

საკითხები ძველი ტფილისის ზღუდე- გალავნის შესწავლისთვის

რეზიუმე

თბილისმა მცხეთიდან დედაქალაქის გადმოტანისთანავე მთელ კავკასიაში მთავარი სატრანსპორტო-სავაჭრო ცენტრის ფუნქცია შეიძინა. იგი, როგორც ადრეშუასაუკუნეების ხანის ქალაქი, ერთიანად გაღავნით იზღუდება, რომელსაც სხვადასხვა ისტორიულ პერიოდში განსხვავებული რაოდენობისა და დანიშნულების კარ-საბაჟოთა სისტემა ემსახურებოდა. ესენია: „აბანოს კარი“, „განჯის კარი“, „კოჟრის კარი“, „დიდმის კარი“, „წყლის კარი“, „მეიდნის (მოედნის) კარს“ შეერქვა, „მოედნის წყლის კარი“ (1751 წ.) „ზემო წყლის კარი“ (1769), „მუხრანის კარი“ (1800 წ.). მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე, შიდა ავლაბრის ზღუდეში „ავლაბრის კარი“

თბილისის კარი პირველად 627-628 წლების წერილობით წყაროში იხსენიება, ხოლო შემდგომ იგი არაერთი, როგორც ადგილობრივი, ისე უცხოელი ისტორიკოსის, მეცნიერის, მოგზაურის ყურადღების სფეროში ექცევა. აღსანიშნავია მხატვარ ჟან შარდენისა (1672-1673 წწ.) და ტურნეფორის (1701 წ.) მიერ შექმნილი ტფილისის ხედები. განსაკუთრებით კი, საყურადღებოა ისტორიკოსის ვახუშტი ბაგრატიონის მიერ 1735 წელს შექმნილი თბილისის გეგმა.

1802 და 1809 წლების რუკების მიხედვით, ზღუდე-გალავანი ძველებურად გარს აკრავს ქალაქს, ხოლო დასავლეთის კედელს „ავანანთხევი“ გასდევს.

ერთი შეხედვით, ჩვეულებრივად ფუნქციონირებენ „დიდმის კარი“ და „კოჟრის კარიც“, მაგრამ მათ კედლებს მიღმა რუკებზე უკვე დატანილია ახალი საპროექტო უბანი - რეგულარული განაშენიანებითა და საფორთიფიკაციო სისტემის უფუნქციოებაზე. შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ ეს არის ხანა, როდესაც შუა საუკუნეების ქალაქის გაღავნის მიზანმიმართული დაშლის გეგმა შემუშავდა და უახლოეს პერიოდში მისი განხორციელება დაიწყო კიდევ.

თბილისში უახლოესი დროს ჩატარებული არქეოლოგიური კვლევის შედეგად საშუალება შეიქმნა „დიდმის კარისა“ და „კოჟრის კარის“

მერაბ ძნელაძე

სტუ-ს ასოცირებული პროფესორი

ბიბა ნადირაშვილი

სტუ-ს დოქტორანტი

ლოკალიზაცია.

ციხე-ქალაქ თბილისის გამაგრებითი-საფორთიფიკაციო სისტემა თავისი გაღავან-ბურჯებით რუსეთის იმპერიის მიერ საქართველოს ოკუპაციასა და სამეფოს გაუქმების შემდეგ წყვეტს თავის არსებობას. 1801 წლის შემდგომ, იგი გეგმაზომიერად იქნა დაშლილი.

საკვანძო სიტყვები: „თბილისის კარი, მაიდნის კარი, კარის კარი, მცირე კარი, სოლდებილის კარი, რაბადის კარი. დიდმის კარი, კოჟრის კარი, გაღავანი, ზღუდე, კარიბჭე.

