

საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო

საქართველოს შეიარაღებული ძალების გაერთიანებული შტაბი
J7 სამხედრო განათლებისა და საბრძოლო მომზადების
დეპარტამენტი

სსიპ ივ. ჯავახიშვილის ისტორიისა და
ეთნოლოგიის ინსტიტუტი

თამაზ ბერაძე

სამხედრო-საზღვაო საქმის
ისტორიიდან

მეომრის ბიბლიოთეკა №12

თბილისი
2008

თქვენს წინაშეა ახალი სერიის „მეომრის ბიბლიოთეკის“ მეთორმეტე წიგნი; სერია ითვალისწინებს წიგნების მთელ წყებას, რომლებშიც პოპულარულად იქნება გადმოცემული საქართველოსა და მსოფლიო ისტორიის ყველაზე საინტერესო და მნიშვნელოვანი მოვლენები.

სერიის მიზანია ქართველი მეომრის და იმედია, არა მარტო მისი, პატრიოტული აღზრდა და ცოდნის მიწოდება მისაღებ ფორმებში. სერიაში გათვალისწინებულია პოპულარული, მაგრამ მაღალ პროფესიონალურ დონეზე დაწერილი სახელმძღვანელოები; ეს პატარა, მაგრამ ტევადი და კარგად გაფორმებული ბროშურები მიეძღვნება ქართველთა უდიდეს მეფე დავითს, თამარს, გიორგი ბრწყინვალეს, ბაგრატ III-ს, საქართველოში წარმოებულ მთავარ და გადამწყვეტ ბრძოლებს, XIX–XX სს-ის გამოჩენილ ქართველ ოფიცრებს, საქართველოსა და მსოფლიო სამხედრო ისტორიის ცალკეულ საკითხებსა და ა.შ.

სერიის გამოცემის ინიციატორები არიან ივ. ჯავახიშვილის ისტორიისა და ეთნოლოგიის ინსტიტუტი და საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო.

დიდი სურვილი და იმედი გვაქვს, რომ მეომართა და ოფიცერთა გარდა, საქართველოს ყოველი მოქალაქე სიამოვნებით მიიღებს ამ სერიის ყოველ ახალ წიგნს.

სერიის გარეკანზე მოთავსებული წარწერა და დიდი დავითი ყველას შეახსენებს, რომ ბრძოლა საქართველოსთვის დღესაც გრძელდება.

ვაჟა კიკნაძე

სერიის სარედაქციო კოლეგია: ისტორიის მეცნიერებათა
ლოქტორი, პროფესორი **ვაჟა კიკნაძე**

ისტორიის მეცნიერებათა
ლოქტორი, პროფესორი **თამაზ ბერაძე**

რეცენზენტი: ისტორიის მეცნიერებათა
ლოქტორი, პროფესორი **ვაჟა კიკნაძე**

კომპიუტერული უზრუნველყოფა: **ნინო გიგანი**
ყდის დიზაინი: **გიორგი კიკნაძე**

რედაქტორი: **ნარგიზ ხარაბაძე**
ტექნიკური რედაქტორი: **მარი ჭონიშვილი**

დამტკიცებული და სამოქმედოდ შემოღებულია საქართველოს შეიარაღებული ძალების გაერთიანებული შტაბის J7 სამხედრო განათლებისა და საბრძოლო დეპარტამენტის უფროსის – პოლკოვნიკ ნოდარ ქვილითაიას მიერ

საქართველოს შეიარაღებული ძალების გაერთიანებული შტაბის
ტოპოგრაფიული სამმართველოს სტამბა. 2008 წ.

ქ. თბილისი, გენერალ კვინიტაძის ქ. №20

ტელ.: +995 32 91-19-83

ფაქსი: +995 32 91-19-83

შესავალი

საქართველო შავი ზღვის პირას მდებარეობს. შავი ზღვა ერთ-ერთი უდიდესია მსოფლიოში. მისი საერთო ფართობი 411540 კვ. კმ უდრის. სიგრძე დასავლეთიდან აღმოსავლეთისკენ 1150 კმ-ია, მაქსიმალური სიგანე ჩრდილოეთიდან სამხრეთისაკენ 580 კმ-ია. ყველაზე ვიწრო იგი ყირიმის ნახევარკუნძულსა და ანატოლიის შვერილს შორისაა, რომელთა შორის მანძილი 265 კმ-ს არ აღემატება. შავ ზღვაში სულ სამი პატარა კუნძულია, რომელთაგან უდიდესის ფართობი 2,5 კვ. კმ-ია.

შავი ზღვის უძველესი, დღეისათვის ცნობილი სახელი „ცალფას ზღვაა“. ასე უწოდებდნენ მას ხეობები* ძვ. წ XVI-XV საუკუნეებში. სამი საუკუნის შემდეგ ასირიელებმა ამ ზღვას „ზემო ზღვა“ და „დიდი ზღვა“ უწოდეს. სხვადასხვა ხალხებს შორის, რომლებიც უძველეს ხანაში შავი ზღვის პირას ცხოვრობდნენ იყვნენ ირანული მოდგმის ტომები, რომლებიც შავ ზღვას „აზშიანას“ – „ღრმას“, „შავს“ უწოდებდნენ. ძველმა ბერძნებმა ამ ზღვის სახელი მათგან გადაიღეს, მხოლოდ მათთვის გაუგებარი „აზშიანა“ ბერძნულ სიტყვა „ავქსინუსად“ გაიაზრეს, რაც „არასტუმართმოყვარეს“ ნიშნავს. ასე დაერქვა შავ ზღვას „ავქსინუს პონტოს“ – „არასტუმართმოყვარე ზღვა“ („პონტოს“ – ძველ ბერძნულში ზღვის ერთ-ერთი სახელწოდება იყო). ძველი ბერძნებისათვის შავი ზღვის ამგვარი სახელწოდება გასაგები იყო, რადგან თავდაპირველად ისინი ცუდად იცნობდნენ ამ ზღვას და მასზე ნაოსნობა დიდ სიძნელებთან იყო დაკავშირებული.

ძვ. წ VII-VI სს. ბერძნები კარგად გაეცნენ შავი ზღვის ნაპირებს და ამ ზღვაზე ნაოსნობა აითვისეს. ამის შემდეგ შავი ზღვის ეს სახელწოდება მათთვის დამამცირებლად აღიქვამდა. ამიტომ ძველმა ბერძნებმა შავ ზღვას სახელი შეუცვალეს და „ევქსინუს პონტოს“ ანუ „სტუმართმოყვარე ზღვა“ უწოდეს.

საუკუნეთა მანძილზე „პონტო“ გეოგრაფიული ტერმინიდან საკუთარ სახელად იქცა. ძვ. წ. IV საუკუნეში იგი ეწოდებოდა სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ჩამოყალიბებულ სამეფოს, ხოლო მისი დაცემის შემდეგ იმ ტერიტორიას, რომელსაც თავის დროზე ეს სამეფო მოიცავდა. ასეთ ვითარებაში „ევქსინუს პონტო“ თანდათანობით პონტოს ზღვად – „პონტიკონ თალასად“ იქცა (თალასა ძველ ბერძნულში ასევე ზღვას ნიშნავდა). ბერძნული სამყაროდან ეს სახელწოდება აღმოსავლეთის ხალხებმა გადაიღეს და თავიანთი ენის შესაბამისად გააჟღერეს, ასე მივიღეთ „ბუნტუს ზღვა“, რომელსაც არაბები შავ ზღვას უწოდებდნენ. VIII-XII სს-ის არაბულ და სპარსულ გეოგრაფიულ ნაშრომებში გვხვდება შავი ზღვის სხვა სახელწოდებებიც, რომლებიც ჩვეულებრივ, ამ ზღვის პირას განლაგებული ქალაქების თუ ქვეყნების ან მის სანაპიროზე მოსახლე ხალხების სახელიდან მოდის. მათ შორის, პირველ რიგში „ხაზართა ზღვა“, „რუმის ზღვა“ (ბიზანტიის ზღვა) უნდა მოვიხსენიოთ.

1892 წელს აღმოსავლეთმცოდნემ ალექსანდრე ტუმანსკიმ ბუხარაში ერთი ხელნაწერი შეიძინა, რომელშიც სხვადასხვა თხზულებებთან ერთად აღმოჩნდა XI საუკუნის უცნობი ავტორის სპარსულ ენაზე შესრულებული გეოგრაფიული ნაშრომი „ქვეყნიერების საზღვარი“, სადაც შავი ზღვა „დარიე გურზან“ – „ქართველთა ზღვის“ სახელითაა მოხსენიებული. ეს ნაწარმოები არაბული ორიგინალიდანაა

თარგმნილი, რომელიც დღეისათვის დაკარგულად ითვლება. უეჭველია, რომ არაბულ ორიგინალში „ბაჰრ ალ-ჯურზან“, იგივე „ქართველთა ზღვა“ იქნებოდა. ეს არ არის პირველი შემთხვევა, როცა შავი ზღვის სახელი საქართველოსთან არის დაკავშირებული. ჯერ კიდევ ჩვენი წელთაღრიცხვის დასაწყისში გამოჩენილი ბერძენი გეოგრაფი სტრაბონი „გეოგრაფიაში“, შავი ზღვის ერთ-ერთ მონაკვეთს დასავლეთ საქართველოს გასწვრივ, „კოლხიდის ზღვას“ – „კოლხიკე თალასას“ უწოდებს. სტრაბონის მსგავსად XI საუკუნის ერთი სპარსი გეოგრაფი დასავლეთ საქართველოს ერთ-ერთი სახელის, ლაზიკის მიხედვით შავ ზღვას „ღარიე ლაზიკ“ – „ლაზიკის ზღვის“ სახელით მოიხსენიებს.

ძველი ბერძნები ამ ზღვას „მელანოს პელაგოს“ ანუ შავ ზღვასაც ეძახდნენ. შემდეგში ეს სახელწოდება „პონტოს მაურუს“-მა შეცვალა, („მაურუს“ ისევე, როგორც „მელანოს“ ბიზანტიურ ბერძნულში ასევე შავს ნიშნავდა). ეს სახელწოდება პირველად ბიზანტიის იმპერიასა და ვენეციის ქალაქ-რესპუბლიკის 1265 წლის ხელშეკრულების ტექსტშია დამოწმებული. ბერძნულიდან ეს სახელი ლათინურში შევიდა. თანდათანობით „პონტოს მაურუს“ ყველა ხალხმა თავის ენაზე თარგმნა და საყოველთაოდ გავრცელდა. ასე მივიღეთ ინგლისური „ბლექ სი“, გერმანული „შვარცენ მარე“, თურქული „კარა დენიზ“, რუსული „ჩორნოე მორე“.

ქართველები შავ ზღვას თავდაპირველად უბრალოდ „ზღუას“ ან კიდევ „სპერის ზღვას“ ეძახდნენ. ეს მეორე სახელი ადრე ანტიკურ ხანაში შავი ზღვის მახლობლად მოსახლე ქართველური ტომის – სასპერების სახელიდან მოდის. ჩვენი წინაპრები შავი ზღვის იმ მონაკვეთს, რომელიც დღევანდელ ბათუმსა და ახალ ათონს შორისაა მოქცეული, „ზღვის ყურეს“ ეძახდნენ. ზღვის ეს მონაკვეთი თავისი მოყვანილობით მართლაც დიდი ყურის შთაბეჭდილებას ქმნის.

ქართულში გეოგრაფიული სახელწოდება „პონტოს ზღვა“ ადრე შევიდა. ის ქართული მწერლობის ძეგლებში პირველად VIII საუკუნის ქართველი მწერლის იოანე საბანისძის „მარტვილობაი აბო თბილელისაი“-შია მოხსენიებული. „პონტოს ზღვა“ ქართულ გეოგრაფიულ ტერმინოლოგიაში მტკიცედ დამკვიდრდა და XVI-XVII სს-მდე შავი ზღვის ერთადერთ ქართულ სახელად იქცა.

„შავი ზღვის“ პირველი მოხსენიება ჯერჯერობით 1651 წლის 14 სექტემბერს, იმერეთის მეფის ალექსანდრე III რუსეთის ხელმწიფისადმი გაგზავნილ ქართულ წერილში გვხვდება.

XIX ს-ის დასაწყისამდე ქართული მწერლობის ძეგლებში შავ ზღვასთან ერთად, პონტოს ზღვაც მოიხსენიება. XIX ს-ში, ქართული მწერლობის ძეგლებიდან ეს მეორე სახელი საბოლოოდ გაქრა.

შავი ზღვის აუზს აზოვის ზღვა ეკუთვნის, რომელიც ფაქტობრივად, ამ ზღვის დიდი ყურეა. მისი სიგრძე 380 კმ-ია. მაქსიმალური სიგანე კი 220 კმ-მდე აღწევს. ამ ზღვის საშუალო სიღრმე კი მხოლოდ 8 მეტრია. ასეთი ზომების გამო ძველი ბერძნები და რომაელები აზოვის ზღვას ტბად მიიჩნევდნენ და მას „მეოტას ლიმიანს“ ან კიდევ „პალიუს მეოტის“ უწოდებდნენ, რაც მეოტის ტბას ნიშნავს.

XIII-XV სს-ში აზოვის ზღვის პირას იტალიელები ცხოვრობდნენ. აღმოსავლეთის ხალხები იტალიელებს, ისევე როგორც ყველა ევროპელს, ფრანკებს ეძახდნენ,

ამიტომ მათ აზოვის ზღვას „ფრანკთა ზღვა“ უწოდეს. თვითონ ევროპელები ამ საუკუნეებში აზოვის ზღვას „ზაბახას ზღვის“ სახელით მოიხსენიებდნენ.

აზოვის ზღვაზე მდ. დონის შესართავში უძველესი დროიდან ქალაქი იდგა, რომელსაც ძველი ბერძნები და რომაელები ტანაისს, ხოლო XIII-XV სს-ში დასავლეთ ევროპელები ტანას ეძახდნენ. მონღოლებმა, დაპყრობის შემდეგ ამ ქალაქს „აზავი“ დაარქვეს, რაც მათ ენაზე „დაბალ ადგილს“ ნიშნავდა. აქედან მოდის სახელწოდება აზოვის ზღვა, რაც დღეისათვის საყოველთაოდ არის გავრცელებული. XVI-XVIII საუკუნეებში ქართველები ამ ზღვას უბრალოდ „აზავს“ ეძახდნენ.

აზოვის ზღვა შავ ზღვას 41 კმ სიგრძის ქერჩის სრუტით უკავშირდება. ძველი ბერძნები და რომაელები ამ სრუტეს „კიმერიელთა* ბოსფორს“ ეძახდნენ.

შავი ზღვა ნახევრად დახურული ზღვაა. ის ბოსფორის სრუტით, მარმარილოს ზღვითა და დარდანელის სრუტით ხმელთაშუა ზღვის აუზს უკავშირდება. ბოსფორი ძველი ბერძნულიდან „ხარის ფონად“ ითარგმნება. ძველი ბერძნები და რომაელები დღევანდელ ბოსფორის სრუტეს მის დასავლეთით მდებარე თრაკიის მიხედვით „თრაკიის ბოსფორს“ ეძახდნენ. ბოსფორის სრუტის სიგრძე 28,5 კმ-ია. მისი საშუალო სიგანე – 3,7 კმ-ია. ზოგან ეს სრუტე 750 მ-დე ვიწროვდება. ამ სრუტეში ორმხრივი დინებაა. მისი ზემო დინება შავი ზღვიდან მარმარილოს ზღვაში ჩაედინება, ქვემო დინებას კი საპირისპირო მიმართულება აქვს.

მარმარილოს ზღვას ძველი ბერძნები „პროპონტიდას“ ანუ პონტოს ზღვის წინამდებარეს ეძახდნენ, ხოლო დარდანელის სრუტეს „ჰელესპონტს“, ანუ ჰელეს ზღვას უწოდებდნენ. ძველი ბერძნების რწმენით, ამ სრუტეში დაიხრჩო ჰელე, რომელიც ოქროს ვერძზე თავის ძმასთან ერთად შორეულ კოლხეთში მიფრინავდა. დარდანელიც ამ სრუტის ერთ-ერთი უძველესი სახელი უნდა იყოს. ის მეფე დანდარის სახელიდან მოდის, რომელიც ცნობილ ქალაქ ტროას* დამაარსებლად ითვლებოდა. ამიტომ ჰომეროსის „ილიადაში“ ამ ქალაქს დანდარიც ეწოდებოდა. ასე, რომ უძველეს ხანაში, დარდანელის სრუტე ტროას სრუტის მნიშვნელობით იხმარებოდა.

ხმელთაშუა ზღვას ქართველები თავდაპირველად „ორეთის ზღვას“ ეძახდნენ. ისინი ამ ზღვას XVI-XVIII სს-ში „თეთრ ზღვას“ უწოდებდნენ, რაც ხმელთაშუა ზღვის თურქული სახელწოდების „აკ დენიზის“ ქართული თარგმანია. სახელწოდება „ხმელთაშუა ზღვა“ ქართულ ენაში XIX ს-ში დამკვიდრდა.

ჩვენ წინაპრებს უმდიდრესი საზღვაო ტერმინოლოგია გააჩნდათ. ძველი საზღვაო ტერმინების ერთი ნაწილი შუა საუკუნეების ქართული მწერლობის ძეგლებმა შემოგვინახეს.

„ნავი“ დღეს მცირე ზომის, წყალზე მიმოსვლის საშუალებას ეწოდება. XIX საუკუნემდე ამ ტერმინს ბევრად უფრო ფართო მნიშვნელობა ჰქონდა. „ნავი“ ეწოდებოდა ყველა სანაოსნო საშუალებას, რომელიც ზღვაზე თუ მდინარეებზე დაცურავდა.

„ნავი“ ინდოევროპული წარმოშობის სიტყვაა. მისი ფუძე „ნავ“ ჯერ კიდევ სანსკრიტულ* ენებშია გამოყენებული. ეს სიტყვა ძველ სპარსულ თუ ძველ ბერძნულში, აგრეთვე ლათინურში გვხვდება. ქართულში ეს ტერმინი ძველი ბერძნულიდან უნდა იყოს შემოსული. შემდგომში ქართულ ენაში „ნავმა“ ღრუ

ჭურჭლის მნიშვნელობაც შეიძინა. თავის მხრივ „ჭურჭელი“ ძველ ქართულში ნავის სინონიმი იყო. ის ისევე, როგორც ნავი ანტიკურ ხანასა და შუა საუკუნეებში „ნავები“ ერთმანეთისგან განსხვავდებოდნენ დანიშნულების, ზომის, თუ კონსტრუქციის მიხედვით. ამავე დროს მათი ცალკეული ნაწილების სახელები საერთო იყო ყველა ტიპის ნავისათვის.

ნავის წინა ნაწილს „თავი“ ან კიდევ „ნავის წინა კერძო“ ეწოდებოდა, უკანა ნაწილს კი – „ბოლო“, ან კიდევ „ნავის ბოლო კერძო“ ეწოდებოდა. დაახლოებით ორი საუკუნის წინ ქართულში „კიჩო“ შემოვიდა. ეს სახელწოდება თურქული „კიჩ“-იდან მოდის, რაც ამ ენაში ასევე ნავის უკანა ნაწილს აღნიშნავს. ნავის მხარეებს – „ბორტებს“ ქართველები „ნავის კერძოს“ ეწოდებდნენ. „კერძო“ ძველ ქართულში ნაწილს, მხარეს აღნიშნავდა. იყო „მარჯვენა კერძო ნავისა“ და „მარცხენა კერძო ნავისა“, ანუ მარჯვენა და მარცხენა ბორტი.

