთაში მოგზაურობას არ შეეფერება, მაგრამ საზოგადოდ ჭოროხული ნაოსნობისთვის სავსებით შესაფერისი სურათია. მხედველობაში გვაქვს თუნდაც შემდეგი: თანამედროვეთა ჩანაწერების თანახმად, ართვინიდან შესართავამდე ნავით დაშვებას სამიდან ათ საათამდე სჭირდებოდა. ეს დამოკიდებული იყო წლის დროზე, წყლის დონეზე, ტვირთის მოცულობაზე, მენავეთა ოსტატობაზე და ა.შ. გაცილებით რთული იყო დინების საწინააღმდეგოდ მოძრაობა. ბათუმიდან ართვინამდე ასვლას მენავეები სამიდან ხუთ დღეს ანდომებდნენ. ზოგჯერ, უამინდობისას – 8 დღესაც.

ჭოროხული ნავი ზღვაში ლაზეთის მიმართულებითაც დაცურავდა მე-19 საუკუნის მიწურულსაც კი (მ. ჩოხარაძე, 2020: 304)... მაგალითად, გაზეთ „ივერიის“ ცნობით, ბორჩხაში დამზადებული თიხის ჭურჭელი „ხანდახან, ზაფხულობით, როდესაც ზღვაზე კარგი ამინდი იყო“, ტრაპზონშიც კი მიჰქონათ ნავებით (ივერია, 1895: 2). რომანის მიხედვითაც ჩვეულებრივი ამბავია ჭოროხული ნავებით ზღვაში ცურვა.

ერთხელაც გავიმეორეთ, რომ მწერალს აქვს უფლება, შეცვალოს გეოგრაფიული თუ ისტორიული რეალობა. თუმცა, როგორც ვთქვით, ჭოროხული ნაოსნობის თავისებურებათა აღწერისას რომანში ასეთი ცვლილებები იშვიათია. ცხადია, ღირს ყურადღების გამახვილება ზოგიერთ პარალელზე, ანუ ამჯერად მოვიყვან მრავალთაგან რამდენიმე მაგალითს, სადაც ობიექტური რეალობა დეფორმირებული კი არაა, არამედ პირდაპირ მოტანილია ეთნოგრაფიული სურათები მსუბუქი მხატვრულ-ლიტერატურული საკაზმით.

რომანის მიხედვით ჭოროხის აუზში სხვადასხვა დანიშნულებით სხვადასხვა ზომის ნავებს იყენებენ. საუბარია როგორც დიდი ზომის, ასევე საშუალო და მომცრო ნავებზე. (თარგმანში სამდინარო სატრანსპორტო საშუალებათა სახელებად გამოყენებულია ნავი ხომალდი, კატერი, კარჭაპი, კანჯო, ოჩხომელი...); ანალოგიური იყო რეალობაც: ჭოროხულ ვიწრო, ბრტყელძირიან ნავს ადგილობრივები უწოდებდნენ „ნავს“ ან „ყაფულ“-ს. მისი სიგრძე 12–დან 15 მეტრამდე აღწევდა. ცხადია, მზადდებოდა უფრო მცირე ზომის ნავებიც და უფრო დიდებიც. ქვედა მარადიდში ამზადებდნენ ოც მეტრამდე სიგრძის ნავსაც. ამ უკანასკნელს წყალუხვობისას იყენებდნენ, თანაც, მხოლოდ ჭოროხის ქვემოწელზე. ვთქვათ, ბორჩხიდან კაპანდიბამდე ან ბათუმამდე. ასეთი ნავები ჭოროხის აუზის მიღმა გასაყიდადაც მზადდებოდა. ნავის ზომები და პარამეტრები თაობათა დაკვირვების და გამოცდილების შედეგად იყო დადგენილი და მისადაგებული ჭოროხის ჰიდროგრაფიულ მონაცემებს. ტვირთამწეობა ნებისმიერი ნავისთვის ზუსტად იყო გათვლილი და დიდი ნავებისთვის 5 ტონამდე აღწევდა. ზოგჯერ 6–8 ტონამდეც კი... აღმა, დინების საპირისპიროდ, შესაძლებელი იყო 2,5 ტონამდე ტვირთის გადატანა (მ. ჩოხარაძე, 2020: 307).

