



**მინისქვეშა ურბანისტიკის ძირითადი საკითხები,
თბილისის მეტროპოლიტენის მაგალითზე**

თათია ღვინერია ხელოვნებათმცოდნე / კულტურული მემკვიდრეობის ექსპერტი

ზოგადად მინისქვეშა ურბანისტიკის შესახებ

თანამედროვე ქალაქების დაჩქარებული ტემპი, მოსახლეობის ზრდა, ტერიტორიების გაფართოება, ასევე სოციალური, სამეცნიერო, ტექნოლოგიური სიახლეები და სწრაფი განვითარება, ნებისმიერ ქალაქს ახალ მოთხოვნებს უყენებს; ძველი თუ ახალი სპეციფიკური ამოცანებიც გადაუდებლად დგება დღის წესრიგში. განსაკუთრებით აქტიური ახალმშენებლობების პირობებში, უფრო და უფრო დეფიციტურ საქალაქო მიწებზე მკაცრი ეკონომიის აუცილებლობა ჩნდება. სწრაფი მისაწვდომობა, დროის დეფიციტი, უსაფრთხო მგზავრობის საკითხები, ქალაქის ცენტრსა და გარეუბნებთან მარტივი და სწრაფი კავშირი თანამედროვე ქალაქების ერთ-ერთ მთავარ გამოწვევად იქცა. ამ საკითხებთან ერთად, უაღრესად მნიშვნელოვანია ქალაქების ისტორიული მონაკვეთების სათანადო დაცვა და შენარჩუნება, ისტორიული ქალაქის სწორი და დელიკატური რეკონსტრუქცია; მაცხოვრებელთა გარემოს არამხოლოდ ტექნიკურ-ფუნქციური გაჯანსაღება, არამედ თითოეული საზოგადოებრივი ნაგებობების მხატვრულ-ესთეტიკური სურათის შექმნა და დაცვა. ეს ის ძირითადი ამოცანებია, რომლებიც თანამედროვე ქალაქების უმთავრესი ურბანული გამოწვევების კვალდაკვალ ჩამოყალიბდა და ასევე მინისქვეშა ურბანისტიკის განვითარებასაც დაედო საფუძვლად.

ჯერ კიდევ მე-15 საუკუნეში, ლეონარდო და ვინჩი ქმნის ჩანახატებს იდეალური ქალაქისთვის. ამ ჩანახატებში ის განსაკუთრებულ ყურადღებას უთმობს ურბანულ დაგეგმარებასა და ქალაქის განვითარების ძირითად ამოცანებს. გეგმა მოსახლეობისა და ტრანსპორტისთვის სპეციალურ ქუჩებს გამოყოფს და სხვადასხვა დონეზე ათავსებს. საუკუნეების წინ, ლეონარდოს მიერ სწორი ურბანისტიკისთვის დასმული საკითხები მე-19 საუკუნის ბოლოსა და მე-20 საუკუნის თანამედროვე ქალაქების განვითარების, საფუძველი გახდა.

1 მე -20 საუკუნის დასაწყისში, პროგრესულად მოაზროვნე ურბანისტები და არქიტექტორები ხვდებოდნენ, რომ ტრანსპორტისა და ქვეითების მოძრაობის ორგანიზებული სისტემისთვის, მინისქვეშა ურბანისტიკის განვითარება იყო აუცილებელი. მაგალითად, 1900-იან წლებში, ფრანგი ინჟინერ-არქიტექტორი ეჟენ ენარი, პროექტში მომავლის ქუჩები , გვთავაზობს გზების სხვადასხვა დონეს ტრანსპორტისა და ქვეითებისთვის¹.

ამავდროულად მისი გეგმა გულისხმობდა მინისქვეშა სივრცეების გამოყენებას შენობათა ტექნიკური აღჭურვისთვისა და პარკინგებისათვის, რადგან თვლიდა, რომ სამანქანო ტრანსპორტის სწრაფი ზრდა, ამგვარ მოთხოვნებს თანამედროვე ქალაქის წინაშე ნამდვილად დააყენებდა (სურ. 2.) და მართლაც, დიდი ქალაქების განვითარება, ტექნოლოგიური სიახლეები, თავისთავად აჩვენებდა მინისქვეშა ურბანისტიკის განვითარების აუცილებლობას. მე-19, მე-20 საუკუნის დასაწყისის დიდი ქალაქების საგაზეთო სტატიები, შარჟები, ფელეტონები და კარიკატურები სწორედ ამ თემას ასახავს.

აღნიშნული საკითხი, ცხადია, ფუტურისტული კვლევის ინტერესიც გახდა, კერძოდ იტალიელი არქიტექტორის ა. სენტ-

ელიას პროექტი ფუტურისტული ქალაქი, საზოგადოებას სთავაზობდა, საკმაოდ მოცულობით მაღალსართულიან განაშენიანებას, რომლის ქვედა სივრცეებიც, სხვადასხვა ტიპის ტრანსპორტისა და ქვეითებისთვის, სწორედ ზონირების მიხედვით იყო დაყოფილი. ავტორი თვლიდა, რომ მინისქვეშა სივრცეების სათანადო ათვისება, თანამედროვე ქალაქის განვითარების გზა იყო. თუმცა საგულისხმოა, რომ მისი იდეა ითვალისწინებდა ნაგებობების მინისქვეშა და მინისზედა მოცულობების ერთიან არქიტექტურულ კონცეფციაში ჩართვას. მსგავსი პროგრესული იდეებით გამოირჩეოდნენ გერმანელი და ავსტრიელი არქიტექტორები ლუდვიგ გილბერ ზაიმერი და რიხარდ ნეუტრა 2. მათ მიერ, ბერლინისთვის მომზადებულ პროექტში ჩანს მკაცრი დიფერენცირება სავალ ნაწილებს შორის. შენობათა მეოთხე და მეხუთე სართულის დონეებზე ქვეითებისთვის სპეციალური ქუჩები იყო დაპროექტებული, ხოლო სხვადასხვა ტიპის ტრანსპორტისთვის მხოლოდ მინისქვეშა სივრცეები იყო განკუთვნილი (სურ.3.4).

მინისქვეშა სივრცეების გამოყენების პრაქტიკულ შესაძლებლობაზე 1920-1930-იან წლებში ლე კორბუზიე საუბრობს. მან პირველად დაამტკიცა მკაფიო ფუნქციონალური დიფერენცირების აუცილებლობა თანამედროვე ქალაქისთვის, როგორც გეგმის დონეზე, ასევე ქალაქის განივი ჭრილის მიხედვით (სურ.5.). თავის პროექტში გაბრწყინებული ქალაქი , ავტორი გვთავაზობს მოძრაობის ხუთ დონეს³.

ერთმნიშვნელოვნად ცხადია, რომ ამგვარი, იმ დროისთვის, სრულიად თანამედროვე, ნოვატორული და გარკვეულწილად წარმოდგენილი პროექტებიც კი, თავისთავად მოიზარებდა მინისქვეშა ურბანისტიკასა და შესაბამის სივრცეებს თანამედროვე ქალაქის განვითარების აუცილებელ პირობად და ასევე აჩენდა დამატებით ფუნქციურ, საზოგადოებრივ სივრცეებს მოსახლეობისა და ქალაქის სხვადასხვა საჭიროებისთვის. მე-20 საუკუნის დასაწყისიდან მოყოლებული, მინისქვეშა ურბანისტიკის საჭიროება კიდევ უფრო მძაფრად იკვეთება და სხვადასხვა დიდი ქალაქების გენერალურ გეგმებშიც აისახება.

ცხადად ჩანს, მინისქვეშა სივრცის კომპლექსური და მრავალფეროვანი შესაძლო ფუნქციები (ავსტრია, ინგლისი, ამერიკის შეერთებული შტატები, შვედეთი, შვეიცარია, იაპონია, კანადა და სხვა). მინისქვეშა საინჟინრო ურბანისტიკას, მის პრობლემებსა და აქტუალურ საკითხებს დაეთმო სპეციალური პერიოდული გამოცემა „le monde sauterrain“ (1936) (სურ. 6,7).

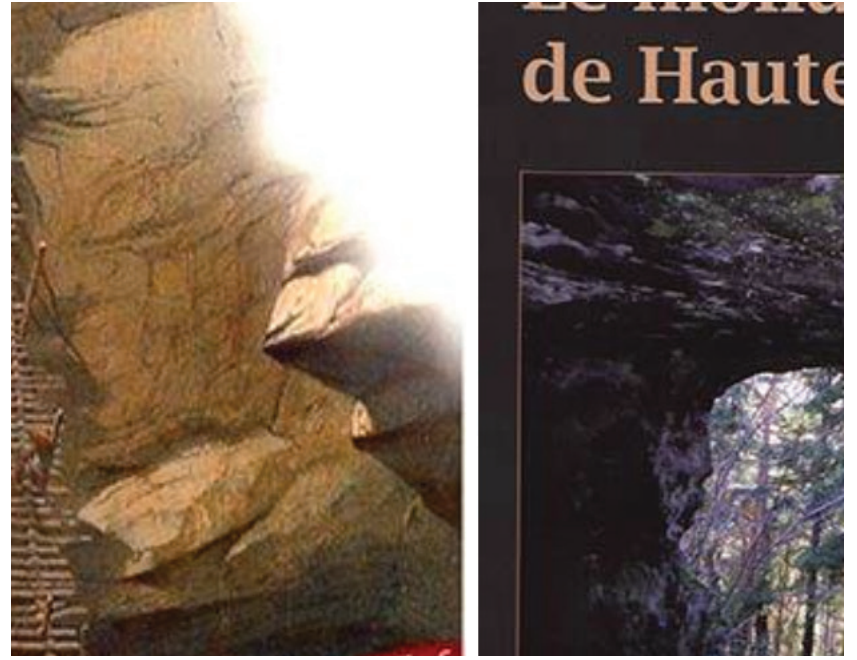
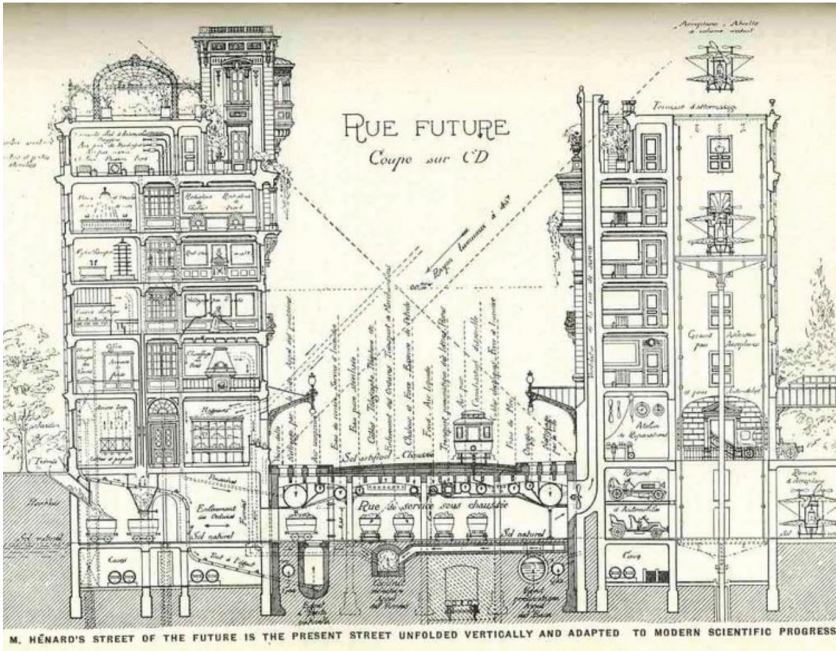
1937 წლის პარიზის საერთაშორისო გამოფენაზე, მაღალი შეფასება დაიმსახურეს ალპების გვირაბისა და მოსკოვის მეტროს პროექტებმა. აქვე თავისთავად გაჩნდა აუცილებლობა საერთაშორისო კონგრესის ჩამოყალიბებისა, რომელიც 1937, 1948, 1949, 1964, 1965, 1970 წლებში მსოფლიოს სხვადასხვა ქალაქებში ჩატარდა (პარიზი, როტერდამი, ბრიუსელი, ნიუ-იორკი, ვარშავა). კონგრესების მთავარი დევიზი კი ასეთი იყო - არ არსებობს ურბანისტიკა, მინისქვეშა ურბანისტიკის გარეშე (სურ.8).

ცხადია, მინისქვეშა ურბანისტიკა მხოლოდ მინისქვეშა ტრანსპორტს არ ითვალისწინებს - ის, ასევე ჩამოთვლილ ფუნქციურ ჯგუფს მოიცავს:

¹ <https://www.onverticality.com/blog/past-cities-of-the-future>
² <https://www.famous-architects.org/richard-neutra/>
³ <https://architectuul.com/architecture/radiant-city>

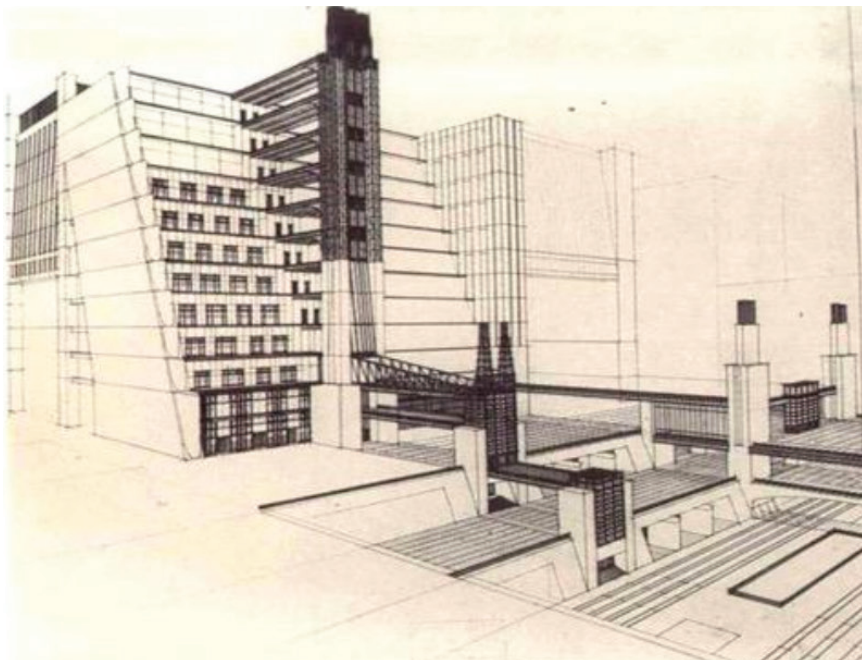
1. საინჟინრო-სატრანსპორტო ფუნქცია - მეტროსადგურები, მინისქვეშა გადასასვლელები, რკინიგზის სადგურები და სხვა;
2. ვაჭრობა და კვება - კომპლექსებში გაერთიანებული სავაჭრო ცენტრები, კაფეები, რესტორნები და სხვა;
3. სანახაობრივი ადმინისტრაციული და სპორტული დანიშნულების ნაგებობები - კინოთეატრები, საგამოფენო დარბაზები, საცეკვაო მოედნები, არქივი, სათამაშო ცენტრები

- და სხვა;
4. კომუნალურ-საყოფაცხოვრებო დანიშნულების ობიექტები - აუზები, ატელიე, სამკერვალო, სალონი, ფოსტა და სხვა;
5. საყოფაცხოვრებო დამხმარე ნაგებობები - პროდუქტების შესანახი და სხვა;



სურ. 2. ეჟენ ენარი. ჩანახატი პროექტისთვის „მომავლის ქუჩები“

სურ. 6,7 ჟურნალი „le monde sauterrain“



სურ.3.4 ა. სენტ-ელია, ჩანახატი პროექტისთვის „ფუტურისტული ქალაქი“



სურ.5. ლე კორბუზიე. ჩანახატი პროექტისთვის „გაბრწყინებული ქალაქი“

სურ.8 პარიზის საერთაშორისო გამოფენა, 1937 წელი

მეტროპოლიტენის ისტორია

ზემოთ მოცემულ ჩამონათვალში დიფერენცირებულია აქტიური საზოგადოებრივი სივრცეები და დამხმარე, დაქვემდებარებული ობიექტები, თუმცა ორივე შემთხვევაში აქცენტი გამახვილებულია მთელ მინისქვეშა კომპლექსებზე, რომელთა გამოყენება და ფუნქციური დანიშნულებაა ქალაქისთვის სასიცოცხლო მნიშვნელობისაა. ამგვარი სისტემით არის დაგეგმარებული არაერთი ევროპული ქალაქი (პარიზი, ლონდონი, სტოკჰოლმი, ბერლინი, ნიუ-იორკი, ბრიუსელი და სხვა).