ყოველგვარი ნავის გვერდებს ქართველები „ბაგე ნავისას“ ეძახდნენ, ხოლო მათ „ნაპირებს“ – წვეროებს, „ქიმს.“ ნავის შიდა ძირს „ფსკერი“ ეწოდებოდა, ხოლო ნავის ძირის გარეთა მხარეს „ნერჩი“.

დიდი ზომის ნავეებს „გემბანები“ და „ტრიუმები“ გააჩნიათ. „გემბანს“ ჩვენი წინაპრები „ჩარდახს“, „ქორეთს“, „საჩენს“, „ბანს“ და „ერდოს“ ეწოდებდნენ.

„ტრიუმი“ ჰოლანდიური სიტყვაა, რომელიც ქართულში რუსული ენის მეშვეობით შემოვიდა. ჩვენ წინაპრებს ამ მნიშვნელობის სულ ცოტა ოთხი ტერმინი: „უბე ნავისა“, „ნავის მუცელი“, „ნავის ფსკერი“ და „ამბარი“ გააჩნდათ.

ტერმინი „კაიუტა“ თანამედროვე ქართულში რუსული ენიდან არის შემოსული. XIX საუკუნეში მას „გემში ოთახს“ ეწოდებდნენ.

შუა საუკუნეების საზღვაო ნავეების უმეტესობა ბრტყელძირიანი იყო. მათთვის „ხერხემლის“, რუსულად კილის“ გაკეთება შედარებით გვიან დაიწყო. როგორც გაირკვა, ძველ ქართულში სულ ცოტა ოთხი ტერმინი არსებობდა ამ ცნების გადმოსაცემად: „ტროპარი“, „ნავის საძირკველი“, „ნავის შეშა“ და „ნავის ღერძი“.

„ტროპარი“ ამავე მნიშვნელობის ძველი ბერძნული სიტყვიდან „ტროპისიონ“-დან მოდის. „შეშა“ ძველ ქართულში „ძელს“, „ხეს“ აღნიშნავდა.

საზღვაო ნავეების აღჭურვილობას „აკაზმულობა“ ეწოდებოდა. მის უმნიშვნელოვანეს ელემენტს ღუზა წარმოადგენს. შუა საუკუნეებში ქართულ ენაში ამ ცნების გადმოსაცემად სულ ცოტა ოთხი ტერმინი: „ანკვირა“, „კავი“, იგივე „კავი რკინისა“ და „დემირ“, „ღუზა“ არსებობდა.

„ანკვირა“ ძველი ბერძნული „ანკურადან“ მოდის, რაც ამ ენაზე სიტყვა-სიტყვით მოლუნულს ნიშნავს. „დემირ“ თურქულად რკინას, აგრეთვე ღუზას ნიშნავს. საკუთრივ „ღუზა“ მეგრული „ღუზუადან“ მოდის, რაც ქართული ენის ამ დიალექტში მოლუნულს, მოლუნვას, გალუნვას ნიშნავს.

გემის ბაგირს ჩვენი წინაპრები „სათრეველას“ ეწოდებდნენ.

ორთქლის გემების აშენებამდე ზღვაზე მიმოსვლა მხოლოდ ქარის ან კიდევ ადამიანის კუნთების ძალის გამოყენებით შეიძლებოდა. ყველა ნავს „ნიჩაბი“ გააჩნდა. ეს უძველესი ქართული ტერმინია. ამავე მნიშვნელობით „ხოფიც“ იხმარებოდა, რომელიც ქართულში ძველი ბერძნული ენიდან შემოვიდა. ნავები ქარის ძალით, აფრის მეშვეობით გადაადგილდებოდნენ, „აფრა“ უძველესი ქართული ტერმინია.

ძველ ქართულში ამავე მნიშვნელობით „აფქიოც“ იხმარებოდა. XVIII საუკუნეში ჩვენ ენაში „იალქანი“ შემოვიდა. ეს სიტყვა თურქული იელ-იქენიდან მოდის, რაც სიტყვა-სიტყვით „ქართო მავალს“ ნიშნავს.

ცნობილია, რომ კომპასი ნაოსნობაში დაახლოებით XIV-XV საუკუნეებში დამკვიდრდა. ჩვენი წინაპრები მას „ყიბლამას“, „ფურსულას“ უწოდებდნენ. „ყიბლამა“ სპარსულიდან ნასესხები ტერმინია, ხოლო „ფურსულა“ იტალიური „ბუსოლას“ თურქული გაჟღერებაა. ჩვენი წინაპრები წყლის სიღრმის გასაზომად „საზომს“ იყენებდნენ, რომელიც „ლოტის“ ქართული შესატყვისია.

საზღვაო თუ სამდინარო ნაგები ერთმანეთისაგან დანიშნულებით და ზომების მიხედვით განსხვავდებოდა. თითოეული ტიპის ნავს საკუთარი სახელი გააჩნდა, მათ შორის იყო: „ნუმა“ იგივე „ვარცლი“, „კოპანა“, „კარჯაპი“, „კანჯო“, „ხომალდი“, „ოჩხომელი“, „კატარლა“, „ზარბუნა“, „სანდალი“... ტერმინი „გემი“ ქართულში XVIII საუკუნეში თურქულიდან შემოვიდა.

შუა საუკუნეებში ჩვენი წინაპრები ნავებს ძირითადად ხომალდს და კატარლას ეძახდნენ. „ხომალდი“ სავაჭრო-სატრანსპორტო გემი იყო და ძირითადად აფრების მეშვეობით გადაადგილდებოდა, „კატარლა“ კი უმთავრესად ნიჩბებით მოძრაობდა. ის საბრძოლო გემს წარმოადგენდა, რომელსაც ევროპელები „გალერას“ უწოდებდნენ.

ნავის ეკიპაჟის წევრებს ზოგადად „მენავეს“ ეძახდნენ. ნიჩბებთან „ნიჩბის მცემელი“, იგივე „მენიჩბე“ იჯდა. საჭეს „საჭის მხერვალი“, „ნავის მხერვალი“, იგივე „მესაჭე“ ემსახურებოდა. ძველ ქართულში გემის კაპიტნის მნიშვნელობით „მენავეთმოდვარი“ იხმარებოდა. გვიან შუა საუკუნეებში გემის კაპიტანს „ხომალდის უფროსიც“ ეწოდებოდა. სამხედრო-საზღვაო შენაერთის (ესკადრის) მეთაურს ჩვენი წინაპრები „ნავეთთავარს“ ეძახდნენ. „ადმირალი“ ქართულ ენაში ევროპული ენებიდან XVIII საუკუნეში შემოვიდა. ამ ენებში ის არაბული „ამირ-ალ ბაჰრის“ – „ზღვის მბრძანებელი“, „ზღვის ბატონი“ გახმოვანებაა.

ზღვის პირატს ქართულში თავდაპირველად „ნავის მბრძოლი“ ეწოდებოდა. „მეკობრე“ ამ მნიშვნელობით პირველად „ვეფხისტყაოსანში“ გვხვდება. თავდაპირველად „მეკობრე“ ყველა იმას ეწოდებოდა, ვინც მგზავრს როგორც ხმელეთზე, ისე ზღვაზე ძარცვავდა. ძველ ქართულში ამავე მნიშვნელობით „ყურსალიც“ იხმარებოდა.

დედამიწა წყლისა და ხმელეთისაგან შედგება, ანუ როგორც ძველი ქართველები იტყოდნენ „ზღვაი და ხმელისაგან“ შედგება. ქართველებს ზღვასთან ერთად ტერმინი „ოკეანე“ იგივე „უკიანეც“ ჰქონდათ. ძველ ქართულში ეს ტერმინი მსოფლიო ოკეანესთან ერთად ხმელთაშუა ზღვის აუზსაც აღნიშნავდა. კუნძულს ჩვენი წინაპრები „ხერთვისსაც“ და „ჭალაკსაც“ უწოდებდნენ.

ხმელეთის იმ ნაწილს, რომელიც მდინარეს ან ზღვას ემიჯნება „კიდე“ ან კიდევე „პირი“ ეწოდებოდა. სიტყვა „ნაპირი“ პირველად შოთა რუსთაველის უკვედავ პოემაში გვხვდება. ზღვის პირას აღმართულ მაღალ კლდეს, რომელიც ზღვაში ეშვება „კონცხი“ ან კიდევე „აკრა“ ეწოდებოდა. კონცხი უძველესი ქართული ტერმინია, აკრა კი ძველი ბერძნულიდან არის ნასესხები. შუა საუკუნეებში ყურეს, ისევე როგორც ღღეს, ყურე ეწოდებოდა ამავე მნიშვნელობით „უბე“ ან კიდე „ზღვის უბე

იხმარებოდა“. მდინარეების ზღვასთან შესართავს ჩვენი წინაპრები „თუალს,“ იგივე „თვალს“ ეძახდნენ.

ნავსადგურს თავდაპირველად ჩვენი წინაპრები „ნავთსაყუდელს“ და „ნავთსადგურს“ უწოდებდნენ. ტერმინები „ნავსადგური“ და „ნავსაყუდელი“ ქართულ ენაში გვიან შუასაუკუნეებში შემოვიდა. სამწუხაროდ, დღეს ამ ტერმინების ნაცვლად, სრულიად გაუმართლებლად რუსულიდან დამკვიდრებულ „პორტს“ იყენებენ.

ძველმა ბერძნებმა, დაახლოებით ძვ. წ. IV საუკუნეში, იმ მიზნით, რომ მეზღვაურებს ნაპირი ადვილად ეპოვათ, ნავსადგურებთან შუქურების აგება დაიწყეს. თავდაპირველად შუქურები მაღალ კოშკურებს წარმოადგენდნენ, რომლებიც ზღვაში შორიდან ჩანდა. ორიოდ საუკუნის შემდეგ კი მათ ამ კოშკურებზე ცეცხლის დანთება დაიწყეს, რათა სიბნელეშიც ნავსადგური ადვილი შესამჩნევი ყოფილიყო. ჩვენი წინაპრები შუქურას ბიზანტიური ბერძნულის გავლენით ზოგჯერ „ფონარს,“ იგივე „ფანარს“ უწოდებდნენ ეს ტერმინი ძველი ბერძნული ტერმინიდან „ფანოსიდან“ მოდის, რომელიც მანათიბელს, ჩირაღდანს ნიშნავდა. შუქურას ქართველები ძველად „მანათიბელს“ და „ლიფლიფასაც“ ეძახდნენ.

ქართულ ზღვაოსნობას დაახლოებით 27 საუკუნის ისტორია აქვს. საუკუნეთა მანძილზე ჩვენი წინაპრები სავაჭრო-სათევზაო და საბრძოლო გემებს აგებდნენ, ზღვის მახლობელ თუ შორეულ ნაპირებს უკავშირდებოდნენ, ზღვაზე თევზაობდნენ და დელფინებზე ნადირობდნენ. საუკუნეთა მანძილზე ქართველები მტრებისაგან თავიანთ ქვეყანას იცავდნენ, ზღვაზე მტრის გემებს თავს ესხმოდნენ და დროდადრო არც მტრული ქვეყნების საზღვაო ნაპირების დარბევას ერიდებოდნენ. ეს წიგნი ქართული ზღვაოსნობის ისტორია არ არის. ის მიზნად ისახავს ქართული საზღვაო-საბრძოლო ძალების ისტორიის გადმოცემას, რომელიც ჯერ კიდევ შუა ბრინჯაოს ხანაში იწყება.

ქართული სამხედრო – საზღვაო ძალები ანტიკურ ხანაში

უძველესი ქართული სახელმწიფო ძვ. წ. XV–XIV სს-ში ჩამოყალიბდა. ამ სახელმწიფოს ქართველები ეგრისს, ხოლო ძველი ბერძნები და რომაელები კოლხიდას იგივე კოლხეთს ეძახდნენ. ძვ. წ. XV–VIII სს-ში ლეგენდარული ოქროს საწმისის კოლხეთის სამეფო მთელ აღმოსავლეთ და სამხრეთ შავიზღვისპირეთს მოიცავდა და მისი საზღვრები შავიზღვისპირას მდ. ჰალისიდან (დღევანდელი ყიზილ-ირმაკი) შავ ზღვაში მდ. ყუბანის შესართავამდე იყო გადაჭიმული. (დღეს მდ. ყუბანი მხოლოდ აზოვის ზღვაში ჩაედინება, ჯერ კიდევ ერთი საუკუნის წინ ამ მდინარის ერთი ტოტი შავ ზღვასაც უერთდებოდა) ძვ. წ. VII ს-იდან კოლხეთის სამეფომ შავი ზღვის სანაპიროს მნიშვნელოვანი ნაწილი დაკარგა და მხოლოდ მდინარე ჭოროხის სათავიდან დღევანდელი მდ. მზიმთას შესართავამდე ვრცელდებოდა.

როგორც ირკვევა, კოლხეთს იგივე ძველი ეგრისის სამეფოს მრავალრიცხოვანი საზღვაო-სამხედრო ფლოტი გააჩნდა. ბერძენი პოეტის აპოლონიოს როდოსელის „არგონავტიკის“ მიხედვით, როდესაც კოლხეთის მეფე აიეტმა ოქროს საწმისისა და მედეას გამტაცებელი არგონავტების დადევნება ბრძანა „კოლხებმა დაუყონებლივ გამართეს ყველა საბრძოლო გემი, სწრაფად აღჭურვეს იმავე დღესა. ზღვაში ჩაუშვეს სანაპიროზე ჩამწკრივებული ურიცხვი გემი. კაცი იტყოდა: გემთა კრებული კი არ გასულა გამწილ ზღვაშიო, არამედ ფრთამალ ფრთოსანთა გუნდი გაფრენილად ფივილ-ხივილით.“

ძვ.წ. II ს-ის დასასრულს კოლხეთის სამეფო პონტოს მეფე მითრიდატე VI ევპატორმა დაიპყრო და ეგრისის სამეფო ფლოტი უშუალოდ დაიმორჩილა. ძველი ბერძენი ისტორიკოსი სტრაბონი საგანგებოდ აღნიშნავს, რომ მას შემდეგ, რაც კოლხიდა პონტოს ძლევამოსილმა მეფემ დაიმორჩილა, მისი სამხედრო საზღვაო ძალების შევსება ძირითადად ამ ქვეყნიდან ხდებოდა. სამწუხაროდ, სტრაბონი არ გვამცნობს, თუ როგორი ტიპის საზღვაო გემები იგზავნებოდა კოლხიდიდან მითრიდატე VI-ს საზღვაო ბრძოლებში მონაწილეობის მისაღებად.

თავიანთი სამხედრო-საზღვაო ნაგები შავიზღვისპირეთის მოსახლე იმ ქართველ ტომებსაც გააჩნდათ, რომლებიც ძვ. წ. VIII-VII სს-დან კოლხეთის მეფეს აღარ ემორჩილებოდნენ.

ძვ. წ. 400 წელს სამხრეთ აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში მოულოდნელად ბერძენთა დიდი ლაშქარი გამოჩნდა, რომელიც სპარსეთიდან სამშობლოში ბრძოლით მიიკვლევდა გზას. ბერძენ მეომართა შორის იმყოფებოდა შემდეგში ცნობილი ისტორიკოსი ქსენოფონტე, რომელმაც ამ ლაშქრობის აღწერილობა დაგვიტოვა. ბერძნებს ერთი ქართველი ტომის – მოსინიკების მიწა-წყალიც გაუვლიათ. ისინი ამ დროს უშუალოდ ზღვის პირას ცხოვრობდნენ. მოსინიკთა ერთ ნაწილს უცხოელებთან ბრძოლა გადაუწყვეტია, მეორე ნაწილს კი ბერძნებისთვის დახმარება აღუთქვამს. „მეორე დღეს – წერს ქსენოფონტე – ისინი მოვიდნენ სამასი მონოქსილა ნავით, თოთოეულ ნავში სამ-სამი კაცი იჯდა, ორი მათგანი გადმოდიოდა ნაპირზე და იარაღს ისხამდა, ერთი კი ნავში რჩებოდა. ნავში დარჩენილები უკან გაემგზავრნენ.“

„მონოქსილოს“ იგივე ქართული ერთ ხეში ამოთლილი ნუშა//ნიშა ნაგებია. ამ ტიპის ნაგებისთვის ჩვენი წინაპრები გარკვეული ჯიშის ხეებს იყენებდნენ. ჩვეულებრივ ამ მიზნით კოპიტის ან წაბლის ხეს ხმარობდნენ. ნავისთვის მოჭრილ ხეს ჯერ გარედან გათლიდნენ, შემდეგ ნახშირწყალში თოკს ამოავლებდნენ და მისი დახმარებით ნავის სავარაუდო ზომას აიღებდნენ. ამის შემდეგ სატეხელითა და ნაჯახით ხეს ჯერ მცირედ ამოთლიდნენ, მერე კი ეჩოს გამოყენებით თლას ბოლომდე განაგრძობდნენ. ნავის დასამზადებლად ზოგჯერ ცეცხლსაც იყენებდნენ. ამ მიზნით ამოტეხის შემდეგ ხეში ცეცხლს ანთებდნენ, რომელსაც გარკვეული ხნის შემდეგ აქრობდნენ. დამწვარი ნაწილის ერთი დამუშავება უფრო ადვილი იყო. მაგრამ „ნუშას“ დასამზადებლად ცეცხლს მაინც იშვიათად მიმართავდნენ, რადგან შეიძლებოდა თავის დროზე ვერ ჩაექროთ და დამზადებული ხე ზომაზე მეტად დაეწვათ. ამოთლასთან ერთად ხეს თანდათანობით ნავის ფორმასაც აძლევდნენ.

შემდეგ ასეთ ნავს წყვილ ნიჩაბს უკეთებდნენ, რომელიც საგანგებოდ შერჩეული ხისგან მზადდებოდა.

„ნუშა“ იგივე „მონოქსილოს“ ტიპის ნავები საქართველოს ზღვისპირეთში ფართოდ იყო გავრცელებული. ჩვენი წინაპრები ასეთი ნავებით, როგორც ზღვაზე, ისე მდინარეებზე დაცურავდნენ. ქსენოფონტეს თანამედროვე მედიცინის, როგორც დარგის მამამთავრად მიჩნეული ბერძენი ჰიპოკრატე საგანგებოდ აღნიშნავს, რომ კოლხეთის დაბლობის მოსახლეობა ფეხით სიარულს ნავებით ცურვას არჩევდნენ და ისინი მდინარეებში და მათ მიერ გაჭრილ არხებში ძირითადად „აღმა-დაღმა დაცურავდნენ მონოქსილა ნავებით“.

