



საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

ზღვაოსნობა

ზღვაოსნობა, გემებით მიმოსვლა ზღვებზე. იგი უძველესი დროიდან არის ცნობილი. ზ-ის უმარტივეს მეთოდებს ფლობდნენ არა მარტო ძვ. ეგვიპტელები და ფინიკიელები, არამედ განვითარების უფრო დაბალ საფეხურზე მდგომი ხალხებიც. თანამედროვე ზ-ს საფუძველი ჩაუყარა გემის კურსის განსაზღვრისათვის კომპასის გამოყენებამ, აგრეთვე ფლამანდიელი კარტოგრაფის გ. მერკატორის მიერ რუკების შედგენამ (1569) ახ. მათემატიკურად დასაბუთებული პრინციპების მიხედვით და მექან. ლაგის (მანძილისა და სინქარის გასაზომი ხელსაწყო) გამოგონებამ (XIX ს.). ფიზ. განვითარებასთან დაკავშირებით XIX ს. ბოლოსა და XX ს. დასაწყისში შეიქმნა ელექტრონავიგაციის ხელსაწყოები და გემთთარების რადიოტექ. საშუალებანი. ზ. საქართველოში. ძვ. საქართველოში ზღვაოსნობის განვითარებაზე ქართ. საზღვაო სახელწოდებანი მიგვანიშნებს. მათი მნიშვნელოვანი ნაწილი ორიგინალურია, ხოლო დიდი ჯგუფი ძვ. და ბიზანტ. ხანის ბერძნულიდანაა ნასესხები. XIV-XV სს-ში ქართ. ენაში დამკვიდრდა იტალ., ხოლო XVI-XVIII სს-ში - თურქ. საზღვაოსნო ტერმინები. XVIII ს. ბოლოდან ახ. საზღვაოსნო სახელწოდებები ძირითადად რუს. ენის მეშვეობით შემოდის. ძვ. ქართულში წყალზე მიმოსვლის ყოველგვარ საშუალებას, ტივის გარდა, ნავი ეწოდებოდა. ეს ტერმინი ძვ. ბერძნულიდან უნდა იყოს შემოსული. ამავე მნიშვნელობით იხმარებოდა აგრეთვე ადგილობრივი ტერმინი ჭურჭელი. XVIII ს-იდან საშუალო და დიდ ნავებს გემს უწოდებდნენ. ერთ ხეში ამოთლილ ნავებს ქართველები ნიშა/ნუშას უწოდებდნენ, ხოლო უფრო მოზრდილ, ერთიალქნიან საკაბოტაჟო საზღვაო ნავს - ვარცლს. XIX ს-ში ეთნოგრ. ყოფაში ვარცლი ნიშას მნიშვნელობით იხმარებოდა. წინა და ადრეანტიკურ ხანაში ხეში ამოთლილ ნავებს გვერდებზე დამატებით ფიცრებს აჭედებდნენ. ასეთ ნავებს „ოლეჭკანდერი/ოლაჭკანდერი“ ეწოდებოდა და მათ საბრძოლოდ იყენებდნენ. გვიანდ. შუა საუკუნეებში ოლეჭკანდერი იყო ოთხკუთხა აფრიანი, დაახლოებით 11 წყვილნიჩბიანი საბრძოლო-საზღვაო ნავი, რ-ზედაც 80-100 მებრძოლი აჰყავდათ. შუა საუკუნეებში