ზუტნერი საგანგებოდ მიუთითებს სახმელეთო გზებზეც და ჭოროხის ურთულეს სანავიგაციო სტრუქტურაზეც. ჯამბეკი, რომანის მთავარი პერსონაჟი, მურღლისწყლის ჭოროხთან შესართავიდან ბათუმამდე თამარის, თავისი სატრფოს ჩამოყვანაზე ფიქრობს და განიხილავს სახმელეთო გზის ავ-კარგს, ადარებს მას სამდინარო გზას და, მიუხედავად განსაკუთრებული სირთულისა, ამ უკანასკნელს უფრო უსაფრთხოდ მიიჩნევს. სახმელეთო გზა რამდენიმე ადგილას უფსკრულზე გადის და მეტისმეტად სათუთა მშვიდობით გასვლა, მითუმეტეს, ცხენით. სახიფათოა ჭოროხიც: „ზოგან ვერაგი ლოდები იმალებოდა წყალქვეშ, ზედაპირთან ახლოს, ზოგან კი კლდოვანი ნაპირები აქეთ-იქიდან ვიწრობებს ქმნიდნენ, ან ხვეულები, რომელთა ბასრ ქვიან ქიმებზე ნავი ნამსხვრევებად იქცეოდა, თუ საჭეს გამოცდილი ხელი არ მართავდა“ (ა. ზუტნერი, 2007:148)... გამოცდილების და მესაჭის ოსტატობის მნიშვნელობა სხვაგანაცაა ხაზგასმული: „როცა კაცი მთელი ოცი წლის განმავლობაში ყოველკვირა მგზავრობს, ისე ზუსტად იცნობს გზას, რომ ყოველგვარ საფრთხეს დროულად აცილებს თავიდან“ (ა. ზუტნერი, 2007: 166).

მწერალი სირთულეების და მოსალოდნელი საფრთხის კონკრეტულ დეტალებს გადმოგვცემს ჯამბეკისა და თამარის მდინარეზე დაშვების აღწერისას. უნდა ვთქვათ, რომ ეს აღწერა თანადროული ეპოქის მოგზაურთა ჩანაწერების ანალოგიურია. რომანის მიხედვით, მიჯნურები მოდიან დილაადრიან და მომცრო ნავს მოხუცი მესაჭე მართავს „ნავი სულ უფრო სწრაფად მიიწევდა წინ, ტალღები აქეთ-იქით ისროდნენ და ნიჩაბს ღრჭიალი გაჰქონდა, როცა

მენავე მთელი ძალით დააწვებოდა ხოლმე, რომ ვერაგულად ჩამალული რიფებისთვის აველო გვერდი, ან ხის დაკორძილ ტოტს არიდებოდა, რომელიც ქვებში გაჩხერილიყო და შეიძლებოდა ნავის კედელი შეენგრია“...

კიდევ უფრო რთულდება საქმე მოსახვევებში: „მდინარე ზოგან ისე მკვეთრად უხვევდა ხოლმე, რომ თამარს სუნთქვა ეკვროდა, როცა ხედავდა, რა სისწრაფით მიექანებოდა პატარა ნავი ჩამოზვავებული ქვებისკენ. ერთი წამიც და ნამსხვრევებად უნდა ქცეულიყო, მაგრამ უმაღლესი ცხვირით მკვეთრად შემოტრიალდებოდა და ბეწვზე ასცდებოდა სახიფათო ადგილს, რომელსაც რამდენიმე წუთში უკან მოიტოვებდნენ ხოლმე“ (ა. ზუტენერი, 2007:166)...

