

ნათო გენგიური

საქართველოს შოთა რუსთაველის თეატრისა და კინოს სახელმწიფო უნივერსიტეტი

XX საუკუნის არქიტექტურული მემკვიდრეობა – თბილისის მეტროპოლიტენის სადგურები*

1972 წელს ჟურნალ „სოვეცაია არხიტექტურა“-ში გამოქვეყნდა თამაზ გერსამიას სტატია „ესეც ძველებია“... ამ ნაშრომში ავტორი განიხილავს თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტს, რუსთაველის თეატრს, ოპერისა და ბალეტის თეატრს და სხვა თბილისურ შენობებს, ცდილობს დაამტკიცოს მათი მხატვრული და ისტორიული მნიშვნელობა. დღეს ამის წაკითხვა უცნაური მოულოდნელობაა, რადგან ეჭვი აღარავის ეპარება თბილისის დასახელებული ნაგებობების ღირებულებაში, მაგრამ ეს ახლა... ჩანს, 1970-იან წლებში საჭირო იყო ამაში სხვების დარწმუნება და სპეციალიზირებულ ჟურნალში გამოქვეყნება. ალბათ ბევრნი იყვნენ კიდევ ისეთნი, რომლებიც მათ ღირებულებას ვერ აღიქვამდნენ.

როცა ამაზე დაფიქრდი მივხვდი, რომ სულაც არ არის მოულოდნელი „ვერ აღქმა“, რადგან იგივე ხდება დღეს, საბჭოთა პერიოდის ქართული არქიტექტურის და ხელოვნების ნიმუშების მიმართ. უმრავლესობის თვალში ისინი ღირებულად არ ითვლება და ბევრი რამ ნადგურდება. არადა XX საუკუნის ქართული არქიტექტურის ისტორიას ბევრად განსაზღვრავს სწორედ ის ნიმუშები, რომლებიც საბჭოთა პერიოდშია ჩაფიქრებული და შესრულებული. აქედან გამომდინარე, ჩვენი ხელოვნებათმცოდნეობის დღევანდელ, ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ამოცანად მესახება იმ მხატვრული ღირებულებების წამოწევა, გაანალიზება, შეფასება, გადარჩენა, რაც საბჭოთა პერიოდიდან შემოგვრჩა. ის, რაც იმ ხანაში შეიქმნა და დაიწერა, დღეს ახლებურ მიდგომას და გააზრებას მოითხოვს. დარწმუნებული ვარ, სამომავლოდ ამ ეპოქის ხელოვნების მრავალი ასპექტი, არქიტექტურის კონკრეტული შენობებიდან დაწყებული, ზოგად-ისტორიული საკითხებით დამთავრებული, არაერთი მკვლევარის შესწავლის ობიექტი გახდება. ერთ-ერთი ამათგანია თბილისის მეტროპოლიტენის სადგურების არქიტექტურა, რომელსაც ეძღვნება ჩვენი წინამდებარე ნაშრომი.

თბილისში მეტროპოლიტენი 1966 წელის 11 იანვარს გაიხსნა. მეტროს სადგურების დაპროექტების პერიოდი ემთხვევა ქართული საბჭოთა არქიტექტურის ახალ ეტაპს – საბჭოთა მოდერნიზმს, რომელმაც სტალინური ამპირის სტილი ჩაანაცვალა. ეს მოვლენა ტოტალიტარულ იმპერიაში შიდა პოლიტიკის გარკვეულ ცვლილებებთან, შედარებითი თავისუფლების გარკვეულ დამკვიდრებასთან იყო დაკავშირებული.

1955 წლიდან საბჭოთა კავშირისა და საბჭოთა ბანაკის სხვა ქვეყნების არქიტექტურაში ახალი ეტაპი იწყება, რადგან ამ წელს გამოვიდა სამთავრობო დადგენილებები, რომლებმაც შეცვალა სამშენებლო პოლიტიკა ყველა რესპუბლიკაში და მათ შორის, საქართველოშიც. არქიტექტურასთან დაკავშირებულ დადგენილებებში პირდაპირ იყო დაგმობილი არქიტექტურული „ზედმეტობები“, რომლებშიც სტალინური ამპირისთვის დამახასიათებელი დეკორი, არქიტექტურული და მხატვრული დეტალების სიუხვე, ძვირადღირებული მასალის გამოყენება იგულისხმებოდა. იყო მოწოდება არქიტექტურა ყოფილიყო „სადა, უბრალო და იაფი“. ეს კი იმას ნიშნავდა, რომ ხუროთმოძღვრული ხელოვნება მხატვრული ფორმის მოდერნისტული გააზრებისკენ შემობრუნდა. სტალინური არქიტექტურის მკაცრად პომპეზურმა, მძიმე ფორმებმა ადგილი დაუთმო უბრალო, სადა მოხაზულობებს, შეიქმნა რაღაც განსხვავებული და ახლებური. შეიძლება ითქვას, რომ 1960-იანი წლები ქართულ არქიტექტურაში ერთგვარი ექსპერიმენტული მცდელობების ხანაა. ახლა არქიტექტორებს შეეძლოთ ის გაეკეთებინათ, რაც წინათ აკრძალული ჰქონდათ. მსოფლიოში არსებული ახალი არქიტექტურული პროექტების შესახებ უცხოეთიდან შემოჰქონილმა ინფორმაციამ არქიტექტორებს შედარებითი თავისუფლების შეგრძნება მოუტანა, რამაც სიახლეებისკენ სწრაფვა გააღვივა¹.

*წინამდებარე ნაშრომის მოკლევარიანტი წაკითხულია მოხსენებად ბერლინში, საერთაშორისო კონფერენციაზე „Underground Architecture revisited“ 2019 წლის თებერვალში და დაიბეჭდა გერმანულ ენაზე: Gengiuri Nato, Architektur der U-Bahn-Stationen von Tbilisi – Vergangenheit und Gegenwart. In: Underground Architecture Revisited. ICOMOS Deutschland. Berlin. 2020. s. 73-79.

¹ ნ. გენგიური, ახალი მოდერნიზმი საბჭოთა პერიოდის ქართულ არქიტექტურაში. ტრადიცია და ინოვაცია, XX საუკუნის ხელოვნება, ტ. VI, თბ., 2016, გვ. 202-216.

თბილისის მეტროპოლიტენის სადგურების დაპროექტების პერიოდს (1962) ქრონოლოგიურად ყველაზე მეტად უახლოვდება კიევის (უკრაინა, დაპროექტდა 1958-ში) და ბაქოს (აზრებაიჯანი, გაიხსნა 1967 წელს) სადგურები (ამის შემდეგ, საბჭოთა კავშირში ახალი მეტროპოლიტენი გაიხსნა მხოლოდ 1975 წელს ხარკოვში და ასევე, იმავე წელს მატარებლის გვირაბი ახალ ათონში). ამ სამი ქალაქის – კიევის, თბილისისა და ბაქოს სადგურების შედარება სტილისტური თვალსაზრისით, გვიჩვენებს თავისებურ გადასვლას ძველი (სტალინის პერიოდის) მიდგომებიდან ახალ, მოდერნისტულ მიდგომებზე. თუმცა ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ ამ მეტროს სადგურებიდან ძველ ტენდენციებს უფრო ადრეული – კიევის სადგურების არქიტექტურა ავლენს, გარკვეულად მჭიდვანდება ისინი ბაქოს ადრეულ სადგურებშიც. ტოტალიტარული ქვეყნისთვის სახასიათო იდეოლოგიური მითითებებისა და სამთავრობო დადგენილების მიღვენება, კონკურსისთვის წარდგენილ პროექტებში და მათზე მსჯელობისასაც ჩანს. ძირითადი პათოსი, როგორც მოგვხსენებთ, იყო სტალინის პერიოდის არქიტექტურის წინააღმდეგ გალაშქრება, მითითება იმ პერიოდის პროექტების სიძვირეზე, „ზედმეტობების“ არსებობაზე, დროისა და თანხების ფლანგვაზე. დაისახა უფრო ეკონომიური პროექტების შექმნის ამოცანა, რამაც ბუნებრივია, გავლენა მოახდინა კონკურსებზე. იყო უკიდურესობებიც: მაგალითად, კიევში, სადგურების საკონკურსო პროექტების განხილვისას, სსრკს მთავრობის ახალი დადგენილებების გათვალისწინებით, ზოგს გამოუთქვამს აზრი, რომ ვინაიდან სადგურს ხალხის დიდი რაოდენობის სწრაფი გამტარობის უნარი აქვს, ამიტომ, გაფორმების, გამოყენებითი ხელოვნების ნიმუშების ფართო გამოყენება არ არის რეკომენდირებული. ზოგიერთი მათზე საერთოდ უარის თქმის მომხრე იყო. ამ მიმართულების მომხრეები თვლიდნენ, რომ არ არის საჭირო სადგურებს ჰქონდეს განსაკუთრებული გამომსახველობა, იდეური შინაარსი ანდა ეროვნული კოლორიტი, სადგურები უნდა იყოს უბრალო². ამ იდეებმა ვერ გაიმარჯვა, თუმცა გავლენა მოახდინა სადგურების არქიტექტურულ სახეზე.

² Г. Головки, *Архитектура Киевского метрополитена, Строительство и архитектура*, № 11, 1960, გვ. 15-16.