შესავალი:

თბილისმა მცხეთიდან დედაქალაქის გადმოტანისთანავე მთელ კავკასიაში მთავარი სატრანსპორტო-სავაჭრო ცენტრის ფუნქცია შეიძინა. აქ თავს იყრიდნენ სავაჭრო-საქარავნო გზები, რომლებიც მას აკავშირებდა, ერთი მხრივ, აღმოსავლეთ კავკასიას ირანის ქალაქებთან, ხოლო მეორე მხრივ, ერევან-არზრუმზე ან ახალქალაქ-ახალციხეზე გავლით-სტამბოლთან. 1750 წლიდან განახლდა დარიალის გზა, რომლითაც საქართველო დაუკავშირდა რუსეთის მსხვილ სავაჭრო ცენტრებს. თუ ანტიკური ხანის ქალაქების საფორთიფიკაციო სისტემა, ძირითადად, სამეფო რეზიდენციის გამაგრებასა და ქალაქთან მისასვლელების ჩაკეტვა-დაცვას გულისხმობდა (სარკინე-მტკვარზე, ღართისკარი-არაგვზე), ადრეშუასაუკუნეების დროინდელი ქალაქები ერთიანად გაღავნითაა შემოზღუდული (იხ. მცხეთის კარიბჭე-გალავნით, თბილისის ზღუდე-გალავანი ვახუშტის ტფილისის გეგმაზე, უჯარმა და სხვ.).

ძირითადი ნაწილი: თბილისის ქალაქის კარის შესახებ პირველი ცნობა ისტორიკოს ჯუანშერს აქვს გადმოცემული, როცა იგი 627-

628 წწ. თბილისზე გარსმომდგარ ჰერაკლე კეისრისა და ხაზართა გაერთიანებულ ლაშქართან ერთ-ერთ ბრძოლაზე მოგვითხრობს: „ხოლო სტეფანოზ იყო ქუელი მხედარი და შემმართებელი; დღეთა ყოველთა გამოვიდის კართა ქალაქისათა, და ებრძოდის ბერძენთა“ [ჯუანშერი, 1955, გვ.224].

შედარებით დაწვრილებით ინფორმაციას იძლევიან X საუკუნის არაბი ისტორიკოსები ჰაბიბ იბნ მასლამა და ალ-ტაბარი თბილისზე 853 წელს ბუღა-თურქის ლაშქრობის აღწერისას. მათი ცნობით, მტკვრის მარჯვენა სანაპიროზე, „თბილისს ხუთი კარი აქვს: მაიდნის კარი, კარის კარი, მცირე კარი, სოღდებილის კარი, რაბადის კარი. ყველა კარი საკუთრივ თბილისისაა. ერთი კარით ქალაქი თავის ნაწილს, სოღდებილს უკავშირდება, მეორეთი თავის რაბადს, „კარის კარი“ ქალაქ კარისაკენ მიმავალ გზაზეა“ და სხვ. [ჯაფარიძე გ., 2002]. ხოლო მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე, სოღდებილის მედინაში ასახელებს „პისაქის კარს“. ალ ტაბარის „მაიდნის კარი“ არის გვიანდელი შუასაუკუნეების დროინდელი „აბანოს კარი“, „კარის კარი“ არის „განჯის კარი“. „მცირე კარი“ – ქალაქის ჩრდილო-დასავლეთით უნდა ყოფილიყო, ხოლო სახელი მის მეორეხარისხოვნობას უნდა მიანიშნებდეს. „რაბადის კარი“ რომელიც ქალაქის კედელს ჩრდილოეთის მხრიდან ჰქონდა დატანებული და ქალაქს (კალას) აკავშირებდა რაბადთან (შემდგომში „გარეთუბანთან“).

შუა საუკუნეებში ქალაქის ჩრდილო დასავლეთიდან ზღუდეს 4 კარი ჰქონდა დატანილი, რაც ართულებს რომელიმე მათგანთან რაბათის კარის მისადაგებას. მეხუთე კარი ალ-ტაბართან „სოღდებილის კარია“, რომელიც მეტეხის ხიდთან მარცხენა სანაპიროზე მდებარე სოღდებილისაკენ უნდა ყოფილიყო მიმართული, საზოგადოდ, ქალაქის ზღუდეში დატანებული ესა თუ ის კარი იმ ტერიტორიის, ადგილის, დასახლებული პუნქტის, ქალაქის და ა.შ. სახელს ატარებდა, საითაც იყო მიმართული.