სურათის სისრულისა და სთანადო პარალელისთვის შეიძლება მე-19 საუკუნის მასალასაც მივმართოთ და გავიხსენოთ ჟან მურიეს 80-იანი წლების შთაბეჭდილებები. მოგზაური ჭოროხული ნავით აღფრთოვანებული როდია, მაგრამ ემოციას ხატოვანი ექსპრესიით გამოხატავს: ამ ნავში „ჩაჯდომისას ისეთი გრძნობა გეუფლებათ, თითქოს იგი თავბრუსდამხვევმა დინებამ გაიტაცა და შიში გიპყრობთ. თქვენს თვალწინ კლდეები თითქმის ფარავენ ცას და ერთის შეხედვით გზას ღობავენ, ირგვლივ ქაფმორეული წყალი მოქმუის და ტალღებს ისვრის. ნავი ისარივით მიქრის წყალქვეშა ქვებს შორის პირდაპირ ერთ-ერთი კლდისაკენ, რომელსაც თითქოს აუცილებლად უნდა დაეჯახოს, შემფოთებით შეჰყურებთ მენავეს, რომ ჰკითხვით, რატომ მიჰყავს იქითკენ ნავი, მაგრამ იმავე წუთში ნავი თითქმის ადგილზევე შებრუნდება სწორი კუთხით, შორს იტოვებს კლდეებს, რომლებიც მას დალუპავს უქადდნენ და წყნარად განაგრძობს გზას, რომელიც გაფართოვდა, როგორც კი დასძლია ჩქარი დინება. ეს მხოლოდ უსწორმასწორო ადგილის სახიფათო მოსახვევი იყო“ (ჟ. მურიე, 1962:15-16).

რაკილა რეალობასთან მიმართებას ვეხებით, უთუოდ უნდა მივუთითოთ ერთი არსებითი მხატვრული დეტალის შესახებაც: ჯამბეკის და თამარის ნავის ეკიპაჟი ერთი წევრისგან – მოხუცი მენავისგან შედგება. ჯამბეკი მხოლოდ ხანდახან ცდილობს მის დახმარებას. მართალია, ისინი პატარა ნავში სხედან, მაგრამ სამგზავრო მონაკვეთში ჭოროხის ჰიდროგრაფიის განსაკუთრებულ სირთულეს თუ გავითვალისწინებთ (რაც რომანშიცაა ხაზგასმული), აშკარაა, რომ ერთი მენავით დაშვება უდიდესი რისკია. მწერლისეული ჩანაფიქრი ამ ეპიზოდს განსაკუთრებულ სიმძაფრეს ანიჭებს და საბოლოოდ ყველაფერი ნავის დალუპვით მთავრდება: ჯერ მენავეს გადაუტყდა საჭე და „მოხუცი, რომელიც მთელი ძალით აწვებოდა საჭეს, თავდაყირა გადაეშვა წყალში“... მერე ჯამბეკმა და თამარმა მიატოვეს უმართავად დარჩენილი ნავი და „გაცურეს უკვე ახლოს მდებარე ხომალდისკენ“ (ა. ზუტენერი, 2007: 168)...

ზუტენერისეული აღწერის არაერთი კონკრეტული ფრაგმენტი ზუსტად ემთხვევა მოგზაურთა ჩანაწერებში თუ თანამედროვეთა ნარატივებში წარმოდგენილ რეალობას. ზუტენერთან ხაზგასმულია, რომ მურდულისწყელის შესართავიდან აჭარისწყლის შესართავამდე ჭოროხზე რამდენიმე ურთულესი ადგილია. განსაკუთრებით საშიში კი სწორედ აჭარისწყალთანაა: „ყველაზე უარესი ჯერ წინაა“, – უხსნის ჯამბეკს მოხუცი მესაჭე, – „ყველაზე სახიფათო მონაკვეთი აჭარის შესართავთანაა“ (ა. ზუტენერი, 2007: 167).