ქართველები საზღვაო ნავებს განასხვავებდნენ ზომის, დანიშნულების, ძირითადი მამოძრავებელი ძალის მიხედვით. საზღვაო-საბრძოლო ნავებს – გალერებს, რ-ებიც ძირითადად ნიჩბებით მოჰყავდათ მოძრაობაში, ქართველები კატარლებს უწოდებდნენ, ხოლო სავაჭრო-სატრანსპორტო საზღვაო ნავებს, რ-ებიც ძირითადად აფრებით გადაადგილდებოდნენ, – ხომალდებს. ადრინდ. შუა საუკუნეებში ქართველები ბიზანტ. საბრძოლო საზღვაო ნავს დრომონს უწოდებდნენ, გვიანდ. შუა საუკუნეებში ეს სახელწოდება თურქ. გალერის აღნიშნავდა. სხვადასხვა საზღვაო ნავებს ქართველები მაკუკს, კარაპას, სანდალს, ბარბუნას, პურკატას, ფელუკას/ფულუკას უწოდებდნენ. გვიანდ. შუა საუკუნეებში დას. საქართველოში სავაჭროდ, სამგზავროდ და სათევზაოდ იყენებდნენ ორჩხომელის ტიპის საზღვაო ნავებს, რ-ებსაც ერთი ირიბი აფრა და ორი წყვილი ნიჩაბი ჰქონდა. ეს იყო უგემბანო ნავი, რ-ის ბოლოში ჩარდახი იყო მოწყობილი. ძვ. ქართ. საზღვაოსნო ტერმინოლოგიაში ფართოდ იყო წარმოდგენილი საზღვაო ნავების ცალკეული ნაწილების, ნავების ეკიპაჟის ცალკეულ წევრთა, სანაპირო ნაგებობათა, ქარებისა და საზღვაო გეოგრ. აღმნიშვნელი ტერმინები. უძველესი ცნობა ქართველთა ბღვაოსნობის შესახებ შემოგვინახა არგონავტების ბერძნ. მითმა, რ-იც ძვ. წ. II ათასწლეულის II ნახევარშია შექმნილი. ძვ. ბერძენი და რომაელი ავტორების ჰიპოკრატეს, ქსენოფონტეს, დიოდორე სიცილიელის, სტრაბონის, ოვიდიუს ნაზონის, ტაციტუსის ცნობებით ქართველთა წინაპრები თავიანთი „ნუშა“ ნავებით მდინარეებსა და ბღვაში ნაპირთან ახლოს დაცურავდნენ, ხოლო ოლაჭკანდერი („კამარა“) ნავებით შორეულ საზღვაო ლაშქრობებს აწყობდნენ და შიშის ბარს სცემდნენ სამხრ.-აღმ., აღმ. და დას. შავიზღვისპირეთის მოსახლეობას, აგრეთვე ღია ბღვაში მეკობრეობდნენ. არის საფუძველი, ვიფიქროთ, რომ ძვ. წ. VI–II სს-ში კოლხეთის (ეგრისის) სამეფოს სახელმწ. ფლოტიც გააჩნდა. ძვ. წ. II–I სს. მიჯნაზე პონტოს სახელგანთქმულ მეფეს მითრიდატე VI ევპატორს კოლხეთიდან მოსდიოდა „მეტი ძალები სანაოსნო სამსახურისათვის“. უძველესი ცნობა კოლხეთის სამეფოს ფლოტის შესახებ მოიპოვება აპოლონიოს როდოსელის „არგონავტიკაში“, რ-ის მიხედვითაც კოლხეთის სამეფოს მრავალრიცხოვანი ფლოტი გააჩნდა. მნიშვნელოვანი საზღვაო ძალების არსებობას ეგრისის (ლაზიკის) სამეფოში V–VI სს-ში მოწმობს ბიზანტ. იმპერატორის ტიბერიუსის 575 წ. ბრძანებულება, რ-ის მიხედვით ლაზიკის მოსახლეობას, ბოსფორელებთან და ხერსონელებთან ერთად, ეკისრებოდა საზღვაო ბეგარა. ამ ბეგარის საფუძველზე ეგრისის სამეფო ბიზანტ. იმპერიას აწვდიდა საზღვაო ნავებს, მათ ცალკეულ ნაწილებს ან აღჭურვილობას, ამავე პერიოდში უნდა გაჩენილიყო ტერმ. „ნავტობა“ (ბერძნ. სიტყვიდან „ნავსტეს“, რაც მეზღვაურს ნიშნავდა), რ-ის საფუძველზე კოლხეთის მკვიდრთ იმპერიის ფლოტში სამსახური ევალეობდათ. VI ს. ბიზანტ. ისტორიკოსების პროკოპი კესარიელისა და აგათია სქოლასტიკოსის ცნობით ლაზიკის მკვიდრნი აქტიურად მონაწილეობდნენ საზღვაო ვაჭრობაში. შუა საუკუნეების საქართველოში ბღვაოსნობის შედარებით მაღალი დონე აისახა შოთა რუსთაველის „ვეფხისტყაოსანში“. პოემაში მოხსენიებულია ბღვაოსნობის მხოლოდ ადგილობრივი ქართ. ტერმინები „კატარლა“ და „ხომალდი“, აგრეთვე „ნავი მეკობრე“ თავისი შავი დროშით. ეს უნდა იყოს მეკობრეებისათვის დამახასიათებელი შავი დროშის პირველი მოხსენიება მსოფლიო ლიტერატურაში. საზღვაოსნო ტერმინოლოგია ძირითადად ამ