„მატიანე ქართლისა“-ს ცნობით 1045 წელს ქალაქის ბერების მოწვევით საქართველოს მეფეს ბაგრატ IV -ის ქალაქში შემოსვლისას „... მოართუნეს კლიტენი ქალაქისანი, და შეიყვანეს საამიროს დარბაზსა. ... აღიხუნა კოშკი კართანი თავის კაცითა ...“ [მატიანე ქართლი-

სა, 1955, გვ.299]. ამგვარად, ქალაქის ყველა კარი იკეტებოდა და თითოეულს თავისი კლიტე, თავისი დამცველი კოშკი ჰქონდა, რომელშიც იდგა მეფის მიერ დანიშნული საგანგებო მოხელე - კარის მეთვალყურე და ზედამხედველი (მეკარე და მებაჟე). ყველა კარი საღამოს იკეტებოდა და დაგვიანებული მგზავრი თუ ქარავანი იძულებული იყო ღამე კარს მიღმა გაეთენებინა.

ვახუშტი ბაგრატიონის მიერ 1735 წელს შედგენილი თბილისის გეგმა ქალაქის პირველი გეგმაა (სურ.1). მას დართული აქვს ექსპლიკაცია ქალაქისა და მისი მიდამოების აღწერითურთ. გეგმაზე ნაჩვენებია ქალაქის მაშინდელი საზღვრები, საფორტიფიკაციო ნაგებობები, კარიბჭეები და უმთავრესი გზები. ძირითადი განაშენიანების აღნიშვნა პირობითია, გამოირჩევა საკულტო ნაგებობები, კარიბჭეები და უმთავრესი გზები. ძირითადი განაშენიანების აღნიშვნა პირობითია, გამოირჩევა საკულტო ნაგებობები, მეფისა და დიდგვაროვანთა სასახლეები, ქარვასლები, ბაღები. აღნიშნულია მხოლოდ რამდენიმე მთავარი ქუჩა და მოედანი.

XVII-XVIII სს. მტკვრის მარჯვენა მხარეს, გაღავანში, დატანებული იყო რამდენიმე კარი: სამხრეთით აბანოს (სეიდაბადის), განჯის (ციხის); დასავლეთით კოურის (კოჯრის, ზემო, მაღალი, მაღლა, წავკისის), ჩრდილოეთით დიდმის (შუა), მოედნის (ზემო წყლის კარი ხიდით, მუხრანის), მტკვრის მარცხენა მხარეს - ავლაბრის კარი და პატარა (მცირე) კარი.

გარდა ამისა ქალაქში იყო კიდევ ორი „ციხის კარი“. ერთი თვით ციტადელში, ნარიყალაში მაღლა ციხეში შესასვლელი ციხის კარი და მეორე - როსტომ მეფის მიერ XVII ს. 40-იან წლებში ქალაქის ციხიდან წამოსული ქალაქისა და ციხის გ. ამყოფ კედელში დატანებული ციხის კარი (მდებარეობდა ქვემო, თათრის, ციხის მოედანთან). ეს კარი გაუქმდა 1750 წელს თეიმურაზ II -ის მიერ ქვემო ციხის და ქალაქის გამყოფი კედლის აღებისას.

აბანოს კარი მდებარეობდა მდ.წავკისისწყლის მარცხენა სანაპიროზე, დატანებული იყო ქალაქის ზღუდეში სამხრეთ-აღმოსავლეთის მხრიდან - დაახლოებით ახლანდელი ი.გრიშაშვილის ქუჩის ღერძზე. მას მგზავრი აბანო-თუბნიდან დღევანდელ სამღებროს ქუჩით მიედანზე გადაჰყავდა.

განჯის კარი მდებარეობდა ბოტანიკური

ბადის შესასვლელთან, წაგკისისწყლის მარცხენა სანაპიროსთან. იგი თავისი დამცველი ორი კოშკით, ერთ-ერთი მთავარი სავაჭრო-სატრანზიტო და სტრატეგიული კარი იყო, რომელიც მეთვალყურეობდა სამხრეთიდან წამოსულ ქარავანსა თუ მგზავრს.

კოჭრის კარი, აქამდე, მიჩნეული იყო, რომ მდებარეობდა დღევანდელი თავისუფლების მოედნისა და კოტე აფხაზის ქუჩის (ყოფ. ლესელიძის ქ.) კუთხეში, თუმცა როგორც ჩანს მისი ზუსტი ადგილი შედარებით დაბლა დიდმის კარისკენ (დიდმის კარიდან 110 მეტრის დაშორებით) უნდა ყოფილიყო. აქედან იწყებოდა გზა კოჯრისაკენ, შემდეგ კი, სამშვილდეზე გავლით - თრიალეთისა და სომხეთისაკენ.