ერთ ხეში ამოთლილი ნავები საუკუნეთა მანძილზე მთელ მსოფლიოში ფართოდ იყო გავრცელებული. ასეთი ტიპის ნავებით დაცურავდნენ ვიკინგები, იგივე ვარიაგები VIII-X საუკუნეებში, მდინარეების: დასავლეთ დვინისა და ღნებრის გავლით ბალტიის ზღვიდან შავ ზღვაში და ბოსფორის სრუტეში და მათთვის საოცნებო ქალაქის კონსტანტინოპოლის ხელში ჩაგდებას და გაძარცვას ამაოდ ცდილობდნენ. ასეთივე ტიპის იყო კახაკთა „ჩაიკები“, რომლებიც XVI-XVII სს-ში შიშის ზარს სცემდნენ ოსმალეთის შავი ზღვის სანაპიროს. ერთ ხეში ამოთლილი ნავია „პიროგაც“, რომლითაც წყნარი და ინდოეთის ოკეანეების კუნძულების მცხოვრებლები შორეულ ნაოსნობებს აწყობდნენ.

ირაკვევა, რომ ჩვენი წინაპრები ზღვაზე ერთ ხეში ამოთლილი ნავებით XIX ს-ის დასაწყისშიც კი დაცურავდნენ.

ძველ ბერძენ და რომაელ ავტორებთან მოიპოვება ცნობები იმ შორეული საზღვაო ლაშქრობების შესახებ, რომელსაც ქართული მოდგმის ტომები იმ შორეულ ხანაში აწყობდნენ. ასეთ ტომებს შორის პირველ რიგში ჰენიოხები უნდა დავასახელოთ. ძველი ბერძენი ისტორიკოსი დიოდორე სიცილიელი თავის თხზულებაში საგანგებოდ ახსენებს ძვ. წ. IV-ის ერთ ბოსფორის მეფეს, რომელმაც შავ ზღვაზე სავაჭრო ნაოსნობის დაცვის მიზნით ომი წამოიწყო ამ ზღვის პირას მოსახლე ჰენიოხელებთან, აქეელებთან და ტავრებთან.

ენიოხები ანტიკურ ხანაში ცხოვრობდნენ სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში, ფაზისის (ფოთის) მიდამოებში და ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში. ზღვისპირეთში მათ ასეთ ფართო განსახლებას ზღვაოსნობის მაღალი დონე უწყობდა ხელს.

ჰენიოხების და მათი მეზობელი ტომების მეკობრეობის შესახებ ვრცლად მოგვითხრობს სტრაბონი, რომელიც ძველი და ახალი ერის მიჯნაზე ცხოვრობდა.

„... შავ ზღვასთან არის აქეელთა, ზიხთა და ჰენიოხთა სანაპირო... – წერს იგი – ისინი ცხოვრობენ ზღვაზე მეკობრეობით, აქვთ პატარა, წვრილი და მსუბუქი ნავები, რომელიც დაახლოებით 25 კაცს იტევს, ხოლო იშვიათად მთლიანად 30 კაცს დაიტევს. ელინები მათ „კამარებს“ უწოდებენ. ისინი კამარებისაგან ფლოტს ქმნიან და თავს ესხმიან ხან სატვირთო ხომალდებს, ხან რომელიმე ქვეყანას, ან ქალაქს. ასე ფლობენ ზღვას. ბოსფორის მფლობელნი ზოგჯერ ეხმარებიან ხოლმე მათ, აძლევენ ნავთსაყუდლებს, ბაზარსა და ნადავლის გაყოფის საშუალებას; ხოლო როდესაც ბრუნდებიან საკუთარ ქვეყანაში ვერ აგდებენ ღუზას, იღებენ მხრებზე კამარებს და მიაქვთ ტყეში... როცა დგება ნაოსნობის სეზონი, მათ კამარები უკან

მოაქვთ. ასევე იქცევიან ისინი სხვა ქვეყანაშიც, სადაც აქვთ მათ დათქმული ტყიანი ადგილები, რომლებშიც ინახავენ კამარებს, ხოლო თვითონ დაეხეტებიან ფეხით დღედაღამ ტყვეების მოპოვების მიზნით“.

ანტიკურ ხანაში ბოსფორის სამეფო ყირიმის ნახევარკუნძულსა და მომიჯნავე ტერიტორიას მოიცავდა. ბოსფორის მმართველებთან ჰენიოხი მეკობრეების კავშირი მოწმობს, რომ ჰენიოხები ჩრდილო და დასავლეთ შავიზღვისპირეთის ძარცვასაც არ ერიდებოდნენ. ამას ადასტურებს ცნობილი რომაელი პოეტი ოვიდიუს ნაზონი, რომელიც სიცოცხლის ბოლოს, 8-18 წლებში ქალაქ ტომაში (დღევანდელი კონსტანცას მიდამოები) ცხოვრობდა. „პონტოსიდან გამოგზავნილ წერილებში“ რომაელი პოეტი წერს იმ დიდ ზარალზე, რასაც ჰენიოხი მეზღვაურები აყენებდნენ ზღვაოსნობას დასავლეთ შავიზღვისპირეთში. აქ მათი გახსენებაც კი შიშის ზარს სცემდა იქაურ მოსახლეობას.

კამარას ტიპის ნაგებობები შავიზღვისპირეთში ჰენიოხების გარდა სხვა ქართულ ტომებსაც გააჩნდათ, ამიტომ ანტიკური ხანის ზოგიერთი ისტორიკოსი ამ ტომებს კამარიტებსაც კი უწოდებს. მაგალითად: ახ. წ. II-ის საუკუნეში გეოგრაფი დიონიოს პერიეგეტი თავის „მსოფლიოს აღწერილობაში“ და V საუკუნის გამოჩენილი რომაელი ისტორიკოსი ამიანე მარცელინი ფაზისის, იგივე ფოთის მიდამოებში ასახელებენ „კამარიტების ხალხმრავალ თემებს“.

პონტოს მეფის მითრიდატე VI ევპატორის ბატონობა დასავლეთ საქართველოში ძვ. წ. 65 წელს დასრულდა, როდესაც საქართველოში რომის სარდალი პომპეუსი შემოიჭრა. რომაელებმა თავდაპირველად ეგრისის (კოლხეთის) სამეფო აღადგინეს, შემდეგ კი ის ხელახლა პონტოს სამეფოს მიუერთეს.

ახალი წელთაღრიცხვის I საუკუნის 40-იან წლებში რომის იმპერიამ შავ ზღვაზე 40 სამხედრო ნავისაგან შემდგარი ფლოტი შემოიყვანა და აქ მოსახლე ტომების დამორჩილება დაიწყო. ახ. წ. 63 წელს რომაელებმა პონტოს სამეფოს საბოლოოდ გააუქმეს. ამის პასუხად სულ ცოტა ხანში მძლავრმა ანტირომაულმა აჯანყებამ იფეთქა, რომელსაც სათავეში გაუქმებული პონტოს სამეფოს სამხედრო ფლოტის მეთაური ანიკეტი ჩაუდგა. აჯანყებულების მთავარ ძალას აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში გავრცელებული კამარა ნაგებობები წარმოადგენდა. მათ დაარბიეს ტრაპიზონი და დაწვეს აქ მდგარი რომაელთა ფლოტი. „ბარბაროსები“, – ასე უწოდებს ამ ტომებს რომაელი ისტორიკოსი ტაციტუსი, – „თავხედურად დაძრწოდნენ სახელდახელოდ გაკეთებული ნაგებობით. მათ კამარებს უწოდებენ. აქვთ დაბალი გვერდები განიერი მუცლები; შეკრული არიან ბრინჯაოს ან რკინის სამაგრების გარეშე და როცა ზღვა დელავს, ტალღების სიმაღლისდა მიხედვით, ნაგებობაც სიმაღლეს უმატებენ ფიცრებით, ვიდრე სახლის სახურავით არ გადაიხურება. ასე დალივლივებენ ტალღებში, აქვთ რა ორივე მხარეს ერთნაირი ცხვირები და ერთნაირი მოსაბმელი ნიჩბები ისე, რომ ორივე ცხვირით თანაბრად და უვნებლად შეუძლიათ მიადგნენ ნაპირს“.

სტრაბონთან და ტაციტუსთან მოხსენიებული კამარა ნაგებობები ერთ ხეში ამოთლილ ნაგებობად ვერ ჩაითვლება. აქ ნავთმშენებლობის მომდევნო ეტაპთან გვაქვს საქმე, როდესაც ნავის საფუძვლად კვლავინდებურად ერთ ხეში ამოთლილი ნავი

რჩება, მაგრამ მას გვერდებზე დამატებით ფიცრებს აჭედებენ მოცულობის მოსამატებლად.

„კამარე“ ძველი ბერძნული სიტყვაა და ზოგადად თაღს ნიშნავს. როგორც ვიცით ძველი ბერძნების ნაგებობები უმეტესად ბრტყელძირიანი იყო, ამიტომ ჰენიონების ნაგებობები მათი ყურადღება თავისი ფორმით მიუქცევია.

„კამარას“ საფიქრებელია, რომ ადგილობრივი შესატყვისი ექნებოდა. მართლაც, ასეთმა სახელწოდებამ დღემდე მოაღწია. ეს არის მეგრული „ოლაჭკანდერი“//„ოლაჭკანდერი“. ასე უწოდებს ვახუშტი ბაგრატიონი მის დროს დასავლეთ საქართველოში გავრცელებულ საბრძოლო ნაგებობას. „ოლაჭკანდერი, რომელ არს მომცრო კატარა“, – ვკითხულობთ „სიტყვის კონაშიც“. ეს ტერმინი მეგრული „ოლაჭკადუდან“ მოდის, რაც გადაჭედის, შეჭედის ნიშნავს. როგორც ჩანს, ჩვენს წინაპრებს, შედარებით ახალი ტიპის ნავისთვის სახელის დარქმევის დროს, ყურადღება მიუქცევიათ იმ ტექნიკური სიახლისთვის (გვერდებზე ფიცრების მიჭედება), რომელიც „ოლაჭკანდერს“ ნუმა ტიპის ნავისაგან განასხვავებდა.

„ოლაჭკანდერის“ ტიპის სამხედრო-საზღვაო გემები საქართველოს ზღვისპირეთში XIX ს-მდე შემორჩა. ვახუშტი ბაგრატიონის ცნობით ასეთი გემებით ესხმოდნენ აფხაზები XVI-XIII ს-ში გურიისა და სამეგრელოს სანაპიროებს. ასეთი ტიპის საბრძოლო გემებს ლაზებიც აშენებდნენ. მათი აღწერილობა თურქმა მოგზაურმა ევლია ჩელებიმ დაგვიტოვა, რომელმაც XVII ს-ის შუა წლებში ასეთი გემით გონიოდან ანაპამდე იცურა. „სამასამდე მეთოფე იენიჩარი და მე მწირი, ჩემი ხუთი ქართველი ტყვე ბიჭით, აქ ლაზურ მენექსილაში ჩავსხედით... – წერს თურქი მოგზაური... ეს გემები შენდება სამი მსხვილი ალვის ხისაგან, რომელებიც მდ. ჭოროხის ნაპირებზე ხარობენ. ერთი ფიცარი ქვემოდანაა გობივით, თითოც გვერდებზე ორი კაცის სიმსხო ლერწმისა და ჭილის წნულია შემოკრული. ამიტომაც არის, რომ შავი ზღვის ქარიშხალი გემებში ვერ ატანს და კორპებივით დასცურავენ. გობის მოყვანილობის საუცხოო ნაგებობა, რომელთაც თავი და ბოლო არ ატყვია. ამ მხარეში მას მენექსილას უწოდებენ. 100 კაცი აჰყავს“.

II ს-ში ეგრისის სამეფო ხელახლა აღდგა და გაძლიერდა. ამ სამეფოს რომაელები და ბიზანტიელები ლაზიკას იგივე ლაზეთს ეძახდნენ. ამ სამეფოს ძლიერების ხანაში დღევანდელი სოჭის მიდამოებიდან რიზეს ჩათვლით შავი ზღვის სანაპირო ეკუთვნოდა. V ს-ის 60-იან წლებში ლაზეთის სამეფომ რიზე და მისი მიმდებარე ზღვისპირეთი დაკარგა. ამის შემდეგ, ეგრისის სამეფოს სამხრეთ-დასავლეთ საზღვარი ხუფათზე, დღევანდელ ხოფაზე გადიოდა.

ახლად აღდგენილი ეგრისის (ლაზეთი) სამეფო ზღვაოსნობის უძველეს ტრადიციებს კარგად იცავდა. VI საუკუნის ბიზანტიელი ისტორიკოსი აგათია სქოლასტიკოსი საგანგებოდ აღნიშნავდა, რომ ლაზიკის „ახლანდელი მცხოვრებლები დაცურავენ კიდევ, რამდენადაც შესაძლებელია და ვაჭრობაშიც ნახულობენ დიდ სარგებელს“.

როგორც ირკვევა, VI საუკუნეში ბიზანტიის წინაშე ზღვაზე სამსახური – „საზღვაო ბეგარა“ ეგრისის (ლაზიკის) ერთ-ერთ ძირითად ვალდებულებას წარმოადგენდა. ბუნებრივია, ამგვარი ბეგარა ბიზანტიის ხელისუფლებას მხოლოდ იმ ქვეყნისთვის შეეძლო შეეწერა, სადაც ნავთმშენებლობის დიდ ტრადიციები

არსებობდა. VI საუკუნეში ასეთ ქვეყანას ლაზიკაც წარმოადგენდა. ამასთანავე ანგარიში უნდა გაეწიოს იმ გარემოებას, რომ ლაზიკაში ბიზანტიის ადმინისტრაციული სისტემა არ მოქმედებდა. შესაბამისად იმპერიისათვის საზღვაო ნავების თუ აღჭურვილობის მიწოდება ადგილობრივ სამეფო ხელისუფლებას უნდა განეხორციელებინა. უეჭველია, რომ VI საუკუნეში ლაზიკას სახელმწიფო ფლოტი გააჩნდა. ასეთი ბეგარის შესახებ ცნობა შემოგვინახა ბიზანტიის იმპერატორის ტიბერიუსის 575 წლის ნოველამ*, რომელიც ამ იმპერატორის ტახტზე ასვლასთან დაკავშირებით არის გამოცემიული.

სამწუხაროდ, VII-XIV სს-ის ქართული ზღვაოსნობის შესახებ პირდაპირი ცნობები არ მოგვეპოვება. ამის მიზეზია ის, რომ ამ საუკუნეებიდან არ შემოგვრჩა უცხო ავტორთა გეოგრაფიულ-ეთნოგრაფიული ცნობები დასავლეთ საქართველოს შესახებ. საქართველოს ზღვაოსნობის შესახებ კი, ასეთ ცნობებს მხოლოდ უცხოენოვანი წყაროები გვაწვდიან.

წერილობით წყაროთა სიმწირე VII-XIV საუკუნეების საქართველოს ზღვაოსნობის შესახებ, უფლებას არ იძლევა ამ საუკუნეებში ქართული ზღვაოსნობის და ქართული სამხედრო-საზღვაო ძალების თავისებური „კრიზისი“ ვიგულისხმოდ. ასეთ დასკვნას ეწინააღმდეგება ძველი ქართული საზღვაოსნო ტერმინოლოგია, რომელიც ძირითადად ამ საუკუნეებში შეიქმნა.

VIII-IX სს-ის მიჯნაზე დასავლეთ საქართველო აფხაზეთა, იგივე ეგრის-აფხაზეთის სამეფოში გაერთიანდა. თავდაპირველად ამ დასავლურ ქართულ სამეფოს შავი ზღვის სანაპირო ნიკოფსიიდან (დღევანდელი ნოვია მიხაილოვკა, ტუაფსიდან ჩრდილო-დასავლეთით 47 კმ-ით დაშორებით) ტრაპიზონამდე ეკუთვნოდა, შემდეგ კი საზღვარი ბიზანტიასა და ეგრის-აფხაზეთის სამეფოს შორის, ისევე როგორც ადრე, ზუფათზე გავიდა. შუა საუკუნეებში საქართველოს სამეფოს შავიზღვისპირეთში ყველაზე დიდი ტერიტორია XIII-XIV სს-ში ეკავა. ამ საუკუნეებში მის საზღვრებში შავი ზღვის სანაპირო ნიკოფსიიდან რკინის პალომდე (დღევანდელი ქემერ ბურუნი, იგივე ქემერის კონცხი) შედიოდა.

XII-XIII სს-ის საქართველოს ზღვაოსნობის შესახებ წარმოდგენას იძლევა შოთა რუსთაველის უკვდავი პოემა „ვეფხისტყაოსანი“. შოთა რუსთაველის პოემის გმირებისათვის ზღვა ისეთივე ჩვეულებრივი გარემოა, როგორც ხმელეთი. „ვეფხისტყაოსნის“ გმირი ფრიდონი ქალაქ მულლაზანზაროს მფლობელია, რომლის ნავსადგურში ღუზას მრავალი ქვეყნის ხომალდი უშვებდა. მულლაზანზაროზე უფრო მნიშვნელოვანი ნავსადგური გულანშაროს გააჩნდა, ზღვათა სამეფოს დედაქალაქს, რომელსაც „ზღვათა მეფე“ სურხავი განაგებდა. პოემის მთავარ გმირს, ნესტან-დარეჯანს მამიდა ზღვაში გადაკარგავს და ტარიელი ნავით მთელი წლის განმავლობაში ზღვაშივე ეძებს. ტარიელი ფრიდონს ეხმარება საზღვაო ბრძოლაში, ხოლო ავთანდილი ღია ზღვაში მეკობრეთა საზღვაო ნავს ამარცხებს და ხელთ იგდებს. პოემის გმირები გულანშაროში ზღვით მიემგზავრებიან და უკანვე ზღვით ბრუნდებიან.

შოთა რუსთაველი საზღვაო საქმის საკმაოდ კარგ ცოდნას ამჟღავნებს. პოეტი ერთმანეთისაგან ანსხვავებს დიდ აფრიან საზღვაო-სავაჭრო ნავს, ხომალდს და ნიჩბიან საბრძოლო გალერას – კატარლას. „ვეფხისტყაოსანში“ საკმაოდ

დაწერილებით არის აღწერილი მეკობრეთა ნავი „დროშითა მეტად გრძელითა“, რომელსაც „ნავთა სალეწად სახნისი ჰგია ძელითა“. აქვე საკმაოდ დაწერილებითაა აღწერილი მეკობრეთა თავდასხმა სავაჭრო ხომალდზე. მეკობრეები ცდილობდნენ ჯერ სავაჭრო ხომალდი ტარანით იგივე „სახნისით“ დაეზიანებინათ და შემდგომ აბორდაჟით აეღოთ. პოემის ეს ადგილი მეკობრეთა ღია ზღვაში თავდასხმის ერთ-ერთი საუკეთესო აღწერილობაა მსოფლიო ლიტერატურაში.

შოთა რუსთაველი პოემაში მხოლოდ და მხოლოდ ქართულ საზღვაოსნო ტერმინებს იყენებს. შავი ზღვის საზღვაოსნო სინამდვილიდან უნდა ჰქონდეს აღებული „ვეფხისტყაოსნის“ ავტორს სამეკობრეო ნავის აღწერილობაც. ცნობილია, რომ მეკობრეობა შავიზღვისპირეთში ანტიკური ხანიდან XIX საუკუნემდე გრძელდებოდა. ასეთი მეკობრეობა აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში რუსთაველის ხანაშიც იყო გავრცელებული. XIII-XV სს-ში უცხოენოვანი წერილობითი წყაროების მიხედვით, იტალიელებს დიდი ბრძოლა სჭირდებოდათ აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის მეკობრეებთან. ეჭვს გარეშეა, „ვეფხისტყაოსანში“ ერთგვარად აისახა იმდროინდელი საქართველოს ზღვაოსნობა, რომელმაც საკმაოდ მაღალ დონეს მიღწია.

აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში მეკობრეობას ანტიკური ხანიდან XIX საუკუნემდე მუდმივი ხასიათი ჰქონდა. ასეთი მეკობრეების ძირითად ნაწილს შავი ზღვის ნაპირას მოსახლე ჩერქეზულ-ადიღეური მოდემის ტომები შეადგენდნენ, რომელთაც ქართველები ჯიქებს უწოდებდნენ.

VII საუკუნის დასაწყისიდან ჩრდილო-დასავლეთ შავიზღვისპირეთში მოსახლე ჯიქებისა და ჩერქეზების დიდი ნაწილი საქართველოს მეფის უზენაესობას აღიარებდა. XIII-XV სს-ში საქართველოს სიძლიერის დაცემის პარალელურად მისი გავლენა ჯიქებზე თანდათან მცირდებოდა. საბოლოოდ ჯიქები მთლიანად გამოვიდნენ მორჩილებიდან და საქართველოს ზღვისპირეთზე მეკობრული თავდასხმები განაახლეს.

ისევე როგორც ადრე, ჯიქები თავიანთი საზღვაო ნავეებით ღია ზღვაში არ შედიოდნენ. ისინი ზღვის ნაპირთან ახლოს მოცურავე ხომალდებს ესხმოდნენ თავს, ან კიდევ ზღვის სანაპიროს დაუყვებოდნენ, მოსახლეობას არბევდნენ, მიჰქონდათ ქონება, იტაცებდნენ ადამიანებს, რომლებსაც შემდეგ მონებად ჰყიდდნენ.

რაც დრო გადიოდა, მათი თავდასხმები სულ უფრო სისტემატურ ხასიათს იღებდა, რაც ადგილობრივ მოსახლეობას ძალიან აწუხებდა. ჯიქ მეკობრეებთან წარმატებული ბრძოლა მრავალ სიძნელესთან იყო დაკავშირებული. ისინი ჩვეულებრივ მოულოდნელად გამოჩნდებოდნენ, ააოხრებდნენ ზღვის ახლოს მდებარე სოფლებს და უმაღვე უკან ბრუნდებოდნენ. ასეთ თავდასხმებთან ეფექტური ბრძოლისათვის აუცილებელი იყო სანაპირო წყლების მუდმივი კრეისირება, რაც საქართველოს იმდროინდელი სამხედრო-საზღვაო ძალებისთვის შეუძლებელი იყო. ჯიქებთან წარმატებული ბრძოლის ერთადერთ საშუალებად საკუთრივ ჯიქეთის დალაშქრა რჩებოდა, რათა მეკობრეთა ბაზები მოესპოთ და მათი საზღვაო ნავეები ადგილზევე გაენადგურებინათ. საქართველოდან ჯიქეთში სახმელეთო გზით ლაშქრობა შეუძლებელი იყო, რადგან სახმელეთო გზა ფაქტობრივად ვიწრო ბილიკს წარმოადგენდა, რომელიც ან უშუალოდ ზღვის ნაპირს მიუყვებოდა ან კიდევ

მაღალ მთაზე გადადიოდა. ასეთ პირობებში ჯიქეთში ხმელეთით ლაშქრობა დასამარცხებლად იყო განწირული. ჯიქეთის დალაშქვრა მხოლოდ ზღვით შეიძლებოდა.

1384-1396 წლებში ჯიქეთზე ზღვით ოდიშის (სამეგრელოს) გამგებელმა ვამეყ II დადიანმა ილაშქრა. ამის შესახებ ცნობა ხობის მონასტრის ერთმა წარწერამ შემოგვინახა.

ოდიშის მთავრის წარმატებულმა ლაშქრობამ საქართველოს სანაპიროზე ჯიქების თავდასხმები თითქმის ერთი საუკუნით შეაჩერა, მაგრამ შემდეგ ეს თავდასხმები ახალი ძალით განახლდა. მეკობრეთა თავდასხმების საპასუხოდ საქართველოდან ჯიქეთში ზღვით ლაშქრობა პერიოდულად ეწყობოდა. ერთ-ერთი ასეთი დამსჯელი ექსპედიცია 1533 წლის იანვარში მოეწყო. ამის შესახებ ცნობა სამმა ქართულმა საისტორიო თხზულებამ შემოგვინახა. ქართველთა ლაშქარს ოდიშის მთავარი მამია III დადიანი და გურიის მთავარი მამია I გურიელი ხელმძღვანელობდნენ. რამდენიმე ათასი მეომრის ზღვით გადაყვანას ასეულობით საზღვაო ნავი დასჭირდა. ლაშქრობის დრო კარგად იყო შერჩეული. ანტიკურ ხანასა და შუა საუკუნეებში ნაოსნობა შავ ზღვაზე ოქტომბრიდან მაისამდე წყდებოდა. ამიტომაც ჯიქები ქართველთა თავდასხმას არ მოელოდნენ, რაც მეკობრეთა ნაგების ადგილზე მოსპობის საუკეთესო საშუალებას იძლეოდა. ქართველებმა ლაშქარი ხმელეთზე ყოველგვარი წინააღმდეგობის გარეშე გადასხეს. ეს არის შუა საუკუნეებში ქართული სამხედრო-საზღვაო ძალების ერთადერთი სადესანტო ოპერაცია, რომლის შესახებ ცნობები შემოგვრჩა. ბრძოლა 30 იანვარს დაიწყო. ამ დღეს ქართველებმა გაიმარჯვეს. სამწუხაროდ, 31 იანვარს დილით ქართველთა ფლოტმა მოულოდნელად ხმელეთზე გადასული თანამოძმეები მიატოვა და კურსი სამშობლოსაკენ აიღო. ჯიქებმაც გული მოიცეს, ქართველებს შეუტიეს და გაიმარჯვეს. მამია III დადიანი ბრძოლაში დაეცა, ხოლო მამია I გურიელი და ლაშქრის ერთი ნაწილი ტყვედ ჩავარდა. რამდენიმე ხნის შემდეგ ქართველებმა ტყვედ ჩავარდნილი თანამემამულეებისა და მიცვალებულთა ცხედრების გამოსყიდვა შეძლეს.

XV საუკუნის 70-90-იან წლებში საქართველოს სამეფო ქართლის, კახეთის, იმერეთის სამეფოებად და სამცხის სამთავროებად დაიშალა. თავდაპირველად იმერეთის სამეფოში საქართველოს ზღვისპირეთში მდებარე აფხაზეთი, ოდიში (სამეგრელო) და გურია შედიოდა. საქართველოს უკიდურეს სამხრეთ-დასავლეთ შავიზღვისპირეთს მდინარე ჭოროხიდან – რკინის პალომდე, ჭანეთი (ლაზეთი) ეწოდებოდა; ამ ტერიტორიას ხან გურიის ერისთავი ფლობდა, ხანაც სამცხის მთავარი განაგებდა.

მამია III დადიანის სიკვდილის შემდეგ ოდიშის მთავარი ლევან I დადიანი (1533-1572) გახდა. ოდიშის ახალმა მთავარმა ხანგრძლივი საზღვაო ომი წამოიწყო ჯიქების წინააღმდეგ, რომელიც დაახლოებით სამი ათეული წელი გაგრძელდა. მან ამისათვის დასახმარებლად ოსმალეთის სულთანს მიმართა.

ოდიშის ერისთავს ოსმალეთის დახმარება იმერეთის მეფის წინააღმდეგადაც სჭირდებოდა. მას ისევე, როგორც გურიის ერისთავს თავისი ტიტული უკვე აღარ აკმაყოფილებდა, რადგანაც ეს იმერეთის მეფის ქვეშევრდომობას ნიშნავდა, ამიტომ

1557 წელს ლევან I დადიანი სამეგრელოდან ზღვით სტამბოლში გაემართა, რათა სულთნისაგან დამოუკიდებლობის აღიარება მოეპოვებინა და თანაც მისთვის ჯიქებთან ბრძოლაში დახმარება ეთხოვა. სულთანმა ოდიშის ერისთავის, ისევე როგორც გურიის ერისთავის, იმერეთის მეფისგან დამოუკიდებლობა დაუყოვნებლივ აღიარა. ამის შემდეგ, ოდიში (სამეგრელო) და გურია იმერეთის მეფისაგან დამოუკიდებელ სამთავროებად იქცნენ. სულთანს უარი არც ოდიშის, ახლა უკვე მთავრისათვის, ჯიქებთან ბრძოლაში დახმარებისათვის უთქვამს. ამ დახმარების შესახებ ცნობა ე. წ. „რატიანთა გუჯარმა“ შემოგვინახა.

ე. წ. „რატიანთა გუჯარი“ ლევან II დადიანს ეკუთვნის (1611-1657). ამ წყაროს შესავალ ნაწილში ლევან I დადიანის დროინდელი ამბებია გადმოცემული: „პაპა ჩუენი ლიონ (ე.ი. ლევან თ.ბ.) დადიანი სტამბოლს წასულა... ქრისტეკოჩი (გვარად რატიანი თ.ბ.) სტანბოლს წაუტანიათ, და იქ პაპაჩუენს გაუმარჯუებია და იმათი ძალით გამარჯუებული მოსულა, და ცხრა ხომალდი ბენიერს ხუანთქარს წყალობად მიუცია, და მათს აქეთ წამობრძანებულა, ქრისტეკოჩი იქ სტანბოლს დაუგდია ხომალდების წინამძღვრად, და მღივნობაც უბოძებია, უფროსობაი ხომალდის“. ეს „ხომალდები“ ლევან I დადიანს ჯიქებთან ბრძოლისთვის ჭირდებოდა. ამას მოწმობს ამავე ხანის ევროპელი ავტორების ცნობებიც. ამ დროს სტამბოლში უნგრეთის მეფის ელჩი ისტორიკოსი ანთალ ვერანჩიჩი იყო სტუმრად. მან საკმაოდ დაწვრილებით აღწერა ლევან I დადიანის ვიზიტი ოსმალეთის დედაქალაქში. 1557 წლის 16 თებერვალს მან უნგრეთის მთავრობას აცნობა, რომ „აქ მოელიან სამეგრელოს მთავარსაც. იგი სამასკაციანი ამალით ჩამოდის იმისთვის, რომ ურჩიონ რაიმე თავის მეზობელ ჩერქეზებს, რომლებიც მუსტაფას მოკავშირეები არიან და გამუდმებით ესხმიან თავს მის ქვეყანას“.

1557 წლის 1 მარტს შედგენილ ანგარიშში ანთალ ვერანჩიჩი წერს: „უკვე გვაქვს ზუსტი ცნობები სამეგრელოს მთავრის ჩამოსვლაზე. იგი ჩამობრძანდა ზღვით... თვითონ ჩამოვიდა როგორც ელჩი, თუმცა მან ეს გააკეთა მეზობელ ჩერქეზებზე შურისძიების მიზნით, რადგანაც მათ მოუკლავთ მამამისი... იგი დარწმუნებულია, რომ საზღვაო ფლოტის გარეშე ვერაფერს გახდებოდა მტრის წინააღმდეგ. მან სულთანს საჩუქრად ჩამოუტანა ძვირფასი ქვებით მოჭედილი თასი, რათა სთხოვოს მას ნიჩბიანი კატარღები. ამ თხოვნის შესრულების შემთხვევაში მეფემ გადასახადიც კი იკისრა, რომლისგანაც ის აქამდე თავისუფალი იყო. აქ გავრცელებული მოსაზრების თანახმად თურქეთის ფლოტის ზღვაში გასვლის შედეგად სამეგრელოს მთავარი დაუყოვნებლივ ჯერ ვერც თავის მიერ მოთხოვნილ კატარღებს მიიღებს. საქმე ისაა, რომ ეს ფლოტი სულთანს სჭირდება გაცილებით უფრო მნიშვნელოვანი თავისი მიზნების განსახორციელებლად. შესაძლებელია, რომ მან სამეგრელოს მთავარს მისცეს პატარა კატარღები, რომლებიც საკმაოდ კარგი გამოსაყენებელია სამხედრო-საზღვაო ოპერაციებში“. ლევან I დადიანმა, როდესაც ოსმალეთის სულთნისაგან დახმარება მიიღო ჯიქების წინააღმდეგ, საზღვაო ომი განაახლა. ამის შესახებ 1560 წელს ცნობებს გვაწვდის ვენეციელი მარინო კავალი: „მეგრელები მიუხედავად იმისა, რომ ეს მართლმადიდებელი ქრისტიანები, ოსმალეთთან დაახლოებულნი და მათი ქვეშევრდომნი არიან, ცდილობენ მათ გარეშე გააკეთონ ყველაფერი. ოთხი თუ ხუთი წლის წინ მათი მეფე თუ მთავარი დადიანი,

რომელსაც სისხლისმღვრელი ომები ჰქონდა ჩერქეზებთან, პირადად წავიდა კონსტანტინოპოლში სულთანთან დახმარების მიღების სათხოვნელად და მიიღო ექვსი კატარღა. მაგრამ ოსმალები ისე დაეხმარნენ მას, რომ მისთვის ნათელი შეიქმნა, რომ სულთნის მონაა და მასზე უფრო დამოკიდებული ხდებოდა, ვიდრე დახმარებას მიიღებდა. ეს მტერთან ბრძოლაზე მძიმე იყო. ამიტომ, შემდეგ წელს მან მაღლობა მოახსენა სულთანს გაწეული დახმარებისათვის და ჩერქეზებს შეუთანხმდა, რომლებთანაც უფრო მეტი სამართლიანობა ნახა ვიდრე თურქებთან“.

ამით ჯიქებთან მრავალწლიანი საზღვაო ომი დასრულდა. ჯიქებთან ანუ ჩერქეზებთან ამ ბრძოლამ საქართველოსთვის გარკვეული შედეგი გამოიღო. მის შემდეგ ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის მეკობრეების თავდასხმები საქართველოს ზღვისპირეთში ძალზე შემცირდა.

დღეისათვის ცნობილია არაა რამდენი (ცხრა თუ ექვსი) კატარღა გადასცა ოსალეთის ხელისუფლებამ სამეგრელოს მთავარს. რაც მთავარია, ამ კატარღების ეკიპაჟი სამეგრელოს მთავრის ქვეშევრდომებისაგან შეივსო. ეს კი კარგად მოწმობს, რომ XVI საუკუნის 50-იან წლებში დასავლეთ საქართველოში მრავალი მეზღვაური იყო, რომელთათვისაც საბრძოლო კატარღებზე სამსახური სიძნელეს არ წარმოადგენდა. საზღვაო საქმეში განსწავლული იყო „რატიანთა გუჯარში“ მოხსენებული ქრისტეკორი რატიანიც, რომელსაც ლევან I დადიანმა თურქებისაგან მიღებული კატარღების საერთო ხელმძღვანელობა დაავალა. ექვსი თუ ცხრა კატარღა XVI საუკუნეში მნიშვნელოვან ძალას წარმოადგენდა და ასეთი შენაერთის გაძღოლა საზღვაო საქმეში დიდ გამოცდილებას მოითხოვდა. ასეთი შენაერთის „წინა მძღოლი“ თანამედროვე ტერმინოლოგიით ადმირალს შეესაბამება. ასე რომ ქრისტეკორი რატიანი შუა საუკუნეების ერთადერთი ქართველი „ადმირალია“, რომელიც დღეისათვის არის ცნობილი. საყოველთაოდ გავრცელებული წესის მიხედვით, ადმირალებს ესკადრაში საკუთარი საფლაგმანო გემიც გააჩნდათ. ეს წესი არც ქართველებს დაურღვევიათ. „რატიანთა გუჯარის“ მიხედვით, ქრისტეკორი რატიანმა ესკადრის წინამძღოლობასთან ერთად ერთი კატარღის „უფროსობაც მიიღო“. ეს დეტალი XVI საუკუნის საქართველოში სამხედრო-საზღვაო ძალების ორგანიზაციის მაღალ დონეზე მიგვითითებს.

ჯიქებთან საზღვაო კონფლიქტი იმ ბრძოლის შედარებით უმნიშვნელო ნაწილი იყო, რომელსაც საქართველოს ზღვისპირეთის სამთავროები ეწეოდნენ უცხო დამპყრობელთა წინააღმდეგ. გვიან შუასაუკუნეებში შავიზღვისპირეთში საქართველოს მთავარ მტერს ოსმალეთი წარმოადგენდა. ოსმალეთის იმპერიიდან ქვეყნის დაცვის საქმეში, როგორც ირკვევა დიდი როლი ითამაშა საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალებმაც. ოსმალეთის თვითოეული აგრესიული ნაბიჯი საქართველოს ზღვისპირეთში, როგორც წესი, საქართველოს საზღვაო ძალების საპასუხო რეაქციას იწვევდა.

საქართველოს, ოსმალეთი, ზღვისპირეთში 1461 წელს ტრაპიზონის იმპერიის დაპყრობის შემდეგ გაუმეზობლდა. როგორც ირკვევა, ამ წლიდან დაიწყო ქართველებმა ზღვით სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთზე თავდასხმები. ამიტომაც იყო, რომ 1461 წელს თურქეთის მთავრობამ ტრაპიზონის ნავსადგურში

საგანგებო საზღვაო შენაერთი ჩააყენა, რომელსაც ზღვიდან, ქართველებისაგან სამხრეთ-დასავლეთ შავიზღვისპირეთის დაცვა დაავალა.

XVI საუკუნეში დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირეთში გურია, ოდიში (სამეგრელო) და აფხაზეთი მდებარეობდა. გურიას შავი ზღვის სანაპირო პალიასტომის ტბიდან მდინარე ჭოროხამდე ეჭირა. სანაპირო ზოლი სამეგრელოს საზღვრებში, პალიასტომის ტბიდან ანაკოფიის (დღევანდელი ახალი ათონის) ჩათვლით შედიოდა. აფხაზეთი კი ამ საუკუნეში მხოლოდ ანაკოფიის ჩრდილო-დასავლეთით, „ანაკოფიის მდინარედან“ (დღევანდელი მდინარე ფსირცხა) „გაგარამდე“ (დღევანდელი გაგრა) ვრცელდებოდა. შავიზღვისპირეთის უმთავრესი სანავსადგურო ქალაქები ფოთი და ცხომი (დღევანდელი სოხუმი) ოდიშის გამგებელს ემორჩილებოდა. ბათუმი იგივე ბათომი გურიელს ემორჩილებოდა. XVI საუკუნეში აფხაზეთი ფაქტობრივად ოდიშის საზღვრებში შედიოდა.

სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის ის ნაწილი, რომელსაც ჭანეთი (ლაზეთი) ეწოდებოდა ხან გურიელს, ხან კიდევ სამცხის ათაბაგს ემორჩილებოდა.