თუმცა მინისქვეშა ურბანისტიკის ერთ-ერთი ყველაზე ძველი და გავრცელებული ფუნქცია, სწორედ სატრანსპორტოა, რომელიც ქალაქების განვითარებასთან ერთად ჩაისახა. ევროპული ქალაქებისთვის, მინისქვეშა ურბანისტიკის განვითარების ძირითად სტიმულად, სწორედ მინისქვეშა ტრანსპორტის განვითარება იქცა. ამ მიმართულებით პიონერი, ლონდონი აღმოჩნდა (სურ. 9, 10). ლონდონის მეტროს მშენებლობას კომპანია მეტროპოლიტენ იასრულებდა, ამგვარად ეს სახელი მინისქვეშა ტრანსპორტის მთელ სისტემას დაერქვა.

ლონდონში ქუჩები მინისქვეშა სივრცესთან კიბეებით კავშირდებოდა, სადაც პლატფორმები იყო განთავსებული. თავდაპირველად ლონდონის მეტროში ორთქლმავლებს იყენებდნენ. ორთქლმავალი გაჩერებაზე იმართებოდა და ასე აგრძელებდა მოძრაობას, თუმცა მე-18 საუკუნის 80-იანი წლებიდან, ორთქლმავალი ელექტრო მანქანამ ჩაანაცვლა. ლონდონის განვითარების სქემა 20-დან 60-მდე მინისქვეშა სადგურს ითვალისწინებდა. თავდაპირველად მგზავრების გადასაყვანად იყენებდნენ სპეციალურ კაბინებს - ლიფტებს, თუმცა 1911 წლიდან, ესკალატორების სისტემა შემოიღო. პირველი ესკალატორი, 1911 წელს, ასევე ლონდონში ელ-კორტის სადგურზე ამუშავდა. პარიზის მეტროსადგურების მშენებლობა ერთიანი კომპლექსური სტილით იყო გადამწყვეტილი. ცენტრალური ნაწილი სამატარებლო გზებს მოიცავდა, ხოლო გვერდითა ბაქნები, მგზავრებისთვის იყო განკუთვნილი. ამგვარი სტრუქტურა მეტროს ყველა სადგურში გამოყენებული. მნიშვნელოვანია ასევე ის, რომ მეტროს თითქმის ყველა სადგური კომპლექსური სახის არის და ერთიან მარტივ ფორმას ემორჩილება - ძირითადად სივრცეები სადად, თეთრი ფილებით არის მოპირკეთებული. დაახლოებით იგივე გადამწყვეტა გვხვდება ბერლინის მეტროშიც.

ცალკე უნდა აღინიშნოს მოსკოვის მეტროს მშენებლობა და მისი მხატვრულ-არქიტექტურული სახე. ფაქტობრივად, პირველად სწორედ მოსკოვის მეტროში დადგა ტრანსპორტის კონსტრუქციულ-ფორმისეული გამართულობის მნიშვნელოვნებასთან ერთად, მეტროს ინტერიერებისა და ძირითადი ჩასასვლელი ნაგებობების მხატვრულ - არქიტექტურული გაფორმების საკითხი. პროექტების უმრავლესობა კონკურსების შედეგად შეირჩა. თითოეული ავტორის ამოცანა მინისქვეშა სივრცეების განსაკუთრებული მხატვრული ღირებულებით დატვირთვა იყო (სადგური: საბჭოს სასახლე, ყოფილი კროპოტკინის. არქ. ა. დუშკინი, ი.ლიხტენბერგი). განსაკუთრებულ ამოცანას წარმოადგენდა მინისქვეშა სივრცის განათება, რომელიც საერთო მხატვრული გადამწყვეტის ნაწილი იყო.

მოსკოვის მეტრო სადგურების არქიტექტურა, განსაკუთრებული პომპეზურობითა და სტილური მრავალფეროვნებით ხასიათდება. თითქმის ყველა სადგურში მცირე დეტალებიც კი გააზრებულია. მცირე დეკორატიული ფორმები, შემკულობა და ფერადოვანი გადამწყვეტა დიდი ყურადღებითაა დამუშავებული და ამავდროულად არც რთული კონსტრუქციული და საინჟინრო საკითხები იკარგება.

მოსკოვის მეტროპოლიტენის შესახებ საუბრისას, ცალკე უნდა აღინიშნოს, მეტროში ჩასასვლელი სადგურები და მათი არქიტექტურა (სურ. 11.). აქ ძირითადად ორი მიმართულებაა გამოყენებული: დიდ კომპლექსებში სადგურების „ჩართვა“ და ცალკე მდგომი ნაგებობები, რომელთა უმეტესობა, სწორედ მიმდებარე გარემოსა და ლანდშაფტის გააზრებით იქმნებოდა. მინისზედა შენობების დიდი ნაწილი შედარებით ადრეულ პერიოდს ეკუთვნის, ერთგვარი პომპეზურობით ხასიათდება და დამოუკიდებელ ნაგებობებს წარმოადგენს. გვიანდელი ჩასასვლელი სხვადასხვა ფუნქციის ნაგებობებთან არის შერწყმული და კომპლექსურ ძეგლებად არის გააზრებული. მოსკოვში, მეტროს იდეაზე, ჯერ კიდევ მე-19 საუკუნის ბოლოდან დაიწყო მსჯელობა, როდესაც ლონდონისა და ნიუ-იორკის მინისქვეშა ტრანსპორტის სისტემა ჩნდებოდა, თუმცა

საკითხი რამდენიმე მიზეზის გამო ჩერდებოდა, მათ შორის მართლმადიდებლური ეკლესიის კონსერვატორული პოზიციის. თუმცა 1931 წელს ეს საკითხი საბოლოოდ გადაწყდა და 1935 წელს მოსკოვის მეტროპოლიტენის პირველი ხაზიც, გაჩნდა. მოსკოვის მეტროს კვლავ ვითარდება თბილისის მეტროს სისტემაც, რომელსაც ვრცელი და ძალიან საინტერესო ისტორია აქვს.



სურ. 9. ლონდონის მეტრო. გრაფიურა. Getty Image -ს კოლექცია



სურ.10. ლონდონის მეტრო, გრაფიურა. Getty Image -ს კოლექცია



სურ.11. მოსკოვის მეტრო, სადგური „კროპოტკინი“. 1935 წელი

⁴ The Moscow Underground of the Stalin Time (1934-1953). Aesthetic Features, Political Significance and Cultural Symbolism, Viktoriya Sukovata, Underground Architecture Revisited, ICOMOS 2019

**თბილისის მეტროპოლიტენი⁵
თბილისის მეტროპოლიტენის მშენებლობის პოლიტიკური
ნინაპირობები**

ყოფილი საბჭოთა კავშირის ქვეყნებში, მოსკოვის მეტროს შემდეგ, ერთმანეთის პარალელურად რამდენიმე ქალაქში გაჩნდა მეტროპოლიტენი და მეტროს საკმაოდ რთული სისტემა. ცხადია, საბჭოთა იდეოლოგიისთვის და ზოგადად თანამედროვე ქალაქების განვითარებისთვის, პრესტიჟული იყო ახალი სატრანსპორტო სისტემების დანერგვა. თუმცა ევროპული ქვეყნებისგან განსხვავებით, საბჭოთა კავშირში მეტროპოლიტენი არ განიხილებოდა მხოლოდ ქალაქებისთვის მნიშვნელოვან სატრანსპორტო საშუალებად, არამედ მას საფუძვლად ედო იდეოლოგიური, მასებზე გათვლილი პროპაგანდა. შესაბამისად, ზემოხსენებული საკითხი საბჭოთა კავშირის ბევრი ქვეყნისა და ქალაქის მმართველობისთვის იყო მიზეზი იმისა, რომ მეტროს მშენებლობას დიდი რესურსი მოხმარებოდა. ცხადია, თავიდანვე განსაზღვრული იყო ის აუცილებელი პარამეტრები, რომელიც ქალაქებს უნდა დაეკმაყოფილებინათ.

მეტროსადგურების მშენებლობის ტექნიკური აუცილებლობის დასაბუთებაში, უმთავრესი პუნქტი მოსახლეობაა, რომლის ნაკლებობის შემთხვევაშიც, საკითხი ცალკეული ქალაქისთვის არც კი დგება დღის წესრიგში. მოსახლეობის რაოდენობა 1 მილიონს უნდა გასტოლებოდა, წინააღმდეგ შემთხვევაში საკითხი განიხილვას არ დაექვემდებარებოდა. სრულიად ბუნებრივია, რომ საბჭოთა იდეოლოგიის თავმოძმონე ქალაქთა რიცხვში, თბილისიც იდგა. სწორედ მეტროპოლიტენის მშენებლობის იდეით მიმართა საქართველოს სსრ კომუნისტური პარტიის ცენტრალური კომიტეტის პირველმა მდივანმა, კანდიდ ჩარკვიანმა ლავრენტი ბერიას. თუმცა, ბერიას აზრით, ბაქო, როგორც ამიერკავკასიის სანავთობო ცენტრი, გაცილებით ხელსაყრელი იყო მეტროპოლიტენის მშენებლობისთვის ვიდრე თბილისი - ქალაქი, რომლის მოსახლეობაც 600.000 არ აღემატებოდა. კანდიდ ჩარკვიანმა ლავრენტი ბერიას გვერდის ავლით სცადა საკითხის გადაჭრა და 1951 წელს, სტალინის ლიკანში ვიზიტის დრო შეარჩია აღნიშნულ საკითხზე მასთან სასაუბროდ. თანხმობა მხოლოდ სიტყვიერი იყო, თუმცა მალევე მიიღეს ოფიციალური დადგენილება მეტროპოლიტენის მშენებლობის შესახებ და საპროექტო სამუშაოებიც დაიწყო. უნდა აღინიშნოს, რომ ჩარკვიანის შეთავაზება ეფუძნებოდა ტექნიკურ-ეკონომიკურ გათვლებს. შესაბამისად მეტროპოლიტენის მოწყობაზე ფიქრი, მხოლოდ სპონტანური გადანაცვლები არ ყოფილა.

1951 წლის 29 სექტემბერს გამოიცა სსრკ მინისტრთა საბჭოს დადგენილება N 3637-1696 გრიფით საიდუმლო სტატუსით, თბილისის მეტროპოლიტენის მშენებლობის შესახებ. აღნიშნული დადგენილების მიხედვით, მომზადებულ საპროექტო დავალება ითვალისწინებდა:

- მეტროპოლიტენის პირველი რიგის მონაკვეთის მშენებლობას ბრძოლის ქუჩიდან (ახლანდელი წერეთლის გამზირი) აწყურის ქუჩამდე (300 არაგველი) 7 მიწისქვეშა სადგურით;
- საჭიროების შემთხვევაში მიწისქვეშა ტრასით სარკინიგზო შემადგენლობების გატარებას თბომავლის წევით რკინიგზის სადგურ დიდუბიდან ნავთლულამდე;
- მეტროს ტრასის სიგრძე უნდა ყოფილიყო 7.2 კმ, სარკინიგზო ტრასის - 12.6 კმ;
- პირველი რიგის მშენებლობის ღირებულება შეფასებული იყო 1,050,000,000 მანეთად.

უმნიშვნელოვანეს საპასუხისმგებლო საქმისთვის თბილისში მოიწვიეს მოსკოვის ინსტიტუტის მეტროგეპროტრანს სპეციალისტი ანატოლი ბეგუნი, რომელსაც პროექტის ხელმძღვანელობა დაევა. პროექტის მთავარი ინჟინრის თანამდებობა კი მიხეილ უშაკოვმა, მოგვიანებით კი ვლადიმერ დანდუროვმა ჩაიბარა.

1952 წელს, ჩამოყალიბდა მეტრომშენის სამმართველო (მოგვიანებით თბილგვირაბმშენი), გიორგი ნასიძის ხელმძღვანელობით,⁶ მის მოადგილედ კი დაინიშნა მოსკოვის მეტროპოლიტენის მშენებლობისა და შემდგომში ამიერკავკასიის რკინიგზის სამმართველოს საგზაო სამსახურის გამოცდილი სპეციალისტი ვიქტორ გოცირიძე.

საპროექტო ჯგუფი აქტიურად მუშაობდა. 1 წლის განმავლობაში გაიყვანეს მარჯანიშვილსა და ვაგზლის მოედანს შორის

1 კილომეტრზე მეტი სიგრძის გვირაბი და გადასასვლელი შახტები. თუმცა 1953 წელს, სსრკ მინისტრთა საბჭოს დადგენილებით, საბჭოთა კავშირის ტერიტორიაზე მიმდინარე 3 ქალაქის მეტროპოლიტენის მშენებლობა შეჩერდა. კიევსა და ბაქოში უკვე ჩატარებული სამუშაოების კონსერვაცია გადანყდა, ხოლო თბილისის შემთხვევაში სამუშაოების სრული შეჩერება. აღნიშნული დადგენილება ითვალისწინებდა უკვე ჩატარებული საკმაოდ შრომატევადი სამუშაოების გაუქმებას, გვირაბების ამოვსება და სამომავლო გამოყენებაზე უარის თქმას.