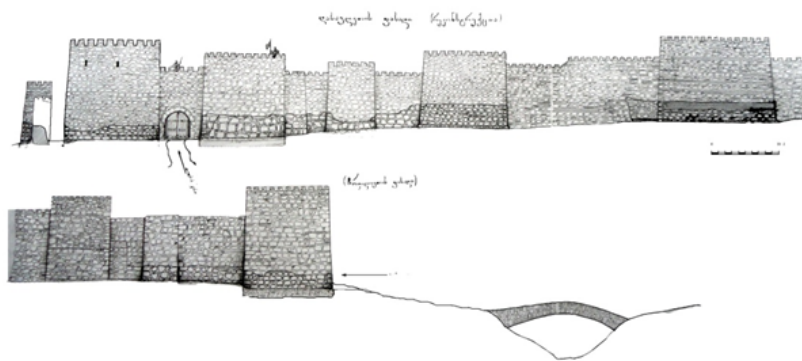
დიდმის კარი მდებარეობდა ახლანდელი პუშკინისა და ნ.ბარათაშვილის ქუჩათა შესაყარზე; აქედან იწყებოდა ერთ-ერთი მთავარი სატრანზიტო გზა: თბილისი - გორი - ახალქალაქი და ასევე, თბილისი - ჟინვალი და აქედან - რუსეთისაკენ.

წყლის კარი ემსახურებოდა გარეთუბნელებს და, ალბათ, ავჭალის გზით (XVII ს-ში ნუგზარ არაგვის ერისთავის მიერ მტკვარზე გადებული ხიდით) მოსულ ქალაქისპირა სოფლებისა და ჩრდილოელ მგზავრებს. ამ კარის

გაუქმების შემდეგ XVIII ს.50-იან წლებში, „მეიდნის (მოედნის) კარს“ შეერქვა „მოედნის წყლის კარი“ (1751 წ.), „ზემო წყლის კარი“ (1769), „მუხრანის კარი“ (1800 წ.).

მტკვრის მარცხენა სანაპიროზე „ავლაბრის კარი“ იყო შიდა ავლაბრის ზღუდეში, აღმოსავლეთის მხრიდან, საიდანაც იწყებოდა „ბაღების გზა“, „კახეთის გზა“ („დადესტნის დიდი გზა“), „შუა ტბის გზა“, „ლილოს გზა“ და „ავჭალის გზა“, ავლაბრის ზღუდეში ჩრდილოეთის მხრიდან დატანებული „პატარა კარიდან“ მხოლოდ „ავჭალის გზა“ იღებდა სათავეს [ბერიძე თ., 1993; ბერძენიშვილი მ., 1965; მესხია შ., და სხვ. 1958].

1977 წელს, თბილისი ძველი უბნების სარეკონსტრუქციო სამუშაოებისას, რომელიც ცნობილი არქიტექტორის შოთა ყავლაშვილის ხელმძღვანელობით ბარათაშვილის ქუჩაზე ჩატარდა, წარმოჩინდა ქალაქის ციხე-გალავნის მნიშვნელოვანი მონაკვეთი. ამ გალავნის, „დიდმის კარი“-ს ადგილმდებარეობის შესახებ ისტორიკოსებისა და არქეოლოგების მოსაზრებები ადრევე იყო ცნობილი. 2012 წელს თავისუფლების მოედანთან-პუშკინის ქუჩაზე, შენობა-ნაგებობების რეკონსტრუქციასთან დაკავშირებით ჩატარებულმა მიწის სამუშაოებმა მართლაც დააფიქსირა ე.წ. „დიდმის კარი“.