XVI საუკუნის I ნახევარში თურქეთსა და საქართველოს სამეფო-სამთავროებს შორის ზღვისპირეთში ბრძოლა ძირითადად ჭანეთისათვის (ლაზეთისთვის) მიდიოდა. დიდხანს ეს ბრძოლა ცვალებადი წარმატებით მიმდინარეობდა და ოსმალეთს რამდენჯერმე მოუხდა დაეტოვებინა დაკავებული ტერიტორია. ამ ბრძოლაში აქტიურად მონაწილეობდნენ საქართველოს საზღვაო ძალებიც, ამიტომაც ოსმალეთის ხელისუფლება საგანგებო ღონიძიებებს მიმართავდნენ ჭანეთში საქართველოს ზღვიდან თავდასხმის აღსაკვეთად. ტრაპიზონის დავთარში, რომელიც დაახლოებით 1516 წელს არის შედგენილი, თურქების მიერ იმჟამად დროებით დაკავებული ჭანეთის ტერიტორიაზე მოხსენებულია 23 მარტოლოსი, რომელთაც „მეგრელი და აფხაზი ურწმუნოებისაგან“ ქვეყნის დაცვა ევალებოდათ.

„მარტოლოსები“ ქრისტიანი ლაზი მეომრები იყვნენ, რომლებიც ოსმალების სამხედრო სამსახურში იმყოფებოდნენ. მათ, როგორც წესი, იმპერიის საზღვარზე მესაზღვრებად და მენავებად სამსახური ევალებოდათ.

თურქეთის ხელისუფლების მიერ გატარებულ ამ ღონიძიებას ეფექტური შედეგი არ მოჰყოლია. სამეგრელოს (ოდიშის) სამხედრო-საზღვაო ძალები, როგორც წესი, ყოველ წელს ესხმოდნენ თავს თურქეთის სანაპიროებს. ასეთი თავდასხმები ისეთ საფრთხეს უქმნიდა ოსმალეთის სანაპიროს უშიშროებას, რომ მისგან თავის დასაცავად ოსმალეთის მთავრობამ რიზეს მიდამოებში, ზღვის ნაპირას, საგანგებო სიმაგრეთა სისტემა ააგო.

1547 წ. ოსმალებმა საბოლოოდ დაიკავეს ჭანეთი და ჭოროხის მარჯვენა ნაპირზე ბათუმში ახალი ციხის აგება დაიწყო. გურიის მთავრმა ოსმალთა ლაშქარი ჭოროხის მეორე ნაპირას გადარეკა, მაგრამ მდინარის გადასალახად მას საკმარისი ნაგები და კატარღები არ აღმოაჩნდა და დახმარებისთვის იმერეთის მეფეს და ოდიშის მთავარს მიმართა. ოდიშის მთავარმა თავის საზღვაო ძალებს თავი მოუყარა, მდინარე რიონის შესართავში დადგა და გურიის სამთავროსათვის დახმარების გასაწევად მოემზადა. დახმარების საქმე ღალატმა ჩაშალა და ლევან I დადიანი ზღვითვე უკან გაბრუნდა. ამან თურქებს საშუალება მისცა გონიოს ციხე-სიმაგრეში თავიანთი მეციხოვნეები ჩაეყენებინათ.

გონიოს ციხეში თურქების გაბატონება დასავლეთ საქართველოში ძალზე მტკივნეულად განიცადეს. ამ ციხიდან თურქებს საშუალება ჰქონდათ ქართველი ზღვაოსნებისთვის კონტროლი გაეწიათ. ამის შემდეგ, სამ ათეულ წელზე მეტხანს, ქართველები სისტემატურად ესხმოდნენ ამ ციხეს ზღვიდან. ზოგჯერ საქმე თურქებსა და ქართველებს შორის ნამდვილ საზღვაო ომამდე მიდიოდა.

1557-1559 წლებში სამეგრელოს სამთავროს საზღვაო კავშირმა ოსმალეთთან ჯიქების წინააღმდეგ საქართველოს თავდასხმები თურქეთის სანაპიროზე ღროებით შეაჩერა. ოდიშის სამთავროსა და ჯიქეთს შორის ზავის დადების შემდეგ ეს თავდასხმები ახალი ძალით განახლდა. იმავე წლის ზაფხულში სამეგრელოს „15 დიდი და უხეში გემი“ გონიოს ციხესთან გამოჩნდა და იქ დაბანაკებულ თურქებს დიდი ზარალი მიაყენა. ოსმალებმა ერთი საზღვაო შენაერთი საჩქაროდ გამოყვეს და გონიოს მიდამოების მუდმივი დაცვა დაავალეს. ეს დაცვა ეფექტური ვერ აღმოჩნდა, რადგან გონიოს ციხის ასაღებად რამდენიმე თვის შემდეგ კიდევ 5 საზღვაო-საბრძოლო გემი მისულა. ქართველებს გონიოს ბევრი მეციხოვნე დაუხოცავთ და დიდი ნადავლით უკან გაბრუნებულან. ამ ამბებმა სულთნის კარზე დიდი შეშფოთება გამოიწვია. ერზრუმის ბეგლარბეგს საგანგებოდ 10 საბრძოლო ნავის აგება ებრძანა. შემდეგ ამ შენაერთს კიდევ 5 საბრძოლო გემი დაემატა.

სულთნის ამ ბრძანების შესაბამისად გატარებულ ღონისძიებებს, როგორც ირკვევა დიდი შედეგი არ გამოუღია და ქართველების თავდასხმები თურქეთის სანაპიროზე არც ამის შემდეგ შეწყვეტილა.

1571 წელს ქართველები კვლავ გამოჩნდნენ გონიოს ციხესთან ამ თავდასხმის შესახებ ცნობები გონიოს ყადის* მოხსენებითმა ბარათმა შემოგვინახა: „დადიანი და მისი შვილები 15 გემისაგან შემდგარი ფლოტით ორჯერ ბათუმის სანჯაყის არხავეს* გონიას* და ათინას* ნაპირებს თავს დაესხა, ხალხი ტყვედ წაიყვანა და დიდძალი სურსათ-სანოვაგე ნადავლის სახით წაიღო. ცოტა ხნის შემდეგ აფხაზები ოთხი გემით თავს დაესხნენ არხავეს მიდამოებს, მთლიანად გაძარცვეს იგი და 47 ადამიანი ტყვედ წაიყვანეს, აგრეთვე მსხვილფეხა საქონელიც წაასხეს“. ამ თავდასხმების შედეგად, ჭანეთის არაქრისტიანული მოსახლეობა პანიკამ შეიპყრო და როდესაც ცნობა მოვიდოდა, რომ ქართველები ზღვაში არიან გასულნი, ისინი თავიანთი სახლ-კარიდან გასაქცევად ემზადებოდნენ. 1571 წლის მეორე ნახევარში საქართველოს საზღვაო ძალები მნიშვნელოვნად გაძლიერდა: ოდიშის მთავრის ბრძანებით დამატებით 6 საბრძოლო გემი ააგეს, რომელიც არტილერიით იყო შეიარაღებული.

თურქეთის მთავრობამ კიდევ ერთხელ საგანგებო ზომები მიიღო ქართველთა წინააღმდეგ. მან საქართველოს საზღვაო ბლოკადა გამოუცხადა და მისი სანაპიროებისაკენ სავაჭრო გემებს საგანგებო ნებართვის გარეშე გამგზავრება აუკრძალა. ამის გარდა, გადაწყდა ყოველი წლის ზაფხულში ქართველთა სამხედრო-საზღვაო ბაზების წინააღმდეგ ლაშქრობა მოეწყოთ. ამისათვის გონიოსა და ტრაპიზონის სანჯაყ-ბეგებს ებრძანათ, რომ ქართველების წინააღმდეგ ერთობლივად ემოქმედათ. ამის მიუხედავად, ზღვიდან ქართველების თავდასხმები ოსმალეთის სანაპიროზე 1578 წლამდე გრძელდებოდა.

1578-1579 წლებში ოსმალო-თურქებმა ღროებით დაიკავეს ბათუმი, სოხუმი, ფოთი და გარკვეული ხნით საქართველოს ზღვისპირეთი თითქმის მთლიანად

თავიანთ კონტროლს დაუმორჩილეს. ამან საქართველოს საზღვაო ძალების აქტივობა შავ ზღვაზე მკვეთრად დასცა, თუმცა მთლიანად არ შეწყვეტილა. ქართველების ბრძოლამ თურქეთის წინააღმდეგ ზღვაზე ერთგვარად პარტიზანული ომის ხასიათი მიიღო. ამ წინააღმდეგობის დასათრგუნად ოსმალეთის ხელისუფლებამ ჯერ კიდევ 1579 წელს ფოთში საგანგებო „საკაპიტანო“ შექმნა, რომელსაც თურქეთის ფლოტის ერთი შენაერთი დაუქვემდებარა. ამ საზღვაო შენაერთს საქართველოს სანაპიროს რეგულარული კრეისირება დაევალა. თავდაპირველად თურქეთის სამხედრო გემები საქართველოს სანაპიროზე ზაფხულობით მოდიოდნენ და მათ ძირითად ბაზას ფოთის ნავსადგური წარმოადგენდა. 1581 წელს, საქართველოს სანაპიროზე საზღვაო კონტროლის გაძლიერების მიზნით ამ შენაერთიდან ერთ დიდ „კალითეს“ ტიპის სამხედრო გემს ფოთთან რიონის შესართავში გამოზამთრება დაევალა. 1584 წლისათვის ამ თურქული საზღვაო ესკადრის ძირითად ძალას ერთი თურქული „კადირლა“ და სამი „კალითე“ შეადგენდა, რომელთაც აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის სანაპირო წყლების პატრულირება ევალებოდათ.

„კალითე“ დიდი ზომის სამხედრო გემი იყო, რომელიც 19-24 წყვილი დიდი ნიჩბით დაცურავდა. მენიჩბეთა გარდა ასეთ გემებზე 220 მებრძოლი იყო. გვიან შუასაუკუნეებში ამ ტიპის გემებს თურქეთის ფლოტში სანაპირო წყლების პატრულირებისა და მოწინააღმდეგის საზღვაო ნაგების გამოსადევნებლად იყენებდნენ, ამიტომ ასეთი გემების თავში დიდი ზარბაზანი იდგა. „კადირლა“ XVIII საუკუნემდე ოსმალეთის სამხედრო ფლოტის ძირითად საბრძოლო გემს წარმოადგენდა. იგი ერთი იალქნითა და 25 წყვილი ნიჩბით დაცურავდა, რომელთაგან თითოეულს 4-5 მენიჩბე ემსახურებოდა. „კადირლას“ ეკიპაჟი დაახლოებით 330 კაცისაგან შედგებოდა, რომელთაგან 100 ქვეითად მებრძოლი იყო. ეს გემები 13 ქვემეხით იყო შეიარაღებული.

ასე, რომ XVI საუკუნის 80-იანი წლების დასაწყისში აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთის სანაპირო წყლების პატრულირება და საქართველოს სამხედრო საზღვაო ძალების წინააღმდეგ ბრძოლა თურქეთის ფლოტის ძლიერ შენაერთს ჰქონდა დავალებული. ამ საზღვაო შენაერთის მნიშვნელობა უფრო გაიზარდა თუ გავითვალისწინებთ, რომ XVII საუკუნემდე თურქებს შავ ზღვაში მუდმივი ფლოტი არ გააჩნდათ და საზღვაო შენაერთებს ამ ზღვაში ჩვეულებრივ მხოლოდ საგანგებო ვითარებაში აგზავნიდნენ.

1578-1579 წ.წ-ის წარმატება აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში თურქებმა დიდხანს ვერ შეინარჩუნეს. XVI საუკუნის 90-იან წლებში საქართველოს ზღვისპირეთში ოსმალეთს მხოლოდ ფოთის ციხე-სიმაგრე ღარჩა. 1640 წელს დასავლეთ საქართველოს სამეფო-სამთავროების გაერთიანებულმა ლაშქარმა ფოთის ციხეც დაიკავა. ასე, რომ XVIII ს-ის დასაწყისამდე, მდინარე ჭოროხის ჩრდილო-დასავლეთით, ოსმალეთის სახელმწიფოს არცერთი სამხედრო-საზღვაო ბაზა აღარ გააჩნდა.

XVII საუკუნეში ქართველები შავ ზღვაზე ოსმალეთის აგრესიის წინააღმდეგ ბრძოლას აგრძელებდნენ. ამ მხრივ მეტად საინტერესოა XVII ს-ის თურქი მოგზაურისა და ისტორიკოსის ევლია ჩელების ცნობა 1647 წელს გონიოს

ციხესთან კაზაკების დასახმარებლად საქართველოს საბრძოლო ნაგებობის გამოჩენის შესახებ. თურქი მოგზაურის ცნობით, ამ წელს კაზაკების მიერ მცირე ხნით დაკავებული გონიოს ციხე ოსმალებმა ხელახლა აიღეს. ამ დროს ციხესთან ზღვაში „40-50 მენექსილა ნავი გამოჩნდა, რომ მოდიოდნენ შიგ მყოფებმა დაინახეს, რომ ციხე მუჰამედის ხალხითაა (თურქებითაა) სავსე, და... ერთიმეორის მიყოლებით იწყეს ნავების უკან გაბრუნება. ესენი იყვნენ ურჩნი აზნაურნი, რომლებიც ციხეში მყოფი კაზაკების დასახმარებლად მოდიოდნენ... ჯარი მაშინვე ორი მხრიდან გაქანდა და ტყვია დაუშინა. საღამომდე გაგრძელდა დიდი ბრძოლა, 47 ნავი ხელთ დაიპყრეს და ისლამის ხალხმა უხვი ნადავლი ჩაიგდო ხელთ. ნავებში მყოფნი ტყვედ ჩავარდნენ“.

ეს „ურჩნი აზნაურნი“, რომლებიც თავიანთი საბრძოლო ნაგებობით კაზაკების დასახმარებლად მოვიდნენ სამეგრელოს სამთავროს სამხედრო-საზღვაო ძალების ნაწილს წარმოადგენდა. გონიოს ციხესთან 47 ნავის გამოჩენა მოწმობს, რომ ამ დროისათვის სამეგრელოს სამთავროს რამდენიმე ასეული საზღვაო საბრძოლო ნავი გააჩნდა. ეს ფაქტი კარგად ესადაგება ვახუშტი ბაგრატიონის ცნობას იმის შესახებ, რომ ლევან II დადიანს (1651-1657) მნიშვნელოვანი საზღვაო ძალები გააჩნდა, რომლითაც იგი ზღვაზე მეკობრეობას ეწეოდა: „განმდიდრდა ფრიად რამეთუ შემუხსრნა ნაენი ზღვისანი“ – წერს იგი. ამიტომაც იყო, რომ თანამედროვენი სამეგრელოს ამ მთავარს „ზღვათა ხელმწიფეს“ უწოდებდნენ.

გონიოს ციხესთან კაზაკების დასახმარებლად სამეგრელოს საბრძოლო ნაგებობის გამოჩენა შემთხვევითი ეპიზოდი არ უნდა იყოს. საფიქრებელია, რომ სამეგრელოს სამთავროს მეზღვაურები რეგულარულად იღებდნენ მონაწილეობას კაზაკების თავდასხმებში თურქეთის სანაპიროზე, სამხრეთ შავიზღვისპირეთში.

XVI საუკუნის და XVII საუკუნის I ნახევარში, განსაკუთრებით კი ლევან II დადიანის დროს (1611-1657), ოდიშის (სამეგრელოს) სამთავრო საქართველოს ზღვისპირეთში ყველაზე ძლიერი პოლიტიკური ერთეული იყო. შესაბამისად ყველაზე ძლიერი სამხედრო საზღვაო ძალები მას გააჩნდა. ლევან II დადიანის სიკვდილის შემდეგ ეს სამთავრო სწრაფად დასუსტდა, სამხედრო-საზღვაო ძალები მოიშალა და XVII საუკუნის 70-იანი წლებიდან ველარ უმკლავდება ჩერქეზ და განსაკუთრებით აფხაზ მეკობრეებს, რომლებიც სისტემატურად ესხმიან სამეგრელოს ნაპირებს. ასე მაგალითად, შარდენის* ცნობით, 1672 წლის ნოემბერში აფხაზმა და ჩერქეზმა მეკობრეებმა გაიტაცეს ყველა საზღვაო ნავი, რომელიც ამ დროისათვის სამეგრელოს ნავსადგურებში იდგა.

საზღვაო თავდასხმებით აფხაზეთის ფეოდალებმა სრულიად ახალი ელემენტი შემოიტანეს შინა ომში, რომელიც XVII საუკუნის 60-იანი წლებიდან დასავლეთ საქართველოში გაჩაღდა. ვახუშტი ბაგრატიონი ეხება რა ამავე საუკუნის 80-იან წლებში ოდიშის სამთავროში შექმნილ ვითარებას, საგანგებოდ აღნიშნავს: „გარნა იყო ჭირი დიდი ოდიშს... უმეტეს აფხაზთაგან, რამეთუ მოვიდიან ნაგებობა და ხმელითა და სტყუენიდიან (აოხრებდნენ, თ.ბ.), დაიპყრეს ვიდრე ეგრისის მდინარემდე“. ვახუშტი ბაგრატიონი აფხაზთა ერთ-ერთ დამახასიათებელ თვისებად ზღვაზე მეკობრეობას თვლიდა.

1703 წელს დაიწყო ოსმალეთის აგრესიის ახალი ეტაპი საქართველოს ზღვისპირეთში, რომელიც თითქმის ერთი საუკუნე გაგრძელდა. ოსმალო-თურქებმა დაიკავეს ბათუმის, ფოთის, ანაკლიისა და სოხუმის ციხეები, აგრეთვე რუხის ციხე, რომელიც მდინარე ენგურით უკავშირდებოდა ზღვას. სახმელეთო ძალებთან ერთად ოსმალებისაგან ქვეყნის დაცვის საქმეში აქტიურ მონაწილეობას იღებდნენ საქართველოს საზღვაო-საბრძოლო ძალებიც.

ახლად დაკავებულ ციხე-სიმაგრეებს ოსმალები ზღვით ამარაგებდნენ. ზღვისპირეთის საქართველოს სამთავროები ცდილობდნენ ეს კომუნიკაციები გადაეჭრათ და თურქებისაგან მიტაცებული ციხეები უკანვე დაებრუნებიათ; ამიტომ თითქმის სამი ათეული წელი ნამდვილი საზღვაო ომი მიმდინარეობდა თურქეთის ფლოტის შენაერთებსა და საქართველოს საზღვაო ნავეს შორის.

1703 წელს თურქებმა დასავლეთ საქართველოში, როგორც ხმელეთით ისე ზღვით ილაშქრეს და ადგილებზე გაანადგურეს საზღვაო-საბრძოლო ნავეები. განადგურებას ნავეების მხოლოდ ერთი ნაწილი გადაურჩა და უკვე მომავალ 1704 წელს აქტიური მონაწილეობა მიიღო თურქების წინააღმდეგ ბრძოლაში.

1704 წლის სექტემბერში ქუთაისის კაზას* ყადიმ ოსმალეთის მთავრობას ოდიშისა და აფხაზეთის თურქების წინააღმდეგ გამოსვლის ამბავი საგანგებოდ შეატყობინა: „ხმელეთზე აჯანყებულ დადიანს ზღვაზე... აფხაზი შეერთებია, თურქეთის სანაპიროებისაკენ მიმავალი სახმელეთო და საზღვაო გზები მთლიანად გადაუკეტიათ, ანაკლიისა და რუხის ციხეები ზღვიდან და ხმელეთით გარემოუცვამთ და თურქების ხელიდან გამოუტაციათ“.