თუმცა ეს რთული განაჩენი, ვასილ მუჟავანაძის აქტიური, არაფორმალური ჩართულობით შეიცვალა და ლიკვიდაცია მხოლოდ კონსერვაციით ჩანაცვლდა. საკონსერვაციო სამუშაოები კი აღდგენისა და მშენებლობის გაგრძელების შესაძლებლობას იძლეოდა.

უნდა აღინიშნოს, ისიც, რომ მოსკოვის მეტროგეპროტრანსმა, შეჩერებული 3 ქალაქის მეტროპოლიტენისთვის შეიმუშავა რეკომენდაციები, რომლის მიხედვითაც გათვალისწინებული იყო გვირაბებისა და შახტების მოსახლეობისთვის თავდაცვის მიზნით გამოყენება. გრიფით საიდუმლო დოკუმენტში, დეტალურად არის აღწერილი, თუ რომელი ობიექტი რა მიზნითა და ფუნქციით უნდა გამოყენებინათ. შესაბამისად, სწორედ აღნიშნულ პერიოდში თბილისის მიწისქვეშა ურბანისტიკის უმნიშვნელოვანესი ელემენტის - სატრანსპორტო კავშირის საკითხი, ასევე მეორე აქტუალური კომპონენტით - თავდაცვითი ფუნქციით ჩანაცვლდა, ეს კი პროექტის გადარჩენის შანსს იძლეოდა.

სწორედ ამ შესაძლებლობის გამოყენებით მოხერხდა ოფიციალური საპროექტო მასალის შეცვლა, რომელიც თავდაცვითი ფუნქციის ობიექტების მშენებლობას ითვალისწინებდა, რასაც საბოლოოდ პროექტის განხორციელება მოჰყვა. ცხადია, აღნიშნული ცდომილება პასუხისმგებლობის საკითხს აყენებდა და ერთგვარ რისკსაც შეიცავდა, ეს კი ეხებოდა სრულად პროექტს და ასევე, ცხადია ცალკეულ ადამიანებს. თუმცა მეტროპოლიტენის მშენებლობის იდეის ბოლომდე დამცველი და მხარდამჭერი ადამიანები, როგორც თავად საპროექტო ჯგუფში, ასევე იმდროინდელ პოლიტიკურ ელიტაშიც მოიძებნა. შედეგად თბილისისთვის მეტროპოლიტენის აუცილებლობა დასაბუთდა - მოსკოვში ახსნა - განმარტებისთვის დაბარებულმა საპროექტო ჯგუფმა, კომისიის დარწმუნება შეძლო, რომ ჩატარებული სამუშაოებით, ისინი ერთდროულად იღებდნენ თავშესაფარს და მეტროპოლიტენსაც. 1960 წელს თბილისის მეტროპოლიტენის მშენებლობა ოფიციალურად გადანყდა და სამუშაოებიც განახლდა. 1966 წლის 11 იანვარს კი თბილისის მეტრო ოფიციალურად გაიხსნა(სურ.12).



სურ.12. თბილისი მეტროს პირველი ვაგონი. 1966 წელი. ცენტრალური საისტორიო არქივი

⁵ მეტროპოლიტენი - ქართულად ქვეგრილა

თბილისის მეტროპოლიტენის ტექნიკური პარამეტრები

მეტროპოლიტენის პირველი ხაზის მშენებლობა მტკვრის გაყოლებაზე დაიგეგმა, მის სათავედ კი დიდუბე იქცა. სწორედ დაგეგმილ ტრასაზე აიკინდა მისი 6 სადგური (რუსთაველი, მარჯანიშვილი, ვაგზლის მოედანი, ოქტომბერი, ელექტროდეპო და დიდუბე). სადგურებს შორის მანძილი ძირითადად 1.3 კმ. იყო, მოგვიანებით მანძილი უფრო გაიზარდა.

თავდაპირველად, სადგურ დიდუბესა და ვაგზლის მოედანს შორის, ცალმხრივი მოძრაობა იყო დაწესებული. 1967 წელს ამუშავდა დიდუბე-ელექტროდეპოს შორის არსებული მეორე 8ლიანდაგი. 1967 წელს 7 ნოემბერს, ამუშავდა მეორე უბანი, რუსთაველი- 300 არაგველი. მათ შორის გაეშვა 3 სადგური ლენინის მოედანი, 26 კომისარი, 300 არაგველი. 1971 წელს, ამუშავდა რიგით მესამე უბანი 300 არაგველი- სამგორის მონაკვეთი. 1979 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა საბურთალოს ხაზი, რომელიც 5 სადგურს მოიცავდა (სურ.13). ამ დროისათვის უკვე დაგეგმილი იყო დამატებით 4 სადგურის

აგება ღრმაღელე, თემქა, ავჭალის გზატკეცილი და გლდანი. 1985 წელს გაიხსნა პირველი ორი სადგური (ღრმაღელე და თემქა), 1989 წელს კი, ავჭალის გზატკეცილი და გლდანის სადგურები. 1985 წელს სადგურ სამგორის შემდეგ, გაიხსნა სადგური ვარკეთილი.⁷

ზოგადად მეტროსადგურების სისტემა, როგორც საინჟინრო თავისებურებებიდან გამომდინარე, რამდენიმე ტიპად იყოფა. ეს არის მიწისზედა, მცირე ჩაღრმავების და დიდი ჩაღრმავების სადგურები; კონსტრუქციულად მიწისქვეშა სადგურები კოლონურ, პილონურ და ერთთალოვან სადგურებად ნაწილდება. სადგურების ტიპი უმთავრესად დამოკიდებულია მეტროს მარშრუტსა და გეოლოგიურ-ტექნიკურ მოცემულობებზე. ამგვარი სისტემით არის აგებული მსოფლიოში ყველა მეტროს სადგური. ცხადია თბილისის მეტროს მშენებლობაშიც, სწორედ ამგვარი სისტემა გამოიყენეს. შედეგად, ქალაქში ყველა ზემოთქმული ტიპის სადგური გვაქვს.⁸



⁶ გ. ნასიძე 1933-1941 წლებში მოსკოვის მეტროპოლიტენის მშენებლობაზე მუშაობდა, 1941-1952 წლებში კი ამიერკავკასიის რკინიგზის შავი ზღვის სანაპირო გვირაბებისა და ხიდების მშენებლობას ხელმძღვანელობდა
⁷ ჯამი ნ . სოციალისტური თბილისის ხუროთმოძღვრება, თბილისი, 1983 წელი, გვ 66
⁸ Gengiuri Nato, Architektur der U-Bahn-Stationen von Tbilisi – Vergangenheit und Gegenwart. In: Underground Architecture Revisited. ICOMOS Deutschland. Berlin. 2020.

თბილისის მეტროპოლიტენის არქიტექტურა

მეტროს სადგურების არქიტექტურა, ცხადია, უმთავრესად ადგილის მახასიათებლებს ეფუძნება, მაგრამ მიუხედავად ტექნიკური აუცილებლობისა, ყველა სადგურს ინდივიდუალური მხატვრულ-არქიტექტურული სახე გააჩნია და ხშირ შემთხვევაში ეპოქალური არქიტექტურის ნიმუშებსაც შეიცავს. საგულისხმოა ის, რომ მეტროსადგურების არქიტექტურაში იმდროინდელი სტილური მიმართულებები ჩანს და ეპოქის თანმდევი სიახლეებიც მკაფიოდ იკითხება. მნიშვნელოვანია სადგურების პერიოდების მიხედვით დაყოფა და მათი საერთო სახასიათო სტილის გააზრება, ამასთან ერთად აუცილებლად გასათვალისწინებელია თავად ნაგებობების ტიპოლოგია.

მეტროსადგური დიდუბე

პირველი რიგის მეტროსადგურები დიდუბე და ელექტროდებო ღია ტიპის სადგურებს მიეკუთვნება, ორივე მინისზედა სადგურია, მინის ქვეშ განვითარებული ინფრასტრუქტურით. ორივე სადგურის არქიტექტურული გადაწყვეტა, რთული რელიეფით, და მიმდებარე რკინიგზის ხაზების არსებობით არის ნაკარნახები. სადგურების ამგვარი კომპოზიციური გადაწყვეტა მატარებლის გზისა და ქუჩათა დონის მკვეთრმა სხვაობამ განუსაზღვრა არქიტექტორებს (სურ. 14).

ორივე სადგურში, ძირითადი აქცენტი გადატანილია ნაგებობის რთულ კონსტრუქციაზე. დიდუბის შემთხვევაში, ზედა დონიდან უშუალოდ სადგურამდე მისასვლელი, რამდენიმე ეტაპს მოიცავს, მათ შორის ქუჩისა და ძირითადი პავილიონის დამაკავშირებელ ღია ხიდს, საიდანაც კიბეების საშუალებით ქვედა დონეზეც გავდივართ. მარშრუტი, ასახულია არქიტექტურაშიც, რადგან შენობა თითქმის გამჭვირვალეა და ყველა არქიტექტურული დეტალი გარედან იკითხება. შენობამდე და უშუალოდ შენობაში მოძრაობის მგზავრების მიმართულება კი იმ ძირითად ღერძს ქმნის, რაც თავად არქიტექტურას აცოცხლებს და შეიძლება ითქვას, მის მხატვრულ ეფექტსაც განაპირობებს (სურ. 15, 16).

თავად დიდუბის სადგურის, კოლონებზე შემდგარი, თხელგადახურვიანი კონსტრუქცია, მსუბუქ ფორმას ქმნის, რომლის შესასვლელიც ტალღოვანი მოხაზულობის დენად ელემენტად წარმოჩინდება (სურ. 17).

ბაქანი - ცენტრალური ნაწილი ქვემოთ დაწვრილებულ სვეტებს ეყრდნობა, გადახურვაც ამ ფორმიდან გამომდინარეობს და კუთხეებზე აფრასავით იშლება. სივრცე ხალვათი და გახსნილია, სილუეტი მკაფიო და ნათელი. კონსტრუქციის საერთო არქიტექტურულ - მხატვრული სიმსუბუქე დახვეწილი არქიტექტურული გემოვნების გამომხატველია.

დიდუბის სადგურის, არქიტექტურულ პროექტში, თვალნათლივ ჩანს ავტორების ჩანაფიქრი, გარემოსთან ჰარმონიული ფორმის შექმნისა. საკმაოდ გამწვანებული მიმდებარე გარემო, ჩართულია არქიტექტურულ გამომსახველობაში - ფერის, სხვადასხვა თანამედროვე მასალის, ფაქტურების გამოყენებით - მარტივი ფორმა წამყვანია და მხატვრულ მეტყველებას იძენს. ავტორები ზედმინვენით იაზრებენ პროექტისა და მიმდებარე ტერიტორიის კეთილმოწყობას. ცალკეული მხატვრული აქცენტებით კი მთლიანობის შექმნას ცდილობენ (სურ. 18).

გარდა ზემოთ აღნიშნული ჯგუფისა, ცალკე აღნიშვნის ღირსია დამოუკიდებელი მინისზედა პავილიონიანი სადგურები და ასევე ცალკეულ არქიტექტურულ კომპლექსთან ინტეგრირებული სადგურები.

დამოუკიდებელ მინისზედა პავილიონებში, შესაძლებელია ორი ქვემიმართულების გამოყოფა: მინისზედა პავილიონები, გარემოსთან აქტიური ინტეგრირებით: სადგური 10 *ოქტომბერი, 26 კომისარი, ისანი, 300 არაგველი*. და შედარებით მონუმენტური, დახურული ტიპის შენობები რუსთაველის მეტროს ზედა ვესტიბიულის სახით.

მეტროსადგური რუსთაველი

თბილისის მეტროსადგურებს შორის, განსაკუთრებით აღსანიშნავია მეტროსადგური რუსთაველი (ლ. ჯანელიძე, თ. კალანდარიშვილი, ე. ამაშუკელი), რომელიც თავისი სრულყოფილი მხატვრულ-არქიტექტურული სახით, შესაძლებელია კომპლექსური ძეგლად განვიხილოთ (სურ. 19).

სადგურის მინისზედა შენობა მცირე ზომის სკვერში, ქალაქის ისტორიულ ნაწილშია განთავსებული. ნაგებობის წრიული ფორმა და მისი დანაწევრებული ზედაპირი, ორგანულ, ბუნებრივ და დენად გადასვლას ქმნის მიმდებარე განაშენიანებასა და არათანაბარ რელიეფთან. სადგურის ფორმა პლასტიკური ხასიათით გამოირჩევა და ბუნებრივად ერწყმის გარემოს. მეტროში შესასვლელი საკმაოდ დიდი ზომის ბარელიეფით არის შემკული. ფრონტალურად განვითარებული კომპოზიცია, მუშაობს ექსტერიერზე და ამავდროულად შესასვლელი მონაკვეთის მყუდრო სივრცეს ქმნის.

მინისზედა ვესტიბიული მრგვალია, მოპირკეთებულია თეთრი მარმარილოს ფილებით. ზედა მონაკვეთი კი თეთრი ფერის ვერტიკალურად დანაწევრებული მონაკვეთებით, რომელსაც ერთგვარი დინამიკა და რიტმი შემოაქვს ინტერიერში. საკმაოდ ღრმა ესკალატორით, მინისქვეშა სადგურში ჩავდივართ, სადაც თანდათანობით იშლება საკმაოდ დიდი ზომის ვესტიბიული. ესკალატორზე მოძრაობისას, სხვადასხვა რაკურსით იხსნება ქვემოდან ზემოთ გაფართოებული სვეტები, რაც სივრცის მონუმენტურობის განცდას აძლიერებს.⁹ ინტერიერის გაფორმება, სამშენებლო მასალისა და მხატვრული ფორმების უზადო შეთანხმებით არის მიღწეული. სვეტები და კედლები მოპირკეთებულია მონითალო, მოყავისფრო მარმარილოთი. იატაკი და მატარებლის სავალი გზის კედლის ცოკოლი მოშავო ფერშია გადანყვებილი, ჭერი და კედლის ზედა ნაწილი კი თეთრია.

მხატვრული გაფორმების თვალსაზრისით, უმნიშვნელოვანესია ჭედური ელემენტები, სადაც თავად შოთა რუსთაველის პორტრეტი და წრიული დეკორატიული კომპოზიციები ჩასმული.

სადგური რუსთაველი გააზრებული და სრულყოფილია, როგორც არქიტექტურული გამომსახველობით, ასევე არქიტექტურისა და დეკორატიული ხელოვნების, მისი პლასტიკური ფორმის თანაარსებობითაც და კარგად ასახავს გვიანსტალინური მონუმენტური არქიტექტურისთვის დამახასიათებელ თითქმის ყველა ძირითად ნიშან-თვისებას.