არქეოლოგიური სამუშაოებისას (ხელმძღვანელი მ.ძნაძე) გამოვლინდა და გაიწმინდა 110 მ-ის სიგრძის კოშკებისა და გალავნის ნაშთი (სურ.2). „დიდმის კარი“-ს ზემოდ-სამხრეთისკენ 110 მეტრის დაშორებით, მიწის სამუშაოების პროცესში გვერდი-გვერდით ორი მოზრდილი გოდოლი (კოშკი) აღმოჩნდა. სამწუხაროდ მშენებლებმა, მიწის სამუშაოებისას, ისინი დააზიანეს, სამხრეთის მხარის კოშკზე

ზემოდან ბეტონის ფენა შექმნეს და ზედ რკინის მაღალი კარკასი დადგეს. განსაკუთრებული ყურადღება გამოიწვია იმან, რომ „დიდმის კარის“ კოშკების მსგავსად ისინიც საკმაოდ მოზრდილი ზომისა არიან და ერთმანეთს შორის მანძილებიც ემთხვევა. საყურადღებო აღმოჩნდა აგრეთვე, რომ ვახუშტი ბატონიშვილის ტფილისის გეგმაზე აშკარად ჩანს „კოჭრის კარი“-ს ადგილმდებარეობა, იგი უფრო დაბლაა

(პუშკინის ქუჩის № და № სახლებს შორის) ვიდრე ქართველ მკვლევართა მიერ მიჩნეული პუშკინისა და კაფხაზის (ყოფილი კლესელიძის ქ.) ქუჩების გადაკვეთის ადგილი. „კოჟრის კარის“ წინიდან (დასავლეთიდან) აღმოსავლეთისკენ გახედვისას მოშორებით ჩანს წმ.ნიკოლოზის ქართული ეკლესია, მოგვიანოდ „სუბნიშად“ გადაკეთებული (სურ.3). ეს კადრი ვახუშტის რუკაზეც მსგავსად იკითხება.

2008 წელს, პუშკინის ქუჩის №1-3სახლისა და კაფხაზის (ყოფ.კ. ლესელიძის) ქუჩების კუთხეში მდებარე შენობის ფუნდამენტის ქვეშ გამოვლინდა ქალაქის ზღუდე-გალავნის ფრაგმენტი 36 მ-ის სიგრძისა (სურ.4, იხ.მ.ძნელაძის ანგარიში).

2016 წელს, შ.დადიანისა და ასათიანის ქუჩების კვეთაზე ჩატარებული ძველ შენობათა სარესტავრაციო-სარეაბილიტაციო სამუშაოების პროცესში შენობათა ფუნდამენტის ქვეშ, ქალაქის ძველი ციხე-გალავნის სამხრეთ-დასავლეთის მონაკვეთის 37 მეტრის სიგრძის ნაშთი გამოჩნდა. იგი სამხრეთით შაჰტახტის ციხისკენ, ხოლო ჩრდილოეთით კოჟრისა და დიდმის კარეებისკენ მიემართბა (სურ. 5, იხ. მ.ძნელაძის ანგარიში).

გასათვალისწინებელია, აგრეთვე, რომ ძველი თბილისის ციხე-გალავნის დასავლეთის მხარეს „ავანანთხევი“ ჩაუყვებოდა, რომელშიც კოჟრის წყალი მიედინებოდა (სურ.6). ბუნებრივია, ეს ფაქტი გალავან-კოშკთა კონსტრუქციულ სიმყარეზე იმოქმედებდა და შესაბამისადაც მნიშვნელოვანი ბზარების გაჩენას საფუძველი ექმნებოდა.

დასკვნა: ციხე-ქალაქ თბილისის გამაგრებითი-საფორთიფიკაციო სისტემა თავისი გალავან-ბურჯებით რუსეთის იმპერიის მიერ საქართველოს ოკუპაციასა და სამეფოს გაუქმების შემდეგ წყვეტს თავის არსებობას. 1801 წლის შემდგომ, იგი გეგმაზომიერად იქნა დაშლილი.

1802 და 1809 წლების რუკების მიხედვით, ზღუდე-გალავანი ძველებურად გარს აკრავს ქალაქს, ხოლო დასავლეთის კედელს „ავანანთხევი“ გასდევს.