უფრო დაწვრილებით ცნობებს გვაწვდის ანაკლიის გარნიზონის წარმომადგენელთა ერთობლივი თხოვნა, რომელიც მათ ასევე 1704 წლის სექტემბერში ოსმალეთის სულთნის კარზე გაუგზავნიათ: „...დღე და ღამე დაცვის სამსახურში მყოფი ძლევაძოსილი ლაშქრის სურსათ-სანოვაგის ნავეებს თავს ესხმოდნენ, ბრძოლითა და დახოცვით არბევდნენ. ბევრი მაჰმადის ჯამაათი სარწმუნოებისათვის დახოცეს, მათი ქონება იავარჰყვეს, ნავეები დაწვეს... ჩვენი სურსათ-სანოვაგით დატვირთული ნავეები ხელთ იგდეს, შიგ მყოფი ცხრა კაცი სარწმუნოებისათვის აწამეს. ზღვიდან და ხმელეთიდან სურსათ-სანოვაგის მისაწოდებელი გზები გადაკეტეს... უბედურებას ვერც პატარა ნავეები გადაურჩა“.

საქართველოს საზღვაო საბრძოლო ნავეების თავდასხმების შესახებ, ოსმალეთის მთავრობამ უფრო ადრე შეიტყო, ვიდრე ამის შესახებ ქუთაისის კაზას ყადის და ანაკლიის ციხის თურქი მეციხოვნეების საჩივრები მიაღწევდა. ჯერ კიდევ 1704 წლის ივნისში არზრუმის ვალის* ჰალილ ფაშას ბრძანებით ბათუმის ნავსადგურიდან თურქეთის სამხედრო გემები გაიგზავნა. ეს გემები საკმარისი არ აღმოჩნდა. მაშინ 1705 წლის სანაოსნო სეზონის დაწყებისათვის სულთანმა საქართველოს ნაპირებისკენ სამხედრო ფლოტის დამატებითი შენაერთის გაგზავნა ბრძანა. ამ შენაერთში სხვადასხვა ტიპის საზღვაო ნავეებს შორის 10 „ეშკამფუა“ უნდა ყოფილიყო. ამ ტიპის ნავეები მსუბუქ იალქნიან გემებს წარმოადგენდნენ, რომლებსაც ნაპირთან ახლოს შეეძლო ცურვა. ეს სამხედრო გემები საგანგებოდ საქართველოს ზღვისპირეთის მკვიდრთა საბრძოლო ნავეების წინააღმდეგ იყო გამიზნული.

თურქი მეციხოვნეების დასაცავად ოსმალეთის მთავრობა საქართველოსკენ რეგულარულად აგზავნიდა სამხედრო-საზღვაო ფლოტის შენაერთებს. მაგალითად, ანაკლიის ციხის, ზღვიდან დასაცავად, 1712 წელს სულთანის მთავრობამ 4 „ემკამფუა“ გააგზავნა, რომელიც ამ ციხის მიდამოებში რეიდზე 1714 წელსაც იდგა.

ასეთი საგანგებო ზომების მიუხედავად, 1714 წლისათვის თურქეთის ფლოტმა საქართველოს საზღვაო-საბრძოლო ძალების მოსპობა ვერ შეძლო. პირიქით ქართველები დიდ საფრთხეს უქმნიდნენ თურქებს. ამავე წლის თებერვალში სულთანის კარზე გაგზავნილ საჩივრებში გონიოს კაზას გამგებელი, რუხის, ანაკლიისა და ბათუმის ციხის თურქი მეციხოვნეები მთავრობას აცნობებდნენ, რომ „აფხაზებმა და მეგრელმა ურწმუნო ყაჩაღებმა“ რუხის ციხისაკენ მიმავალი ყველა გზა მათ შორის, სამდინაროც, გადაკეტეს და ამ ციხის გარნიზონი სურსათ-სანოვაგის, საჭურველისა და ტყვია-წამლის გარეშე დატოვეს. ამ წლის მომდევნო თვეებში საზღვაო ბლოკადა ანაკლიის ციხეზეც გაგრძელდა. ამის შესახებ უკვე 1714 წლის მარტ-აპრილში გონიოდან აცნობეს ოსმალეთის მთავრობას. რამდენიმე თვის შემდეგ, 1714 წლის ივნისში გონიას ყადი ხელმეორედ აგზავნის ასეთ ცნობას სულთანის კარზე. მსგავს ცნობას აგზავნის ტრაპიზონის ვალიც.

როგორც ირკვევა, 1714 წელს თურქეთის გემების მიმოსვლა სამეგრელოსა და აფხაზეთის სანაპიროზე ფაქტობრივად შეწყდა და ოსმალეთისა და საქართველოს სანაპიროს შორის უნიფათოდ მხოლოდ თურქული, დიდი, „ფირკატის“ ტიპის სამხედრო გემები დაცურავდნენ: „ურწმუნო დადიანი ურჯულო აფხაზებთან ერთად გაერთიანდა... ხმელეთით და ზღვით ჩვენი გზები დაიკავეს, ანაკლიის ციხე გარემოცული აღმოჩნდა და დავრჩით იმ ადგილზე სადაც თავის მოვალეობას ასრულებდა სახელმწიფოს მიერ დანიშნული ფირკატის ნავეები“. ამიტომაც იყო, რომ 1716 წელს გონიოსა და ანაკლიის თურქი მეციხოვნეები ოსმალეთის მთავრობას ატყობინებდნენ: „დიდი სიძნელები შეიქმნა. მეზობლად მყოფმა აფხაზმა და მეგრელმა ქაფირმა* ყაჩაღებმა სურსათ-სანოვაგის გადმოსაზიდად გაგზავნილი ისლამის ხალხი დახოცეს“.

1721-1722 წლებში დასავლეთ საქართველოს ზღვისპირეთის სამთავროები ერთობლივი ძალებით გამოვიდნენ თურქების წინააღმდეგ. აფხაზეთის, ოდიშის და ალბათ, გურიის საზღვაო-საბრძოლო ნავეებმა თურქების მიერ დაკავებული ანაკლიის, გონიოსა და ბათუმის ციხეები ზღვიდან გარემოცვეს და ამ ციხეების მიდამოებში თურქული უბნების, აგრეთვე გონიოს სანჯაყის რბევა დაიწყო. ტრაპიზონის ვალის მუსტაფა ფაშას ბრძანებით სასწრაფოდ შეიკრიბა სახმელეთო ლაშქარი, რომელმაც ვერაფერი გააწყო მტერთან ბრძოლაში. საქართველოს საზღვაო საბრძოლო ნავეებმა ზღვაზე სრულ ბატონობას მიაღწიეს. ისინი თურქეთის სანაპიროებს ესხმოდნენ და დაუსჯელად აოხრებდნენ მათ. მაშინ ოსმალეთის მთავრობამ ქართველთა წინააღმდეგ ზღვაზე საგანგებო ზომებს კიდევ ერთხელ მიმართა. 1722 წლის აგვისტოში სულთანის სახელით ოსმალეთის ფლოტის მეთაურს კაფუდან ფაშას* აღმოსავლეთ ზღვისპირეთში სამეფო ფლოტიდან 10 დიდი ფირკატის შემადგენლობის საზღვაო შენაერთის გაგზავნა უბრძანეს. მისივე ბრძანებით კაფუდან ფაშას უშუალო მეთვალყურეობით სულთანის ნავთსაშენში სასწრაფოდ უნდა აეგოთ ხუთი ემკამფუას ტიპის გემი, რომელსაც არტილერიით შეაიარაღებდნენ და თითოეულზე 29-29

ჯარისკაცს გაამწესებდნენ. საგანგებოდ უნდა დაენიშნათ თითოეული ემკამფუის კაფუდანი და ფლოტის ამ შენაერთის საერთო მეთაური. ამ გემებს უშუალოდ საქართველოს საზღვაო-საბრძოლო ნავებთან ბრძოლა ევალებოდათ. სულთნის ბრძანება სასწრაფოდ შესრულდა და იმავე წლის დასასრულს ხუთი ემკამფუისაგან შემდგარი საზღვაო შენაერთი საქართველოს ნაპირებისაკენ გამოემართა.

1723 წელს ოსმალებმა დასავლეთ საქართველოში დიდი ლაშქრობა მოაწყვეს და სანაპირო თითქმის მთლიანად დაიკავეს. ამან საქართველოს ზღვაოსნობას დიდი დარტყმა მიაყენა. მიუხედავად ამისა, შავ ზღვაზე ქართველების ბრძოლა ერთ ხანს კიდევ გრძელდებოდა. ამის გამო, ოსმალეთის ხელისუფლება იძულებული იყო 1732-1734 წლებში თავისი სამხედრო ფლოტის ერთი ნაწილი საქართველოს ზღვისპირეთში მუდმივად ჰყოლოდა. 1732-1734 წლებში ემკამფუის ტიპის საზღვაო ნავები კვლავინდებურად იდგნენ ანაკლიის, ფოთისა და სოხუმის ნავსადგურებში და ამ ციხეების მეციხოვნეებს საქართველოს საზღვაო-საბრძოლო ნავების თავდასხმებისაგან იცავდნენ.

XVIII საუკუნის 50-იან წლებში, ოსმალებმა ზღვაზე ქართველების წინააღმდეგობა დაძლიეს და სამხედრო-საზღვაო შენაერთები საქართველოს ნავსადგურებიდან გაიყვანეს. ამის შემდეგ, ოსმალეთის ხელისუფლება საქართველოს სანაპიროს ზღვისპირა ციხესიმაგრეებში ჩაყენებული გარნიზონებით აკონტროლებდა. XIX საუკუნის დასაწყისში თურქ მეციხოვნეებს ბათუმის, ქაჯეთის ციხის (დღევანდელი ციხისძირი), სეფეს (მდინარე რიონის მარცხენა ნაპირას), ფოთის, ანაკლიისა და სოხუმის ციხესიმაგრეები ეკავათ.

XVIII საუკუნის მეორე მეოთხედიდან ოსმალეთის საზღვაო წარმატებას საქართველოს ზღვისპირეთში, საქართველოს ზღვაოსნობისათვის კატასტროფული შედეგი მოჰყვა. თითქმის მთლიანად დაიკარგა ნავთმშენებლობის ის ტრადიციები, რომელიც საქართველოში ჯერ კიდევ ანტიკური ხანიდან მოდიოდა. ამის მიუხედავად, საქართველოს ზღვისპირეთში ნავთმშენებლობა მთლიანად არ შეწყვეტილა. ოდიშის სამთავროში რუსეთთან შეერთების წინ ე. წ. „მეგრული“ საზღვაო ნავების მშენებლობა გრძელდებოდა.

XVIII საუკუნის დასაწყისიდან ზღვაოსნობაში საქართველოს ზღვისპირეთის სხვა ნაწილებთან შედარებით, დაწინაურდა ჭანეთი ანუ ლაზეთი. ვახუშტი ბაგრატიონი საგანგებოდ აღნიშნავს ჭანების ნავთმშენებლობის ტრადიციებს: „კაცნი არიან ხელოვანნი ხის მუშაკობისა და შენებითა ნავთათა, დიდთა და მცირეთა“.

XVIII საუკუნეში ლაზეთის დაწინაურებას ამ მხარის თურქეთის იმპერიაში შესვლამ შეუწყო ხელი. ოსმალები XVII საუკუნის მეორე ნახევრიდან იმპერიის ქვეშევრდომ, გამაჰმადიანებული ლაზების ზღვაოსნობას ხელს არ უშლიდნენ მაშინ, როდესაც გურიის, ოდიშისა და აფხაზეთის ზღვაოსნებს საუკუნეების მანძილზე ებრძოდნენ. XVIII საუკუნის II მეოთხედიდან, როდესაც თურქებმა თითქმის მთლიანად დაიკავეს საქართველოს ზღვისპირეთი, ლაზებმა მონოპოლიური მდგომარეობა დაიკავეს შავი ზღვის კაბოტაჟურ* ზღვაოსნობაში. ამიტომაც იყო, რომ XVIII საუკუნის მეორე ნახევარში და XIX საუკუნეში საქართველოს ზღვისპირეთში საზღვაო ნავები ძირითადად ლაზებს ეკუთვნოდათ.

ანტიკურ ხანასა და შუა საუკუნეებში საზღვაო გემების ეკიპაჟების დაკომპლექტება „ნავტობის“, იგივე „მენავტობის“ წესით ხდებოდა.

ეს ტერმინი ძველი ბერძნული სიტყვიდან „ნაუტოსიდან“ მოდის, რომელიც მეზღვაურს ნიშნავს. ქართულ ენაში ეს სიტყვა „ნავტობის, მენავტეობის, ნავტეობის“ ფორმით, ძალიან ადრე უნდა იყოს შემოსული, სავარაუდოდ არაუგვიანეს VI საუკუნისა, როდესაც ეგრისის (ლაზიკის) სამეფოს ბიზანტიის იმპერიისაგან საზღვაო ბეგარა ედო. VI საუკუნეში „ნავტობა“ საფიქრებელია, საზღვაო ბეგარის საფუძველზე იმპერიის ფლოტში სამსახურის ვალდებულებას აღნიშნავდა. შემდეგში ამ ტერმინმა თავისი მნიშვნელობა შეიცვალა. შუა და გვიან ფეოდალურ ხანაში „ნავტობა ანუ მენავტობა“ საქართველოში ზღვაზე სამსახურის ვალდებულებას აღნიშნავდა. ამ ვალდებულების საფუძველზე ხდებოდა საქართველოს საზღვაო ძალების დაკომპლექტება.

საქართველოს დემოკრატიული რესპუბლიკის სამხედრო-საზღვაო ძალები 1918-1921 წლებში

1801 წელს რუსეთის იმპერიამ აღმოსავლეთ საქართველო დაიპყრო და ქართლ-კახეთის სამეფო გააუქმა. იმპერიის შემდგომ მიზანს საქართველოს შავიზღვისპირეთის და საერთოდ მთელი დასავლეთ საქართველოს დაპყრობა წარმოადგენდა.

რუსეთის სახელმწიფო შავი ზღვის სანაპიროზე ფეხის მოკიდებას XVII საუკუნის 90-იანი წლებიდან ცდილობდა, მაგრამ პირველ წარმატებას, მხოლოდ დაახლოებით 80 წლის შემდეგ, 1774 წელს ოსმალეთთან ხელმოწერილი ქუჩუკ-კაინარჯის ზავით მიაღწია. ამ ზავის პირობების შესაბამისად, რუსეთის იმპერიის საზღვრებში მოექცა მდინარეების დნეპრსა და ბუგს შორის მდებარე შავი ზღვის სანაპირო. მალე, რუსეთის იმპერიამ შავი ზღვის სამხედრო-საზღვაო ფლოტი შექმნა და 1783 წელს ყირიმს დაეუფლა. ასე რომ, მას დასავლეთ საქართველოზე, როგორც ზღვით, ისე ხმელეთით შეტევა შეეძლო.

1804 წლის ივლისში იმერეთის სამეფო და სამეგრელოს სამთავრო რუსეთის იმპერიაში ავტონომიების სახით შევიდა. მალე, რუსეთის სამხედრო ფლოტი საქართველოს ნაპირებთან გამოჩნდა. 1804 წლის შემოდგომისთვის საქართველოს ზღვის სანაპიროზე თურქებისგან თავისუფალი მხოლოდ მდინარე ხობის შესართავი იყო. ადრე აქ ქართული სოფელი კემხელი არსებობდა, მაგრამ მას ამ დროისთვის სახელი შეცვლილი ჰქონდა. XVIII საუკუნის 30-იან წლებში ოსმალებმა ამ სოფელში კოშკი, თურქულად „ყულე“ ააგეს და მოსახლეობაც ამ ადგილს უკვე „ყულეს“, „ყულევს“ ეძახდა. ყირიმიდან ყულევში რუსეთის ესკადრა გამოემგზავრა, რათა აქ დესანტი გადმოესხა. ამ დროისათვის რუსები შავიზღვისპირეთს თითქმის არ იცნობდნენ. ესკადრამ ხობის შესართავს ვერ მიაგნო და უკან დაბრუნდა, მაშინ ქერჩიდან საგანგებო შხუნა* გამოიგზავნა. რუსმა მეზღვაურებმა ვერც ახლა იცნეს ყულევი და უკან გაბრუნდნენ, მაგრამ რუსეთის წარმომადგენელმა სანაპიროზე რუსული შხუნა იცნო და ნავით დაეწია. რუსმა მეზღვაურებმა ყულევი რუკაზე დაიტანეს და ეს რუკა სევასტოპოლში გააგზავნეს, თვით შხუნა კი ხობის

შესართავში დარჩა. 1804 წლის ოქტომბრის დასაწყისში მდინარე ხობის შესართავში ორი რუსული გემი „ისიდორი“ და „მიხეილი“ გამოჩნდა, რომელმაც დესანტი ყულევში გადმოსხა. რუსებმა მოკლე ხანში საგანგებო რედუტი მოაწყვეს და ძველ კემხელს „რედუტ-კალე“ უწოდეს. ასე ჩაეყარა საფუძველი ახალ ნავსადგურს, რომელიც XIX საუკუნის პირველ ნახევარში საქართველოს ზღვისპირეთში მთავარ ნავსადგურად იქცა. ამის შემდეგ, რუსეთის იმპერია აღმოსავლეთ შავი ზღვის სანაპიროს დაპყრობას შეუდგა. 1809 წლის ნოემბერში რუსეთის ჯარის ნაწილებმა სამეგრელოს ლაშქართან ერთად, ფოთის ციხე-სიმაგრე დაიკავეს. 1810 წელს კი რუსებმა შტურმით სოხუმის ციხე-სიმაგრე აიღეს. 1812 წელს რუსებს ბუქარესტის ზავის თანახმად ფოთის ციხე-სიმაგრის ოსმალებისთვის დაბრუნება მოუწიათ. ამ ციხე-სიმაგრეს ისინი ხელახლა 1828 წელს დაუფლნენ, როდესაც რუსეთ-თურქეთის მორიგი ომი მიმდინარეობდა.

1809 წელს რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში გურიის სამთავრო შევიდა. გურია ოსმალეთს ესაზღვრებოდა, საზღვარი მდინარე ჩოლოქზე გადიოდა, ამიტომ რუსეთს გურიაში სასწრაფოდ სამხედრო-საზღვაო ბაზის მოწყობა დასჭირდა. 1815 წელს ასეთი ბაზა მდინარეების: ჩოლოქისა და ნატანების შესართავში, შეკვეთილში აშენდა, რომელსაც რუსებმა „წმინდა ნიკოლოზის სიმაგრე“ უწოდეს.

1828-29 წლების რუსეთ-თურქეთის ომი ადრიანოპოლის ზავით დასრულდა. ამ ზავით ოსმალეთმა რუსეთის ბატონობა მთელ აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში მდინარე ყუბანის შესართავიდან მდინარე ჩოლოქის შესართავამდე აღიარა; თუმცა რუსეთს მდინარე ბზიფის შესართავიდან მდინარე ყუბანის შესართავამდე დაპყრობას 35 წელი დასჭირდა. საბოლოოდ, რუსეთ-ოსმალეთს შორის საზღვარი შავი ზღვის სანაპიროზე 1878 წლის სან-სტეფანოს ზავითა და იმავე წლის ბერლინის ტრაქტატით დადგინდა, რომლის ძალითაც რუსეთის იმპერიის საზღვრებში აჭარა და ლაზეთის ერთი ნაწილი – მაკრიალის ხეობა შევიდა. ამის შემდეგ, პირველ მსოფლიო ომამდე რუსეთისა და ოსმალეთის იმპერიებს შორის საზღვარი პატარა მდინარე მაზიმჩაიზე გადიოდა.

