



საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

კონკა



კონკა

კონკა, ცხენშებმული ტრამვაის ვინროლიანდიანი რკინიგზა. პირველი კ. ამუშავდა 1828 აშშ-ში, 1855 – პარიზში, 1860 – პეტერბურგში. ტრანსპორტზე ორთქლის, შიგანვისა და ელექტრული წევის მქონე ძრავების დანერგვამდე ფართოდ იყო გავრცელებული ევროპასა და ჩრდ. ამერიკაში. კ-ის (შემდგომ კი ტრამვაის) განვითარებას ხელი შეუწყო ლარიანი რელსის გამოგონებამ (ა. ლუბა, 1852, აშშ). ასეთი რელსი

ჩაფლული იყო გზის სავალ ნაწილში ზედაპირის დონემდე და არ აფერხებდა მოძრაობას (მანამდე კ-ის რელსები გზის საფარიდან 15 სმ-ით იყო ამოწეული).

ს ა ქ ა რ თ ვ ე ლ ო შ ი კ. პირველი საზოგადოებრივი საქალაქო ტრანსპორტი იყო. თბილისში ამუშავდა 1883 წ. 26 თებერვალს (10 მარტს), ფოთში – 1904. 1881 კონტრაქტით, მონოპოლიური უფლება თბილისში კ-ის შემოსაღებად ბელგიელთა სააქციო საზოგადოებას ჰქონდა. მოგვიანებით ადგილობრივმა მენარმე ყორღანოვმა მიიღო კონცესია კ-ის მოძრაობის მოსაწყობად ავჭალის ხაზზე (ამოქმედდა 1889), რ-იც ასევე ბელგიელებმა შეისყიდეს.

კ-ის ლიანდის სიგანე 914 მმ შეადგენდა და ერთხაზიანი იყო. ოთხივე მხრიდან ღია ვაკონს რკინის ბოძებზე დაყრდნობილი სახურავი ჰქონდა და 20 მგზავრს იტევდა. მოძრავსაზურგიან სკამებს ბოლო გაჩერებაზე შემოაბრუნებდნენ, რათა მგზავრებს მოძრაობის მიმართულებით ეცქირათ. კ-ს ორი ცხენი ეწეოდა (აღმართებზე დამატებით ცხენებს ახმარდნენ), რ-თაც „მეეტლე“ მართავდა. კონდუქტორი-გამყოლი (ბილეთების გამყიდველი და შემმონმებელი) ღია ბაქნის ერთსაფეხურიან კიბეზე იდგა.

თავდაპირველად საგანგებო გაჩერებები დაწესებული არ იყო და კ. გამყოლი მგზავრების მოთხოვნით აჩერებდა ვაგონს. მგზავრობის ღირებულება 3-5 კაპ. იყო (ფაეტონით მგზავრობა 60 კაპ. ჯდებოდა, ე.წ. „დროშკით“ კი 40 კაპ.). პირველ ხანებში თბილისში მოძრაობას ემსახურებოდა 30 ვაგონი და 120 ცხენი; კ-ის პირველი ხაზი (გზის სიგრძე 2410 მ) ვორონცოვის (ახლანდ. ზაარბრიუკენის) მოედანს მიხეილის ქუჩით (ახლანდ. დავით აღმაშენებლის გამზირი) რკინიგზის ვაგზალთან აკავშირებდა. მოგვიანებით კ-ის სავალი გზა გაგრძელდა და ვორონცოვის მოედნიდან, ვორონცოვისა და ნიკოლოზის ხიდების გავლით, პუშკინის აღმართით დაუკავშირდა პასკევიჩ-ერივანსკის (ახლანდ. თავისუფლების) მოედანს. მომდევნო წლებში კ. სასახლის ქუჩის (ახლანდ. რუსთაველის გამზირის დასაწყისი), გოლოვინის (ახლანდ. რუსთაველის) პროსპექტისა და ვერის დაღმართის გავლით გადადიოდა ვერის ხიდზე და კირხეს (კირიჩნის, ახლანდ. მარჯანიშვილის) ქუჩით აღწევდა გერმანული ეკლესიის შენობამდე (კირხემდე), აქედან - მიხეილის ქუჩით - რკინიგზის ვაგზალამდე.

თბილისში კ-მ 1910-მდე იარსება.

XX ს. 80-იანი წლებიდან კ-ის რესტავრირებულ ვაგონებს იყენებენ როგორც ეთნოგრაფიულ ღირსშესანიშნაობას.

ი. ლომიძე