ა) თბილისის მეტროს სადგურების არქიტექტურა

თბილისში მეტროპოლიტენის პირველი ხაზის ძირითადი სადგურების მშენებლობა 1965 წლის ბოლოსთვის უკვე დასრულებული იყო. პირველი მახტის მშენებლობა კი უკვე 1953 წელს იყო დაწყებული. პირველი ხაზის პროექტების უმრავლესობა (ისინი თბილისის არქივშია დაცული) 1962 წლით არის დათარიღებული. მეორე ხაზი მხოლოდ 1979 წელს ამუშავდა. პირველი ხაზის სადგურებიდან ორი – „დიდუბე“ და „ელექტროდეპო“ – მიწისზედა სადგურებია, ხოლო დანარჩენები – მიწისქვეშა: „ოქტომბერი“, „ვაგზლის მოედანი“, „მარჯანიშვილი“, „რუსთაველი“, „ლენინის მოედანი“, „26 კომისარი“, „300 არაგველი“, „ისანი“, „სამგორი“ (ბოლო ორი 1971 წელს გაიხსნა). პირველი ხაზის სადგურები იმით გამოირჩევა, რომ მათ აქვთ როგორც მიწისქვეშა³, ისე მიწისზედა ნაწილი. მოგვიანებით ამუშავებული, მეორე ხაზის სადგურები არ შეიცავს მიწისზედა პავილიონებს, თავისებურ გადასასვლელებს, არქიტექტურულ-მხატვრულ „არეებს“, რომლებიც მიწისქვეშა გვირაბებთან აკავშირებს მგზავრებს. ეს ძალზე საინტერესოა, რადგან მიწისზედა ვესტიბულები გამოდის, როგორც იმ ეპოქის, იმ პერიოდის ერთ-ერთი არქიტექტურული თავისებურება. თავისებურება, რომელიც 1960-იან წლებს უკავშირდება და გარემოსა და არქიტექტურის კავშირზე მოგვითხრობს.

საინჟინრო თავისებურებების მიხედვით, საერთოდ, მეტროს სადგურები რამდენიმე ჯგუფად იყოფა: მიწისზედა, მიწისქვეშა ღრმა (ერთკამარინი), მიწისქვეშა კოლონური, ღრმა/ნაკლებადღრმა და მიწისქვეშა პილონური ღრმა. უნდა აღინიშნოს, რომ თბილისში არის ყველა ამ ტიპის სადგური. რამდენადაც ეს უფრო ტექნიკური საკითხებია, მათზე აღარ შევჩერდები და მეტროპოლიტენის პირველი სადგურების არქიტექტურულ-მხატვრულ მხარეზე გავამახვილებ ყურადღებას.

თბილისის არქივში დაცულია მეტროს სადგურთა პროექტები, ზოგჯერ რამდენიმე ვარიანტიც და ისინი გვიჩვენებს ჩანაფიქრთა მრავალფეროვნებას, თავისებურ ექსპერიმენტებს, რომელთაც მიმართავენ ქართველი არქიტექტორები ამ ახალი ამოცანის გადაჭრისას. თუმცა უნდა ითქვას, რომ რიგი პროექტებისა, განსხვავებულად განხორციელდა შემდგომ. შეიძლება გამოვყოთ მეტროს

³ მხოლოდ ორს – „დიდუბე“ და „ელექტროდეპო“ – არ აქვს მიწისქვეშა სადგური.

სადგურის არქიტექტურული გადაწყვეტის რამდენიმე ტიპი და ასე დავაჯგუფოთ თბილისის სადგურების პროექტები:

პირველ ჯგუფში შევიყვანეთ მიწისზედა სადგურები, რომელთაც მიწისქვეშა ნაწილი არ გააჩნიათ: მეტროს სადგური „დიდუბე“ (არქიტექტორები: ნიკოლოზ ლომიძე, გივი მოძმანიშვილი) და „ელექტროდებო“ (დღეს „გოცირიძე“, არქიტექტორები: ნიკოლოზ ლომიძე, გივი მოძმანიშვილი).

მეორე ჯგუფში გავაერთიანეთ 1960-იანი წლების პროექტები, რომლებიც შეიცავენ მიწისზედა და მიწისქვეშა სადგურებს და სხვა შენობების ნაწილად გაიზარებინ. ესენია „ვაგზლის მოედანი“ (დღეს „სადგურის მოედანი“, არქიტექტორები: რევაზ ბაირამაშვილი, დავით მორბედაძე), რომელიც ვაგზლის ადმინისტრაციული კორპუსის პირველ სართულზეა; ასევე, „ლენინის მოედანი“ (დღეს „თავისუფლების მოედანი“, არქიტექტორები: რევაზ ბაირამაშვილი, ვლადიმერ ალექსი-მესხვილი, ქეთევან კობახიძე), რომელიც საჯარო ცენტრთან და თეატრთან ერთადაა დაპროექტებული. მესამე ნიმუშია მეტროს სადგური „მარჯანიშვილი“ (არქიტექტორები: შოთა ყავლაშვილი, ნელი ქვარცხავა, თემო მიქაშავიძე, გივი მელქაძე)⁴, რომელიც ადმინისტრაციული ნაგებობის პირველ სართულზეა.

⁴ თავდაპირველი პროექტის მიხედვით, ამ ჯგუფში შეგვქმნო შეგვეყვანა სადგურები „300 არაგველი“ (თავდაპირველი კორპუსის პროექტი – გალდავა) და „26 კომისარი“. ისინი საცხოვრებელი კორპუსის პირველი სართულის ნაწილში იყო ჩაფიქრებული, თუმცა მერე სხვაგვარად განხორციელდა – ცალკე ამენებული პავილიონების სახით. მეტროპოლიტენის სადგურის „26 კომისარი“ (დღეს „ავლაბარი“) მიწისზედა ვესტიბულიც ცალკე ამენდა, ხოლო კორპუსმა მეტროს ვესტიბულის უკან დაიკავა ადგილი.

რაც შეეხება „300 არაგველს“, მისი თავდაპირველი პროექტი მთლიანად დარჩა ქაღალდზე. აქ ჩაფიქრებული იყო თითქმის მთელი უბნის გადაკეთება, არსებული პატარა კერძო სახლების აღება, პატარა ქუჩების გაუქმება და ერთი უზარმაზარი კორპუსის წამოჭიმვა. მისი პირველი სართულის კუთხის ნაწილს კი მეტროს ვესტიბული დაიკავებდა. თუმცა, არქიტექტორ გიგა ბათაშვილის თქმით, ამხელა ნგრევა-შენებისათვის თანხები არ მოიძებნა, სადგური კი სწრაფად იყო დასასრულებელი (პირადი საუბარი). შედეგად, ამ ტიპურად საბჭოურ პროექტზე უარი თქვეს და ჩემი აზრით, უკეთესი ვარიანტი განხორციელეს: ეს გახლავთ პატარა სკვერში განთავსებული მეტროპოლიტენის სადგური „300 არაგველი“. სწორედ ამის გამო ეს უკანასკნელი მეტროს სადგურების მესამე ჯგუფში, სადგურების ყველაზე მიზიდველ ჯგუფში შევიყვანე.

მესამე ჯგუფი, მეორე ჯგუფის მსგავსად, მოიცავს სადგურების მიწისქვეშა და მიწისზედა ნაწილებს და იმით გამოირჩევა, რომ მათი მიწისზედა პავილიონები დამოუკიდებელი ნაგებობებია, დაპროექტებულია სკვერთან ან უშუალოდ სკვერში, გარემომცველ ბუნებასთან ერთად, გარშემო დატოვებული თავისუფალი სივრცით. ამ ნიშნით გამორჩეული სადგურები გახლავთ „რუსთაველი“ (არქ. ლევან ჯანელიძე, ოთარ კალანდარიშვილი), „300 არაგველი“ (არქ. თამაზ თევზაძე, გიგა ბათაშვილი), „ნაძალადევი“ (არქ. თამაზ თევზაძე, რამაზ კვიციანი) და „ისანი“ (არქ. გივი მოძმანიშვილი, ნიკოლოზ ლომიძე). ბუნებრივი სიმწვანე კი მათი უმრავლესობის ექსტერიერის და ინტერიერის მხატვრული სახის ჩამოყალიბებაში მნიშვნელოვანი ფაქტორი გახლდათ. სამწუხაროდ, პოსტსაბჭოთა პერიოდისთვის ეს მომენტი შემოქმედელი და დაუფასებელი აღმოჩნდა, საქმის უცოდინარმა და უსულგულო მიდგომამ ეს არქიტექტურული ნიმუშები დააზარალა. ამ მტკივნეულ საკითხზე ქვემოთავე შევჩერდები, ახლა კი აღნიშნული მეტროს სადგურების მოკლე დახასიათებას შევეცდები.