ერთი შეხედვით, ჩვეულებრივად ფუნქციონირებენ „დიდმის კარი“ და „კოჟრის

კარიც“, მაგრამ მათ კედლებს მიღმა რუკებზე უკვე დატანილია ახალი საპროექტო უბანი - რეგულარული განაშენიანებითა და საფორთიფიკაციო სისტემის უფუნქციობაზე. შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ ეს არის ხანა, როდესაც შუა საუკუნეების ქალაქის გალავნის მიზანმიმართული დაშლის გეგმა შემუშავდა და უახლოეს პერიოდში მისი განხორციელება დაიწყო კიდეც. რუსეთის იმპერიის მთელი ძალისხმევა თბილისის გალავნის გარეთ, ჩრდილო და ჩრდილო-დასავლეთის მიმდებარე ტერიტორიების ევროპულ ყაიდაზე მოწყობისკენ იყო მიმართული. მათ თითქოსდა „მიივიწყეს“ ანუ ისტორიულ ზღუდით დაცული შუა საუკუნეების ქალაქი და ახალმშენებლობები მის ყოფილ გარეთუბანში, „ქალაქის სანახებში“, „გარეშე ქალაქსა“-ში ანუ ისტორიულ „გარეთუბანში“ წამოიწყეს.

იმჟამად, თბილისის გალავნის დასავლეთ და ჩრდილო ხაზს გარეთა მხრიდან ავანანთხევი (ადრე სოლოლაკის) უვლიდა. იგი სოლოლაკის ქედიდან მოემართებოდა, გასდევდა ახლანდელ შ.დადიანის ქუჩას, აღმოსავლეთიდან კვეთდა თავისუფლების მოედანს, მიუყვებოდა აღ.პუშკინის ქუჩის ხაზს და მკვეთრი მოსახვევის შემდეგ, ბარათაშვილის ქუჩის გავლით მდ. მტკვარში ჩაედინებოდა. ხევის ამოვსება და გადახურვა 1809 წლიდან დაიწყო და ეტაპურად მიმდინარეობდა, როდესაც რუსეთის მმართველობამ რეგულარული გეგმარების მოედნის შექმნა

შ.დადიანის, კაფხაზისა და პუშკინის ქუჩების შეერთების ადგილას იშლება მოედნის სივრცე, რომელიც ადრე ქალაქის ზღუდეს ეკუთვნოდა. პოლკოვნიკ ბანოვის მიერ მოედნის რეგულარული განაშენიანების პროექტის განხორციელებისას, ამოივსო და გადაიხურა ავანანთხევი, გაყვანილი იქნა წყალსადენები. ხევის ამოვსება, ქალაქის გალავნის დაშლა-აფეთქება XIX საუკუნის 20-30 -იან წლებში გაგრძელდა და მასზე ქუჩის გაყვანა დაიწყო. თავდაპირველად აქ სამიკიტნოებისა და ჩაიხანების რიგი განლაგდა. XIX საუკუნის პირველ ნახევარში კი გალავნის გასწვრივ თბილისურ-აივნაინი დაბალსართულებიანი სახლები .

ბამოყენებული ლიტერატურა:

1. ბერიძე თ., ძველი თბილისის გარეგანი სახის ისტორიიდან (ქალაქის კარი), „ცისკარი“, 1993, 3.
2. ბერიძე თ., და აღმოცენდა თბილისი. თბ., 1977.
3. ბერძნიშვილი მ., თბილისის გარეგანი სახე XVIII საუკუნეში, თბ., 1965.
4. თბილისის ისტორია, I, ავტ. კოლექტივი, თბ., 1990.
5. კვირკველია თ., ძველთბილისური დასახელებანი. თბ., 1985.
6. კვირკველია თ., ძველი თბილისის ქუჩესა და ქუჩაბანდებში. თბ., 1989.
7. მატიანე ქართლისა, ქც. I, თბ., 1955.
8. მესხია შ., გვრიტიშვილი დ., ღუმბაძე მ., სურგულაძე ა., თბილისის ისტორია, თბ., 1958.
9. ძნელაძე მ., 2012-2013 წწ. თბილისში პუშკინის ქუჩაზე არქეოლოგიური სამუშაოების ანგარიში.
10. ჯაფარიძე გ., თბილისი, ენციკლოპედია. თბ., 2002.
11. ჯუანშერი, ცხოვრება ვახტანგ გორგასალისა. ქც. I, თბ., 1955.

