

ისტორიულ-არქიტექტურული კვლევა

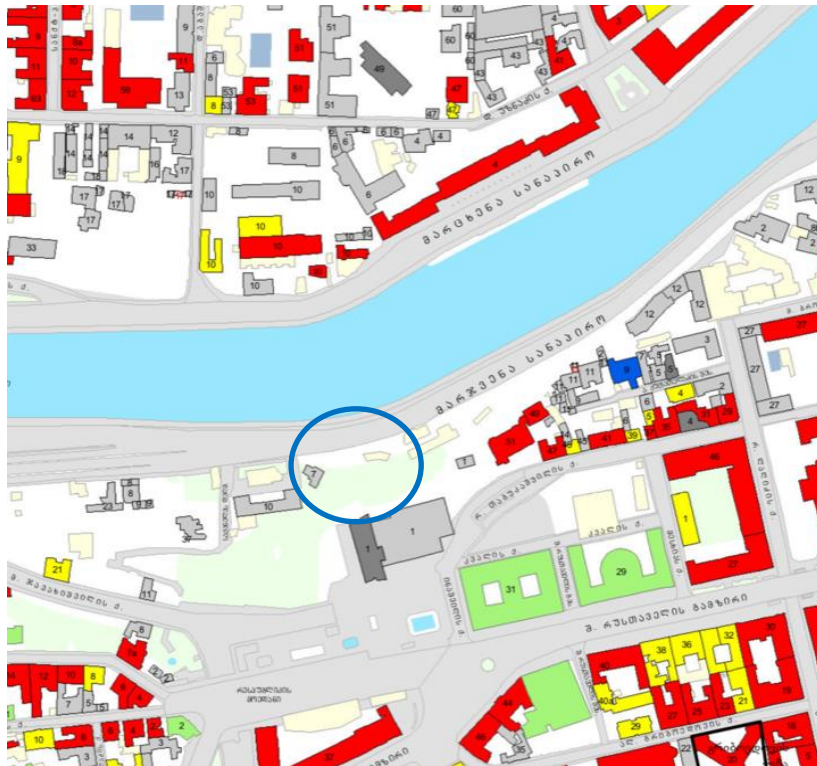
ზ. გამსახურდიას სანაპირო №10

მიწის ნაკვეთი 01.15.04.004.046



თბილისი
2021, აპრილი

განსახილველი საკვლევი ობიექტი მარჯვენა სანაპიროს №10-ში მდებარეობს. ეს ადგილი ისტორიულად ვერის უბანს ეკუთვნის, თუმცა ისტორიული განაშენიანება რუკების მიხედვით ამ ადგილას ფაქტობრივად წყდება, რადგანაც XX საუკუნის დასაწყისში ამ ადგილზე მტკვრის კალაპოტი სანაპიროს გარეშე უერთდებოდა კლდოვან რელიეფს და განაშენიანება მხოლოდ XX ს-ის 40-იან წლებში სანაპიროების დაგეგმარების შემდგომ გაჩნდა.



საკვლევი ტერიტორიის სიახლოვეს მიხეილ ჯავახიშვილის (ყოფილი ვერის, მოგვიანებით ელბაქიძის) დაღმართი რუსთაველის გამზირიდან მტკვრისკენ ქვაფენილად ეშვება, შემდეგ უხვევს მარჯვნივ და ერწყმის გალაქტიონის (ყოფ. ელბაქიძის, იგივე ვერის) ხიდს, რომლითაც მტკვრის მარცხენა სანაპიროს უკავშირდება. ეს ქუჩა და ხიდი სადღეისოდ ქალაქის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო არტერიაა.

ვერა, იგივე ვერე, დღეს თბილისის ერთ-ერთი ცენტრალური უბანია. ძველად აქ, მდინარე ვერეს ქვემოწელზე განლაგებული სოფელი ვერე ქალაქს ჩრდილო-დასავლეთიდან გარეთუბნის შემდეგ ესაზღვრებოდა. ისტორიულად ეს ტერიტორია გაბაშვილების მამულს წარმოადგენდა. XVIII ს-ში ვერე შემოიფარგლებოდა სამხრეთიდან გაბაანთ ხევით, დასავლეთიდან – სემიონოვკის დასახლებით,

