საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

თბილისის ფუნიკულიორი

თბილისის ფუნიკულიორი. ქვედა სადგური 2012

თბილისის ფუნიკულიორი, სამთო-საბაგირო რკინიგზა მთაწმინდაზე, უნიკალური საინჟინრო და ისტორიული ნაგებობა. აკავშირებს ქალაქის ცენტრს მთაწმინდის პლატოსთან. მსოფლიოს სამთო-საბაგირო გზებს შორის ერთი-ერთი უძველესი რკინიგზა, თავის დროზე გამოირჩეოდა ძირითადი ტექ. პარამეტრებით, კერძოდ, გზის სიგრძითა და ტრასის დახრილობით.

ფუნიკულიორის მშენებლობა განაპირობა მთაწმინდის პლატოს ათვისებამ, რ-იც იმ პერიოდში უდაბურ ადგილს წარმოადგენდა. ერთადერთი ასასვლელი გზა მთის ფერდობზე გაკვალული ბილიკი იყო. მთაწმინდის რელიეფიდან გამომდინარე მიმოსვლის საუკეთესო საშუალებად მიჩნეულ იქნა საბაგირო რკინიგზის ანუ ფუნიკულიორის მშენებლობა.

1900 ივლისში ქალაქის თვითმმართველობამ ხელი მოაწერა ხელშეკრულებას თბილისში ფუნიკულიორის გაყვანის შესახებ და დაამტკიცა ბელგიელი ინჟინრის ა. რობის პროექტი, რ-იც ბელგიის ანონიმური საზ-ბის სახელით მოქმედებდა (იხ. სტ. ბელგიელთა სააქციო საზოგადოება). ხელშეკრულება ითვალისწინებდა მშენებლობის დამთავრების შემდეგ ფუნიკულიორის გზის თვითმმართველობისათვის გადაცემას და 5 წლამდე ბავშვების, ფოსტის დამტარებლებისა და პოლიციაჟანდარმერიის უფასო მგზავრობას. ბელგიის ანონიმური საზ-ბა ფუნიკულიორს ექსპლუატაციას გაუწევდა 45 წლის განმავლობაში, შემდეგ კი იგი უსასყიდლოდ გადაეცემოდა ქალაქს. ხელშეკრულებით ნავარაუდევი იყო აგრეთვე მთაწმინდასა და კოჯორს შორის ელექტრული რკინიგზის გაყვანა.

ფუნიკულიორის მშენებლობა 1903 წ. სექტემბერში დაიწყო, რ-შიც მონაწილეობდნენ უცხოელი სპეციალისტები. მშენებლობის ახ. პროექტი შეადგინა ფრანგმა ინჟინერმა ა. ბლანშმა, არქიტ. ნაწილი დაამუშავა თბილისელმა ხუროთმოძღვარმა ა. შიმკევიჩმა. გზის მშენებლობას ხელმძღვანელობდნენ ბელგიელი და იტალ. ინჟინრები – ი. რაგოლერი და ა. ფონტანა-როსი. ფუნიკულიორის მშენებლობაში მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანა ნ. ნიკოლაძემ, რ-ის ინიციატივითაც მოკლე დროში შესრულდა რკინაბეტონის სამუშაოები ესტაკადისათვის.

თ. ფ. გაიხსნა 1905 წ. 27 მარტს. ამ მოვლენას დიდი ფერწერული ტილო მიუძღვნა ნ. ფიროსმანაშვილმა (1909), ფოტოხელოვანმა დ. ერმაკოვმა კი ფოტოზე აღბეჭდა ძვ. ფუნიკულიორის ამსახველი კადრები.

მთაწმინდის პლატოზე, სადაც განლაგებულია ფუნიკულიორის ზედა სადგური, XX ს. 30-იან წლებში გაშენდა კულტ. და დასვენების პარკი (ახლანდ. მთაწმინდის პარკი).

თ. ფ-ის ამოქმედებიდან განვლილ პერიოდში რამდენჯერმე ჩატარდა მისი რეკონსტრუქცია-განახლების სამუშაოები: პირველი რეკონსტრუქცია 1936–38 განხორციელდა – ძველი ზედა სადგურის ნაცვლად, რ-იც ე. წ. „როტონდას" წარმოადგენდა, აშენდა ახ. სამსართულიანი კომპლექსი (არქიტექტორები: ზ. და ნ. ქურდიანები, თანაავტორი ა. ვოლობუევი); მხატვრული გაფორმებისათვის თანამედროვე ფორმებთან ერთად გამოყენებული იყო ტრად. ქართ. ხუროთმოძღვრების მოტივები. მეორე რეკონსტუქცია 1968–69 ჩატარდა. ამჯერად ძვ. ქვედა სადგურის ნაცვლად აიგო ახ. შენობა (არქიტექტორები: გ. ი. ბათიაშვილი, ტ. ქუთათელაძე, ფასადის ვიტრაჟის ავტორი – ვ. ქოქიაშვილი); შეიცვალა ვაგონები და გაფართოვდა ფუნიკულიორთან მისასვლელი მოედანიც.