Issues for the study of old Tbilisi boundary-hedge

*Merab Dzenladze, associate professor
Georgian Technical University*

*Gia Nadirashvili, PhD student
Georgian Technical University*

Summary

As soon as Tbilisi was moved from Mtskheta to the capital, it acquired the function of the main transport-trade center in the whole Caucasus. It is a city of the early medieval period, is enclosed by a single hedge, which was served by the gate-customs system of various numbers and purposes in different historical periods. These are: “Abano Gate”, “Ganji Gate”, “Kodjori Gate”, “Dighomi Gate”, “Tsklis Gate”, “Meidani (Moedani) Gate” was called “Meidni Tsklis Gate” (1751), “Upper Tsklis Gate” (1769), “Mukhrani Gate” (1800). “Gate of Avlabari” on the left bank of Mtkvari, in the interior side of Avlabari.

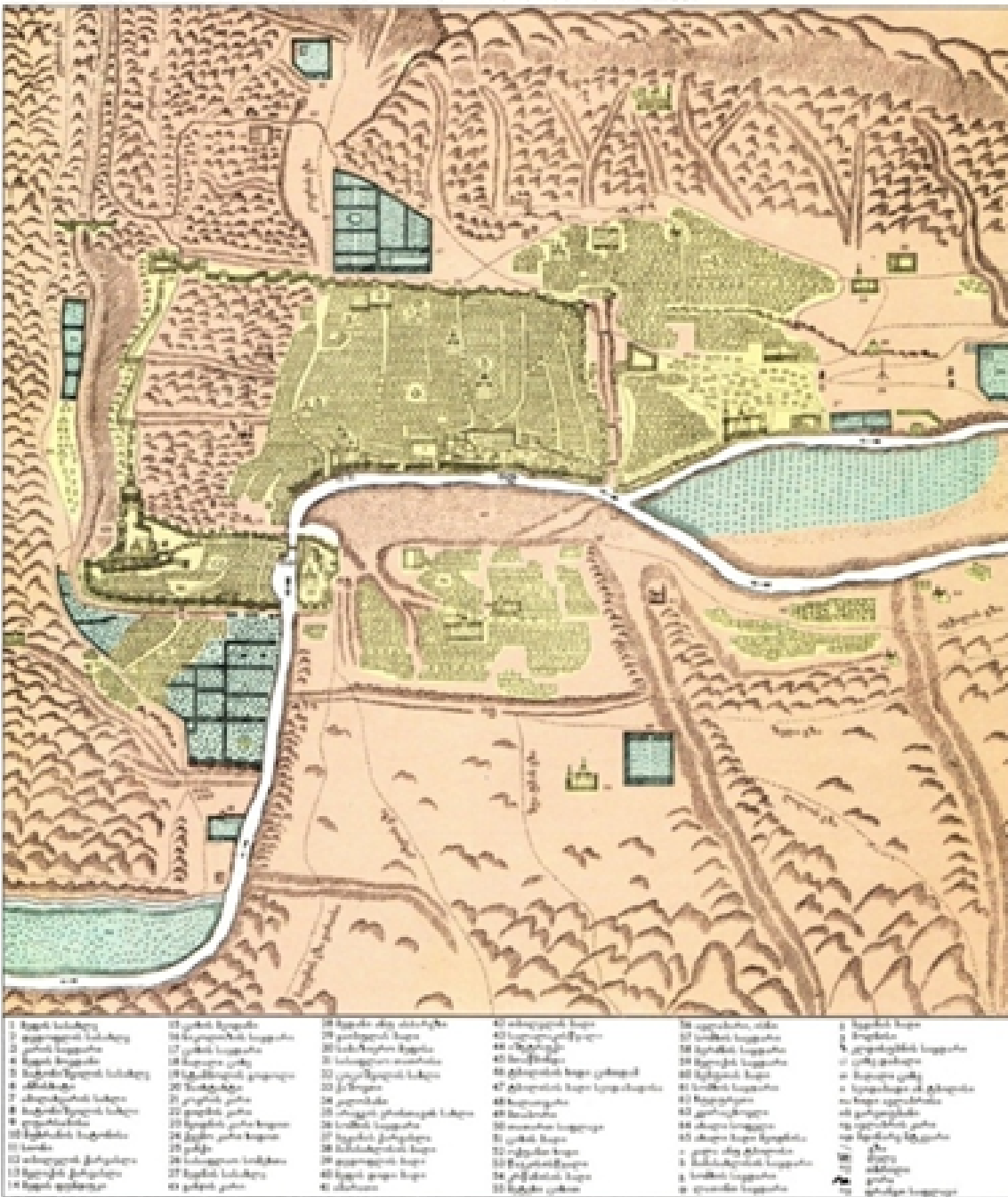
Tbilisi gate is first mentioned in the written source of 627-628, and then it falls into the field of attention of many local and foreign historians, scientists, travelers. It is worth noting the views of Tiflis created by artist Jean Chardin (1672-1673) and Tournefort (1701). The plan of Tbilisi created by the historian Vakhushhti Bagrationi in 1735 is especially noteworthy.