1914 წლის 1 აგვისტოს გერმანიამ რუსეთს ომი გამოუცხადა. ასე დაიწყო პირველი მსოფლიო ომი.

ისევე, როგორც ომში მონაწილე მრავალ ქვეყანას, რუსეთსაც დიდი გეგმები ჰქონდა. მას თავისი ათასწლოვანი ოცნების ასრულება – ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეების, ასევე ოსმალეთის დედაქალაქის სტამბოლის, ძველი კონსტანტინოპოლის დაკავება უნდოდა.

ომის დაწყების დროს შავიზღვისპირეთის ქვეყნებმა: ოსმალეთმა, ბულგარეთმა და რუმინეთმა ნეიტრალიტეტი გამოაცხადეს. ამ ქვეყნებს შორის ნეიტრალიტეტი პირველმა ოსმალეთმა დაარღვია.

ჯერ კიდევ 1914 წლის 2 აგვისტოს ოსმალეთმა გერმანიას საიდუმლო ხელშეკრულებით მხარდაჭერა და ომში მის მხარეზე გამოსვლა აღუთქვა. გერმანიამ სამხედრო-საზღვაო ფლოტის გასაძლიერებლად ოსმალეთს იმ დროისათვის უახლესი კრეისერები – „გებენი“ და „ბრესლაუ“ გადასცა, რომლებმაც 13 აგვისტოს ღუზა სტამბოლის ნავსადგურში ჩაუშვეს. თურქებმა „ბრესლაუს“, „მიდილის“, „გებენს“

„იავეზ სულთან სელიმი“ უწოდეს, ხოლო „გებენის“ კაპიტანი კონტრადმირალი სუშინი ოსმალეთის სამხედრო-საზღვაო ძალების მთავარსარდლად დანიშნეს.

1914 წლის 27 ოქტომბერს ოსმალეთის სამხედრო ფლოტი შავ ზღვაში შევიდა და 29 ოქტომბერს, ომის გამოუცხადებლად, სევასტოპოლი, ოდესა, ფეოდოსია, ნოვოროსიისკი დაბომბა და რუსეთის რამდენიმე სამხედრო და სავაჭრო გემი ჩაძირა. ამის საპასუხოდ, 1914 წლის ნოემბრის დასაწყისში რუსეთმა ოსმალეთს ომი გამოუცხადა. ამის შემდეგ, საქართველოს საზღვრებთან საომარი მოქმედებები როგორც ხმელეთზე, ასევე ზღვაზე გაიშალა.

1914 წლის 8 ნოემბერს კრეისერმა „ბრესლაუმ“ ჭურვები დაუშინა ფოთს. დაბომბვა 45 წუთი გაგრძელდა, მაგრამ ქალაქს უმნიშვნელო ზიანი მიაღწია. 9 დეკემბერს ბათუმის რეიდზე მეორე გერმანული კრეისერი „გებენი“ გამოჩნდა. ქალაქის დაბომბვა დაახლოებით 10 წუთი გაგრძელდა, რის შედეგადაც, ბათუმში რამდენიმე შენობა დაზიანდა, ოთხი ადამიანი დაიჭრა და ერთი გარდაიცვალა.

დაახლოებით ერთი თვის შემდეგ, 1914 წლის 16 დეკემბერს თურქებმა ზღვისპირეთში ოსმალეთ-რუსეთის საზღვარი გადალახეს და ბათუმისკენ დაიძრნენ. მათ სამ დღეში ზღვისპირა სოფლები: ლიმანი, მაკრიალი, სარფი და გონიო დაიკავეს და შესართავთან, მდ. ჭოროხის მარცხენა ნაპირს მიაღწენ. ბათუმსა და ფოთს დიდი საფრთხე დაემუქრა. ამ ქალაქებს კი უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა რუსეთისთვის.

პირველი მსოფლიო ომის წინ ბათუმს მცირერიცხოვანი ძალები იცავდა. ბათუმის ნავსადგურში მხოლოდ ერთი სამხედრო გემი იდგა.

პირველი მსოფლიო ომის დროს, რუსეთის სამხედრო ხელისუფლებამ ბათუმის გამაგრებული რაიონის სამხედრო ნაწილებით და არტილერიით გაძლიერება დაიწყო. სევასტოპოლიდან ბათუმის ნავსადგურში თავდაპირველად სამხედრო გემები გადმოიყვანეს და ბათუმის სამხედრო გემების რაზმი ჩამოაყალიბეს. შემდგომში ეს რაზმი ოთხი ნაღმოსნით გააძლიერეს.

1914 წლის დეკემბრის დასაწყისში რუსეთის არმიის სამხედრო ნაწილები სამხედრო გემების დახმარებით რუსეთ-ოსმალეთის ძველ საზღვარზე გავიდნენ და ბათუმს უშუალო საფრთხე მოაშორეს. შემდეგ 1915 წლის იანვარში მათ ხოფა დაიკავეს და არქაბესთან* გამაგრდნენ.

1916 წლის დასაწყისში რუსეთის ჯარის ნაწილები ფლოტის დახმარებით ახალ შეტევაზე გადავიდნენ. მათ თანდათანობით: არქაბე, ვიწე*, ათინა, რიზე დაიკავეს და ტრაპიზონს მიუახლოვდნენ. ტრაპიზონზე იერიში 1916 წლის 14 აპრილს დაიწყო. 16 აპრილს თურქეთის ჯარებმა ქალაქი მიატოვეს. ამის შესახებ რუსებმა მხოლოდ 18 აპრილს შეიტყვეს. 19 აპრილს რუსეთის ჯარის ნაწილები ამ ქალაქში საზეიმოდ შევიდნენ.

1915 წლის ოქტომბერში, ბულგარეთი მსოფლიო ომში გერმანიის მხარეზე ჩაება. სამაგიეროდ, 1916 წლის აგვისტოში ანტანტის მხარეზე რუმინეთი აღმოჩნდა. მალე ბულგარელებმა რუმინეთის ზღვისპირეთი დაიკავეს და რუმინეთის სამხედრო ფლოტს თავისუფარება რუსეთის შავი ზღვის ნავსადგურებში მოუხდა.

1917 წლის თებერვალ-მარტში, რუსეთში რევოლუცია მოხდა და იმპერატორი ნიკოლოზ მეორე ტახტიდან გადადგა. რუსეთი რესპუბლიკად გამოცხადდა და

დროებითი მთავრობა შეიქმნა, რომელმაც გერმანიისა და მისი მოკავშირეების წინააღმდეგ ომი გააგრძელა.

დროებითმა მთავრობამ სახელმწიფოში რეალური კონტროლის დამყარება ვერ მოახერხა და მოვლენები ძალზე სწრაფად განვითარდა.

1917 წლის ძვ. სტ. 25 ოქტომბერს რუსეთში ბოლშევიკური გადატრიალება მოხდა, რომელიც შემდეგ, „დიდი ოქტომბრის სოციალისტური რევოლუციის“ სახელით მოინათლა. ბოლშევიკური გადატრიალების შემდეგ, ყოფილი რუსეთის იმპერია რუსეთის საბჭოთა სოციალისტურ-ფედერაციულ რესპუბლიკად გამოცხადდა.

ბოლშევიკური გადატრიალება სამხრეთ კავკასიაში არ ცნეს. შეიქმნა ამიერკავკასიის კომისარიატი, რომელიც ამ რეგიონის დამოუკიდებელ მართვა-გამგეობას შეუდგა.

1917 წ-ის 15 დეკემბერს ახალმა საბჭოთა ხელისუფლებამ ბრესტ-ლიტოვსკში გერმანიასა და მის მოკავშირეებთან დროებით დაზავებას მოაწერა ხელი. თურქეთსა და ამიერკავკასიის კომისარიატს შორის დროებით დაზავებას სამი დღის შემდეგ მოეწერა ხელი. ამის შემდეგ, კავკასიაში ზღვაზე და ხმელეთზე საომარი მოქმედებები დროებით შეწყდა.

ამიერკავკასიის კომისარიატს კავკასიის არმია არ ემორჩილებოდა, მას საკუთარი სამხედრო ძალები არ გააჩნდა და ახლადშექმნილ ეროვნულ ნაწილებს ეყრდნობოდა, რომლებსაც ამიერკავკასიის ცალკეული ხალხები: ქართველები, სომხები და აზერბაიჯანელები ე. წ. „ეროვნული საბჭოების“ მეშვეობით აკომპლექტებდნენ. 1917 წ-ის 19 ნოემბერს თბილისში, ოპერის თეატრში, საქართველოს ეროვნული ყრილობა გაიხსნა, რომელმაც ქართველი ერის სხვა საჭირობოროტო საკითხებთან ერთად სამხედრო საკითხებზეც იმსჯელა. საქართველოს ეროვნულ ყრილობაზე მოხსენებით გამოსულმა ნოე ჟორდანიამ ეროვნული ჯარის შექმნის აუცილებლობაზე მიუთითა. ეროვნულმა ყრილობამ სამხედრო საკითხთან დაკავშირებით, საგანგებო რეზოლუცია მიიღო. „სამხედრო სექცია მიმართავს ეროვნულ ყრილობას, რათა მან მომავალ ეროვნულ საბჭოს დაავალოს, – ვკითხულობთ ამ რეზოლუციაში – რომ ეროვნულმა საბჭომ იშუამდგომლოს სადაც ჯერ არს, რათა ყოველ მსურველ ქართველ ჯარისკაცს ნება მიეცეს ქართულ ერთეულში გადმოსვლისა. მეორე, ეროვნულმა საბჭომ მიმართოს ქართველ მეომრებს ამ დიდ მომენტში მიიღოს მონაწილეობა ქართული ერთეულების შევსებაში, თავის ნებით ჩაწერონ ისინი, ვისაც სამხედრო სამსახური შეუძლია.“

1918 წ-ის 23 ნოემბერს საქართველოს ეროვნული ყრილობის ეროვნულმა საბჭომ აღმასრულებელი კომიტეტი აირჩია. ამ კომიტეტში სამხედრო სექცია ჩამოყალიბდა, რომელსაც ნოე რამიშვილი ხელმძღვანელობდა.

ამ დროისათვის რუსეთის შავი ზღვის სამხედრო ფლოტი თანდათანობით იშლებოდა. სამხედრო გემების ერთმა ნაწილმა უკრაინის დროშა აღმართა და თავი უკრაინის ფლოტის შემადგენელ ნაწილად გამოაცხადა.

1917 წ-ის შემოდგომის დასაწყისში ბათუმის ნავსადგურში სამხედრო გემების ძლიერი შენაერთი იდგა, მათ შორის იყო სახაზო გემი „როტისლავი“. დამხმარე კრეისერები: „რუმინია“ და „კაროლ კარლი“. ნაღმოსნები: „ჟუტკი“, „ზორკი“, „სვირეპი“, „სტროგი“ და „სვეტლი“. აქვე ლუზა ჰქონდა ჩამოვებული სახაზო გემს

„ველიკი კნიაზ ალექსანდრ მიხაილოვიჩი“. ამათ გარდა, ბათუმის ნავსადგურში რამდენიმე სატრანსპორტო გემი, სწრაფმავალი კატარღა იდგა.

1917 წ-ის დეკემბერში სამხედრო-საზღვაო გემების ერთი ნაწილი რუსეთის ნავსადგურებისაკენ გაემართა, ამის მიუხედავად ბათუმის ნავსადგურებში დარჩენილი სამხედრო გემები, ოსმალებისთვის მრისხანე ძალას წარმოადგენდა. მოვლენები ისე განვითარდა, რომ საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალები ამ გემების ბაზაზე, საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადებამდე ორი თვით ადრე შეიქმნა.

ბათუმში დარჩენილ სამხედრო გემებზე, თანდათანობით სრულმა ანარქიამ დაისადგურა. მეზღვაურები ფაქტობრივად არავის ემორჩილებოდნენ, მეკობრეობდნენ, სახელმწიფო ქონებით სპეკულაციას ეწეოდნენ. არ იყო გამორიცხული, რომ გაბოლშევიკებული მეზღვაურები თავიანთი გემებით ბათუმის ნავსადგურს მიატოვებდნენ და რუსეთის ნავსადგურისკენ გაემართებოდნენ. საქართველოს ეროვნული საბჭოს სამხედრო სექცია ბათუმში საზღვაო გემებზე შექმნილ ვითარებას დიდი ყურადღებით ადევნებდა თვალს და მოვლენების კურსში იმყოფებოდა; ეს სექცია ყველაფერს აკეთებდა იმისათვის, რომ ეს გემები ამიერკავკასიის ხელისუფლებისათვის, უფრო ზუსტად, საქართველოსთვის დაექვემდებარებინა და მომავლისათვის საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალების ბირთვად ექცია.

1918 წ-ის 5 იანვარს საქართველოს ეროვნული საბჭოს სამხედრო სექციამ საგანგებო წერილით მიმართა ამიერკავკასიის კომისარიატთან არსებულ ეროვნებათშორისო სამხედრო საბჭოს, რომელმაც ეს წერილი ოფიციალურად 7 იანვარს მიიღო. „იმის გამო, რომ თითქმის მთელი შავი ზღვის ფლოტი და ამიერკავკასიის საზღვრებში სანაპირო, ტერორიზებულია – ვკითხულობთ ამ წერილში – რის გამოც ტრანსპორტი გაუქმებულია და მომავალში საბოლოო დაშლა ემუქრება, ამიტომ საქართველოს ეროვნული საბჭოს სამხედრო სექცია დაბეჯითებით გთხოვთ, რომ შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროსა და ამ ზღვაზე ამიერკავკასიის ნავსადგურების მეთაურად დანიშნოთ ლეიტენანტი ჭავჭავაძე, ყველა იმ გემისა და მათი ეკიპაჟის დაქვემდებარებით, რომელებიც იმყოფებიან და დაცურავენ ამ რაიონში. ამ ღონისძიებებს სექცია მიიჩნევს... აუცილებლად ტრანსპორტის რეგულირებისათვის და მოსახლეობის დასაწყნარებლად, რომელიც იმედს ამყარებს მხოლოდ ეროვნულ ნაწილებზე. საფრთხის გავლის შემდეგ უკრაინასთან შეთანხმება შეიძლება ამ ყველა საკითხის შესახებ.“

მეორე დღეს, საქართველოს ეროვნული საბჭოს სამხედრო სექციის თავმჯდომარე ნ. რამიშვილი წერილს უგზავნის ამიერკავკასიის კომისარს: „დამატებით გაცნობებთ, რომ არსებული ცნობების მიხედვით, ბოლშევიკები აპირებენ აღნიშნული სანაპიროს ფლოტი ხელში ჩაიგდონ და ამით ამიერკავკასიას მოუსპონ ის ერთადერთი გზა, რომლითაც ის სურსათ-სანოვაგეს იღებს, რისთვისაც ბათუმში აგზავნიან „ნოვაკის“ ტიპის ოთხ ნაღმოსანს. ამიტომ, უკიდურესად აუცილებელია სასწრაფოდ, ბათუმში ყველა ამ გემის დასაკავებლად და ბოლშევიკებისგან გასაწმენდად გაიგზავნოს უფროსი ლეიტენანტი ჭავჭავაძე და მას დაექვემდებაროს მთელი სანაპირო ნოვოროსიისკიდან ტრაპიზონამდე და მას აუცილებლად მიეცეს სახარჯო ფული და პირად განკარგულებაში გადაეცეს საიმედო ადამიანები, როგორც არიან აფხაზავას რაზმის რაზმიეულები, რათა დაკავებულ იქნას ყველა ის

დაწესებულება, რომელიც ფლოტს ემსახურება, მათ შორის რადიოსადგური და ტელეგრაფის პირდაპირი ხაზები და მიეთითოს ყველა ადგილობრივ დემოკრატიულ ორგანიზაციას, არტილერიას და ქართულ პოლკს, გაუწიოს მას ყოველმხრივი ხელშეწყობა.“

საქართველოს ცენტრალური საისტორიო არქივის იმავე ფონდში ინახება 1917 წლის 26 იანვრის წერილი, რომელიც საქართველოს ეროვნულმა საბჭომ ამიერკავკასიის ეროვნებათაშორისო საბჭოსაგან მიიღო: „ეროვნებათაშორისო საბჭო გაცნობებთ, რომ შავი ზღვის აღმოსავლეთი ნაწილის და ამიერკავკასიის ნავსადგურების უფროსად დანიშნულია ლეიტენანტი ჭავჭავაძე.“ წერილს ხელს აწერს ნ. რამიშვილი.

1918 წლის 15 მარტს ბათუმის ნავსადგურში ბრწყინვალე სამხედრო ოპერაცია ჩატარდა, რის შედეგადაც ნავსადგურში და რეიდზე მდგარი ყოფილი რუსეთის იმპერიის სამხედრო გემები საქართველოს ეროვნულ საბჭოს დაემორჩილა.

ქართველების ხელში აღმოჩნდა დამხმარე კრეისერი „კაროლ კარლი“, რომელიც 1898 წ-ის ივლისში აიგო. მისი წყალწყვა 4 200 ტონა იყო, სიგრძე 106, 7 მეტრი, სიჩქარე 18 კვანძი. კრეისერი შეიარაღებული იყო 4 152 მმ და ერთი 75 მმ ქვემეხით. ამ ოპერაციის დროს, ქართველებმა ხელში ჩაიგდეს 4 ჰიდრო თვითმფრინავი და 9 სატვირთო გემი, რომელიც სხვა გემებთან ერთად 1916 წელს რუმინეთმა რუსეთს გადასცა. ქართველი სამხედროების ხელში გადავიდა №№ 521, 523, 528 სადარაჯო კატარლები, რომლებსაც ამ დროს ქართველები გამანადგურებლებს ეძახდნენ. ეს კატარლები 1916 წ-ს ამერიკის შეერთებულ შტატებში იყო აგებული. თითოეულის წყალწყვა 14.5 ტონა იყო, სიგრძე – 18.3 მ, სიჩქარე – 24 კვანძი. ამ სადარაჯო კატარლებზე თითო 47 და თითო 27 მმ. ქვემეხი და ორ-ორი ტყვიამფრქვევი იდგა. როდესაც ეს კატარლები ქართველებმა ხელში ჩაიგდეს, მათ სახელები გადაარქვეს და „აჭარელი“, „აფხაზი“, „გურული“ და „კახელი“ უწოდეს.

ამ ოპერაციის დროს, ქართველებმა ხელში ჩაიგდეს 1892 წ-ს აგებული სატრანსპორტო გემი „სარატოვი“, რომელსაც 8975 ტონა წყალწყვა და 18.7 კვანძის სისწრაფე გააჩნდა. ასევე ქართველების ხელში გადავიდა 1897 წ-ს აგებული სატრანსპორტო გემი „მიხაილ არხანგელსკი“, რომელსაც 371 ტონა წყალწყვა და 4.5 კვანძის სიჩქარე გააჩნდა. 15 მარტის ოპერაციის დროს ქართველმა სამხედროებმა ვერ მოახერხეს ბათუმის ნავსადგურში მდგარი ყველა გემის ხელში ჩაგდება. ბათუმის ნავსადგურიდან გასვლა მოახერხა სანაპირო არტილერიის ცეცხლით დაზიანებულმა კრეისერმა „სტრემიტელნი“, სატრანსპორტო გემმა „ლუჩმა“, ორმა ნაღმოსანმა და ორმა სადარაჯო კატარლამ ანუ გამანადგურებელმა.