საყურადღებოა, რომ თბილისის მეტროს სადგურების არქიტექტურულ-მხატვრული სახე ხელოვნებათა სინთეზის ნათელი ნიმუშია და იმ ეპოქის გამორჩეულ ქართველ ხელოვანთა შემოქმედების ნაყოფია. მათზე უკვე დასახელებული არქიტექტორების გარდა, მუშაობდნენ ისეთი მხატვრები და მოქანდაკეები, რომელთაც ეპოქა შექმნეს XX საუკუნის ქართულ ხელოვნებაში. ესენი არიან მხატვრები და მოქანდაკეები: კოკა იგნატოვი, სოსო ქოიავა, რადიმ თორდია, ელგუჯა ამამუკელი, თეიმურაზ გიგური და სხვები. აღსანიშნავია, რომ მეტროპოლიტენის სადგურების წარწერებისთვის ქართული და რუსული შრიფტი სპეციალურად შეიქმნა მხატვარ შოთა კუპრაშვილის მიერ⁵. შრიფტის გადაწყვეტა პასუხობდა მეტროს სადგურებში განხორციელებულ მხატვრული მიდგომებს და თავის როლს ასრულებდა ერთიანი სტილის შექმნაში (სურ. 14).

მეტროს სადგური „რუსთაველი“ ერთ-ერთი გამორჩეული ნიმუშია (სურ. 1, 2, 3). მიწისქვეშა სადგურის არქიტექტორი ლევან ჯანელიძეა, მიწისზედა ვესტიბული კი ოთარ კალანდარიშვილს ეკუთვნის. ქანდაკებით კი ის ელგუჯა ამამუკელმა შეამკო⁶. 1966 წლის 11 იანვარს მეტროპოლიტენი

⁵ შ. კუპრაშვილი, *გრაფიკა*, თბ., 1999, გვ. 73, 123.

⁶ В.Беридзе, Н.Езерская, *Искусство Советской Грузии – 1921-1970. Живопись. Графика. Скульптура*, Москва, 1975, гв. 306.

სწორედ ამ სადგურზე გაიხსნა. ის ერთ-ერთი გამორჩეული სადგურია მხატვრული ჩანაფიქრის მთლიანობისა და დეტალების გააზრების მხრივ. არქიტექტურული გადაწყვეტით სადგური „რუსთაველი“ განსხვავებულია ამ ჯგუფის სხვა ვესტიბულებისგან: ის სკვერთან მეზობლობს, მაგრამ მისგან დამოუკიდებელ ჩაკეტილ სტრუქტურას ქმნის. მხატვრულად მომგებიანი გადაწყვეტაა მიწისზედა ვესტიბულის ინტერიერის წრეზე დაგეგმარება. თუმცა ისიც უნდა აღინიშნოს, რომ წრიული ვესტიბულები იმ პერიოდს ახასიათებს და გვხვდება სხვაგანაც. მაგალითად, კიევის მეტროპოლიტენის სადგურებს შორის. ეს არის ყველაზე დრმა მეტრო თბილისში (100 მ სიღრმეზეა) და ერთ-ერთი ყველაზე დრმა ევროპაში. მიწისქვეშა სადგური სამნაწილიანი, პილონებით დაყოფილი სივრცეა. არქიტექტურული ნაწილების პროპორციები, მოპირკეთება და გაფორმების დეტალები მის სადა ელემენტურობას განაპირობებს. ელგუჯა ამაშუკელი სადგურ „რუსთაველის“ რელიეფური დეკორის შექმნისას შოთა რუსთაველის უკვდავი პოემით არის შთაგონებული: ეს ჩანს პირველ ყოვლისა მეტროს პორტალის რელიეფში, მიწისქვეშა სადგურის ცენტრალური დარბაზის შესანიშნავ წრიულ ჭედურ პანოში. ის პოემის თემასთან აკავშირებს და მხატვრულად იაზრებს ისეთ დეტალებსაც, როგორცაა საპაროების ლითონის ცხაურები ცენტრში ვეფხვის მოქნილი ფიგურით და სკამების ფეხები, რომლებიც ვეფხვის ფორმის, მეტად გამომსახველი სილუეტებით გამახსოვრდება. თითქმის იმავე პერიოდის კიევის მეტროს სადგურების გაფორმებაშიც არის გამოყენებული სულპტურები. თუმცა მათი სტილი ისევ სტალინის პერიოდიდან მომდინარეა: რეალისტურ-მონუმენტური. მათთან შედარებით თბილისის სადგურის „რუსთაველი“ რელიეფური გაფორმება ახალ მხატვრულ გამომსახველობას გვიჩვენებს: ეს არის სიბრტყულ-პირობითი მხატვრული ენა, რომელიც ერთდროულად ეფუძნება ქართული, შუა საუკუნეების მქანდაკელობის გამოცდილებას და მეორე მხრივ, პასუხობს მხატვრული ფორმის მოდერნისტულ ძიებებს. თბილისის მეტროპოლიტენის სადგურების და მათ შორის, სადგურის „რუსთაველი“, ანალიზი და დრმა შესწავლა, ჯერ კიდევ წინაა და ჩვენი შემდგომი ამოცანაა. ამ ეტაპზე უნდა აღინიშნოს ერთი გარემოება, რომელიც მეტროს სადგურის არქიტექტურულ გადაწყვეტას გარკვეულად ქართულ ტრადიციას უკავშირებს. ნიშანდო-

ბივია, რომ არქიტექტურულ დეტალებში, კერძოდ კი, ქვედა სადგურის პილონების ზემოთ განიერ, ქვემოთ შევიწროვებულ ფორმაში მკვლევარებმა სამართლიანად დაინახეს ქართული დედაბოძის ფორმის გამოძახილი⁷. ვფიქრობ, მნიშვნელოვანია ისიც, რომ აქ აღნიშნული ფორმის გამოყენება საყურადღებოა არა მხოლოდ მხატვრული კუთხით, არამედ მორგებულია ფუნქციურ საჭიროებას: სიგანეში აქცენტირებულ პილონებში საპაროები მოხერხებულად განთავსდა.

ერთმანეთის მსგავსი გადაწყვეტით გამოირჩევა სადგურები „ნაძალადევი“ (არქ. თამაზ თევზაძე, რამაზ კიკნაძე) და „300 არაგველი“ (არქ. თამაზ თევზაძე, გიგა ბათიაშვილი). ეს პროექტები, „ისანთან“ და „დიდუბესთან“ ერთად, ასახავს 1960-იანი წლების ე.წ. „საბჭოთა მოდერნიზმის“ ქართულ არქიტექტურაში შემოჭრილ ერთ ტენდენციას: შენობის სიმსუბუქის შთაბეჭდილების მიღწევისკენ სწრაფვას. ჩვენ ვხედავთ, რომ წინა წლების სტალინური ამპირის შენობების სიმძიმესა და პომპეზურობას ზოგიერთმა არქიტექტორმა სინათლითა და გამჭვირვალეობით სავსე შენობები დაუპირისპირა. მხატვრული გადაწყვეტის სწორედ ამ მიმართულებაშია აღნიშნული სადგურები „300 არაგველი“, „ნაძალადევი“, „ისანი“ და „დიდუბე“. ნიშანდობლივია, რომ ამ ხაზს არქიტექტორთა ერთი ჯგუფი ავითარებს (პირველი ორი სადგურის ვესტიბულის ავტორია თამაზ თევზაძე, ხოლო დანარჩენი ორის – ნიკოლოზ ლომიძე და გივი მოძმანიშვილი).

სადგურების – „300 არაგველი“ (სურ. 4) და „ნაძალადევი“ (სურ. 5, 6) მიწისზედა პავლიონები გარკვეულად მსგავსი კომპოზიციისაა და ითვისებისწინებს გარემომცველი ბუნების ჩართვას შენობის მხატვრულ-ესთეტიკურ სახეში. ისინი სკვერთან ერთად არიან გააზრებული და რადგან მათი სწორკუთხა მოცულობის 2 საფასადო მხარე მთლიანად შუშისაა, გარემო აქტიურად მონაწილეობს არა მარტო ექსტერიერის, არამედ ინტერიერის ვიზუალური სახის ჩამოყალიბებაში. ამის გამო, ვესტიბულების ინტერიერები არა მხოლოდ სინათლითა და სიმსუბუქითაა სავსე, არამედ თავისებური სიმშვიდით ივსებოდა ბუნებრივი სიმწვანისთვის ასპარეზის გახსნის გამო. მათი

⁷ ნ. ჯაში, *სოციალისტური თბილისის ხუროთმოძღვრება*, თბ., 1983, გვ. 67; ს. ლეჟავა, *დარბაზული ხუროთმოძღვრება და XX საუკუნის ქართული არქიტექტურის ზოგიერთი პრობლემა*, *Academia*, #6, 2018, გვ. 113.

ფასადების გამჭვირვალეობა ბუნებრივი გარემოს ინტერიერის თანამონაწილედ აქცევს. ეს მათი კიდევ ერთი საერთო ნიშანია. ბუნებისა და გარემოს გათვალისწინება, მწვანე საფარისა და არქიტექტურის შერწყმა, ის დადებითი თვისებებია, რომელიც ამ პერიოდის ქართულ არქიტექტურას ახასიათებს. ამით ის აგრძელებს თბილისური არქიტექტურისა და საერთოდ, არქიტექტურის ბუნებასთან ჰარმონიული შერწყმის ტრადიციას⁸. სხვა მხატვრული ღირსებებიც ახასიათებს ამ სადგურებს: ესაა მხატვრული გაფორმების მომგებიანი კავშირი არქიტექტურის სტილისტურ მახასიათებლებთან. დეკორატიული გაფორმების შესატყვისობა არქიტექტურული ჩანაფიქრის სტილთან კარგად ჩანს მეტროპოლიტენის სადგურის „ნაძალადევი“ მიწისზედა პავილიონში. აქ ერთ კედელზე წარმოდგენილია პანო (ავტორი კოკა იგნატოვი) – თბილისის პანორამა თუ ძველი რუკების სტილში შესრულებული ხედი (სურ. 6). რძისფერ მარმარილოზე გრავირებული გამოსახულებები ფაქიზად ეფინება სიბრტყეს და გიზიდავს თავისი დახვეწილი ესთეტიკით, კომპოზიციის შესატყვისი ფორმის, მხატვრულად გააზრებული მეტროპოლიტენის ემბლემითა და საპირისპირო მხარეს, იგივე სტილში შესრულებული საათის ციფერბლატით. თუმცა ესეც ვერ იქნა შემჩნეული სადგურების ჩვენი თანამედროვე „განმახლებლების“ მიერ და მისი წარმოჩენის მაგივრად, დაამახინჯეს ქმნილება: ძველი ციფერბლატის ცენტრში უხეშად ჩასვეს ელექტრონული საათი.