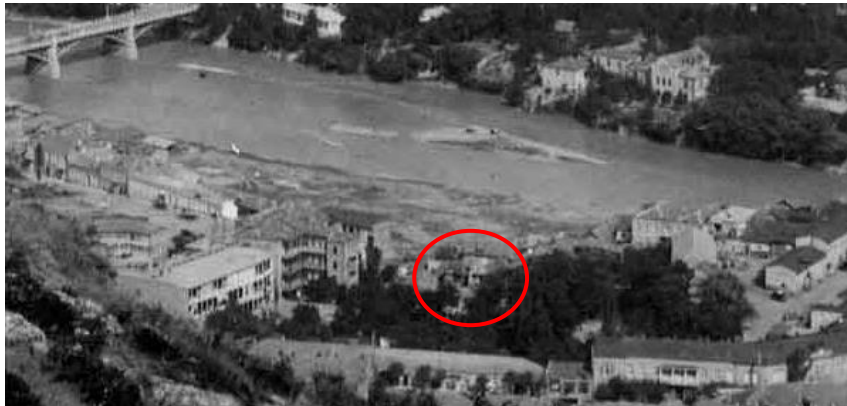
ჩრდილოეთიდან – საბურთალოთი, აღმოსავლეთიდან – მტკვრით. ვახუშტი ბაგრატიონის ცნობით, ვერეს ადრე სკვირეთი რქმევია. დროთა განმავლობაში სკვირეთი (სკორეთი) და ვერე კრებითი სახელი ხდება და აერთიანებს საკმაოდ ვრცელ ტერიტორიას.



ვერა თბილისის ოფიციალურად XIX-ის 70-იან წლებში შემოუერთდა. 1880-იან წლებში ქალაქის ეს უბანი უკვე მჭიდროდ არის განაშენიანებული. მიკროუბნის ქუჩათა სტრუქტურა, ნათლად ჩანს თბილისის სხვადასხვა დროინდელ გეგმებზე. 1904-13 წლის თბილისის გეგმებზე მოცემული უბანი ქალაქის I ნაწილს – ვერას ეკუთვნის. აქ უკვე ჩამოყალიბებულია ქუჩათა მეტ-ნაკლებად რეგულარული ქსელი. დღევანდელი რესპუბლიკის მოედნის ადგილზე ვხედავთ „არტილერიისკაია ბაღკას“, ასევე სამხედრო, სარაკეტო, საზარბაზნე ქუჩებს. აქვე ახლოს რუსთაველის მოედნის ადგილზე) იყო „მოსკოვის ზასტავა“, ასევე მესანგრეთა ქუჩა (თაბუკაშვილი). ამგვარად ცარიზმის პერიოდში ვერის უბნის ეს ნაწილი მნიშვნელოვან სამხედრო დანიშნულების მიკროუბანს წარმოადგენდა.



მიხეილ ჯავახიშვილის დაღმართი XXს-ის 40-იან წლებში წარმოიქმნა. თავდაპირველად მას ვერის დაღმართი, 1923წ-დან კი, ელბაქიდის დაღმართი დაერქვა, ხოლო, 1955წ-დან მ. ჯავახიშვილის სახელი ეწოდა. ვერის დაღმართით მეთულუხეები ქალაქში წყალს ეზიდებოდნენ, ხოლო მტკვერის მიმდებარე ფერდობები ნაგავსაყრელად იყო გამოყენებული. ვერის ხიდის აგების შემდეგ, 1883 წელს, გაიყვანეს კონკის ხაზი, 1905 წლიდან – ელექტროტრამვაის ხაზი. დაღმართის გაყოლებაზე აიგო მრავალი შენობა და იგი იქცა მტკვრის მარჯვენა და მარცხენა სანაპიროების დამაკავშირებელი მძლავრი განივი მაგისტრალის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მონაკვეთად.



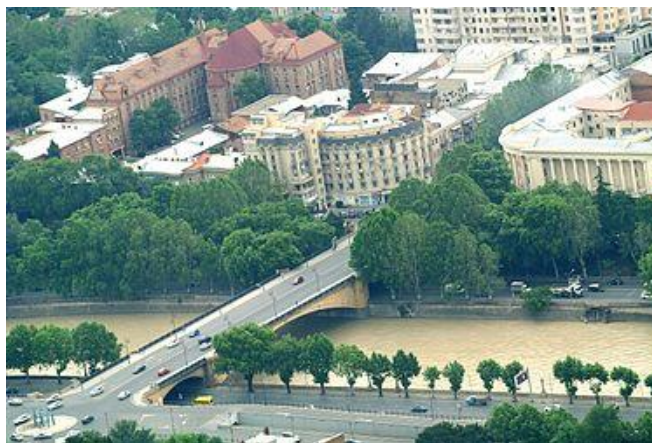
ყოფილი საქანელას უბნისა და დღევანდელი ბროსეს ქუჩის განაშენიანების მონაკვეთს შორის არსებული მონაკვეთი მართალია, მეჩხერად, მაგრამ მაინც განაშენიანებული იყო ერთ-ორსართულიანი მოცულობებით, რომლებიც სავარაუდოდ, მდინარის კომუნიკაციის აუცილებელი მომსახურებისათვის იყო განკუთვნილი (ტივების, წყლით გადასაზიდი საშენ მასალების და სხვ. ამდაგვარი ქმედებებისათვის).