ეპოქაშია შექმნილი. XIV–XV სს-ში ადიღური მოდგმის ჯიქი მეკობრეები სისტემატურად ესხმოდნენ თავს საქართვ. ზღვისპირეთს. ქართველები ჯიქებს საზღვაო ლაშქრობებითვე პასუხობდნენ. ოდიშის მთავარმა ლევან I დადიანმა ნამდვილი საზღვაო ომი წამოიწყო ჯიქების წინააღმდეგ, რ-იც თითქმის სამი ათეული წელი გაგრძელდა. 1557 ლევან I დადიანი სტამბოლში გაემგზავრა და ოსმალეთის მთავრობას დახმარება სთხოვა. სულთანმა მას კატარლები გადასცა, რ-ის „წინამძღოლად“ (ადმირალად) ლევან I დადიანმა ქრისტეკოჩი რატია დანიშნა და ამ კატარლების ეკიპაჟიც თავისი ქვეშევრდომებით შეავსო. მომდევნო, 1558 ოდიშის მთავარმა ბავი შეკრა ჯიქებთან, რ-ის თანახმად ჯიქების თავდასხმები საქართვ. ზღვისპირეთზე თითქმის მთელი საუკუნით შეწყდა. გვიანდ. შუა საუკუნეებში საქართველოს მოწინააღმდეგეს ოსმ. იმპერია წარმოადგენდა. ქართველების თავდასხმების აღსაკვეთად ოსმ. ხელისუფლებამ ტრაპიზონის ნავსადგურში საგანგებო საზღვაო საბრძოლო შენაერთი ჩააყენა. XVI ს. I ნახ-ში ოსმ. და დას. საქართველოს სამეფო-სამთავროებს შორის ბრძოლა ზღვისპირეთში ძირითადად ჭანეთისათვის მიდიოდა. ოსმ. ხელისუფლება საგანგებო ღონისძიებებს მიმართავდა ანატოლიის სანაპიროზე ქართველების ზღვიდან თავდასხმების აღსაკვეთად. 1571 წ. II ნახ-ში ოდიშის მთავრის ბრძანებით ოსმალებთან საბრძოლველად დამატებით 6 საბრძოლო ნავი ააგეს და არტილერიით შეაიარაღეს. 1578–79 ოსმალებმა დროებით დაიკავეს საქართვ. თითქმის მთელი ზღვისპირეთი და ქართველების საბრძოლო აქტივობა შავ ზღვაზე ძალზე შემცირდა, თუმცა მთლიანად არ შეწყვეტილა. ამ ბრძოლებმა პარტიზანული ომის ხასიათი მიიღო. ამის საპასუხოდ 1579 ოსმალეთის ხელისუფლებამ ფოთში სპეც. „საკაპიტნო“ შექმნა, რ-საც ოსმ. სამხ.-საზღვ. ფლოტის ერთი შენაერთი დაუქვემდებარა. მას საქართვ. საზღვ. ნაპირებთან მუდმივი კრეისერობა დაევალა. XVI ს. 90-იან წლებში ოსმ. ხელისუფლება იძულებული გახდა საქართვ. ზღვისპირეთის დიდი ნაწილი დაეცალა და ფოთის „საკაპიტნოც“ გაუქმდა. XVII ს. წერილობითმა წყაროებმა თითქმის არ შემოგვინახა ცნობები ქართველებისა და ოსმალების საზღვაო ბრძოლების შესახებ. ერთადერთ გამონაკლისს წარმოადგენს 1647 გონიოს ციხესთან ოსმალებთან მებრძოლი კაზაკების დასახმარებლად რამდენიმე ათეული ქართ. საბრძოლო საზღვაო ნავის გამოჩენა. როგორც ირკვევა, ოდიშის მთავარ ლევან II დადიანს მნიშვნელოვანი სამხ.-საზღვ. ძალები გააჩნდა და ზღვაზე მეკობრეობას წარმატებით ეწეოდა. XVII ს. წერილობითმა წყაროებმა საინტერესო ცნობები შემოგვინახა ქართველთა სავაჭრო-სატრანსპ. ზღვაოსნობის შესახებ. ისინი თავიანთი „ოჩხომელებით“ დაცურავდნენ ყირიმში, სამხრ.-აღმ. შავიზღვისპირეთში და სტამბოლში. ზღვაოსნობას მაქსიმალურად იყენებდნენ აგრეთვე ადგილობრივი მიმოსვლისათვის. ქართველები თავიანთი „ოჩხომელებით“ თევზჭერასაც ეწეოდნენ. წერილობით წყაროთა ჩვენებით, გვიანდ. შუა საუკუნეებში ისინი შედარებით დიდი რაოდენობით ზღვის თევზს იჭერდნენ, ამუშავებდნენ და საუკეთესო ხიზილალასაც ამზადებდნენ. საზღვ. თევზჭერა სასაქონლო ხასიათს ატარებდა და დას. საქართველოს ეკონომიკაში მნიშვნელოვანი ადგილი ეკავა. მეთევზე გლეხები ზღვისპირეთის გლეხთა ცალკე კატეგორიას წარმოადგენდნენ, მათ განსაკუთრებული ბეგარა – „მეთევზეობა“ ეკისრებოდათ, რ-საც თევზით, თევზის პროდუქტით და ფულით იხდიდნენ. საქართვ. ზღვისპირეთში გლეხთა ერთ კატეგორიას სპეც. საზღვაო ბეგარა