საინტერესოა, რომ მეტროპოლიტენის სადგურის „დიდუბე“ პროექტისთვისაც ძალზე მნიშვნელოვანია ბუნებასთან, სიმწვანესთან ჰარმონიული შეხამება (სურ. 7, 8, 9). ესეზად შემორჩა, მაგრამ რეალურად არ განხორციელებულა ერთ-ერთ შესასვლელთან განთავსებული დიდი ჰაეროვანი თალი, რომელიც სადგურის დასახელების თავისებურ გაფორმებას წარმოადგენდა და ბუნებრივ გარემოში უნდა ყოფილიყო ჩაწერილი. სადგურის დასახელებისა და შესასვლელის თალით გაფორმება საინტერესოა, არქიტექტორთა გემო-

ვნების თვალსაზრისით, რომელიც იმ ეპოქის მხატვრულ მისწრაფებებს ესადაგება და სხვა ზემოთ განხილულ შენობებშიც შეიგრძნობა. არქივში დაცულია ამ სადგურის პროექტის ორი ვარიანტი (ერთი ჩიხლაძის, მეორე – ლომიძე-მოძმანიშვილის). მიუხედავად იმისა, რომ მეორე ვარიანტი იქნა დამტკიცებული განსახორციელებლად, ავტორები ჩანს, რიგ მომენტებში ემთხვეოდნენ ერთმანეთს ან ცალკეული დეტალების გაზიარება მაინც მოხდა პირველი პროექტიდანაც: მაგალითად, მოსაცდელი ბაქანის გადახურვა ცენტრში განლაგებული ბეტონის საყრდენების ერთ მწკრივზეა დაფუძნებული და აქეთ-იქით ჩიტის ფრთებვით, გამლილი გადახურვა აქვს. სწორედ ეს არის კონსტრუქციული სიხალე, რომელიც თბილისში მაშინ შემოვიდა: სადგურის შენობაზე ვხედავთ, რომ გივი მოძმანაშვილი და ნიკოლზ ლომიძე იყენებენ რკინა-ბეტონის თხელკედლიან, გარსულ გადახურვას (ისევე როგორც სადგურში „ისანი“). ასეთი გადახურვა, რომელიც ბეტონის ქვემოთკენ შევიწროვებულ ბურჯებს ეყრდნობა, მერე გავრცელდა საბჭოთა არქიტექტურაში და ისეთ მცირე ფორმების არქიტექტურაშიც გვხვდება, როგორიცაა მაგალითად, ავტობუსების გაჩერებები. ამჟამად პლატფორმა გარემონტებულია, მუხის ხის სკამები, რომლებიც ბეტონის ბურჯებზე, ლითონის კრონშტეინებით იყო დამაგრებული⁹, მოხსნილია, ისევე როგორც მათი საზურგეების ჰორიზონტალური ზოლები. ეს დეტალები კი მაშინდელი სადა-ჰაეროვანი სტილის გამოვლინება იყო და ასე მგონია, მაშინდელი მოდის კაბებით იყო შთაგონებული. ესეზვეც ხომ, მასშტაბის ჩვენებისთვის, ასეთ კაბაში გამოწყობილი ქალი წარმოგვიდგება. ყოველივე იმ დროის სადა ესთეტიკის გემოვნებაში ჯდებოდა და სტილს პასუხობდა¹⁰.

თავისი გამორჩეული მხატვრული ღირსება თბილისის მეტროპოლიტენის სადგურს „ისანი“ გააჩნია, რომელიც ასევე გარემომცველი სკვერის ბუნებრივ გარემოსთან კავშირს ითვალისწინებს (სურ. 10, 11, 12). შთაბეჭდილებას ახდენს მისი ტალღოვანი სახურავი, რომელიც აფრიალებული ქსოვილის სიმსუბუქით ეფინება გამჭვირ-

⁸ ეს თვისება განსაკუთრებით დასაფასებელია დღეს, როცა თბილისის ახალ მშენებლობებში ბუნებრივი ანდა არსებული გარემოს გათვალისწინების მწვავე დეფიციტი და იგნორირება ჩვეულებრივ მოვლენად გადაიქცა. ეს სავალალო დამოკიდებულება თვით მეტროპოლიტენის აღნიშნულ სადგურებსაც შეეხო, როცა გარემო შემოუშენეს, ჩადგეს ყოვლად შეუფერებელი ჯიხურები, ნაგებობები და თითქოს „სასუნთქი“ არე გადაუკეტეს შენობებს.

⁹ ნ. ჯანბერიძე, *ქართული საბჭოთა არქიტექტურა*, თბ., 1971, გვ. 451.

¹⁰ სადგურის „დიდუბე“ შენობის თავდაპირველ მხატვრულ იერს ზიანი მიაყენა ზედა შესასვლელთან არსებული ხიდის ლითონის თალის მოუფიქრებელი ფორმით გადახურვამ პოსტსაბჭოთა პერიოდში.

ვალე, ელიფსურ კორპუსს. მეტროს სადგურის „ისანი“ მიწისზედა ვესტიბული მართლაც იმ მიმართულების ღირსეულ წარმომადგენელად მიმაჩნია, სიმსუბუქის, სინათლის, ჰაეროვნების ესთეტიკა, ახალი, ექსპრესიული მხატვრული განცდა რომ შემოიტანა ქართულ არქიტექტურაში. სახურავის სიმსუბუქეს მაშინ ხაზს უსვამდა მთელ პერიმეტრზე შემინული ქვედა კორპუსი. გამჭოლი, თითქოს უკადლო „სხეული“ განსაკუთრებულ სიმსუბუქეს ანიჭებდა მას. დღეს ეს ექსპრესია მნიშვნელოვნად შემცირებულია, რადგან ახალი, ამრეკლავზედაპირიანი მიწებია ჩასმული, შენობამ გამჭვირვალეობა დაკარგა. ამის გამო, მისგან წამოსულმა მხატვრულმა ეფექტმა მნიშვნელოვანი დანაკარგი განიცადა. სიახლე იყო შიდა სივრცის გადაწყვეტაც: ინტერიერში ოთხივე მხრიდან სინათლის ნაკადი იღვრება თაღოვანი მოხაზულობის, მთელ სიგანეზე გახსნილი ღიობებიდან, ჭერის მრუდხაზოვნებაც სიმსუბუქის ეფექტს ქმნის. პავლიონის ინტერიერში განთავსებული, იმ ეპოქის არქიტექტურის დეკორატიული გაფორმებისთვის დამახასიათებელი პანოც, თავისი ოდნავ შეზნექილი, მორკალული ზედაპირით, ჰარმონიულ შესატყვისობაშია არქიტექტურულ ფორმებთან. ეს არის მოჭიქული, რელიეფური ფილებით შედგენილი კერამიკული პანო მეფის ნადირობის თემატიკით. განზოგადებული, პირობით-დეკორატიული ფორმებით მოცემულია ფლორა და ფაუნა, ცხენოსანი მეფე და მშვილდოსანი მონადირეები, მზე და მთვარე, რაც თითქოს კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს ბუნებასთან კავშირის თემას და მოგვაგონებს თბილისის დაარსების ლეგენდას, ვახტანგ გორგასალის ნადირობისა და ცხელი წყაროების აღმოჩენის შესახებ. მომწვანო-მოცისფერო, თიხისფერი, ყვითელი და ცისფერი აქცენტებით შედგენილი კოლორიტი ისევ ბუნებრივობასთან დგას ახლოს და ფერადოვნებითაც ესიტყვება არქიტექტურულ ჩანაფიქრს. თუმცა დღეს ეს ყველაფერი ინტერიერის ახალი, მხატვრულად გაუაზრებელი „ჩანამატების“ (ჯიხურები, სასაზღვრო მოწყობილობების შეუფერებელი ფერი) გამო ითრგუნება და შეუმჩნეველი რჩება. ნიშანდობლივია, რომ ტექნიკური ხასიათის არქიტექტურული ელემენტები მხატვრულად არის გაფორმებული, რაც სახასიათოა ამ პერიოდის სადგურებისთვის. მაგალითად, ქვედა სადგურის ელექტროკარადის საფარი შეამკეს ჭედურობით, რომელიც სოსო ქოიავამ შეასრულა (სურ. 13).