სახიფათო ადგილებს ქმნიდა ხეობის რთული რელიეფი და მდინარის დინების თავისებურებები. მკვეთრი მოსახვევები, ჩქერები, მორეგები, მეჩქეები და ა.შ. ბორჩხიდან ხებამდე მიუთითებდნენ ხუთ რთულ მონაკვეთს. მათ შორის ყველაზე სახიფათო იყო – „ქლასკურის ძირში“. ხებიდან მარადიდამდე ოთხი რთული მონაკვეთი იყო – ნაკირნათევთან, ბერძნევთან, „ბერძნევის წინ – სალამეთთან“ და კატაფხიასთან. ბერძნევის მკვეთრ მოსახვევში ჩქარი დინება პირდაპირ კლდეს ეჯახებოდა და მორეგს ქმნიდა მცირედიტაც რომ დაყოვნებულიყო მანევრი, ნავი კლდეს შეასკდებოდა. ამიტომ მანევრირებაში მონაწილეობდა მთელი ეკიპაჟი. (სრულად აღჭურვილი ჭოროხული ნავისთვის, როგორც წესი, ოთხი ან ხუთი კაცი – მესაჭე, ორი მენიჩბე და ერთი ან ორი ტაიფა – მესაჭის თანამემწე).

მარადიდს ქვემოთ ხეობა თანდათან იშლებოდა და ნავის მართვა უფრო მოსახერხებელი ხდებოდა, თუმცა ერთობ სახიფათო იყო აჭარისწყლის მოსახვევი, რომლის შესახებ მურიეც მიუთითებს (ჟ. მურიე, 1962: 16) და ბავრელიც. ეს უკანასკნელი წერს: „აჭარისწყალი პატარა მდინარეა, იმ დღეს მოწმენდილი მორბოდა, მაგრამ თუ წვიმიანობაა, მაშინ გიჟდება და გავლა ძნელდება ხოლმე (შევნიშნავთ, რომ ამ ადგილს ზუტენერის „მგზავრები“ სწორედ გაავდრებისას

მიუახლოვდნენ - მ.ჩ.). ნავმა მიგვაცურა ერთ ალაგას, საცა ჭოროხმა ძრიელ გაგვაქანა“ (ს. ბავრელი, 2008:96).

ზუტნერთან კიდევ ერთი დამახასიათებელი დეტალია ნავის მდინარის საწინააღმდეგო მიმართულებით „ათრევა“.

ჭოროხზე ნავით, მეტადრე, დატვირთული ნავით აღმასვლა იყო ჯოჯოხეთური ჯაფა!..

ნავის აღმა აყვანაში მონაწილეობდა 5 ან მეტი კაცი. მათ შორის, ნაპირიდან თოკით მიათრევდა სამი, ოთხი ან ხუთი... ზოგჯერ მეტიც: თოკში ჩაბმულთა რაოდენობა დამოკიდებული იყო ნავის ზომაზე, ტვირთის რაოდენობაზე, წელიწადის კონკრეტული დროისთვის მდინარის დინების თავისებურებაზე და ა.შ. ნაპირიდან რომ ეზიდებოდნენ ნავს, ნავი ნაპირისკენ მოიწევდა. ამიტომ ერთი მენავე ნაპირიდანვე სათავებლით, ანუ გრძელი ჯოხით უზიდებდა ხოლმე... მესაჭე თითქმის ყოველთვის ნავში იყო და, უპირატესად, საჭით მუშაობდა. საჭიროების შემთხვევაში, ნიჩბებითაც.

მართალია, ზუტნერი შერიფ-ფაშას, მისი მრავალრიცხოვანი მხლებლების და გზადაგზა შემოერთებულ ადგილობრივთა დიდი თუ პატარა ნავების აღმასვლას მოჭარბებული ექსპრესიით ხატავს და სხვა დეტალებისთვის ადგილს აღარ ტოვებს, მაგრამ სწორედ ამ მსვლელობის შესახებ სხვაგან აღნიშნავს, რომ აღმასვლისას ნავს რამდენიმე მენავე მიათრევს ხოლმე თოკებით, ან გამწევი საქონლის ძალას იყენებენ. სწორედ ამ შემთხვევაზე წერს ზუტნერი, თამარის ემოციაზე ხაზგასმისას: „მდინარის საწინააღმდეგოდ ცურვა ასე შიშისმომგვრელი სულაც არ მოსჩვენებია [თამარს]; მაშინ დიდი, მიმე ხომალდით მგზავრობდნენ, რომელსაც ღონიერი ხარ-კამეჩი ეწეოდა ბაგირებით, ტალღები მას ვერაფერს აკლებდნენ“ (ა, ზუტნერი, 2007: 166)...