XIX ს-ის 60-იანი წლებიდან საგრძნობი გახდა ხიდების უკმარისობა მტკვარზე, რაც გამოწვეული იყო ქალაქის ზრდით, მრეწველობის და ვაჭრობის განვითარებით, რკინიგზის მშენებლობით, ახალი უბნების აღმოცენებით მდინარის ზედა დინებაზე. არსებული რამდენიმე ხიდი კი საკმაოდ დიდი მანძილით იყო დაცილებული ერთმანეთისგან. 1885 წელს გაიხსნა ახალი ვერის ხიდი.



ძველი ვერის ხიდი, ახლანდელი გმირთა მოედანის ადგილზე მდებარეობდა, ხოლო ახალი ქვის ბურჯებზე გადებულ ლითონის ფერმებზე მოწყობილ ფიცარფენილს წარმოადგენდა. იგი დააპროექტა ქალაქის არქიტექტორმა, ინჟინერმა უმანსკიმ ვერის ხიდის მნიშვნელობა განსაკუთრებით გაიზარდა მას მერე, რაც ახალი ქუჩა – ვერის (აწინდელი მ. ჯავახიშვილის) დაღმართი გაიჭრა. ამით უახლოესი კავშირი დამყარდა გოლოვინის გამზირს, ვერის ვრცელ უბანსა და მარჯვენა ნაპირის უბნებს და რკინიგზის სადგურს შორის. ვერის ხიდი, რომლის სიგანე 10 მეტრს არ აღემატებოდა, ვეღარ აკმაყოფილებდა თანამედროვე მოთხოვნებს და 1951 წელს დაიწყო ახალი სამმალიანი ელბაქიდის ხიდის მშენებლობა (ახლა გალაქტიონის), რომელიც 1952 წლის დეკემბერში დამთავრდა (ინჟ. გ. ჩომახიძე, არქ. მ. მელია).



ხიდის მიმდებარე ტერიტორია სანაპიროს გრძივი განვითარების პროექტის ნაწილია. უკანასკნელ პერიოდში მიმდინარე ინფრასტრუქტურულმა პროექტებმა (ჩქაროსნული ტრასა, გვირაბი და სხვ.) ამ მონაკვეთს მნიშვნელოვნად უცვალა სახე.

ძველი განაშენიანებიდან მტკვრის მარჯვენა სანაპიროს ერთ მხარეს მხოლოდ ყოფილი ღვინის ქარხნის ტერიტორიაზე არსებული ნაგებობები და მის წინ ყოფილი ავტოსადგურის სტალინური სტილი ერთსართულიანი ნაგებობა დარჩა. პავილიონის ტიპის თაღოვანი გალერეით გახსნილი მოცულობა დამახასიათებელი ნიშნულია 40-იანი წლების საბჭოთა არქიტექტურისთვის და მიუხედავად იმისა, რომ არა აქვს მინიჭებული ძველი სტატუსი, მნიშველოვანია მისი ისტორიული და ესთეტიური ღირებულება და შესაბამისად, მისი შენარჩუნება ქალაქის კულტურული მემკვიდრეობისთვის.



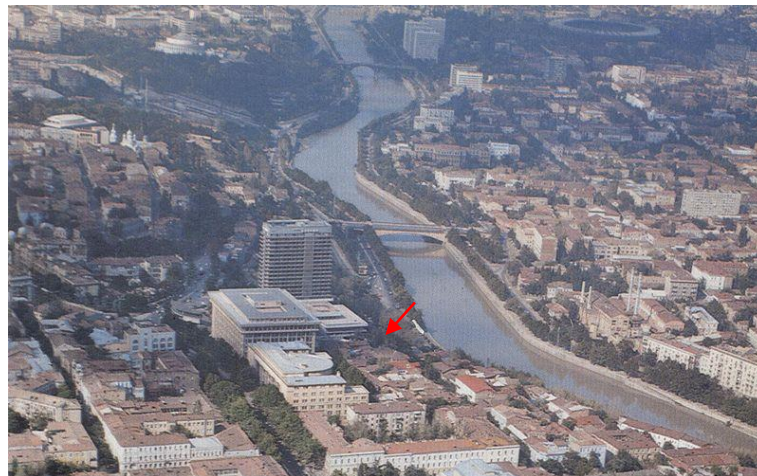
ხიდის მეორე მხარეს არსებული საქანელას დაღმართი და საქანელას ქუჩა XX საუკუნის დასაწყისშია წარმოიქმნილი. ადრე მას კარუსელის ქუჩა ერქვა, ვინაიდან აქ იმართებოდა ატრაქციონები და აქვე თბილისის ძველი ცირკის შენობა იდგა.