მეტროსადგური *ოქტომბერი, 26 კომისარი, ისანი, 300 არაგველი*, თითქმის ერთი სისტემით დაპროექტებული ნაგებობებია, რომელთაგან მეტროსადგური ისანი განსხვავდება, როგორც სადგურის კონსტრუქციით ასევე ზედა ვესტიბიულის არქიტექტურით. ყველა შემთხვევაში, საქმე გვაქვს დამოუკიდებელი შენობის გარემოსთან შერწყმასთან. შესაბამისად გარდა საინჟინრო-გეოლოგიური ფაქტორებისა, არქიტექტორების წინაშე დგება უმნიშვნელოვანესი საკითხი ნაგებობების, როგორც ახალი ელემენტის მოცემულ გარემოში ინტეგრირების. ჩამოთვლილთაგან ყველა სადგური, გარდა 26 კომის რისა, ისტორიულ გარემოში არ მდებარეობს და ამგვარად აქვს იმის შესაძლებლობაც, რომ მიმდებარე გარემო ხელახლა გაიზაროს და შექმნას ახალი სამეტყველო ენა.

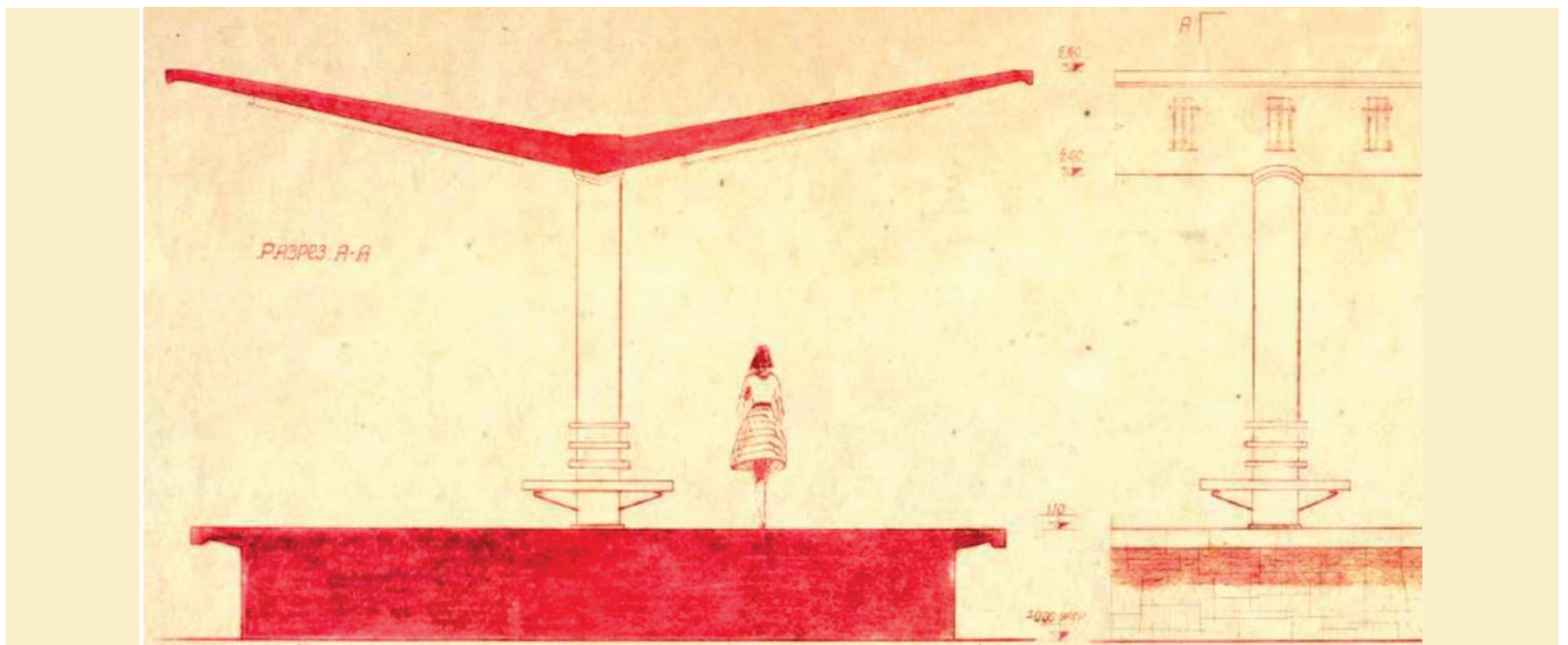


სურ. 14. სადგური „დიდუბე“. 1966 წელი. ცენტრალური საისტორიო არქივი

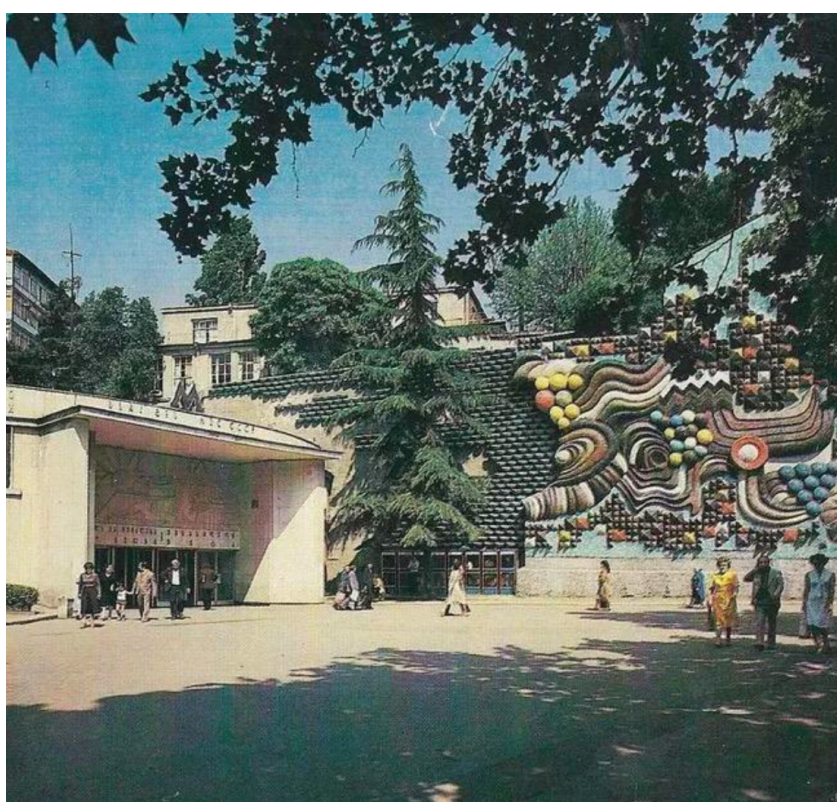
⁹ აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ მეცნიერთა ვარაუდით, ამგვარი ფორმა ტრადიციული დარბაზის დედაბოძის ინტერპრეტაციის მცდელობად არის განხილული



სურ.15, 16. სადგური „დიდუბე“ და „ელექტროდეპო“ 1966 წელი. ცენტრალური საისტორიო



სურ.17. სადგური „დიდუბე“. ესკიზი, 1962 წელი. ცენტრალური საისტორიო არქივი



სურ.18. მეტროსადგური „რუსთაველი“ 1970-იანი წლები. ცენტრალური საისტორიო არქივი



სურ.19. მეტროსადგური „რუსთაველი“ ინტერიერი. 1969 წელი. ცენტრალური საისტორიო

მეტროსადგური ოქტომბერი, ამჟამინდელი ნაძალადევი

მეტროსადგური ოქტომბერის ზედა პავილიონი, დაპროექტებულია ძირითადი გამზირის პარალელურად, ოდნავ სიღრმეში, შენობის გეგმარებითი სიმარტივე მკაფიო არქიტექტურულ გამომსახველობას განაპირობებს. ნაგებობამდე მისასვლელი მცირე სკვერი, ერთგვარ გარდამავალ სივრცეს წარმოადგენს, რომლის გეგმაზომიერი ლანდშაფტური დიზაინი, სწორედ შენობის მარტივი ფორმის არქიტექტურის ერთგვარ მხატვრულ დამხმარე ელემენტადაც გვევლინება (სურ.20,21,22).

შენობის მიწისზედა არქიტექტურა, ერთგვარი სიმარტივით და დახვეწილი ფორმით გამოირჩევა. ძირითადი კონსტრუქცია მასიურ სვეტებს ეყრდნობა, რომელიც ერთი მხრივ კონსტრუქციულია და ამავდროულად, სიმყარის შეგრძნებას მატებს შენობას. ჰორიზონტალურად გაშლილი ფასადის მძლავრი ვერტიკალური აქცენტი, სწორედ ეს სვეტებია, რომელიც გარედან მეორად ეფექტად მუშაობს. ეს მეორადობა, პირველადი ფორმის/ფასადის ხაზგასმაც არის.

დიდი ვიტრინებით აწყობილი ფასადი, გეომეტრიულ ფორმას მისდევს, რომელიც საკმაოდ განიერი ლავგარდნით სრულდება. აღსანიშნავია, რომ შენობის ქვედა დონის გვერდითა აქტიური ფლანგების ნიშნული ოდნავ არის დაწველი, სწორედ ამიტომ ნაგებობა, მიწაზე დგას და ამავ დროს, თითქოს ოდნავ ჰაერშია. ამგვარი არქიტექტურულ-ვიზუალური ხერხი, შენობას სიმსუბუქეს ანიჭებს, ამას ემატება არქიტექტურული სახეც, გახსნილი მინის ვიტრინები არამხოლოდ მთავარ ფასადზეა გამოყენებული, არამედ გვერდითა მონაკვეთებზეც გადადის, რაც შიდა სივრცეშიც ჩანს.

ინტერიერისა და ექსტერიერის ამგვარი ჰარმონიულობა შენობის მთავარ ღირებულებას განაპირობებს. ამას ემატება ის მხატვრული დეტალები, რომელიც მის ინტერიერშია მოთავსებული.

ზედა პავილიონის ინტერიერის მთავარ კომპონენტს, საკმაოდ დიდი ზომის თბილისის პანორამა წარმოადგენს (ავტორი კ. იგნატოვი). აღნიშნული პანო, ცოცხალი ელემენტია და ერწყმის შენობის ინტერიერს, მისი მასალითა და ფერადოვნებით. პანო მნიშვნელოვან როლს თამაშობს თავად მგზავრთა მოძრაობის საერთო სურათის აღქმაში. ის ესკალატორიდან ამოსული მგზავრისთვის ნელ-ნელა ხდება ხილული, პავილიონში მოძრაობისას კი სრული სისავსით წარმოჩნდება.

კონტრასტების შექმნის პრინციპზე იყო აგებული ქვედა სადგურის სიღრმეში განთავსებული პანო, რომელიც რეაბილიტაციის შედეგად ა. გურგენიძის ნამუშევრით ჩანაცვლდა.

მეტროსადგური 300 არაგველი

300 არაგველის მეტროსადგურის ზედა პავილიონიც, ოქტომბრის მსგავსად, მარტივი არქიტექტურული ფორმების კომბინაციით არის შექმნილი. აქაც მთავარ როლს, სწორედ გარემო თამაშობს, როგორც არქიტექტურის განმსაზღვრელი მთავარი ელემენტი. შენობა ქუჩის დონეზე მდგარ ოქტომბრის სადგურისგან განსხვავებით, პიედესტალისმაგვარ საფეხურზეა განთავსებული. მისკენ მიმავალი რამდენიმე საფეხური, მშვიდ ფასადთან მიმართებით, არქიტექტონიკურ დინამიკას ქმნის. გარემოსთან კავშირის ერთ-ერთი კომპონენტია მის წინ მდებარე მცირე აუზიც, რომელიც წყლის სარკის სახით აძლიერებდა შენობის აღქმას. მასში არეკლილ ნაგებობას, მხატვრული დატვირთვა ენიჭებოდა. ოქტომბრისგან განსხვავებით, კედლის მასა გვერდითა ფასადებზე მეტად იგრძნობა, თუმცა კედელი იმგვარად არის დამუშავებული, რომ არ ქმნის მასიურ ზედაპირს, არამედ დეკორატიულ დატვირთვას იძენს (სურ.23,24).

შენობის წინ, აუზთან მოგვიანებით განთავსდა ცხენოსანი ფიგურა, რომელიც ორგანულად ჩაენერა შენობის არქიტექტურაში. ნაგებობამ ერთგვარი ფონი შეუქმნა წინ განთავსებულ პლასტიკურ ფორმას და მისი ორგანული ნაწილი გახდა.

სამგზავრო სადგური პილონის ტიპისაა, რომელიც სხვადასხვა მასალით არის მოპირკეთებული, მათ შორის ბოლნისის ტუფით, მარმარილოთი და გრანიტით. ინტერიერის ცენტრალურ ნაწილში, ყრუ კედელი 300 არაგველისადმი მიძღვნილი ქედური ბარელიეფით არის გაფორმებული (ავტორი თ. გიგაური) (სურ.25).

ბარელიეფის პლასტიკა, კონტრასტს ქმნის კედლის რძისფერ

ფაქტურასთან. განათება კი აძლიერებს არეკვლად ზედაპირს. კონტრასტების პრინციპით შეპირისპირებული კედელი დადეკორატიული ზედაპირი, ინტერიერის მთავარი მხატვრული მახვილია.

მეტროსადგური 26 კომისარი ამჟამინდელი ავლაბარი

შემოგანიხილულ სადგურთა პარალელურად უნდა განვიხილოთ, 26 კომისარი, ამჟამინდელი ავლაბრის მეტროსადგური. თავდაპირველი პროექტის მიხედვით, პავილიონი შენობასთან უნდა ყოფილიყო შერწყმული, თუმცა საბოლოოდ მისი დამოუკიდებლად განთავსება გადაწყდა. მეტროსადგური ქალაქის ისტორიულ ცენტრში მდებარეობს. ამ ადგილას ძველად განაშენიანება არსებობდა, თუმცა სწორედ მოედნის რეკონსტრუქციისას შეიჩა მისი კონკრეტული ადგილი (სურ.26).

შენობა თავისი მდებარეობით ისე არის განთავსებული, რომ ერთგვარ ქალაქგეგმარებით ფუნქციასაც ითავსებს. მეტროს ზედა სადგური მარტივი ფორმის ჰორიზონტალური მართკუთხედი, რომელიც დახვეწილ, სადა და უპრეტენზიო არქიტექტურულ ფორმას ქმნის.

შენობის არქიტექტურა სადა ფორმებს ეყრდნობა, რომლის ძირითადი სიბრტყე გამჭოლი, გახსნილი ვიტრაჟებიანი სივრცისგან შედგებოდა. მხოლოდ თეთრი ქვით მოპირკეთებული ლავგარდანი ქმნიდა მის დამასრულებელ კანტს. ამგვარივე კომპოზიციით იყო გაფორმებული შენობის უკანა განივი ფასადიც.

ასეთივე ქვის კანტი იყო გამოყენებული შენობის კუთხეებზე, რომელიც კრავდა კიდეც ნაგებობას. გახსნილი ერთიანი ვიტრაჟები, მუქი ფერის კანტებით გამოიყოფოდა. გახსნილი სივრცის გამო, კარგად ჩანდა შენობის მარტივი ინტერიერი და მარჯვენა მხარეს განთავსებული დეკორატიული ჩანართიც.