ბ) სადგური „ისანი“ – გარსული არქიტექტურის პირველი ნიმუში თბილისში

მეტროს სადგური „ისანი“ ახალ სიტყვას ამბობს ქართულ არქიტექტურაში კონსტრუქციის თვალსაზრისით – მსგავსად სადგურისა „დიდუბე“, ისიც თხელკედლიანი, გარსული გადახურვის ერთ-ერთი პირველი ნიმუშია¹¹. მისმა არქიტექტორებმა ნიკოლოზ ლომიძემ და გივი მოძმანიშვილმა ამ მხრივ ექსპერიმენტი მეტროს სადგურის „დიდუბე“ პროექტშიც განახორციელეს და მძიმე ბეტონის „გამსუბუქების“, ვიზუალურად ბეტონის კონსტრუქციის სიუხუმი დაძლევის, „ჰაეროვნების“ ეფექტის შექმნის მაგალითი გვიჩვენებს.

მეტროს სადგურის „ისანი“ პროექტი 1968 წელს შეიქმნა, ხოლო მშენებლობა 1971 წელს დასრულდა. არქიტექტურული მოცულობის გადაწყვეტაში გამოყენებულია გარსული კონსტრუქცია: 4 ჰიპერბოლური პარაბოლოიდი, რომელიც 4 საყრდენს ეყრდნობა. სწორედ ასეთმა სივრცულმა სისტემამ განაპირობა კონსტრუქციის სიმსუბუქის ხაზგასმა. ეს არის სიახლე იმ პერიოდის თბილისისათვის და ასევე, ეს სადგური არის გარსული არქიტექტურის, ჰიპერბოლოიდურ-პარაბოლოიდური გადახურვის ერთ-ერთი უადრესი ნიმუში სსრკ-ში. როგორც ცნობილია, გარსული კონსტრუქციების პოპულარობა მსოფლიო არქიტექტურაში 1950-იანი წლებიდან იზრდება. საქართველოში აშენებული გარსული კონსტრუქციების პარალელად ისეთ ინჟინერ-არქიტექტორთა შემოქმედება გამოგვადგება, როგორიცაა ფელიქს კანდელა (1910-1997) ანდა აღმოსავლეთ გერმანელი ულრიხ მუთერი (1934-2007), რომელთაც ჰიპერბოლური პარაბოლოიდების მშენებლობას ფართო გაქანება მისცეს. არ მაქვს ზუსტი მტკიცებულებები, მაგრამ შესაძლებელია, აღმოსავლეთ გერმანიასთან კონტაქტები და მუთერის ქმნილებები, ამ შემთხვევაში, ინსპირაციის წყარო გამხდარიყო თბილისის სადგურის „ისანი“ არქიტექტორებისთვისაც. თუმცა, უნდა ითქვას, რომ ქართველი არქიტექტორი ბრმად არ იმეორებს იმ დროს უკვე აშენებული „ჰიპერბოლების“ ფორმას. ჩვენ თუ თბილისის მეტროს სადგურს შევადარებთ ჰიპერბოლურ პარაბოლოიდებს, მსგავსებასთან ერთად, შევამჩნევთ გან-

¹¹ ნ. გენგიური, გარსული არქიტექტურა და მოდერნიზმი საბჭოთა ბანაკის ქვეყნებში, *მე-2 საერთაშორისო კონფერენციის „კულტურა და ხელოვნება – კვლევა და მართვა“ მასალები*, ბათუმი, 2017, გვ. 41-50.

სხვაკვებებს. ყველაზე უფრო მეტროს სადგურის სტრუქტურას როსტოკ-ვარნემუნდეს ზღვისპირა კაფე-რესტორანი „ტეეპოტი“ ჩამოჰგავს¹². საინტერესოა, რომ ორივე – სადგურიც და რესტორანიც თითქმის ერთ დროს – 1967 და 1968 წელსაა შექმნილი. თუმცა ფორმის მსგავსების მიუხედავად, მხატვრული ხასიათი და შთაბეჭდილება განსხვავებულია – მეტროს სადგური „ისანი“ უფრო დინამიური და ექსპრესიული ჩანს, ხოლო რესტორანი – გაწონასწორებული. ეს რამდენიმე ფაქტორით არის განპირობებული. გეგმა მეტროს სადგურს ულიფსური აქვს, ხოლო „ტეეპოტს“ – წრიული. რესტორანში საყრდენები თანდათანობით გადაედინება სახურავის აბრისში, თითქოს გადახურვა მიწიდანვე იწყება. მეტროს სადგურის საყრდენები კი ვიზუალურად გამოყოფილია სახურავისგან, რომელიც მართლაც აფრიალებული ქსოვილივით ეფარება მას. ეს კი არქიტექტურულ სტრუქტურას, გამჭვირვალე მინის კედლებთან ერთად, მეტ ჰაეროვნებას ანიჭებს. ამკარაა, რომ ლომიძე ჰიპერბოლური პარაბოლოიდის კიდეც ერთ ვარიაციას გვთავაზობს. ამას ვერ ვიტყვით, მაგალითად, ბაქოში აშენებულ კაფეზე „ქემჩუ-ქინა“, რომელიც ზუსტად იმეორებს მუთერისავე პოტსდამური კაფეს „ზეეროზე“ სტრუქტურას.

გ) თბილისის მეტროპოლიტენის მეორე ხაზის სადგურები

თბილისის მეტროპოლიტენის მეორე, საბურთალოს ხაზის სადგურები დაპროექტდა 1970-1973 წლებში. ყველას გამოარჩევს ის, რომ მიწისზედა ვესტიბულებზე უარია ნათქვამი. მათ მხოლოდ მიწისქვეშა სადგურები გააჩნია. სიახლეები აქვს ჩანს: მაგალითად, ღრმა მოწყობის სადგურები „ვაგზლის მოედანი 2“ (არქიტექტორი თ. კალანდაძე) და „პოლიტექნიკური“ (არქიტექტორი – გივი მოძმანიშვილი) (სურ. 15), გადაიხურა მონოლითური ბეტონისა და რკინა-ბეტონის ერთკამარიანი კონსტრუქციით, რაც მაშინდელი პერიოდის მიხედვით, პირველად განხორციელდა საბჭოთა კავშირში სწორედ თბილისში¹³. აქედან მოყოლებული ერთკამარიანი გადახურვები 1970-იანი წლების სადგურების დაპროექტებაში აქტუალური ხდება არა მარტო თბილისში. მაგალითად, თბილისის მეტროპოლიტენის მე-2 ხაზის მშენებლობის პარალელურად,

მუშაობა მიდიოდა ხარკოვის მეტროპოლიტენის სადგურებზე (გაიხსნა 1975 წელს), სადაც ასევე გვხვდება ერთკამარიანი გადახურვა, თბილისის სადგურის „პოლიტექნიკური“ მსგავსად დამუშავებული ზედაპირით („სპორტივნაია“, თავდაპირველი „ცენტრალური სტადიონი“, არქიტექტორები: იური პლაკსიევი, ვლადიმერ სპივაჩუკი).

1970-იანი წლების სადგურებში მხატვრული გაფორმება, სადგურების პირველ ნიმუშებთან შედარებით, უფრო მეტი სისადავით გამოირჩევა: აქცენტი გაკეთებულია ფართო, ჰაეროვან სივრცეებზე. ამ პერიოდში, განსაკუთრებით მეორე ხაზის მეტროს სადგურების კედლებიდან ქრება 1960-იანი წლებში პოპულარული ქედური პანოები და ამის მიზეზი ისაა, რომ გოგირდოვანი აირები, რაც გვირაბებისთვის სახასიათოა, ამუქებდა ქედურობის ზედაპირს და გამოსახულებების აღქმას შეუძლებელს ხდიდა. მასზე უარი ითქვა. თუმცა მონუმენტურ ხელოვნებას არც ამ დროის სადგურებში დაუკარგავს მნიშვნელობა, რასაც მოწმობს ამ პერიოდში შექმნილი თვალსაჩინო ნიმუშები: მაგალითად, სადგური „ტექნიკური უნივერსიტეტი“ (ყოფილი „პოლიტექნიკური“) გამორჩეულია გაფორმებით: ის შემკულია მხატვრული კომპოზიციებით ხელოვნების, სპორტის და განათლების თემაზე. შესრულების ტექნიკა ახლებურია – ის კერამიკული რელიეფისა და მოზაიკის კომბინაციას წარმოადგენს (ავტორები: რადიმ თორდია, ილენ ტაბიძე, აპოლონ ხარებავა). კერამიკული რელიეფური პანოები ამ დროიდან პოპულარულია და გვხვდება, როგორც მეორე ხაზის, ისე პირველი ხაზის 1980-იან წლებში გახსნილ ახალ სადგურებში. მაგალითად, სადგურის „ვაგზლის მოედანი 2“ ორივე ჩამკეტი კედელი სოსო ქოიავას მიერ შექმნილი კერამიკული პანოებითაა შემკული. პანოები გვაქვს მეტროს სადგურების „სამგორი“ (კერამიკული პანოების ავტორები: ილენ ტაბიძე, რადიმ თორდია და აპოლონ ხარებავა) და „თემქა“ (დღეს „გურამიშვილი“, არქ. ნიკო ლომიძე) კედლებზე და სხვაგანაც. უნდა აღინიშნოს, რომ სადგურების პანოები განათების სპეციალურ მოწყობას საჭიროებენ, რაც იყო ჩაფიქრებული მათ ავტორთა მიერ. თუმცა არც საბჭოთა პერიოდში და არც შემდგომ მეტროპოლიტენის ადმინისტრაციის მიერ არ იქნა გათვალისწინებული ეს აუცილებლობა¹⁴. დღესაც პანოები ან სრულიად გაუნათებელია, ან გაუაზრებლად ნათდება, რაც ავტორთა

¹² მუთერზე და „ტეეპოტზე“ იხ. T. Seeböck, *Schwünge in Beton. Die Schalenbauten von Ulrich Müther*, Berlin, 2016, გვ. 256-260.