საინტერესოა, რომ „აჭარლებში“ ღამით მგზავრობის სურათიცაა აღწერილი. ტვირთის გადატანისას ჭოროხზე ღამით მგზავრობა წარმოუდგენელი იყო, მაგრამ ზოგჯერ, უფრო საზეიმო ვითარებაში, მაგალითად, ქორწილის დროს, მაყრიონი ნავებსაც იყენებდა ხოლმე მოკლე მანძილზე გადაადგილებისათვის მდინარის გაშლილ და უხიფათო მონაკვეთებზე. ა. ზუტნერი შერიფ-ფაშას მოგზაურობის აღწერისას ღამის შთამბეჭდავ პეიზაჟს ხატავს: „როგორც კი შებინდა, ჩირაღდნები აანთეს, რაც განსაკუთრებით იმ ადგილებში ქმნიდა განათების დიდებულ ეფექტს, სადაც მთის ნაკადულები მდინარეს ერთვოდა და ჩამუქებულ კლდეზე მარგალიტის ჩანჩქერებად იღვრებოდა (ა, ზუტნერი, 2007: 25)...

რეალობის ანარეკლია მოჩარდახული ნავიც. იგივე შეიძლება ითქვას ჭოროხზე ნაოსნობისას აფრების გამოყენებაზე. „დასავლეთის გრილი სიო მზის მცხუნვარებას არბილებდა და ნაოსნებს საშუალებას აძლევდა იალქნები აეშვათ, რაც მგზავრობას მნიშვნელოვნად აჩქარებდა“, – რომანის ეს ფრაგმენტიც შერიფ-ფაშას მგზავრობას ასახავს. პარალელისთვის ამჯერად 82 წლის ზედა მარადიდელი სალიხ ჯეილანიდის ნაამბობს მოვიხმობ. იგი ბავშვობაში ნავით ხშირად მგზავრობდა ხოლმე თავისი სოფლიდან ბორჩხამდე ან პირიქით. ეს მეოცე საუკუნის 40-50-იანი წლების ისტორიაა... მენავეებს მდინარის აღმა მგზავრის დასმა არ ეხალისებოდათ, თუმცა ერთ-ერთი მესაჭე მისი მეზობელი და ნათესავი იყო და უარს არ ეუბნებოდა. აღმასვლისას ნავს, ჩვეულებრივ, თოკებით მიათრევდნენ. გზაში ჩერდებოდნენ ხებას და კატაფხიას. მგზავრებს ქლასკურს ზემოთ, ბორჩხის მისასვლელთან ჩამოსვამდნენ ხოლმე. შემდეგ იალქნებს გაშლიდნენ და თუ სათანადო სიძლიერის ქარი იყო, დარჩენილ მანძილს ასე დაფარავდნენ (მ. ჩოხარაძე, 2020: 310).

საქართველოში უკანასკნელი ჭოროხული ნავი ოსმან დიდმანიძემ შეკერა იზეთ ჩერქეზიშვილთან ერთად 1950-იან წლებში, ქვედა მარადიდში. თურქეთში ბორჩხელები 60-იან წლებშიც კერავდნენ ნავებს. 21-ე საუკუნეში ამ ნავების ნარჩენების მოძიებლა შეიძლება. წაიშალა სანაოსნო გზაც: როგორც ვთქვით, კაშხლებმა რადიკალურად შეცვალა მდინარის ჰიდროგრაფიული სურათი... შესაბამისად, ჭოროხის სანაოსნო სივრცის ისტორიას ინახავს მხოლოდ მცირედი ფოტომასალა, ჭოროხისპირა მოსახლეობის კოლექტიური მეხსიერება და წერილობითი ტექსტები. ამ უკანასკნელთა შორის არტურ ზუტნერის რომანს განსაკუთრებული ადგილი უკავია თუნდაც იმიტომ, რომ მანამდე ან მას შემდეგ ჭოროხის სანაოსნო სივრცე მხატვრულ ლიტერატურაში თითქმის არ ასახულა.