მოგვიანებით, 1980-იან წლებში, მეტროსადგურის მარცხენა მონაკვეთში, მოცულობითი ჯგუფური სკულპტურის აღმართვა გადაწყდა. 1981 წელს, სკულპტურა მეგობრობა , რომელიც 26 კომისარს განასახიერებდა, მეტროს ზედა სადგურის მარჯვენა მონაკვეთზე განთავსდა. (სკულპტურის ავტორია დ. სიხარულიძე, არქიტექტორი და კონსტრუქტორი ო. ლითანიშვილი და ა. გურული) (სურ.27).

ჯგუფური ქანდაკება მონოლითურ კონსტრუქციას წარმოადგენდა, ოთხი ხელი-ხელ ჩაკიდებული მეომრის ფიგურით. საკმაოდ მონუმენტური, პიედესტალზე შემდგარი ძლიერი ფიგურები, საერთო სივრციდან გამოყოფილად აღიქმებოდა. ქანდაკებას მისთვის სპეციალურად მომზადებული ჰორიზონტალური სადა ფონი გააჩნდა, რომელიც აქცენტსაც ქმნიდა და საერთო სივრცეში მის მნიშვნელობას გამოყოფდა.

ქანდაკება კარგად გააზრებულ კონცეფციას ემყარებოდა, რომელიც ცხადია, საბჭოთა სულისკვეთებას, თუმცა ეპოქისთვის საინტერესო და სახასიათო მხატვრულ ფორმას ქმნიდა. 1990 წლებში, ქანდაკებებს „თავები მოკვეთეს“ და მალე მოხსნეს კიდეც. დღეისთვის ქანდაკების ბედი უცნობია, სავარაუდოდ განადგურებულია.

მეტროსადგური ისანი

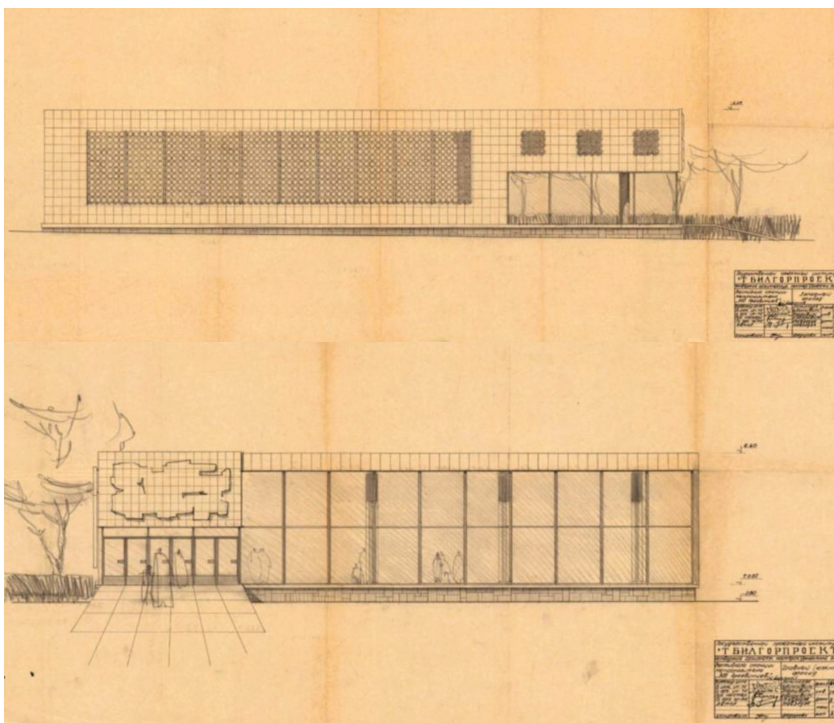
ცალკე მდგომ ვესტიბიულების მეტროსადგურებს შორის, უნდა აღინიშნოს, მეტროსადგური ისანი (არქიტექტორები გ. მოძმანიშვილი და ნ. ლომიძე, ინჟინერი ი. გელაძე, ლ. კამკამიძე, ვ.დანდუროვი, მ.ბუკა, მ. ბარსეგოვა 1971 წელი). მიწისზედა პავილიონი თავისი ორიგინალური გადახურვის ფორმით, სრულიად განსხვავდება სხვა სადგურებისგან და რთული კონსტრუქციით ხასიათდება: ხუთი მრუდხაზოვანი ზედაპირის სახურავი, ეყრდნობა ოთხ საყრდენს, რომელიც მსუბუქ კონსტრუქციას ქმნის. სახურავები, იალქნების მსგავსია, კუთხეებში აფრიალებული, რაც საყრდენ კონსტრუქციებთან კომბინაციაში რთულ და დინამიკურ ფორმას წარმოქმნის, ეს არის სიახლე იმ პერიოდის თბილისისათვის და ასევე, ეს სადგური არის გასული არქიტექტურის, ჰიპერბოლოიდურ-პარაბოლოიდური გადახურვის ერთ- ერთი უადრესი ნიმუში სსრკ-ში.¹⁰

აღნიშნული ტიპის კონსტრუქციის გამოყენება ახალი სიტყვა იყო არამხოლოდ საქართველოში, არამედ დასავლეთშიც, სადაც ამ რთულ კონსტრუქციულ ფორმის გამოყენება 1950-იანი წლებიდან იწყება (სურ.28,29).

სადგური ისანი თავისი ორიგინალური გადაწყვეტით და



სურ.20,21,22. მეტროსადგური „ოქტომბერი“. ცენტრალური საისტორიო არქივი



სურ.23,24. მეტროსადგური „300 არაგველი“. 1966 წელი. ცენტრალური საისტორიო არქივი



სურ. 25. მეტროსადგური „300 არაგველი“. ვესტიბული



სურ.26. მეტროსადგური „26 კომისარი“. ცენტრალური საისტორიო არქივი



სურ.27. მეტროსადგური „26 კომისარი“. ცენტრალური საისტორიო არქივი



სურ.28. მეტროსადგური „ისანი“. ცენტრალური საისტორიო არქივი



სურ.29. მეტროსადგური „ისანი“. ცენტრალური საისტორიო არქივი

გარემოსთან კავშირით გამოირჩევა. მის წინ არსებული მცირე ბაღი, არქიტექტურული ფორმის ლანდშაფტთან ჰარმონიულ კავშირს უზრუნველყოფს. მეტროსადგური ისანი, მხატვრულ - არქიტექტურული, რთული დინამიკური ფორმით, იმ დროისთვის და ახლაც, სრულიად თანამედროვე ფორმას გვთავაზობს და ქართული საზოგადოებრივი არქიტექტურის გამორჩეულად საინტერესო მაგალითს ქმნის.

ისანის მიწისქვეშა სადგური საკმაოდ გრძელია, ამ შთაბეჭდილებას ელიფსისმაგვარი კვეთის სვეტების მონოტონური რიგი აძლიერებს. ინტერიერის მხატვრული სახე კონტრასტის პრინციპზეა აგებული - თეთრი სვეტები, შავ იატაკი, კედლის მოშავო, მოთეთრო მოვარდისფრო ფერი - და საინტერესო გრადაციას ქმნის.

როგორც ვხედავთ, ზემოგანხილული სადგურების არქიტექტურა, ინდივიდუალური, მრავალფეროვანი და გარემოსთან სრულად მისადაგებულია. ცალკეული მსგავსების მიუხედავად, არც ერთ მათგანში არ ჩანს განმეორებადი ფორმა, ყოველი სადგური, გარემოს გათვალისწინებით არის დაპროექტებული. რთული კონსტრუქციული ფორმები საფუძვლიანად არის გააზრებული, სამეტყველო ენა კი უმეტეს შემთხვევაში თანამედროვე და ნოვატორულია. გარე და შიდა სივრცეებში ხელოვნების სხვადასხვა დარგებია შერწყმული.

ერთნაირად მნიშვნელოვანია, როგორც თავად არქიტექტურა, ასევე მასში გამოყენებული ცალკეული მხატვრული ფორმები, უფრო ზუსტად რომ ითქვას, მათი ორგანული კავშირი.

მეტროსადგურების არქიტექტურა, ქართული მოდერნისტული არქიტექტურის განვითარების ხაზს გვიჩვენებს, რომელიც ასევე



სრულიად ეხმიანება იმ პერიოდის დასავლური არქიტექტურის ტენდენციებს.

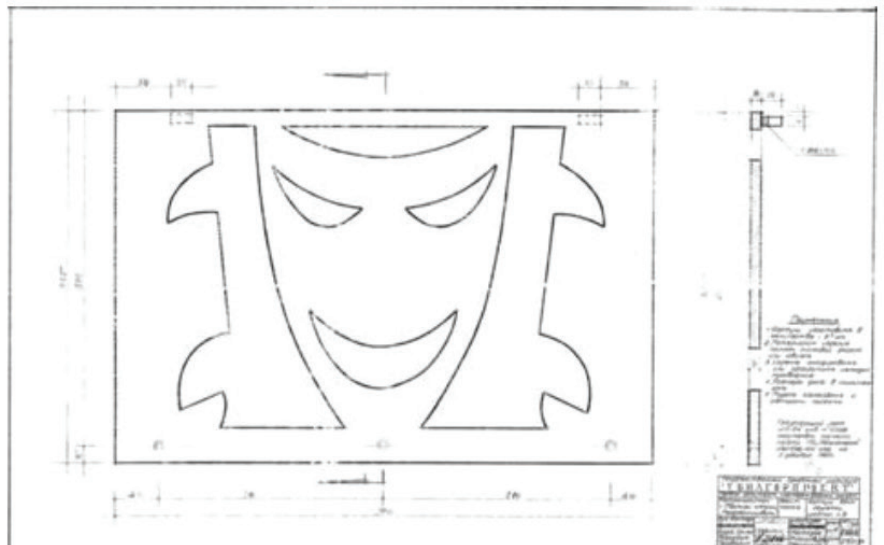
ზემოხსენებულ ტიპოლოგიაში, ცალკე უნდა გამოვყოთ, კომპლექსები და მათში ინტეგრირებული მეტროს სადგურები. უნდა ითქვას, რომ მიწისქვეშა ურბანისტიკაში, ერთ - ერთი ყველაზე გავრცელებული ფორმა, სწორედ კომპლექსებსა და მასში განთავსებულ სადგურებს ეთმობა, რომლის მაგალითებიც მრავლად არის ევროპის სხვადასხვა ქვეყანაში. საქართველოში, აღნიშნული მიდგომით სამი სადგურია შექმნილი: ვაგზლის მოედანი (არქიტექტორები: რევაზ ბაირამაშვილი, დავით მორბედაძე), ლენინის მოედანი (დღევანდელი თავისუფლების მოედანი, არქიტექტორები: რევაზ ბაირამაშვილი, ვლადიმერ ალექსი- მესხიშვილი, ქეთევან კობახიძე), და მარჯანიშვილის სადგური (არქიტექტორები: შოთა ყავლაშვილი, ნელი ქვარცხავა, თემო მიქაშავიძე, გივი მელქაძე).

ჩამოთვლილთაგან ყველაზე ადრეული, მეტროსადგური მარჯანიშვილია. თავად სადგური, ადმინისტრაციული შენობის პირველ სართულზეა განთავსებული, რომელიც თავის მხრივ ქალაქის ისტორიული ნაწილის, 1940-იანი წლების რეკონსტრუქციის შედეგია. თუმცა აქვე უნდა ითქვას, რომ მარჯანიშვილის სადგური, ფაქტობრივად დაგეგმილი და განხორციელებული მიწისქვეშა თავშესაფრის სტრუქტურის გადაკეთებით შეიქმნა.

მარჯანიშვილის მიწისქვეშა ვესტიბიულის სივრცე სამი პარალელური დარბაზისაგან შედგება, რომლებიც თაღოვანი გასასვლელებითაა ერთმანეთთან დაკავშირებული ვესტიბიულის ძირითად მხატვრულ დატვირთვას, ინტერიერის გაფორმება ქმნის, რომელიც ძირითადად ორ ფერშია გადანწყვტილი. სამივე დარბაზის კედლები მარმარილოს სპილოსძვლისფერი კვადრებით არის მოპირკეთებული. ძირითად კედელზე კი რეჟისორ კოტე მარჯანიშვილის ბრინჯაოში ჩამოსხმული სკულპტურული პორტრეტი განთავსებული (მოქანდაკე - მერაბ ბერძენიშვილი) პორტრეტი, თავისი პლასტიკური ფორმით, ერთგვარ კონტრასტს ქმნის მარმარილოს ფონთან და დომინანტურად იკვეთება (სურ.30,31,32).

სივრცეებს შორის გასასვლელი თაღების შიდა სიბრტყეები შემოსილია მუქი მარმარილოთი, მასთან კონტრასტულად, იატაკი მოპირკეთებულია გაპრიალებული ბორჯომის გრანიტით. იმავე მასალით არის დამზადებული სკამები კედლებისა და მასიური სვეტების გასწვრივ. სამგზავრო პლატფორმების იატაკის კიდეები დაბოლოებულია ასფალტის ზოლით, რომელშიც კონტრასტული ფერის მეტლახის კვადრატული ფილებია ჩასმული. ეს ელემენტი, ერთგვარად აცოცხლებს კიდეც ინტერიერს და ამავდროულად უსაფრთხოების დაცვას ემსახურება.

მეტრო რუსთაველის ვესტიბიულის მსგავსად, მცირე დეკორატიული ელემენტები ინტერიერის დეტალებშია გამოყენებული - თეატრალური ნიღბების მსგავსი ფორმის სავენტილაციო ცხაურები.



სურ.30,31,32. მეტროსადგური „მარჯანიშვის მოედანი“. ცენტრალური საისტორიო არქივი

მეტროსადგური ლენინის მოედანი, ამჟამინდელი თავისუფლების მოედანი

ცალკე აღნიშვნის ღირსია, ყოფილი ლენინის მოედანის, ამჟამინდელი თავისუფლების მოედანის სადგურიც, რომელიც უნივერსალ თბილისის კომპლექსის ნაწილს წარმოადგენდა (სურ.33,34).