According to the maps of 1802 and 1809, the wall surrounds the city as old times, and the western wall is followed by “Avanaantkhevi”. At first glance, “Dighomi Gate” and “Kojori Gate” are functioning normally, but behind their walls, a new project area has already been marked on the maps - with regular development and non-functioning of the fortification system. It can be assumed that this is the age when the plan for the purposeful destruction of the medieval city wall was developed and its implementation began in the near future.

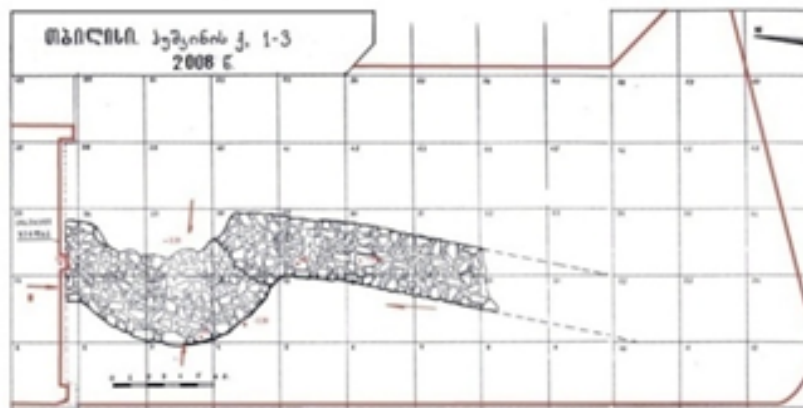
As a result of the recent archeological research in Tbilisi, it was possible to localize “Dighomi Gate” and “Kojori Gate”. The fortification system of the fortress-city of Tbilisi with its ramparts and piers ceased to exist after the occupation of Georgia by the Russian Empire and the abolition of the kingdom. After 1801, it was systematically dismantled.

Key words: Tbilisi Gate, Maidani Gate, Kari Gate, Small Gate, Sogdebili Gate, Rabadi Gate, Dighomi Gate, Kojori Gate, Hedge, boundary

00000201600, 80888, 2567850 2567850808800, 80880800, 1735.



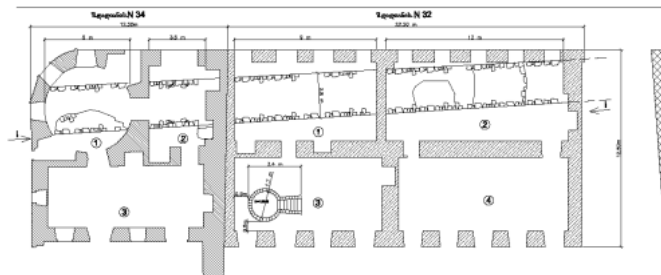
ქურნალის დამატება



მასშტაბი: 1:500

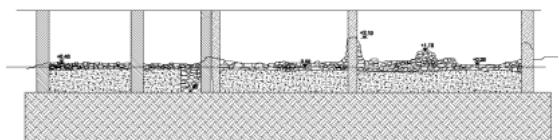


შადღიანის ტერა



მ 1:100

პროექტი 1-1



- დედაქანი
- კედელი N. 34 სახლის
- კედელი N. 32 სახლის
- შადღიანის მიწისზედა ნაწილი
- შადღიანის მიწისქვეშა ნაწილი

არქიტექტორი დ. ლავიანიძე მ 1:100