„მენავტობა“ ეკისრებოდა, რაც მთავრის თუ ფეოდალის სასარგებლოდ ზღვაზე სამსახურით გამოიხატებოდა. ზოგჯერ ერთსა და იმავე კომლს ერთდროულად ორივე ბეგარის გადახდა („მენავტობა“ და „მეთევზეობა“) ევალებოდა. საზღვ. ნავებს დას. საქართველოში აგებდნენ. მათი მშენებლობა სხვადასხვა დარგის ხელოსანთა კოლექტიური შრომის შედეგი იყო. ზოგი ხელოსანი ნავისათვის მასალას ამზადებდა, ზოგი – სპეც. ლურსმნებს, ზოგი – აფრას, ზოგიც კი – ნავის კორპუსს. როგორც ფიქრობენ, გვიანდ. შუა საუკუნეებში ნავთმშენებლობა საქართვ. ზღვისპირეთში სასაქონლო ხასიათს ატარებდა. 1703-იდან რამდენიმე ათეული წელი მიმდინარეობდა ნამდვილი საზღვაო ომი ოსმ. ფლოტის შენაერთებსა და საქართვ. საბრძოლო ნავებს შორის. ოსმ. წარმატებას საქართვ. ზღვისპირეთში XVIII ს. II მეოთხედში კატასტროფული შედეგი მოჰყვა – თითქმის მთლიანად შეწყდა ზღვაოსნობის, თევზჭერის და ნავთმშენებლობის ის ტრადიციები, რ-იც ჯერ კიდევ წინაანტიკური ხანიდან მოდიოდა. თუმცა ნავთმშენებლობა მთლიანად მაინც არ შეჩერებულა. XIX ს. დამდეგს, ოდიშის სამთავროს რუსეთთან შეერთებამდე, სამეგრელოში ჯერ კიდევ აგებდნენ მცირე ზომის ბრტყელძირა საზღვაო ნავებს. რუსეთის მიერ საქართველოს ანექსიის და აღმ. შავიზღვისპირეთში გაბატონების შემდეგ ქართ. ნაოსნობას ფაქტობრივად ბოლო მოეღო. ამასთან კაპიტალიზმის განვითარებასთან ერთად დღის წესრიგში დადგა საქართვ. ბუნებრივი ნავსადგურების ამოქმედება. 1878 დაარსდა ბათუმის საზღვაო ნავსადგური, რ-იც ძირითადად საერთაშ. ვაჭრობას ემსახურებოდა. XIX–XX სს. მიჯნაზე ნავსადგურის ტვირთბრუნვის უმთავრეს ნაწილს წარმოადგენდა ნავთობის ექსპორტი. 1889–1905 წ. ნიკოლაძის თაოსნობით აშენდა ფოთის ნავსადგური. ამ პერიოდში გაჩნდა ქართვ. მეზღვაურთა ფენა, რ-ებიც უცხოეთის, ძირითადად რუს. გემებზე მსახურობდნენ. საქართველოს დემოკრ. რესპ. არსებობის წლებში აღდგა ქართ. ზღვაოსნობა. შეიქმნა სამხ.