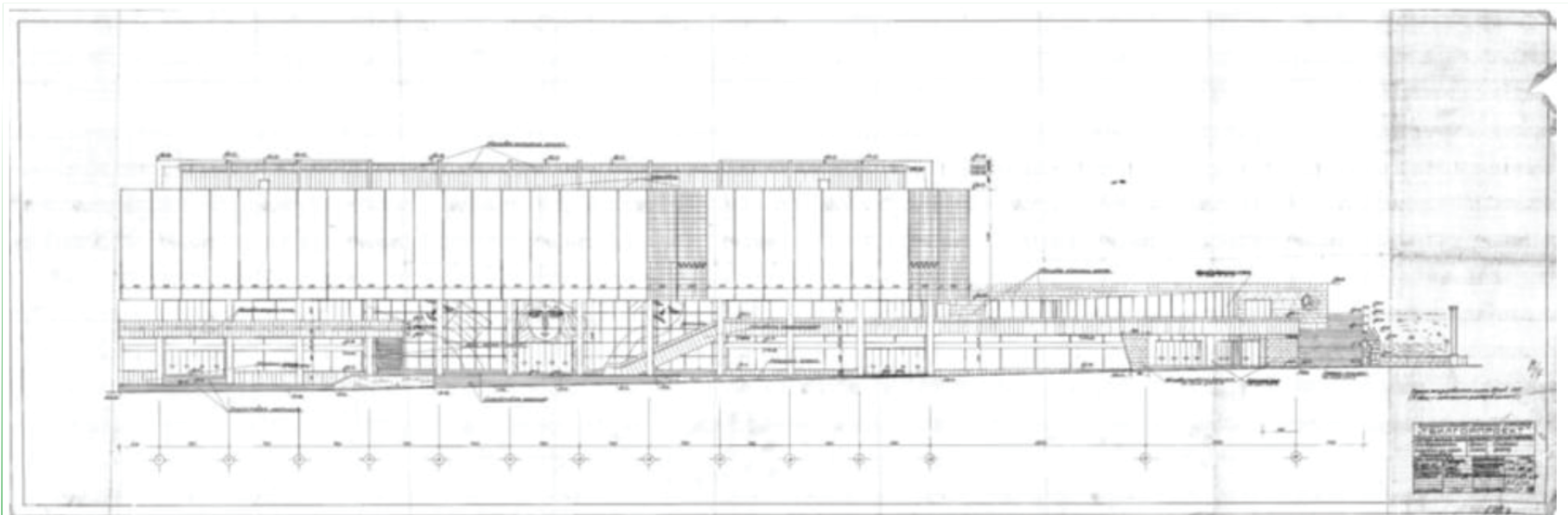
სამი ფუნქციურად განსხვავებული, დამოუკიდებელი ნაწილი კომპოზიციურად ოსტატურად იყო გაერთიანებული. კომპლექსი შეიცავდა უნივერსალ თბილისს, მეტროპოლიტენის სადგურ ლენინს მოედანს და ალექსანდრე გრიბოედოვის სახელობის დრამატულ თეატრს.

კომპლექსის მთავარ კონცეფციას, მკაფიო გეგმარება და ცალკეული ნაწილების დამოუკიდებელი და ამავდროულად ერთიანი სტრუქტურა განაპირობებდა. უნივერსალის ძირითადი შენობა, გამზირის პარალელურად პერიმეტრულად ვითარდებოდა. ის მძლავრ სვეტებს ეყრდნობოდა. სვეტების ხუთი ცენტრალური წყვილი ქმნიდა კოლონადას, რომელიც ქუჩისა და შიდა ეზოს შორის გარდამავალი სივრცის ფორმირებას უწყობდა ხელს. ეზოს სიმყუდროვეს მისი მდებარეობა განაპირობებდა - რუსთაველის გამზირის დონესთან შედარებით უფრო მაღალ ნიშნულზე. როგორც კლასიკურ ატრიუმში, აქაც ცენტრში აუზი იყო. ეს ეზოც, მთელი შენობის მსგავსად, მრავალფუნქციურ სივრცეს წარმოადგენდა.

ეზოში თავს იყრიდა უნივერსალის დამატებითი შესასვლელები

და მეორე სართულის ტერასიდან დაშვებული ორი ღია კიბე. მარჯვენა ტერასა გრძელდებოდა მეტროს ზედა სადგურის შენობამდე და ქმნიდა მის გადახურვას. ღრმა გადახურული სივრციდან სადგურის მრგვალ ვესტიბულში შესასვლელი იყო. გრიბოედოვის თეატრის მთავარი შესასვლელი შიდა ეზოს სივრცეში იყო განთავსებული და ფერადი დეკორატიული ვიტრაჟით იყო შემინული, რომელიც მხატვარ ჯიბსონ ხუნდაძის ესკიზის მიხედვით შესრულდა. მთელი კომპლექსის სვეტები და გარე კედლები მოპირკეთებული იყო ღია ფერის ეკლარის ქვით.¹¹ სამწუხაროდ, უნდა ითქვას, რომ ზემოგანხილული მოდერნისტული არქიტექტურის გვიანდელი, ძალიან საინტერესო ნიმუში დაანგრეს და მის ნაცვლად ახალი სავაჭრო ცენტრის შენობა ააშენეს. მეტროსადგური და ალექსანდრე გრიბოედოვის სახელობის თეატრი მოექცა აღნიშნულ სტრუქტურაში, და ორივე მათგანმა სრულიად დაკარგა ინდივიდუალობა.

ძალიან საინტერესოა თავისუფლების მოედნის სადგურის შესასვლელი სივრცე და მთავარი ვესტიბული, რომელიც პირობითად ორ ფუნქციურ ნაწილად არის დაყოფილი, სწორედ აქედან ჩავდივართ ქვედა სადგურში. ძირითადი ინტერიერი თეთრი მარმარილოთი მოპირკეთებულ სვეტებს უჭირავს, რომელიც ჩანაფიქრის მიხედვით, განათებასთან ერთად ძირითად მხატვრულ გამომსახველობას ქმნიდა. სივრცის მხატვრული იდეა თეთრ ტონალობაში იყო გადაწყვეტილი, რომელსაც აცოცხლებს იატაკისა და მატარებლის სავალი ნაწილის ფერადოვანი ცოკოლი.



სურ. 33. უნივერსალ თბილისის კომპლექსი. 1971წელი. დ. მორბედაძის არქივი



სურ.34. მეტროსადგური „ლენინის მოედანი“. ცენტრალური საისტორიო არქივი

მეტროსადგური წერეთელი

1970-1973 წლებში დაპროექტდა მეტროპოლიტენის, მეორე, საბურთალოს სადგურის ხაზი. უნდა ითქვას, რომ წინა წლებთან შედარებით, სადგურებს აღარ აქვთ მიწისზედა პავილიონები და ისინი ძირითადად მიწისქვეშა, შედარებით გამარტივებულ ფორმებს წარმოადგენენ. თუმცა მათ შორის გამონაკლისია წერეთლის გამზირი, რომელიც წინამორბედი პერიოდის არქიტექტურულ სტილის მისდევს. სადგურის სივრცე სამ ნაწილად არის დაყოფილი, ინტერიერი მოპირკეთებულია მაღალი ხარისხის გრანიტითა და მარმარილოთი. ვესტიბიულის მთავარ აქცენტს ქმნის აკაკი წერეთლის სკულპტურული სახე, შესრულებული ელგუჯა ამაშუკელის მიერ (სურ.35).

მეტროსადგური პოლიტექნიკური

აღნიშნული პერიოდის სადგურების ინტერიერებში, თვალშისაცემია სივრცის არქიტექტურული კონცეფციის ერთგვარი გამარტივება. სივრცე ერთ მთლიან გახსნილ დარბაზს მოიცავს, რაც თავის მხრივ, სიხალვათეს და სიმსუბუქეს მატებს სადგურს. თუმცა სწორედ გამარტივებული არქიტექტურული ფორმების საპირწონედ იქმნებოდა დეკორატიული ხელოვნების არაჩვეულებრივი ნიმუშები, როგორც არის მეტრო პოლიტექნიკურის დეკორატიული პანო, რომელიც თავისი ფერადოვნებით, ნახატის სიმარტივითა და მრავალფეროვანი თემატიკით იპყრობს მგზავრების ყურადღებას (ავტ. რ. თორდია, ა. ხარებავა, ი. ტაბიძე) (სურ.36).

ამდენად, როგორც ჩანს, მეტროსადგურების არქიტექტურა, მათი მხატვრული გააზრება, დიზაინი, ცალკეული მხატვრული თუ არქიტექტურული ფორმები, მცირე დეტალების ჩათვლითაც ავტორების მიერ საფუძვლიანად გააზრებულ ფუნქციურ - შინაარსობრივ და მხატვრულ-არქიტექტურულ კონცეფციას ეფუძნებოდა. მათში გააზრებული იყო თითოეული მცირე დეტალიც კი. სწორედ თბილისის მეტროსთვის მხატვარმა შოთა კუპრაშვილმა შექმნა სპეციალური შრიფტი, რომელიც ყველა სადგურში გამოიყენებოდა. ასოთა მოხაზულობა, მათი პლასტიკა, ერთი მხრივ წარწერის მკაფიოობას განაპირობებდა, მეორე მხრივ ქმნიდა ერთიან, თბილისის მეტროსადგურებისთვის განკუთვნილ ექსკლუზიურ შრიფტს (სურ.37,38).

მხატვრულ ფორმათა სინთეზის საკითხისთვის

საზოგადოებრივ არქიტექტურაზე, განსაკუთრებით კი მიწისქვეშა ურბანისტიკაზე მსჯელობა წარმოუდგენელია ხელოვნებასთან მისი სინთეზის გააზრების გარეშე. არამხოლოდ საქართველოში, არამედ მთელს მსოფლიოში საზოგადოებრივი არქიტექტურის უმთავრესი მომხმარებელი თავად საზოგადოებაა, რომელიც თავისთავად არის ნაგებობისა და მისი მხატვრული ფორმის რეპერტუარის დამკვეთი. კონკრეტულ შემთხვევაში თუ ანსამბლს, აქვს შესაძლებლობა ასახოს პოლიტიკური, საზოგადოებრივი მსოფლმხედველობა, აჩვენოს ცხოვრების სტილი, ესთეტიკა, გემოვნება და მოთხოვნებიც კი. ცხადია ცალკეულ შემთხვევაში უმთავრესი მიმართულების მიმცემი, პოლიტიკური ძალაუფლების მქონე ჯგუფია, თუმცა მაინც ამგვარ მოცემულობაში, რომელიც მონაწილეს - ხელოვანს ან ხელოვანთა კავშირს შესაძლებელია ჰქონდეს „გაელვების“ შესაძლებლობა.

არქიტექტურისა და მონუმენტური ფერწერის, გამოყენებით - დეკორატიული ხელოვნების ურთიერთკავშირი მართლაც საუკუნეებს ითვლის - მსოფლიოს უდიდესი ძეგლები და ქვეყნების ხელოვნება, სწორედ აღნიშნულის დასტურია (ეგვიპტის, ბაბილონის, საბერძნეთის, რომაული ხელოვნება, ვიდრე დღემდე), ამ სინთეზის რაობაზე აქ არ შევჩერდებით. ჩვენთვის სპეციფიკურად საინტერესო მე - 20 საუკუნის მიწისქვეშა ურბანისტიკა და კერძოდ მეტროსადგურების არქიტექტურისა და ხელოვნების სინთეზია.

ცხადია, აღნიშნულ საკითხზე მსჯელობისას გვერდს ვერ ავუვლით ამ პერიოდის ხელოვნებისა და არქიტექტურას. 1960-1970-იანი წლების ქართულ ხელოვნებაზე, კერძოდ კი მხატვრობაზე საუბრისას, უმთავრეს მოცემულობად რჩება საბჭოთა იდეოლოგია, რომელიც წინა წლებთან შედარებით, უფრო დამთბარი და შეიძლება ითქვას ლიბერალურია. იდეოლოგიური ცენზურა აღარ არის ისეთი მკაცრი და შესაბამისად ცალკეული მხატვრები, საბჭოთა კოლექტიური იდეოლოგიისგან განსხვავებულ სახე-ხატებს ქმნიან.

აღნიშნული პერიოდის სახვით ხელოვნებაში, ნათლად ჩანს ინტერესი განზოგადებული სახეების შექმნისა და სამყაროს სრულიად სხვა რაკურსით აღქმის. მხატვრები ცდილობენ სრული სისავსით გამოავლინონ საკუთარი მსოფლაღქმა, გამოხატონ საკუთარი თავი და ცალკეულ შემთხვევაში დამოკიდებულება აჩვენონ არსებული სინამდვილისადმი (კ. მახარაძე, გ. თოიძე, რ. თორდია).

ვიზუალურ სამეტყველო ენაში, ჭარბობს კომპოზიციურ - სტრუქტურული დეკორატიულობა, მონუმენტური სახე-ხატები, პლასტიკური და დეკორატიულ-სიბრტყობრივი ფორმების სინთეზი. აქტუალური ხდება მონუმენტური დეკორატიული მხატვრობა, რომელიც ქანდაკებისა და ჭედურობისთვის დამახასიათებელ მონუმენტურობას ავლენს. თუმცა უნდა ითქვას, რომ სლოგანი ფორმით ეროვნული შინაარსით სოციალისტური კვლავაც აქტუალურია და ხელოვნება მეტნაკლებად ამ სლოგანს ექვემდებარება.

თანამედროვე ხელოვნება და არქიტექტურა, ერთმანეთისკენ ისწრაფვის, ინტერნაციონალურ ფორმასა და სახეს გამოიმუშავებს, თუმცა ეს ტენდენცია ხელს არ უშლის სხვადასხვა ერების ხელოვნების ინდივიდუალურ განვითარების¹² აღნიშნული ციტატა ნათლად აჩვენებს 1960 - 1970 - იანი წლების ნაციონალური ესთეტიკის ტენდენციის გააქტიურებას და ამავდროულად, ერთგვარ მცდელობას, ხელოვნებისა და არქიტექტურის სინთეზისა, რომელიც 1961 წლის მონუმენტალისტების პირველ გამოფენაში თითქოს დეკლარირდა კიდევ.

აღნიშნული დათბობის პერიოდი, სახვითი ხელოვნებისგან განსხვავებით, მეტი თავისუფლებით აისახა არქიტექტურაში. ნიშანდობლივია ის, რომ სწორედ ამ პერიოდში შემოჟონა, რამდენიმე რუსულენოვანმა არქიტექტურულმა ჟურნალმაც, Америка, Англия, Domus, Décoration სხვა. აღნიშნული მედია და მასში დაბეჭდილი ნაგებობები, ცხადია მეტ შესაძლებლობებს უქმნიდა არქიტექტორებს, ამ შთავონებითა და ინტერპრეტაციით შექმნილი თანამედროვე ფორმები საბჭოთა კავშირის არაერთი ქალაქის არქიტექტურაში იქნა გამოყენებული. მათ შორის 1970-იანი წლების თბილისის მეტროპოლიტენის არქიტექტურაშიც.

მეტროპოლიტენი როგორც საზოგადოებრივი სივრცე

როდესაც საუბარია მეტროპოლიტენის სისტემაზე, მის საზოგადოებრივ თუ სატრანსპორტო მნიშვნელოვნებაზე, ყოველთვის გასააზრებელია იმ ქალაქის სპეციფიკა, რომელშიც მეტრო სადგურებია განთავსებული.