¹³ В. Гоциридзе, Г. Циминтия, Голубые экспрессы идут в Сабуртало, *Метрострой*, №1, 1980, გვ.10.

¹⁴ ამის შესახებ გულისტკივლით საუბრობენ ბატონები რადიმ თორდია და სოსო ქოიავა.

სამართლიან გულისტკივილს იწვევს და მეტროს ინტერიერების მხატვრულ ეფექტს დიდად ვნებს.

დ) იდეოლოგია და მეტროს სადგურები

სსრკ-ს ქალაქებში მეტროს სადგურები გახდა საბჭოთა იდეოლოგიური პროპაგანდის თავისებური ადგილებიც, როგორც ეს მაშინ ყველა სფეროში იყო მიღებული. საბჭოთა იდეოლოგიის შესაბამისად შეირჩა, ყველა უკვე ნახსენებ ქალაქში, სადგურების დასახელების ნაწილი: მაგალითად, „ოქტომბერი“, „ლენინის მოედანი“ და „26 კომისარი“ – თბილისში, „26 კომისარი“, „28 აპრილი“ (აზერბაიჯანის წითელი არმიის მიერ დაპყრობისა და გასაბჭოების დღე), „ბაქოს საბჭო“ – ბაქოში; „ოქტომბერი“, „კომსომოლსკაია“ – კიევში და ა.შ. საინტერესოა, რომ მაშინაც კი, როდესაც სადგურის დასახელებაში ასე პირდაპირ არ არის გაქდერებული საბჭოთა იდეოლოგიური „ნიშან-სვეტები“, პროპაგანდისტული აქცენტები გაფორმებაშია დასმული: მაგალითად, კიევში სადგური „ვაგზალი“, გაფორმებულია რელიეფებით, რომლებიც უკრაინის ისტორიას ეხება და აქაც აქცენტები გაკეთებულია იდეოლოგიის მიხედვით. წარმოდგენილია კომპოზიციები „ოქტომბრის რევოლუცია“, „უკრაინელი პოეტის შევჩენკოს რევოლუციური მოღვაწეობა“, „საბჭოთა უკრაინის აყვავება“, თვალსაჩინო ადგილას კი საბჭოთა უკრაინის გერბი იყო გამოკრული. ასევე კიევში, სადგურის „უნივერსიტეტი“ ცენტრალური დარბაზის ჩამკეტ კედელთან ლენინის მონუმენტური ქანდაკება იდგა (მოქანდაკე მ. დეკარმენჯი). კიევშივე სადგურის „ტეატრალნაია“ ჩამკეტ კედელზე, ლენინის დიდი, სულპტურული ქანდაკება იყო გამოსახული. ბაქოს სადგურებიდან მაგალითად მოვიყვანთ სადგურს „ბაკოვეტი“: გაფორმების თემატიკა იყო საბჭოთა ხელისუფლების გამარჯვება აზერბაიჯანში და მისი მიღწევები საბჭოთა პერიოდში. მიწისქვეშა სადგურის პილონებზე შესრულებული იყო მცირე ზომის გრავირებული კომპოზიციები, რომლებიც ეძღვნებოდა აზერბაიჯანის მიღწევებს (ნავთობის ჭაბურღილები, ბამბის წარმოების აღმნიშვნელად – ბამბის მცენარეები და ა.შ.). ცენტრალური დაბაზის ჩამკეტ კედელზე კი ლენინის დიდი, ორმეტრიანი, სპილენძისგან დამზადებული სულპტურული თავი იყო მიმაგრებული. თბილისის სადგურები ბელადების გამოსახულების ასეთი სიჭარბით არ გამოირჩეოდა. ლენინი იყო გამოსახული მხოლოდ სადგურში „ლენინის მოედანი“, რევოლუციის თემატიკასთან დაკავშირებული სულპტურული კომპოზიცია სად-

გურის „26 კომისარი“ შესასვლელში და სადგურის „ოქტომბერი“ ქვედა სადგურში. მთლიანობაში ეს კომპოზიციებიც თავისებურ მოვალეობის მოხდად, „ხარკის გადახდად“ უფრო გამოიყურება: როგორც ზემოთ აღინიშნა, სადგურის „ოქტომბერი“ ვესტიბულში ერთი კედელი მთლიანად ეთმობა გრავირებულ კომპოზიციას, სრულიად არარევიოლუციურ თემაზე – აქ თბილისის პანორამული ხედია გამოსახული, თავისებური „ნახატებიანი რუკა“, რომელიც შესრულების ფაქიზი, ჰაეროვანი მანერით ვერ ჯდება საბჭოთა მონუმენტურ სტილში და უფრო ძველი დროის მოგზაურთა დანატოვარ თბილისის რუკა-ჩანახატებს მოგვაგონებს. თუმცა არის სადგურები, რომელთა გაფორმებაში გამოყენებული სტილი საბჭოთა მონუმენტურ-პროპაგანდისტული, დიდი ზომის ქანდაკებების გავლენას განიცდის, მიუხედავად იმისა, რომ თემა არასაბჭოური: მაგალითად, თბილისის სადგურები „წერეთელი“, გასაბჭოებამდე პერიოდის ქართული პოეტის – აკაკი წერეთლის უზარმაზარი სულპტურული თავით ცენტრალურ დარბაზში (მოქანდაკე ელგუჯა ამამუკელი), სადგური „მარჯანიშვილი“ – რეჟისორ კოტე მარჯანიშვილის ასევე დიდი ზომის სულპტურული თავით ქვედა სადგურის, შუა დარბაზის ჩამკეტ კედელზე (მოქანდაკე მერაბ ბერძენიშვილი). ნიშანდობლივია, რომ კერამიკული პანოები, რომლებიც უფრო მეტად 1970-იანი წლებიდან იცილებს ფეხს მეტროს სადგურთა ინტერიერებში (მეტროს სადგურები: „ვაგზლის მოედანი 2“, „სამგორი“, „თემქა“, მოზაიკა და რელიეფი სადგურში „პოლიტექნიკური“) თემატიკაც და შესრულების მანერაც განსხვავებულია: აქ ჩვენ ვხედავთ იდეოლოგიური თემატიკიდან ერთგვარად ფრთხილ გადახვევას. რევოლუციონერ-ბელადთა სახეები არ ჩანს, შემოდის ხელოვნების, სპორტის, მეცნიერების, სოფლის თემატიკა, რაც „საბჭოთა მშრომელებისა და შრომის“ საბურველში გახვეული ხშირად გვათავაზობს სიმბოლურ-ალეგორიულ სახეებს, ორნამენტირებულ გამოსახულებებს, ეროვნულ მოტივებს. ხდება პერსონაჟთა ჰეროიზების შემცირება, ხშირად ორნამენტის შემოსვლა, რაც დეკორატიულ იერს ანიჭებს პანოებს. საინტერესოა, ჭვირული ორნამენტისებრ გადაწყვეტილი კერამიკული პანო (სადგური „გურამიშვილი“), რომელიც უძველეს საიუველირო ხელოვნების ნიმუშებს მოგვაგონებს, კერძოდ, ანტიკურ ჭვირულ ბალთებს, რომელთა არაერთი ნიმუში შემოგვრჩა საქართველოში და ჩანს, ხელოვანთა შთაგონების წყარო გახდა მოდერნიზმის ეპოქაში.

ე) პოსტსაბჭოთა პერიოდის ცვლილებები და პრობლემები

პოსტსაბჭოთა პერიოდში კიევშიც, ბაქოშიც და თბილისშიც მეტროს სადგურებზეც აისახა პოლიტიკური ცვლილებები: პირველ რიგში ყველგან დასახელებები, რომლებიც საბჭოთა იდეოლოგიასთან იყო დაკავშირებული, შეიცვალა ახალი დასახელებებით, ტოპონიმებით ან ეროვნულ თემატიკასთან დაკავშირებული სახელწოდებებით. იდეოლოგიასთან დაკავშირებული მხატვრული გაფორმების დეტალები – ქანდაკებები ბელადთა გამოსახულებებით, საბჭოთა სიმბოლიკა, რევოლუციური თემატიკის კომპოზიციები, ყველგან მოშალეს ან დამალეს ახალი კომპოზიციებით. მაგალითად, კიევის სადგურში „ტეატრალნაია“ ლენინის სკულპტურის წინ 2014 წელს კედელი ამოაშენეს და კიევის თეატრის ინტერიერის ამსახველი მხატვრობით შეამკეს. საბჭოთა უკრაინის გერბი მოიხსნა და სხვა. თბილისშიც ლენინის ქანდაკება დამოუკიდებელი საქართველოს დროშის გამოსახულებით შეიცვალა, სადგურს „ლენინის მოედანი“ კი „თავისუფლების მოედანი“ დაერქვა და სხვა.