### ლიტერატურა:

1. **ბავრელი ს. (2008):** ნავით მოგზაურობა ჭოროხზე (მოგზავრის შენიშვნები), წიგნში „წერილები ოსმალთა საქართველოზე“, თბილისი;
2. **ზუტნერი ა. (2007):** ზუტნერი ა., „აჭარლები“, რომანი, თარგმანი გერმანულიდან რუსუდან ღვინეფაძისა, თბილისი;
3. **ივერია (1895):** გაზ. „ივერია“, 1995 წ., N 51, 8 მარტი;
4. **მურიეჟი (1962):** ბათუმი და ჭოროხის აუზი, ბათუმი;
5. **ნიკოლეიშვილი ა. (2020):** ავსტრიელი მწერლის რომანი ოსმალთა ხორხისდროინდელ აჭარაზე, ჟურნ. ჭოროხი, N 3, 2020 წ., ბათუმი;
6. **ყაზბეგი გ. (1995):** სამი თვე თურქეთის საქართველოში, ბათუმი;
7. **ჩოხარაძე მ. (2020):** მარადიდი თაობათა მემორიაში, კომპლექსური მონოგრაფია „მარადიდი“, ავტორები: მ. ჩოხარაძე, მ. ფაღვა, ნ. ფარტენაძე, თ. შიოშვილი, თ. ჩოხარაძე, ზ. შამიკაძე, რ. ბარამიძე;
8. **Aytekin O. (2013):** Çoruh Irmağı Üzerinde Yapılan Tarihi Kayık Taşımacılığı Üzerine Bir Değerlendirme, [http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt6/cilt6sayi25\\_pdf\\_ozelsayi/aytekin\\_osman.pdf](http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt6/cilt6sayi25_pdf_ozelsayi/aytekin_osman.pdf)

## Arthur Zuttner's Novel “Adjarians” and the Chorokhi Navigation Area

**Chokharadze Malkhaz**

Sota Rustaveli State University, Batumi

### Abstract

Chorokhi is the main river of historical southern Georgia. Interesting background knowledge about sailing on Chorokhi was preserved by the press and the records of travelers of the last quarter of the 19<sup>th</sup> century and the beginning of the 20<sup>th</sup> century, as well as by the collective memory of the population living by the edge of the river. Interestingly, the Chorokhi navigation area has almost never been reflected in fiction. Therefore, the work “Adjarians” by Arthur Zuttner is undoubtedly of great importance.

Arthur Zuttner, an Austrian writer, lived in Georgia with his wife Bertha from 1876-1885. “Adjarians” was published in Germany in 1888, and the Georgian translation by Rusudan Ghvinepadze was published in 2007.

“Adjarians” reflects the reality of southern Georgia before the Russo-Ottoman war of 1877-78. The action takes place mainly in the Chorokhi basin. The author describes the Chorokhi boat and sailing in only a few episodes, though, quite extensively. The work deals with the navigation images described by Zuttner in the novel, especially how the Chorokhi navigation area is reflected in the work and what is the relationship between the relevant episodes of the novel and the objective reality. It is obvious that the writer has deep insight into the life of the Chorokhi sailors and the local specifics of the river sailing. Obviously, Suttner's text is an artistic interpretation of reality, but it must also be noted that the navigational narrative in Suttner's novel, with a few exceptions, accurately depicts a number of 19<sup>th</sup> century details of the Chorokhi navigation artery. Consequently, the images depicted in the novel are undoubtedly interesting for the literature lovers and the readers of fiction interested in the history or details of life.

**Keywords:** Zuttner, novel, Chorokhi, boat, sailing.