უძველეს ევროპულ ქალაქებში მეტროპოლიტენის მშენებლობის



სურ.35. მეტროსადგური „წერეთლის გამზირი“. ცენტრალური საისტორიო არქივი

¹¹ <https://taa.net.ge/archive-geo/ცენტრალური-უნივერსიტეტის-კ/>



სურ.36. მეტროსადგური „პოლიტექნიკური“. ცენტრალური საისტორიო არქივი

იდეა, უმთავრესად ეფუძნება ქალაქის ურბანულ გამონვევებსა და საჭიროებებს, რომელიც მის გაფართოებასთან და სატრანსპორტო საკითხების გადაწყვეტასთან არის დაკავშირებული. ხშირ შემთხვევაში ამგვარი საკითხები იგეგმება ქალაქების გენერალური გეგმების ფარგლებში (მრავალ კომპონენტურ ქრილში) კომპლექსურად მიწისზედა და მიწისქვეშა ურბანული კავშირების ერთიანი გააზრებით და სხვადასხვა ასპექტების გათვალისწინებით.

ყოფილ საბჭოთა ქვეყნებისთვის მეტროპოლიტენი მთლიანობაში, მოიაზრება არამხოლოდ ქალაქის შიდა სატრანსპორტო საშუალებად, არამედ, საბჭოთა იდეოლოგიის იარაღადაც. მეტროპოლიტენი, საზოგადოებრივი სივრცე, კომუნიზმის მიწისქვეშა ტაძარია, სადაც საზოგადოების ფართო მასებს ეძლევათ მისით სარგებლობისა და გამოყენების შესაძლებლობა.

საერთო მასების ინტერესებზე გათვლილი საბჭოთა პროპაგანდისტისთვის, ძალიან მნიშვნელოვანი იყო მდიდრული, სადღესასწაულო, დახუნძლული, ერთგვარი სასახლის მსგავსი სივრცეების შექმნა ხალხისთვის, სადაც სწორედ ხელოვნების ცალკეული ფორმების საშუალებით ექმნება შესაძლებლობა იდეოლოგიის დემონსტრირების. სწორედ ამიტომ არის ყოფილი საბჭოთა ქვეყნების ქალაქების მეტრო, სხვა, ევროპული თუ ამერიკული მაგალითებისგან განსხვავებით, უფრო სადღესასწაულო, დიდებული და მდიდრული; პირდაპირი გაგებით, სიმდიდრე მასალასა და მხატვრული ფორმების სიდიადეში ვლინდება. შესაბამისად, მეტროპოლიტენი, ერთი მხრივ ფუნქციურია და ამავდროულად მას უდიდესი იდეოლოგიური დატვირთვა გააჩნია (ამის საილუსტრაციოდ გამოდგება თუნდაც მოსკოვის მეტროპოლიტენი).

ისიც ცხადია, რომ თავად სადგურების მხატვრულ - ოციო - კულტურულ - პოლიტიკურ ცხოვრებასთან და ფაქტობრივად საბჭოთა პერიოდის არქიტექტურის განვითარების ერთგვარ გზამკვლევეს წარმოადგენს. პოსტ-საბჭოთა ქვეყნების მეტროპოლიტენების მხატვრულ-არქიტექტურული ანალიზი, ნათლად დაგვანახებდა მე-20 საუკუნის არქიტექტურის განვითარების ხაზს, რომელიც სოცრეალისტურ - მონუმენტურიდან - მოდერნისტულ ფორმამდე ვითარდება.

გამომდინარე იქიდან, რომ თბილისის მეტროპოლიტენის არქიტექტურა, 1960-იან წლებს უკავშირდება, მხატვრულ - იდეოლოგიური სიმდიდრე (პირდაპირი და გადატანითი მნიშვნელობით), სულ რამდენიმე მაგალითში ვლინდება. საგულისხმოა, რომ მაქსიმალურად გამოყენებულია ქართული ეროვნული თემატიკის ელემენტები. ამ მხრივ, საინტერესოა გვიანი საბჭოთა არქიტექტურის მაგალითები, რომლებიც საზოგადოებრივი სივრცის იდეას სხვადასხვა მხატვრული ფორმის გამოყენებით ავითარებს.

მეტროსადგურები - როგორც საჯარო ხელოვნების სივრცე

სტოკჰოლმის - ევროპაში ერთ - ერთი ყველაზე შთამბეჭდავი



სურ.37.38 მეტროსადგურების შრიფტი. ავტორი შოთა კუპრაშვილი

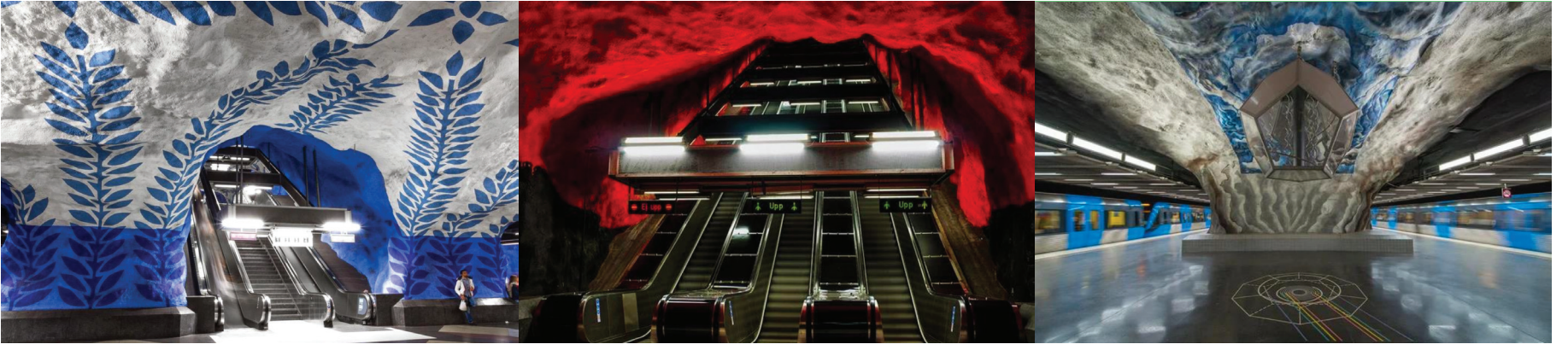
მეტროსადგურის შექმნის იდეას 1950 - იან წლებში, საფუძვლად დაედო, შვედი სოციალ-დემოკრატების ხმამაღალი ლოზუნგი: სახალხო სახლი. ეს იდეა მოიცავდა საზოგადოებისთვის არამხოლოდ უფასო ჯანდაცვას და მოსახერხებელ ტრანსპორტს, არამედ საყოველთაო კულტურასაც. მათ თავიდანვე სჯეროდათ, რომ ხელოვნება ხელმისაწვდომი უნდა ყოფილიყო ყველასთვის და ყველგან. შესაბამისად მეტროსადგურების უმეტესობა სწორედ ამგვარ, საზოგადოებრივ სივრცეებს წარმოადგენდა. (სურ.39,40,41).

ასეთივე ძალიან საინტერესო მაგალითებს წარმოადგენს ლონდონის, პარიზის, ბილბაოს, ბერლინის, ნიუ-იორკის მეტროები და მათი მხატვრული გადაწყვეტა. ცალკე უნდა აღინიშნოს ნეაპოლის მეტროსადგური უნივერსიტეტი, რომლის რეკონსტრუქციაც ნიუ-იორკელ არტისტს კარიმ რაშიდს ეკუთვნის და ფაქტობრივად, მის სოლო შოუს წარმოადგენს (სურ.42,43).

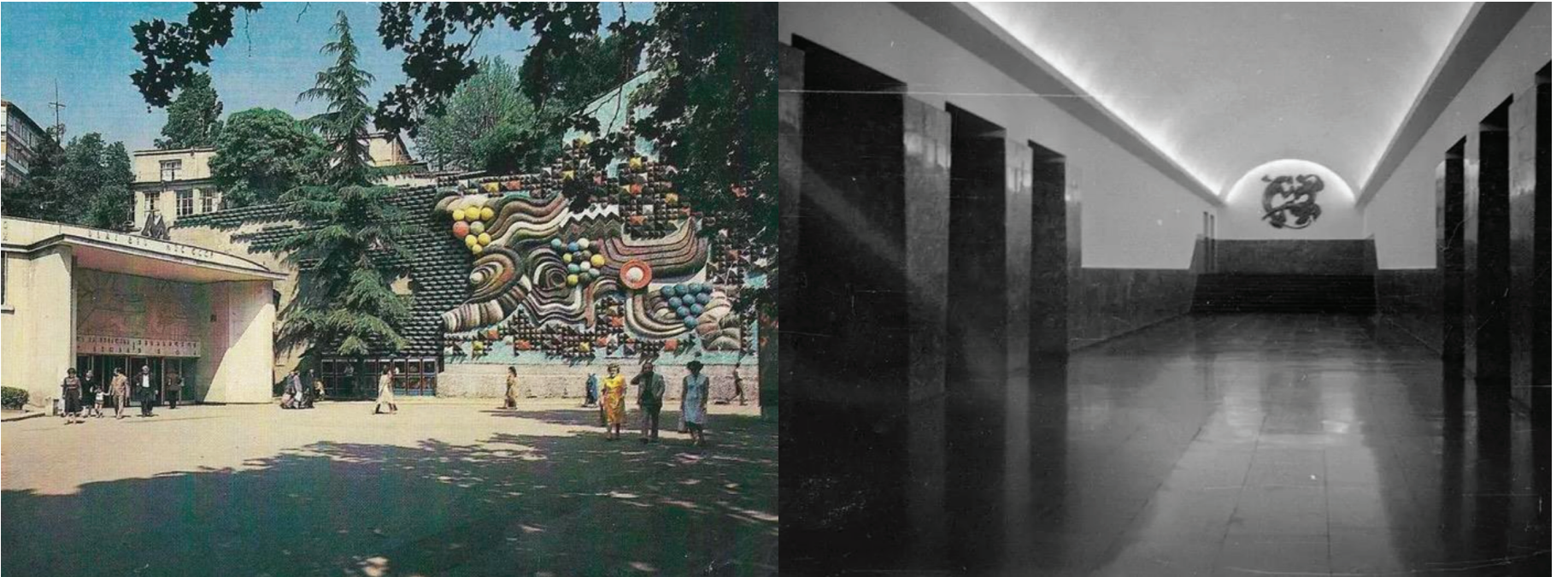
გარდა ევროპისა, მდიდარი მემკვიდრეობის მატარებელია კიევისა და მოსკოვის მეტროსადგურები. აღნიშნულ ნაგებობებში, ისევე როგორც საქართველოში, ნათლად იკითხება იმდროინდელი პოლიტიკური დაკვეთა და მოთხოვნები. სამივე ქალაქის მაგალითზე, ნათლად ჩანს განვითარების ძირითადი ხაზი და ის ტენდენციები, რომლებითაც თითოეული პერიოდი ხასიათდება. შედარებით ადრეულ სადგურებში და მათ მხატვრულ გადაწყვეტაში (მოსკოვი, კიევი) ქარბობს ინტერიერების ერთგვარი სტილური ქარგა და არქიტექტურასთან დაქვემდებარებული დეკორატიული ხელოვნება. 1960-იანი წლებიდან დეკორატიული შემკულობა კვლავაც არქიტექტურას ექვემდებარება, თუმცა ის უფრო ინდივიდუალურ ფორმებს იძენს. ამგვარი მიდგომა, სწორედ 1961 წელს მოსკოვში ჩატარებული მონუმენტალისტების საერთაშორისო გამოფენის შედეგია, ამ პერიოდიდან დეკორატიულ ხელოვნებას საზოგადოებრივ შენობებში უდიდესი როლი ენიჭება. მხატვარი ფაქტობრივად არქიტექტორის თანავტორია, რომელიც თანაბარზომიერად იაზრებს შენობის საერთო იდეას მცირე დეტალების ჩათვლითაც კი, და მხატვრულად ამეტყველებს ფორმას. სწორედ ამ პერიოდში მხატვრული ფორმის ესთეტიკური და იდეოლოგიური ამოცანები საგრძნობლად გაფართოვდა. მას უნდა ეთამაშა მთავარი იდეოლოგიური ფუნქცია და ამავდროულად არქიტექტურის ორგანული ნაწილიც გამხდარიყო.

თბილისის მეტრომ და მისმა არქიტექტურამ, მიწისქვეშა ურბანისტიკისა და საზოგადოებრივი სივრცეების დაპროექტებისა და გააზრების თითქმის ყველა ეტაპი გაიარა - მონუმენტური ფორმიდან დაწყებული, მოდერნისტული არქიტექტურით დამთავრებული და შეძლო თითოეულ ნიმუშში თანამედროვეობასთან ერთად, ეროვნული ფორმის (არქიტექტურული, სამეტყველო თუ სხვა) ინტერპრეტაციის ჩვენება. სწორედ ამიტომაც სადგურების არქიტექტურა და მათი ინტერიერები უნდა განიხილებოდეს ქართული თანამედროვე არქიტექტურის კონტექსტში.

¹² Аралов Ю. Национальные традиции в архитектуре общественных зданий. Цинтез искусств и архитектура общественных зданий. 1974. стр.51



სურ. 39,40,41. ქ. სტოკჰოლმი, მეტროსადგურების ვესტიბული



სურ. 42,43. ქ. ნეაპოლი. მეტროსადგური „უნივერსიტეტი“

მეტროპოლიტენის სირთულეები და ყოველდღიურობა

მეტროპოლიტენის სისტემა კომპლექსურია, მისი გამართული ფუნქციონირებისთვის კი არაერთი ადამიანის სადღეღამისო შრომა და ზუსტი, გამართული ინფრასტრუქტურა საჭირო.¹³

თბილისის მეტროში ექვსი ტიპის 59 საგვირაბო ესკალატორია, რომელთა გაშლილი სიგრძე 10 კმ - ს შეადგენს. ყველა ესკალატორს ყოველ დღე უტარდება გეგმური - გამაფრთხილებელი, ტექნოლოგიური პროცესებით გათვალისწინებული მოვლა - შენახვითი და სარემონტო სამუშაოები. 140 - 150 000 კმ. გარბენის (დაახლ. 10 - 22 წელი) შემდეგ ესკალატორების სრული მოცულობის კაპიტალური შეკეთება ან განახლება არის საჭირო.

ესკალატორებით აღჭურვილ სადგურებში საესკალატორო დარბაზებში ჩასასვლელი ადგილებია, მომსახურე პერსონალისთვის. ერთ საესკალატორო სადგურს 24 საათის განმავლობაში ესკალატორების მემანქანე და ზეინკალი ემსახურება; ასევე, ორ საესკალატორო სადგურს ხელმძღვანელობს ერთი ოსტატი. ყველა საესკალატორო სადგურში განლაგებულია ე.წ. სადემონტაჟო შახტები, რომლებიც ამოდის სადგურს გარეთ (რომელსაც აუცილებლად უნდა უდგებოდეს ავტოტრანსპორტი), საიდანაც ხდება ესკალატორის დიდგაბარითიანი და მძიმე ნაწილების ტრანსპორტირება.