პოსტსაბჭოთა პერიოდში გამოჩნდა პრობლემებიც, რომლებიც დრომ მოიტანა და საფრთხის ქვეშ მოაქცია საბჭოთა არქიტექტურის მხატვრულ-ისტორიულად გამორჩეული ნიმუშები. საქართველოში საბჭოთა პერიოდის არქიტექტურის, როგორც გარკვეული ფასეულობის აღქმა, ჯერ არ ხდება. რამდენადაც ჩემთვის ცნობილია, ამ მხრივ, განსხვავებული დამოკიდებულებები შეინიშნება სამივე ზემოაღნიშნულ ქალაქში. კიევში იდეოლოგიური აქცენტების გადანაცვლება კი მოხდა, მაგრამ თავად არქიტექტურას ცვლილებები და გადაკეთებები არ შეხებია. ბაქოში კი უფრო რადიკალურ მიდგომებსაც ვხვდებით: მაგალითად, დაანგრეს და ახლით შეცვალეს ძველი სადგური „იჩერი შეხერ“ (თავდაპირველად, „ბაქოს საბჭო“). სადგურის დანგრევის ოფიციალური მიზეზი იყო მისი არქიტექტურული ფორმის შეუსაბამობა ძველ ქალაქთან ის, რომ სადგური ფარავდა ძველ გალავანს. თუმცა ძველი გალავანი ახალი პროექტის განხორციელების შემდეგაც არ არის აქცენტირებული: გალავანი კარგად გამოჩნდებოდა თუ ახალ სადგურს მიწისზედა პავილიონი არ ექნებოდა, მაგრამ აქ დაიდგა შუშის პირამიდის ფორმის¹⁵ ახალი პავილიონი, რომელმაც ლუვრის პირამიდა გაახსენა ბევრს. საფიქრებელია, სწორედ ევროპისკენ მზერა და თანამედროვე მსოფლიოს ნაწილად თავის გააზრების მოტივი უფრო ამოდრავებდათ დამკვეთებს, როდესაც მსგავსი რეკონსტრუქცია განახორციელეს. ეს პროექტი თითქოს აცხადებს: „უკან დარჩა საბჭოთა ისტორია, ახლა მსოფლიოს ნაწილი ვართ“¹⁶.

საქართველოში სავალალო მდგომარეობაა საბჭოთა არქიტექტურის გამორჩეული ნიმუშების გაფრთხილებისა და შენარჩუნების მხრივ. იგივეა მეტროპოლიტენის სადგურებშიც: ცვლილებები მიდის არსებული არქიტექტურის და მისი სტილის გაუთვალისწინებლად, საქმის უცოდინრად. ბევრი მხატვრული მნიშვნელობის დეტალი კი დაიკარგა (ესკალატორების სანათები, სკამები). არსებული მხატვრული ფორმების გაუთვალისწინებლად, სადგურების ინტერიერსა და ექსტერიერში ახალი „ჩანამატები“ ჩნდება (ნაგებობა, ჯიხურები, სასაზღვრო მოწყობილობების შეუფერებელი ფერი, სარეკლამო და საინფორმაციო ბანერები ეფარებიან გაფორმების დეტალებს). ამიტომ ზარალდება სადგურების მხატვრულ-ესთეტიკური მხარე.

ამდენად, საქართველოში ჯერ კიდევ ეჭვს იწვევს საბჭოთა პერიოდის არქიტექტურის ღირებულება და ამიტომაც ჩვენ დანაკარგები ამ მხრივ უკვე განვიცადეთ¹⁷. ამკარაა, რომ ის, რაც შემოგვრჩა გაფრთხილებას და შენარჩუნებას საჭიროებს, რადგან განსხვავებულად გადაწყვეტილ საბჭოთა მოდერნიზმის ქართულ ნიმუშებს მხატვრულ-ესთეტიკური ღირებულება აქვს. ისინი ინდივიდუალურ ფორმებს ამკვიდრებდნენ საბჭოეთის დახურულ სივრცეში, რომელშიც სწორედ იმ პერიოდში დაიწყო ტიპური საცხოვრებელი კორპუსების მოზღვაება.

¹⁵ პირამიდის სიმაღლე უტოლდება გალავანის სიმაღლეს – ორივე 14 მ-ია. ამ შუშის პირამიდის ჩადგმით, კიდევ უფრო დაიფარა ძველი ნაგებობები, უცხო სხეულია ძველ უბანში და საერთოდ არ უნდა გაკეთებულიყო მიწის-ზედა პავილიონი, – თვლის საზოგადოების ნაწილი.

¹⁶ აზერბაიჯანის სახელმწიფოს ოფიციალური სააგენტოს მონაცემებით, პროექტი განახორციელა ისრაელის არქიტექტურულმა ბიურომ Isahouri-მ. მშენებლობაში ადგილობრივი სპეციალისტების გარდა, მონაწილეობას იღებდნენ თურქი და გერმანელი მშენებლები.

¹⁷ მაგალითად, გარსული არქიტექტურის ერთი ნიმუში – ბორჯომის წყაროს პავილიონი უკვე დაკვარგეთ, მეორე დანგრევის საფრთხეს ძლივს გადაურჩა (კაფე „ფანტაზია“ ბათუმში). უყურადღებოდა მიგდებული და ზიანდება ბევრი შენობა, მოზაიკური პანო. გაუმართლებელი გადაკეთებები განიცადა მეტროპოლიტენის სადგურებმაც.

NATO GENGIURI

Shota Rustaveli Theatre and Film Georgia State University

ARCHITECTURAL HERITAGE OF THE 20TH CENTURY – TBILISI METRO STATIONS

The first subway opened in Georgia's capital Tbilisi on January 11, 1966, back when the country was incorporated into the Soviet Union as one of its Soviet Republics. The first subway stations were designed when the Soviet Modernism, a new stage in Soviet Georgian architecture, gained a foothold to replace the style introduced in the period of Stalinist empire. This transition was related to certain domestic policy changes and a relative degree of freedom allowed under the totalitarian regime.

Chronologically, the stations in Kyiv, Ukraine and Baku, Azerbaijan (1958-1967) are the closest ones to those designed in Tbilisi compared to the stations from any other Soviet city. Notably, however, old trends are most vividly reflected in the architecture of the Kyiv stations.

The Tbilisi subway consists of two lines, with the second one added in 1979, still under the Soviet rule. In terms of architectural design, the stations built along these two routes differ from each other: architectural composition of the stations from the 1960s features both overground and underground sections, while the stations on the second line showcase only overground structures. The present article distinguishes three architectural types of Tbilisi subway stations: 1) overground stations without underground sections (Didube and Elektrodepo (modern-day Gotsiridze) Stations, both designed by architects Nikoloz Lomidze and Givi Modzmanishvili); 2) Stations with both overground and underground sections, with the overground structures incorporated into the other buildings (Train Station Square (modern-day Station Square) designed by architects Revaz Bairamashvili and Davit Morbedadze, also Lenin Square (modern-day Freedom Square) designed by architects Revaz Bairamashvili, Vladimer Aleks-i-Meskhishvili, and Ketevan Kobakhidze, and the other stations), and 3) stations with standalone overground pavilions designed near or directly in garden squares. For example, Rustaveli (architects: Levan Janelidze and Otar Kalandarishvili), 300 Aragveli (architects: Tamaz Tevzadze and Giga Batiashvili), Nadzaladevi (architects: Tamaz Tevzadze and Ramaz Kiknadze), and Isani (architects: Nikoloz Lomidze and Givi Modzmanishvili).

What makes the architecture of Tbilisi's subway stations different from their counterparts is their individualistic approach. They usher in modernist trends in the Georgian architecture of that time: simplicity of form, large open glass facades facilitating active communication between the natural environment and interior architecture, and the use of thin-shell architecture technology - all these features were new to both: Georgian and Soviet architecture. All stations share one common decorative feature - relief sculpture, which is made of stone and metal panels, the latter being especially popular during this period because of the growing interest in medieval Georgian metal sculpting. Using metal reliefs is a characteristic Georgian architectural décor of the 1960s. Equally noteworthy is employment of color ceramic panels and mosaics.

The subway stations are useful for studying the period of the Soviet Modernism from the ideological and national points of view and considering the subsequent changes in the post-Soviet era.