სანაპიროს გაგრძელებაზე ურბანული განაშენიანება მეჩხერდება და უკვე „რედისონ ივერიის“ შენობის ქვედა მხარეს მხოლოდ ბენზოგასამართი სადგურებისა და ყოფილი „სასწრაფო დახმარების სადგურის“ შენობა მდებარეობს. ამ ნაგებობებს არავითარი არქიტექტურული ღირებულება არ გააჩნია და არ შეიცავს თბილისის ისტორიული ცენტრისათვის შესაფერის ობიექტებს.



XX ს-ის II ნახევრიდან სანაპიროს გრძივი განაშენიანების პროექტმა აქტიურად დაიწყო განხორციელება, თუმცა, „ივერიის“ აქცენტირებული მოცულობის ძირში ყოველთვის მსბუქი პავილიონის ტიპის ნაგებობები ან ტექნიკურ დანიშნულების ობიექტები მდებარეობდა.



განაშენიანების შემდეგი სეგმენტი მტკვრის კალაპოტის ყოფილ ზოლს მიუყვება და წყალთან არსებული აგურის დამცავი კედლების ფრაგმენტებს ინარჩუნებს, რომლებიც დღეის მდგომარეობით ბეტონის სანაპიროების მიღმა აღმოჩნდა. ამ აგურის კედლებს, რომლებიც დახრილი კონტრფორსებით არის შედგენილი, ქალაქის რელიეფთან მჭიდროდ დაკავშირებული ურბანული სახე

გააჩნია, რომელიც აშკარად წარმოადგენს მარჯვენა სანაპიროს განაშენიანების მახასიათებელს.



მარჯვენა სანაპიროს განაშენიანების ზედა მხარე მკვეთრად შეიცვალა უკანასკნელ პერიოდში, როდესაც აქ დომინანტური როლი მიიღო „ბილტმორის“ ცათამბრჯენის მოცულობამ, რომელმაც მკვეთრად დაარღვია ჩამოყალიბებული მასშტაბი და მთაწმინდის დომინანტურობას დაუპირისპირდა. შესაბამისად, ნებისმიერი მშენებლობა ამ ვიზუალურ არეალში უკვე საკმარისად საფრთხილო გახდა მასშტაბის კუთხით იმისთვის, რომ არ მოხდეს მარჯვენა სანაპიროს ზოლის ვერტიკალური აქცენტებით კიდევ მეტად დატვირთვა.



უშუალოდ საკვლევ მონაკვეთზე, რომელიც გზატკეცილიდან დაბალი აგურის ჯებირით არის გამოყოფილი, უკანასკნელ პერიოდამდე ერთსართულიანი საბადე-საპარკო ტიპის ხის რესტორანი ფუნქციონირებდა. ობიექტის არქიტექტურული ფორმა და ვიზუალი შეუსაბამო არის როგორც თბილისის ისტორიული ცენტრისათვის, ასევე დედაქალაქის ურბანული გარემოსთვის.



დასკვნა-რეკომენდაციები

ზ. გამსახურდიას სანაპირო №10-ის მიწის ნაკვეთი 01.15.04.004.046 მდებარე შენობა-ნაგებობები არ წარმოადგენს ისტორიულ და არქიტექტურულ ღირებულებას, შესაბამისად, მათი დემონტაჟი და ჩანაცვლება თანამედროვე მოცულობ(ებ)ით მისაღებად მიმაჩნია.

მნიშვნელოვანია, რომ ახალი მოცულობ(ებ)ის ის მასშტაბი და იერსახე მიესადაგოს მარჯვენა სანაპიროს განაშენიანების ამ მონაკვეთის ჩამოყალიბებულ მასშტაბს, კერძოდ სასურველია, რომ ახალი მოცულობის სიმაღლე ჩაეწეროს არსებული რელიეფის – კლდოვანი ბორცვის ფარგლებში (ერთი-ორი სართული).

მნიშვნელოვანია მოცულობის წინ გამწვანებული ზოლის დატოვება სანაპიროს პერსპექტიული ტურისტული განვითარების გათვალისწინებით.

ასევე მნიშვნელოვანია, რომ შენობის იერსახეში ასახული იყოს მარჯვენა სანაპიროს განაშენიანებისთვის ტრადიციული ფორმები და ფაქტურები ისეთი, როგორიცაა აგურის დამცავი კედლების არქიტექტურა ან თბილისის ამ უბნისთვის ტრადიციული ჟანგისფერი ლითონის ფაქტურა და ხის მსგავსი მოპირკეთება, რომელიც დაახლოვებს თანამედროვე ფორმას ისტორიულ განაშენიანებასთან.

დიდი ზომის შემინული ზედაპირების გამოყენება ამ კონტექსტში არ მიმაჩნია მიზანშეწონილად.

ხელოვნებათმცოდნე
ლალი ანდრონიკაშვილი