მეტროპოლიტენს ორი დეპო ემსახურება: ნაძალადევი (დეპო №1) და გლდანი (დეპო №2). პირველი ემსახურება საბურთალოს, მეორე კი - გლდანი - ვარკეთილის ხაზს.

გარკვეული კილომეტრაჟის გავლის შემდეგ (საშუალოდ დღეში ერთხელ) მატარებლები მონაცვლეობით შემოდინდებიან დეპოში, სადაც მათ უტარდებათ სპეციალური შემოწმება. ვაგონები ირეცხება გარედან და სუფთავდება შიგნიდანაც. დეპომდე მატარებელი საკონტაქტო რელს საშუალებით მოდის (მატარებელი სპეციალური ფრთის საშუალებით ეხება

საკონტაქტო რელსს, სადაც 825 ვოლტი ელექტროენერგია გადის და მისი საშუალებით გადაადგილდება). დეპოს შესასვლელთან, მატარებელს ორივე მხრიდან, მაღლიდან ჩამოშვებული სპეციალური ტროსები („ანკესები“) ებმება, რისი დახმარებითაც ხდება მისი დეპოში შემოყვანა. მატარებლის მემანქანეები საშუალოდ 8 საათს მუშაობენ და 12 საათი ისვენებენ. დეპოში სპეციალური მოსასვენებელი ოთახებია, სადაც მემანქანეებმა (რომლებიც ღამის პირველ საათზე ამთავრებენ მუშაობას) დილაამდე დაძინება შეძლონ.

მატარებლების მოძრაობას და განრიგს მართვის ცენტრი, ე.წ. სადისპეტჩერო მართავს. მატარებლები გვირაბის ზემოთ გაბმულ „კაბელს“ ეხებიან, რის საშუალებითაც ფიქსირდება სადისპეტჩეროში მათი ადგილმდებარეობა. მემანქანეს პირდაპირი კავშირი აქვს მართვის ცენტრთან და დისპეტჩერების საშუალებით იგებს, როდის მოუკლოს ან მოუმატოს სიჩქარეს. სავენტილაციო შახტა მიწის ზედაპირზე ამოდის. მას ავარიული ამოსასვლელის ფუნქციაც აქვს. ის უერთდება გადასარბენ გვირაბებს. შახტიდან ნამოსული ჰაერის ნაკადი გიგანტური ვენტილატორისა და ვერტიკალურად „ჩალაგებული“ კედლების საშუალებით ნაწილდება. სავენტილაციო შახტების შესასვლელებთანაც არის ჰერმეტიკი კარი, რომელიც საჭიროებისამებრ დაიკეტება და მოახდენს გარკვეული მონაკვეთების იზოლირებას.

ყოველდღიურ და საკმაოდ რთულ ამოცანას წარმოადგენს წყლის ამოტუმბვა, რომლის რაოდენობაც ყოველდღიურად 25.000 ტონას აღემატება. ასევე გვირაბებსა და შახტებში ტარდება საკონტროლო ჭირხვნა, რომლის დროსაც ივსება გრუნტის წყლების გამო კედლის უკან არსებული სიცარიელე. მათ იდენტიფიცირებას ახდენს სპეციალისტი, დამუშავება, მომზადება კი ხდება ბურლების საშუალებით. ივსება ცემენტის ხსნარითა და სპეციალური საჭირხვე აპარატით, დგუშირების მეთოდით.

დროდადრო იცვლება მატარებლების რელსებიც, ამას რელსების დაღლას უწოდებენ. ამ დროს საკმაოდ დიდი მოცულობის რელსები იხსნება და ახლით ნაცვლდება.

¹³ <https://teasblogi.wordpress.com/2020/03/21/თბილისის-მინისქვეშეთი-მ/>

საგულისხმოა, რომ თბილისის მეტროპოლიტენში, რამდენიმე წლის წინ დასრულდა ელექტროსისტემის მოდერნიზაციის მასშტაბური ინფრასტრუქტურული პროექტი, რომელიც საქართველოსა და აზიის განვითარების ბანკს (ADB) შორის მდგრადი ურბანული ტრანსპორტის საინვესტიციო პროგრამის შეთანხმების ფარგლებში განხორციელდა. თბილისის მეტროს გვირაბებში დაახლოებით 500 კილომეტრამდე ძალოვანი სადენი შეიცვალა და დამონტაჟდა ახალი, ევროპული სტანდარტის 32 გამნიავებელი, რომელიც უზრუნველყოფს მეტროს გამართულ და უსაფრთხო ფუნქციონირებას, რაც ძალიან მნიშვნელოვანია.¹⁴

ამავდროულად უნდა ითქვას, რომ პერიოდულად მიმდინარეობს მეტროპოლიტენის სადგურების რეაბილიტაციის პროექტები, რომელიც ხშირ შემთხვევაში (ძველი სადგურების შემთხვევაში) არ ითვალისწინებს მათ მხატვრულ - რქიტექტურულ ავტენტური სახის შენარჩუნებას და სამწუხაროდ სრულად ცვლის მის სახეს.

მეტროსადგურები, როგორც ისტორიული მემკვიდრეობა და მათი შენარჩუნების აუცილებლობა

ამდენად, როგორც ჩანს, თბილისის მეტროპოლიტენის სისტემა, მისი წარმოშობისა და განვითარების ისტორია რთული და საკმაოდ წინააღმდეგობრივია, თუმცა ის უდავოდ ქალაქის სატრანსპორტო პოლიტიკის ერთ - ერთი ყველაზე აქტიური კომპონენტია. მისი ურბანულ - სატრანსპორტო როლი ქალაქის ჯანსაღი ფუნქციონირებისთვის გამორჩეულად მნიშვნელოვანია. შეიძლება ითქვას, რომ მეტროპოლიტენი ქალაქის მიწისქვეშა ურბანისტიკის მთავარი ხერხემალია, რომელიც ერთიან ცოცხალ ორგანიზმს წარმოადგენს. მისი მოვლა პატრონობა, სათანადო ექსპლუატაცია და მართვა უნდა მოიაზრებოდეს ქალაქის სატრანსპორტო პოლიტიკის განვითარების ერთიან კონტექსტში.

ცხადია მეტროპოლიტენის გამართული სისტემა უშუალო კავშირშია მის არქიტექტურულ მემკვიდრეობასთან, რომელსაც როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საკუთარი განვითარების ხაზი გააჩნია და ხშირ შემთხვევაში მაღალი მხატვრულ - არქიტექტურული ღირებულებითაც ხასიათდება, შესაბამისად მნიშვნელოვანია რომ ის სათანადოდ იქნას დაცული და შენარჩუნებული.

დღეის მდგომარეობით, კულტურული მემკვიდრეობის უძრავ ძეგლთა ობიექტთა ნუსხაში, მხოლოდ ორი - რუსთაველი და თავისუფლების მოედანია შეყვანილი. საგულისხმოა, რომ აღნიშნულ ნუსხაში მოქცევის შემდეგ თავისუფლების მოედნის გარეგანი კომპლექსური არქიტექტურა სრულიად შეცვლილია. სწორედ აღნიშნული ნიშანია იმისა, რომ არასწორი ჩარევები, ხშირ შემთხვევაში რეაბილიტაციის ეგიდითაც კი სრულიად ცვლის თავდაპირველ იერსახესა და არასწორ შედეგს გვაძლევს. რეაბილიტაციასთან უშუალო კავშირშია, მეტროპოლიტენის სადგურებსა თუ მის ინტერიერში გამოყენებული მცირე არქიტექტურული თუ დეკორატიული ფორმების უგულვებლყოფა. ჯერ კიდევ 1990-იანი წლებში, მოიხსნა და ჩანაცვლდა არაერთი ქანდაკება თუ მცირე დეკორატიული ფორმა, რომელიც სადგურების მიმდებარედ ან მის ინტერიერში იყო გამოყენებული.

ამასთან უნდა ითქვას ისიც, რომ ჩვენში, გვიანი საბჭოთა პერიოდის არქიტექტურა უგულვებლყოფილია და მისი არსი არ არის გააზრებული. ზემოგანხილული მაგალითები, საინტერესოა, როგორც არქიტექტურულ-კონსტრუქციული ფორმით, ასევე გარემოსთან აქტიური და ჰარმონიული თანამშრომლობითაც. 1990-იანი წლებიდან მოყოლებული, მეტროპოლიტენის დამოუკიდებლად მდგომი სადგურების გარემო იმდენად შეიცვალა და დამახინჯდა, რომ რიგ შემთხვევებში შეუძლებელია თავად არქიტექტურული ფორმის ორიგინალობის ნაკითხვაც კი. აქვე აღსანიშნავია სადგურებში გაუაზრებელი რეკონსტრუქცია - უხარისხო და შეუფერებელი მასალით ჩანაცვლება, რაც ცხადია აკნინებს მათ საერთო მხატვრულ, სივრცულ თუ არქიტექტურულ ღირებულებას.

ამ მხრივ მნიშვნელოვანია, საზოგადოებასა და მუნიციპალურ დონეზე საკითხის განხილვა არამხოლოდ, ტექნიკურ სატრანსპორტო კუთხით, არამედ ხაზი გაესვას სადგურთა არქიტექტურულ გააზრებასა თუ ინდივიდუალურ, საინტერესო სტილურ, მხატვრულ მახასიათებლებსაც. თითოეული სადგურის ტექნიკურ რეაბილიტაციის დაგეგმვამდე ასევე მნიშვნელოვანია:

o ინდივიდუალურად შევისწავლოთ ობიექტის მხატვრულ - არქიტექტურული ღირებულება სტილური მახასიათებლით დაწყებული, არქიტექტურული დეტალებით დამთავრებული;

o გავიაზროთ სადგურების მიმდებარე გარემო (მინისზედა სადგურების შემთხვევაში) და კონკრეტული შენობის როლი;

o გავიაზროთ თითოეული სადგურის ინტერიერში არსებული (თითქმის უკლებლივ ყველა სადგურს აქვს) ცალკეული მხატვრული ფორმები და ელემენტები;

o გავიაზროთ თითოეული სადგურის მხატვრულ დეკორატიული ელემენტები, სამშენებლო მასალა, ფერადოვნება, განათება და სხვა;

o მხოლოდ შესწავლისა და გააზრებაზე დაყრდნობით მოხდეს ინდივიდუალური რეკომენდაციების შემუშავება;

o სწორედ თითოეული ობიექტის ინდივიდუალურობიდან გამომდინარე განისაზღვროს (საჭიროების შემთხვევაში) ახალი ცალკეული მხატვრული ფორმებს განთავსების შესაძლებლობა.

o რაც შეეხება სამომავლოდ დაგეგმილ მეტროპოლიტენის სადგურებს, აქ სრულიად თავისუფალი შესაძლებლობა გვაქვს აღნიშნული სივრცეები თანამედროვე ხელოვნებას დაეთმოს და შეიქმნას სრულიად ახალი, ფუნქციურ საზოგადოებრივი სივრცეები (გამოცხადდეს ახალი სადგურების მხატვრული გაფორმების კონკურსები და სხვა).

o მნიშვნელოვანია, რომ სათანადო ობიექტებს (შესწავლის საფუძველზე) მიენიჭოთ კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლის სტატუსი და მოხდეს მათი სამართლებრივი დაცვა;

o კვლავაც აქტუალურია საკითხის საგანმანათლებლო კუთხით წარმართვა და ფართო საზოგადოების ინფორმირება. ცალკეული სარეკლამო კამპანიების, ვიდეორგოლების, ლექციების მომზადება და სადგურების, მათი მხატვრულ - არქიტექტურული კონტექსტის შესახებ ფართომასშტაბიანი მსჯელობა, რომელიც კიდევ ერთხელ აჩვენებს, ამ ფუნქციურად ცოცხალი სოციალური პროექტის მრავალმხრივ შესაძლებლობას.

დღევანდელ დღეს, თამამად შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს ისტორიამ 1960-იანი წლებიდან მოყოლებული დღემდე მინისქვეშა გაიარა. მეტროპოლიტენმა, საზოგადოებასთან ერთად საკუთარ თავზე გამოცადა ის ეკონომიკურ-პოლიტიკური-სოციალური სირთულეები, რაც ამ ათეული წლების განმავლობაში გაგვიჩნდა. ურთულესი პერიოდის გავლაც, ნათლად გვაჩვენებს თანამედროვე ქალაქის სწორი ფუნქციური განვითარების აუცილებლობას და საზოგადოებრივ, საჯარო სივრცეში ხელოვნების საჭიროებას. ამ მხრივ, მეტროპოლიტენი ქალაქის ცოცხალი, აქტიური ორგანიზმია, რომლის სათანადო დაცვაცა და გაფრთხილებაც ძალზედ საშური საქმა.

გამოყენებული ლიტერატურა და მასალები:
<https://www.da-vinci-inventions.com/ideal-city>
<https://www.onverticality.com/blog/past-cities-of-the-future>
<http://eng.antoniosantelia.org/pages/biografia>
<https://www.famous-architects.org/richard-neutra/>
<https://architectuul.com/architecture/radiant-city>
the Moscow Underground of the Stalin Time (1934-1953). Aesthetic Features, Political Significance and Cultural Symbolism, Viktoriya Sukovata, Underground Architecture Revisited, ICOMOS 2019
<https://taa.net.ge/archive-geo/>
<https://teasblogi.wordpress.com/2020/03/21/თბილისის-მინისქვეშეთი-მ/>
<https://forum.ge/?f=51&showtopic=34829946&st=0>
<https://tbilisi.gov.ge/news/11227>
Giuseppe Pace and Renata Salvarani, Underground Built Heritage Valorisation, Roma 2021
Синтез искусств и архитектура общественных зданий. Москва. 1974
Аралов Ю. Национальные традиции в архитектуре общественных зданий. Синтез искусств и архитектура общественных зданий. 1974.
Г. Голубев. Подземная Урбанистика. Москва 1979
ბ . ჯანბერიძე, ქართული საბჭოთა არქიტექტურა, 1971 წელი, თბილისი ჯაში ბ . სოციალისტური თბილისის ხუროთმოძღვრება, თბილისი, 1983 წელი, გვ 66
Gengiuri Nato, Architektur der U-Bahn-Stationen von Tbilisi – Vergangenheit und Gegenwart. In: Underground Architecture Revisited. ICOMOS Deutschland. Berlin. 2020.
ბ. გენგიური, თბილისის მეტროპოლიტენის სადგურები, XX საუკუნის არქიტექტურული მემკვიდრეობა
ქ. თბილისის ცენტრალური საისტორიო არქივისა და ახალი და უახლესი ისტორიის არქივი
ფოტოდოკუმენტაციის ცენტრალური არქივის მასალები
განსაკუთრებული მადლობა - „ურბანული ლაბორატორიის“ ხელმძღვანელს, გიორგი ბაბუნაშვილს.

¹⁴ <https://tbilisi.gov.ge/news/11227>