1. მეტროპოლიტენის სადგური „რუსთაველი“, არქიტექტორები: ლევან ჯანელიძე, ოთარ კალანდარიშვილი. გაიხსნა 1966 წელს, ვ. პანკოვის ფოტო, 1982
Metro station “Rustaveli”, Architects: Levan Janelidze, Otar Kalandarishvili, Opened in 1966, Photo by V. Pankov, 1982



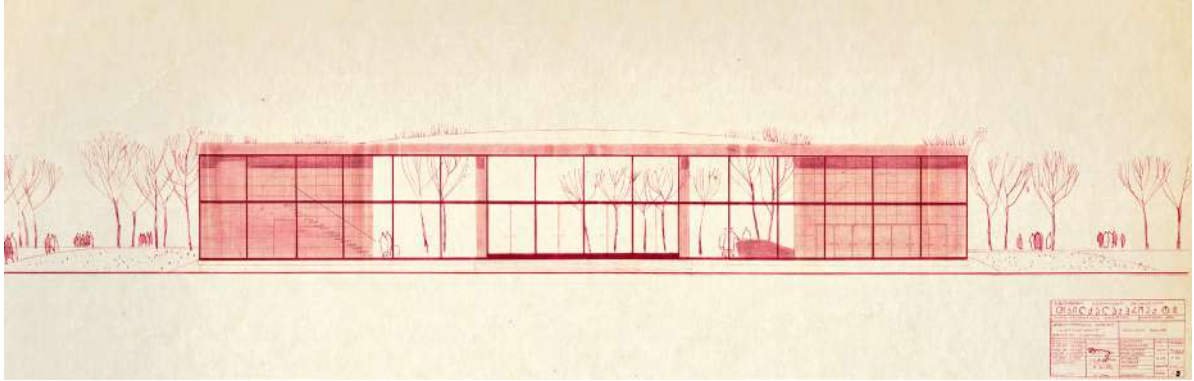
2. სადგური „რუსთაველი“, პორტალი, რელიეფის ავტორი: ელგუჯა ამაშუკელი, ავტორის ფოტო, 2019
Portal of the metro station “Rustaveli”, Author of the relief: Elguja Amashukeli, Photo by the author, 2019



3. მეტროპოლიტენის სადგური „რუსთაველი“, მიწისქვეშა სადგური, ზურაბ გენგიურის ფოტო, 2019
Metro station “Rustaveli”, Underground station, Photo by Zurab Gengiuri, 2019



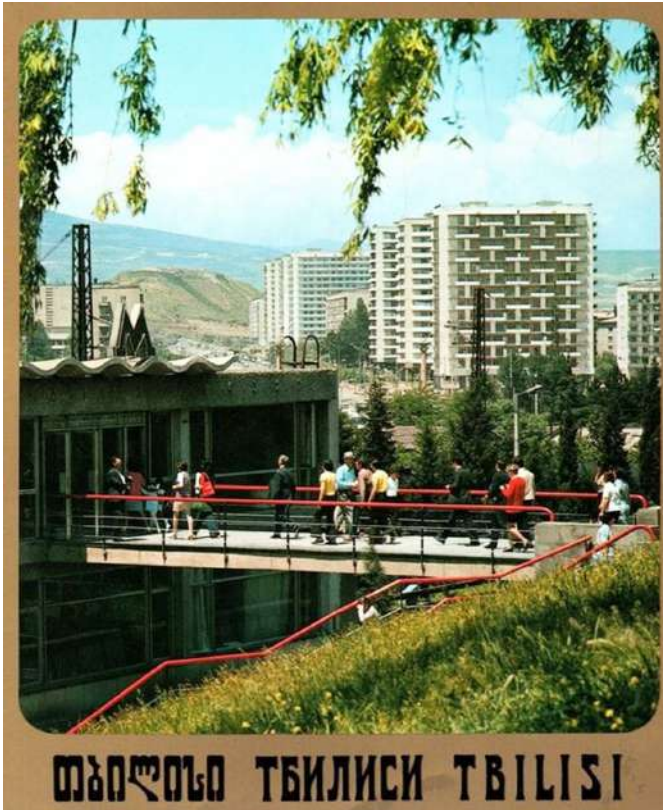
4. მეტროპოლიტენის სადგური „300 არაგველი“, არქიტექტორები: თამაზ თევზაძე, გიგა ბათიაშვილი.
ზურაბ გენგიურის ფოტო, 2019
Metro station “300 Aragveli”, Architects: Tamaz Tevzadze, Giga Batiashvili, Photo by Zurab Gengiuri, 2019



5. მეტროპოლიტენის სადგური „ნაძალადევი“ (ყოფილი „ოქტომბერი“), არქიტექტორები: თამაზ თევზაძე, რამაზ კიკნაძე. მიწისზედა პავილიონის ესკიზი, 1962, საქართველოს ეროვნული არქივი
 Metro Station „Nadzaladevi“ (former „Octoberi“), Architects: Tamaz Tevzadze, Ramaz Kiknadze, Sketch of the overground pavillion, 1962, National Archives of Georgia



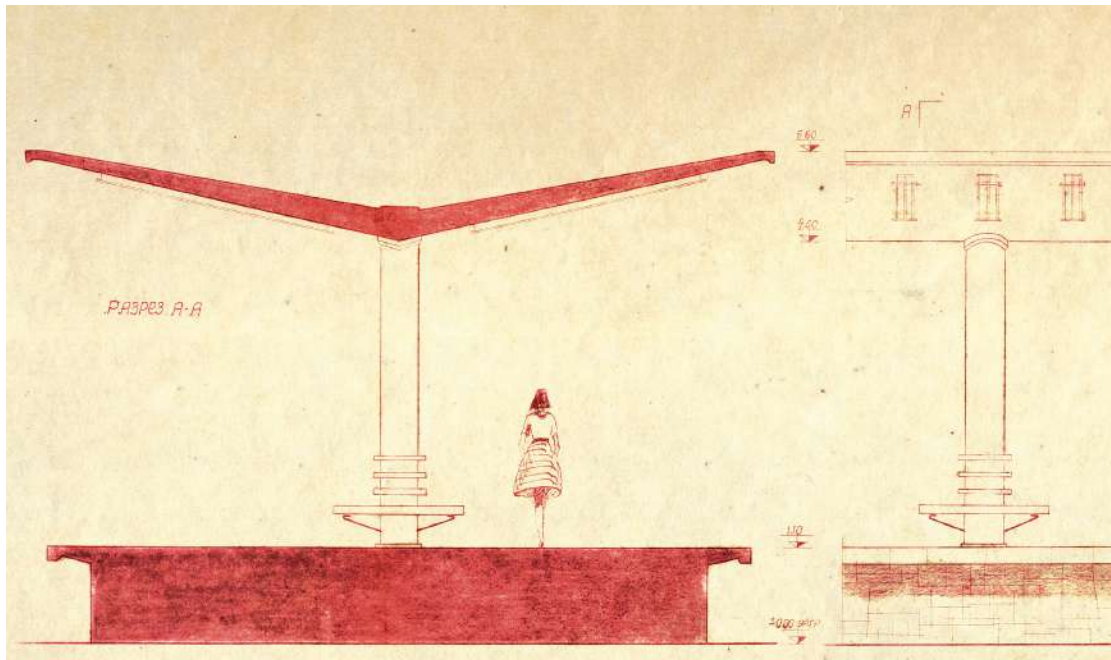
6. მეტროპოლიტენის სადგური „ნაძალადევი“, მიწისზედა ვესტიბული, პანო „თბილისის პანორამა“ (დეტალი), ავტორი: კოკა იგნატოვი, ავტორის ფოტო, 2019
 Panel „Panorama of Tbilisi“ (detail), Metro station „Nadzaladevi“, Overground vestibule, Author: Koka Ignatov, Photo by the author, 2019



7. პოსტერი მეტროპოლიტენის სადგურის „დიდუბე“ ხედით, 1970-იანი წლები
Poster with the view of the metro station “Didube”, 1970s



8. მეტროპოლიტენის სადგური „დიდუბე“, არქიტექტორები: ნიკოლოზ ლომიძე, გივი მოძმანიშვილი, ავტორის ფოტო, 2019
Metro station “Didube”, Architects: Nikoloz Lomidze, Givi Modzmanishvili, Photo by the author, 2019



9. მეტროპოლიტენის სადგური „დიდუბე“, ესკიზი, 1962, საქართველოს ეროვნული არქივი
 Metro station “Didube”, Sketch, 1962, National Archives of Georgia



10. მეტროპოლიტენის სადგური „ისანი“, არქიტექტორები: ნიკოლოზ ლომიძე, გივი მოძმანიშვილი.
 ვარლამ გენგიურის ფოტო, 1971
 Metro station “Isani”, Architects: Nikoloz Lomidze, Givi Modzmanishvili, Photo by Varlam Gengiuri, 1971



11. მეტროპოლიტენის სადგური „ისანი“, არქიტექტორები: ნიკოლოზ ლომიძე, გივი მოძმანიშვილი.
ავტორის ფოტო, 2019
Metro station “Isani”, Architects: Nikoloz Lomidze, Givi Modzmanishvili, Photo by the author, 2019



12. მეტროპოლიტენის სადგური „ისანი“, ინტერიერი, არქიტექტორები: ნიკოლოზ ლომიძე, გივი მოძმანიშვილი.
ზურაბ გენგიურის ფოტო, 2019
Metro station “Isani”, Interior with a panel, Architects: Nikoloz Lomidze, Givi Modzmanishvili, Photo by Zurab Gengiuri, 2019



13. ჭელური პანო სადგურის „ისანი“
ელექტროკარადისთვის. მოქანდაკე: სოსო ქოიავა
Embossed panel of the electrical cabinet at the “Isani”
station, Sculptor: Soso Koiava



14. მეტროპოლიტენის სადგურების წარწერებისთვის
მხატვარ შოთა კუპრაშვილის მიერ შექმნილი
შრიფტი. 1965.
Font created by Shota Kuprashvili for the inscriptions of
the metro stations, 1965



15. მეტროპოლიტენის სადგური „პოლიტექნიკური“. არქიტექტორები: გივი მოძმანიშვილი, დ. იოსავა.
ზურაბ ბალანჩივაძის ფოტო, 2017
Metro Station “Technical University”, Architects: Givi Modzmanishvili, D. Iosava, Photo by Zurab Balanchivadze, 2017