-საზღვაო ძალები, რ-ის შემადგენლობაში შედიოდა ერთი ნაღმოსანი – „ატარა კახი“, 4 მოიერიშე და 3 ნაღმოსანი კატარლა, 10 დამხმარე გემი. ეს ძალები საქართველოს გასაბჭოების შემდეგ გაუქმდა. ამასთან მომდევნო 70 წლის განმავლობაში საქართველოში შეიქმნა საკმაოდ მძლავრი სავაჭრო-სატრანსპ. ფლოტი. 1921 დაარსდა ბათუმის გემთსაშენი ქ-ნა, მოგვიანებით – ფოთის გემთსაშენი ქარხანა, სადაც მზადდებოდა მცირეტონაჟიანი გემები, წყალქვეშა ფრთიანი კატარლები და სხვ. 1929 ბათუმში გაიხსნა საზღვაო სასწავლებელი, რ-იც 1994 გადაკეთდა ბათუმის სახელმწიფო საზღვაო აკადემიად. იგი ამზადებს როგორც სამოქალაქო მეზღვაურებს, ისე სამხ.-საზღვაო ოფიცრებს. 1967 დაარსდა საქართვ. საზღვაო სანაოსნო, რ-ის შემადგენლობაში შედიოდა სატრანსპ. ფლოტი, საქართვ. შავიზღვისპირა ნავსადგურები, ფლოტის მომსახურე საწარმოები და ორგანიზაციები. სანაოსნო ითვლიდა რამდენიმე ათეულ სხვადასხვა დანიშნულების სატრანსპ. ხომალდს, მისი გემები მსოფლიოს 60 ქვეყნის 170-მდე ნავსადგურში შედიოდა. XX ს. 90-იან წლებში სანაოსნოს კუთვნილი ბევრი ხომალდი ისე გაიყიდა, რომ ქვეყანას სარგებელი არ მიუღია. 2004 მთავრობის გადაწყვეტილებით საზღვაო სანაოსნოს 12 ხომალდი კონკურსის წესით შეიძინა ერთ-ერთმა უცხოურმა ფირმამ. საქართველოს დამოუკიდებლობის წლებში ქვეყნის საზღვაო აკვატორიის დაცვის მიზნით შეიქმნა ახ. სამხ.-საზღვაო ფლოტი, რ-ის შემადგენლობაში ძირითადად შედის რამდენიმე ათეული ხომალდი, უმთავრესად

სწრაფმავალი კატარღები და სანაპირო დაცვის გემები.

ლიტ.: ბ ე რ ა ძ ე თ., ზღვოსნობა ძველ საქართველოში, თბ., 1981; მ ი ს ი ვ ე ,
ოდიშის საერისთავო, კრ.: სამეგრელო, ი. ანთელავას რედ., თბ.-ზუგდიდი, 2000;
კ უ ტ ა ლ ე ი შ ვ ი ლ ი ზ., ნაოსნობა საქართველოში, თბ., 1987;
მ ა მ ი ს თ ვ ა ლ ა შ ვ ი ლ ი ე., საქართველოს საგარეო-პოლიტიკური
ურთიერთობანი XV ს. II ნახევარსა და XVI საუკუნეებში, თბ., 1981.

• თ. ბერაძე