2000 წ. 22 ივნისს ფუნიკულიორმა ფუნქციონირება შეწყვიტა ტექ. აღჭურვილობის უკიდურესი ცვეთისა და ამორტიზაციის მიზეზით, რის გამოც აუცილებელი გახდა მისი მორიგი რეკონსტუქცია. 2005 წ. 2 მარტს თბილ. მთავრობასთან გაფორმებული ხელ-შეკრულების თანახმად მთაწმინდის ფუნიკულიორი (ტრამვაი) და საბაგირო გზა, ყველა სადგურის ჩათვლით, 49-წლიანი იჯარით გადაეცა შპს „ლინქსს" (დამფუძნებელი ა. პატარკაციშვილი), რ-საც დაევალა სარეაბილიტაციო სამუშაოების ჩატარება. 2006–07 მოხდა ფუნიკულიორის სრული აღდგენა-რეკონსტრუქცია – ახლიდან გაკეთდა ქვედა, ზედა და საშუალო სადგურებში ვაგონების მიმღები ბაქნები, კაპიტალურად გარემონტდა ზედა და ქვედა სადგურის შენობები, დამონტაჟდა ახ. ამძრავი მოწყობილობა, ფუნიკულიორის ხაზზე მთლიანად გამოიცვალა რელსებქვეშა რკინაბეტონის საფუძველი, საირიგაციო სისტემები, ასასვლელი კიბეები ფეხით მოსიარულეთათვის, ვაგონების კაბინები, კაპიტალურად გარემონტდა ამავე ვაგონების სავალი ურიკები და სხვ. მიმდინარე

სამუშაოების დამთავრების შემდეგ ვერ მოხერხდა თ.ფ-ის ექსპლუატაციაში გაშვება იმ დროისათვის ქვეყანაში შექმნილი *პოლიტ.* ვითარების გამო. ფუნიკულიორის ხელახალი ამუშავებისთვის აუცილებელი გახდა აღდგენითი სამუშაოების ჩატარება. 2012 ავსტრიულმა კომპანიამ „დოპელმაიერ/გარავენტა ჯგუფმა" (ერთ-ერთი მსოფლიო ლიდერი საბაგირო გზების მშენებლობაში) განახორციელა ფუნიკულიორის რეაბილიტაცია, მისი ამძრავისა და მოძრავი შემადგენლობის გადაიარაღება, აღჭურა იგი თანამედროვე ტექნოლოგიითა და უსაფრთხო ექსპლოატაციის საშუალებებით. მოხდა ქვედა სადგურის რეკონსტრუქციაც, რ-საც დაუბრუნდა პირვანდელი სახე (არქიტექტორები: მ. გუჯეჯიანი, ზ. მამათელაშვილი).

თ. ფ. ერთლიანდაგიანია, ვაგონების ასაქცევი შუალედური სადგურით. მისი ძირითადი ტექ. მაჩვენებლებია: გზის სიგრძე – 481 მ, ლიანდაგის დახრის კუთხე – 28–31º, ხოლო ლიანდის (მანძილი რელსებს შორის) სიგანე – 1,04 მ, ვაგონის ტევადობა – 60 მგზავრი+1 გამყოლი, საწევი ბაგირის დიამეტრი – 25 მმ, მაქს. სიჩქარე – 3 მ/წმ, გამტარუნარიანობა – 750 მგზავრი/სთში, ამძრავი შკივის დიამეტრი – 2 მ, ძრავის სიმძლავრე – 135 კვტ. გზის შუა ნაწილში მოწყობილია ასაქცევი ბაქანი, სადაც ვაგონები გვერდს უვლიან ერთმანეთს და მგზავრების ნაწილი (სურვილისამებრ) გადადის მთაწმინდის პანთეონში (ვაგონების ასაქცევი მრუდხაზოვანი მონაკვეთის სიგრძეა ≈90 მ). ზედა და ქვედა სადგურებს შორის დონეთა სხვაობა 234 მ შეადგენს.

თ. ფ-ს პოპულარობა და აღიარება თავიდანვე დაებედა – სიტყვა „ფუნიკულიორი" ტოპონიმად იქცა და ხალხში მთაწმინდის სინონიმად აღიქმება.

ლიტ.: ჩ ო რ გ ო ლ ა შ ვ ი ლ ი მ., მთაწმინდა, თბ., 1991.

მ. ჩორგოლაშვილი

დ. პატარაია