ქართველმა სამხედროებმა ჩხრეკის დროს „კაროლ კარლზე“ აღმოაჩინეს ხუთი ათასი მაშხანა, სურსათის დიდი მარაგი და სხვა სამხედრო ქონება. დიდი რაოდენობით სურსათი აღმოჩნდა სატრანსპორტო გემ „სარატოვზე“. მეზღვაურებს ჩამოართვეს მოპარული საქონლის სპეკულაციის გზით დაგროვილი 808 000 რუსული რუბლი.

გაბოლშევიკებული რუსი მეზღვაურების ციხეში ჩასმის შემდეგ, დამხმარე კრეისერ „კაროლ კარლზე“ მხოლოდ რუმინელი მეზღვაურები დარჩნენ, რომლებმაც

ქართველებთან თანამშრომლობაზე თანხმობა განაცხადეს. ქართველებთან თანამშრომლობაზე თანხმობა განაცხადეს აგრეთვე, სხვა დაკავებული გემების უკრაინელმა მეზღვაურებმაც.

15 მარტის ოპერაციის შემდეგ, ამიერკავკასიის შინაგან საქმეთა მინისტრმა, ნოე რამიშვილმა ამიერკავკასიის პრემიერმინისტრსა და სამხედრო მინისტრს, ევგენი გეგეჭკორს მოახსენა: „დღეს დილის 6 საათზე სამხედრო ფლოტს ჩვენი შეიარაღებული ძალები შემოერთდა. ჩვენ დავიკავეთ სამხედრო ფლოტი. დემობილიზაციის დეკრეტის შემდეგ და სახალხო კომისართა საბჭოს გადაწყვეტილებით შეიქმნა დაქირავებულთა ფლოტი, ჩვენი მხრიდან მოკლულია პრაპორჩიკი ცაგარეიშვილი, 9 მეზღვაური დაიჭრა, ყველა მეზღვაური დაჭერილია, გაპარვა მოასწრო ერთმა ნაღმოსანმა, რომელიც სანაპირო ცეცხლით დაზიანდა, ჩვენ დაგვრჩა დამხმარე კრეისერი „კაროლ კარლი“, ერთი ნაღმოსანი, რამდენიმე გამანადგურებელი და შედარებით დიდი რაოდენობის ტრანსპორტი. ზოგიერთი ამათვანი შეიარაღდება. დამხმარე სამსახურისათვის განკარგულება გაეცით, რომ გამოგზავნონ მატროსები, ოფიცრები, პირველ რიგში არტილერიისტი ოფიცრები არანაკლებ ოცდაათისა, შეიძლება სახმელეთოც. ძალები სულ უფრო მატულობს.“

მალე თავი იჩინა საზღვაო საქმის მცოდნე ქართველი სპეციალისტების ნაკლებობამ, ფაქტობრივად არ იყო ქართველი ეროვნული კადრები, რომლებიც რუს საზღვაო ოფიცრებს, შტურმანებს, მექანიკოსებს შეცვლიდნენ. ამის გამო, ხელში ჩაგდებული გემების გამოყენება გაძნელდა, ხელისუფლება იძულებული გახდა საგანგებო პირობის დადების შემდეგ, ციხეში დაკავებული მეზღვაურები გაეთავისუფლებინა და გემებზე დაებრუნებინა.

1917 წლის 28 დეკემბერს ბრესტ-ლიტოვსკში იგივე ბრესტში რუსეთის საბჭოთა ფედერაციამ გერმანიის იმპერიასთან და მის მოკავშირეებთან საზავო მოლაპარაკება დაიწყო, რომელიც 1918 წლის 3 მარტს ბრესტის ზავის ხელმოწერით დასრულდა. ამ ზავით საბჭოთა რუსეთმა ოსმალეთის სასარგებლოდ 1878 წლის ბერლინის ტრაქტატით მიღებულ ქართულ და სომხურ მიწებზე უარი განაცხადა. ამიერკავკასიის ხელისუფლებამ ბრესტის ზავი არ ცნო და ოსმალეთის იმპერიასთან ტრაპიზონში დამოუკიდებელი მოლაპარაკება გამართა. ოსმალებმა ბრესტის ზავის პირობების ცნობა ითხოვეს და როდესაც უარი მიიღეს, დროებითი დაზავება დაარღვიეს და ამ ზავით მათთვის დათმობილ ტერიტორიაზე შემოიჭრნენ.

1918 წლის 19 მარტს ბათუმში ამიერკავკასიის მთავრობის თავმჯდომარე ევგენი გეგეჭკორი და სამხედრო საზღვაო ძალების მინისტრი ვ. გობეჩია ჩავიდნენ. ამის შესახებ, ინფორმაცია მოთავსებულია გაზეთ „საქართველოს“ 24 მარტის № 65-ში სათაურით „ევგენი გეგეჭკორი და ვ. გობეჩია ბათუმში“: „მარტის 19-ს ბათუმში საგანგებო მატარებლით ჩავიდნენ მთავრობის თავმჯდომარე, სამხედრო მინისტრი ევგენი გეგეჭკორი, საზღვაო მინისტრი ვ. გობეჩია და ქართული ჯარის მთავარსარდალი ვ. გაბაშვილი თავისი შტაბით. „აზიის“ მოედანზე მინისტრს შეხვდა სამხედრო ოლქის უფროსი მდივანი და ფლოტის უფროსი ჭავჭავაძე, იქვე მწკრივად იდგნენ ქართული პოლკის ჯარისკაცები. გობეჩია ფლოტის დასათვალისწინებლად წავიდა. ადრე ზღვის მეკობრე მეზღვაურთა ხელში მყოფ „კაროლ კარლს“ ზედ არ შეეხედებოდა ისე იყო გამჭვარტლული და გატალახიანებული. ახლა „კაროლ

კარლი“ კარგ შთაბეჭდილებას ტოვებს, იგი მზად არის საბრძოლველად და კამანდა მზნედ, მოვალეობის შეგნებით შრომობს. დისციპლინა სამაგალითოა“ – ვ. გობეჩია მეზღვაურების წინაშე სიტყვით გამოვიდა, რამაც მათზე დიდი შთაბეჭდილება მოახდინა.

გემების დათვალიერების შემდეგ ფლოტის უფროსად ალექსანდრე ჭავჭავაძე დაინიშნა, რომელსაც მეორე რიგის კაპიტნის წოდება მიენიჭა. ამის შესახებ ბრძანებაში აღნიშნულია: „თავის გამოჩენისათვის თვალსაჩინო განკარგულებისათვის და გამბედაობისა და მამაცობისათვის უფრ. ლეიტენანტ ალექსანდრე ჭავჭავაძეს მეორე რიგის კაპიტნობა და შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროს გემების მთავარსარდლობა მიენიჭა“.

აღსანიშნავია, რომ გემებზე დაბრუნებული დაპატიმრებული მეზღვაურები პირველ დღეებში მეტ-ნაკლებად ემორჩილებოდნენ თავიანთ მეთაურებს და საზღვაო ოპერაციებშიც იღებდნენ მონაწილეობას. გაზეთ „საქართველოს“ 67-ე ნომერში არის რუბრიკა შავ ზღვაზე, ამ რუბრიკის ქვეშ ორი წერილია მოთავსებული. პირველში „ზღვად გასვლა“ ვკითხულობთ: „საზღვაო მინისტრს ვ. გობეჩიას ბათუმიდან 23-ს თარიღით ატყობინებდნენ: შუადღისას გაველ ზღვად კარლოსით, თან მახლდნენ გამანადგურებელი „აფხაზი“, „კახელი“, „გურული“ და „აჭარელი“. სოფელ არხავემდის, ხოფასთან და არხავესთან შევნიშნე რამდენიმე ფელუგა. ახალმა კამანდამ სროლა უკვე იცის, კარლოსი და გამანადგურებელი საღამოს ცხრა საათზე დაბრუნდნენ.“

ამავე რუბრიკის მეორე პატარა წერილში სათაურით „საზვერვად გასვლა“ ვკითხულობთ: „მარტის 22-ში ნაშუადღევს 3 საათზე საზვერვად გამგზავრნენ სწრაფმავალნი კატენრი „გურული“ და „კახელი“. მივიდნენ ლიმანის პოსტამდე. ზღვის პირას გზაზე და ნაპირზე მტერი არ შეგვხვედრია, ლიმანისა და მაკრიალის სიმაღლეებს შუა კატერებს თოფებით და ტყვიამფრქვევებით სროლა აუტეხეს, ჩვენ საარტილერიო ცეცხლით გავფანტეთ სიმაღლეზე ჩასაფრებულნი, სროლა ავუტეხეთ მტრისგან დაჭერილ ლიმანის პოსტს. ზარალი არ გვინახავს. ფლოტის უფროსი ჭავჭავაძე.“

ქართველების ამ და სხვა საზღვაო ოპერაციებთან დაკავშირებით, გერმანიის იმპერიის დივიზიონის მეთაურმა ფონ რებერ პაშვიცმა იმპერიის საადმირალო შტაბს აცნობა, რომ შეტევაზე გადმოსულ თურქულ შენაერთებს, ფოთისა და ბათუმის მეზღვაურებმა დიდი წინააღმდეგობა გაუწიეს; სატორპედო კატარლითა და რუსულ-რუმინული წარმოშობის კრეისერით მათი პოზიციები დაბომბეს. ეს გარემოება გახდა იმის მიზეზი, რომ ვენიბ-ფაშამ* ითხოვა გერმანული ჯავშნოსანი კრეისერის „გებენის“ მიშველება, მაგრამ გერმანიის მხარემ ამაზე უარი განაცხადა.

სამწუხაროდ, ქართველებმა ვერ მოახერხეს 15 მარტს ხელში ჩაგდებული ფლოტის მთლიანად შენარჩუნება. დამხმარე კრეისერის „კაროლ კარლის“ ეკიპაჟზე ძალზე ცუდად მოქმედებდა ის ქაოსი, რომელიც 1918 წლის მარტში ბათუმში გამეფდა. მათ ძალზე აშინებდათ ბათუმში გავრცელებული ხმები სევასტოპოლიდან მოსული ბოლშევიკების სამხედრო გემის შურისძიების შესახებ, ამიტომ დამხმარე კრეისერის ეკიპაჟმა 23 მარტს ისარგებლა ფლოტის სარდლის ალექსანდრე ჭავჭავაძისა და ქართველ მეზღვაურთა ძირითადი ნაწილის კრეისერიდან ნაპირზე

გასვლით, ბათუმი დატოვა და რუმინეთისაკენ გაემართა. ოთხი დღის შემდეგ დამხმარე კრეისერმა რუმინეთის სანაპიროზე ჩაუშვა ღუზა. „კაროლ კარლზე“ მყოფი ათამდე ქართველი მეზღვაური ორ კვირაში გაათავისუფლეს და ისინი ოდესის გავლით სამშობლოში დაბრუნდნენ. იმავე დღე, ბათუმის ბედი მაინც ხმელეთზე წყდებოდა. 1918 წლის 15 აპრილს ბათუმი დაეცა. ოსმალებმა ვერ მოახერხეს ბათუმის ნავსადგურში მდგომი გემების ხელში ჩაგდება, რადგან ხელისუფლებამ მოასწრო ამ გემების ფოთში გადაყვანა. ამის შემდეგ, მოვლენები ძალზე სწრაფად განვითარდა. 1918 წლის 23 აპრილს ამიერკავკასიის დამოუკიდებელი რესპუბლიკა გამოცხადდა, რომელმაც ერთ თვეზე ცოტა მეტ ხანს იარსება და 1918 წლის 26 მაისს არსებობა შეწყვიტა. იმავე დღეს, დღის მეორე ნახევარში საქართველომ დამოუკიდებლობა გამოაცხადა.

საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადების საქმეში დიდი როლი გერმანიამ ითამაშა, რომელიც ოსმალეთის აგრესიის ერთადერთ შემაკავებელ ძალას წარმოადგენდა. 1918 წლის 28 მაისს საქართველოს რესპუბლიკის მთავრობამ გერმანიის საიმპერატორო მთავრობასთან რამდენიმე ხელშეკრულებას ხელი მოაწერა. მათ შორის იყო „შეთანხმება გერმანიისთვის ყველა გემის გადაცემის შესახებ, რომლებიც საქართველოს განკარგულებაში იმყოფებოდა“. ამ შეთანხმების პირველ მუხლში ვკითხულობთ: „საქართველოს მთავრობა საომარი პერიოდის განმავლობაში გერმანიის საიმპერატორო მთავრობას თავისუფალი სარგებლობის უფლებით გადასცემს საქართველოს ნავსადგურებში მყოფ ყველა გემს (სამგზავრო ორთქლმავლებს, საბუქსირო გემებს, კატერებს, მოტორიან ნავეებს, და ა.შ.)“ ხელშეკრულების მეორე მუხლის ძალით იქმნებოდა ფარული ადმინისტრაციულ-ტექნიკური კომისია. შეთანხმება ძალაში შედიოდა ხელმოწერის დროიდან. იმ გემების კაპიტნებს, რომელთა გემებიც გერმანელებს გადაეცემოდნენ, ეძლეოდათ საგეგმო დროებითი მოწმობა. მათი გერმანიის სამსახურში დროებითი გადასვლის შესახებ. ამ შეთანხმების მიუხედავად, საქართველოს მთავრობას სამი გამანადგურებელი და ორი ნაღმოსანი დარჩა, რომლებიც საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ფლოტილის შემადგენლობაში შევიდა.

1918 წლის 26 მაისს დამოუკიდებლობის გამოცხადების შემდეგ, საქართველოს სამხედრო და სამხედრო-საზღვაო კონცეფცია შედარებით სწრაფად შეიქმნა. 1918 წლის 20 აგვისტოს პარლამენტმა განიხილა და დაამტკიცა დებულება „საქართველოს სამხედრო მმართველობისა“. დებულების თანახმად, ქვეყნის თავდაცვის საქმის საერთო ხელმძღვანელობა სამხედრო სამინისტროს დაევალა, რომლის შემადგენლობაში ექვსი განყოფილება შევიდა. გენერალურ შტაბს ექვსი სექცია გააჩნდა, მათ შორის, სამხედრო საზღვაო სექციაც, რომელიც სამხედრო-საზღვაო ძალებს ხელმძღვანელობდა.

1918 წლის სექტემბერში სამხედრო-საზღვაო სექციის უფროსად პირველი რანგის კაპიტანი ვერხოვსკი დაინიშნა, რომელიც მოკლე ხანში მისმა თანაშემწემ პოდპოლკოვნიკმა ასათიანმა შეცვალა. 1919 წლის იანვარში ფოთის საზღვაო ნავსადგურისა და გემების რაზმის უფროსად ასევე ფლოტის ყოფილი სარდალი ალექსანდრე ჭავჭავაძე დაინიშნა, რომელსაც ამ დროისათვის პირველი რანგის

კაპიტნის წოდება ჰქონდა. ორი თვის შემდეგ, 1919 წლის 15 მარტს ალექსანდრე ჭავჭავაძე სამხედრო-საზღვაო სექციის უფროსად დააწინაურეს.

ქართული სამხედრო საზღვაო ძალების პირველი გამოცდა აფხაზეთისთვის ბრძოლაში მოხდა. 1918 წლის 8 აპრილს სოხუმი ბოლშევიკებმა დაიკავეს და საქართველოს აფხაზეთის ჩამოშორების საფრთხე დაემუქრა. ამის შემდეგ, ბრძოლა აფხაზეთის დასაბრუნებლად რამდენიმე თვე გაგრძელდა. სამხედრო ოპერაციებში აქტიურ მონაწილეობას საზღვაო ძალებიც იღებდნენ. აფხაზეთის სანაპიროზე ჯარების გადაყვანა ძირითადად ზღვის მეშვეობით ხდებოდა. საომარ ოპერაციებში აქტიურ მონაწილეობას იღებდა შეიარაღებული სატრანსპორტო გემი „მიხეილი“ და რამდენიმე გამანადგურებელი ანუ კატარა. ამ სამხედრო საზღვაო ძალებმა მნიშვნელოვანი დახმარება გაუწიეს გენერალ გიორგი მაზნიაშვილს, როდესაც ის სოხუმიდან სალაშქროდ ჩრდილო-დასავლეთით ტუაფსესკენ გაემართა. ქართველებმა სამხედრო გემების დახმარებით მოახერხეს გუდაუთასთან, გაგრასთან გამარჯვება და ბოლოს ტუაფსეს დაკავება, სადაც ნავსადგურში 18 გემი დახვდათ. მათი დიდი ნაწილი საქართველოს გადაეცა.

1918 წლის ნოემბერში გერმანია და მისი მოკავშირეები პირველ მსოფლიო ომში დამარცხდნენ. საქართველოში, გერმანიის ჯარის ნაწილები ინგლისის ძალის ნაწილებით შეიცვალა. ინგლისელებმა ბათუმი და ბათუმის ოლქი დაიკავეს და საქართველოს ხელისუფლებას სამი გამანადგურებელი ჩამოართვეს. დარჩენილი ორი ნაღმოსანი ქარიშხალმა გაანადგურა, ამიტომ საქართველოს ხელისუფლებას სამხედრო-საზღვაო ძალების მშენებლობის ხელახლა დაწყება მოუწია.

1919 წლის 16 მარტს საქართველოს სამხედრო ზღვაოსნობის ისტორიაში უმნიშვნელოვანესი ამბავი მოხდა. ზღვაში ჩაუშვეს პირველი ქართული სამხედრო გემი „პატარა კახი“. ამ მოვლენის შესახებ საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივში რამდენიმე დოკუმენტია დაცული, რომელიც თავის დროზე 1919 წლის 16 მარტს გაზეთ „საქართველოს“ ფურცლებზე რუბრიკით „საქართველოს რესპუბლიკის პირველი სამხედრო გემი ჩაუშვეს“ გამოქვეყნდა. ეს რუბრიკა რამდენიმე დეკემბრისაგან შედგება. პირველ დეკემბერში ვკითხულობთ: „სამხედრო-საზღვაო სექციის უფროსს პირველი რანგის კაპიტან ჭავჭავაძეს. კვირას შედგება საქართველოს პირველი სამხედრო გემის „პატარა კახის“ ჩაშვება, რომელიც მოითხოვს თავისი „მამა მეზღვაურის“ დალოცვას. კაპიტანი გოგავა.“ „მამა მეზღვაურში“ ალექსანდრე ჭავჭავაძე იგულისხმება, რომელიც შორეული ნაოსნობის პირველი ქართველი კაპიტანი იყო და რომელმაც, როგორც უკვე ვნახეთ, ქართული სამხედრო ფლოტილის ჩამოყალიბებაში დიდი როლი ითამაშა. მეორე ტელეგრამაში ვკითხულობთ: „სამხედრო ნავსადგურის თანაშემწეს კაპიტან გოგავას ფოთში – გულწრფელად გილოცავთ სამშობლოს გემის ჩაშვების პირველ დღეს. ღრმად ვარ დარწმუნებული, რომ ჩვენი პატარა ფლოტი შეძლებს თავისი მოვალეობის აღსრულებას სამშობლო ქვეყნის წინაშე. ვიმედოვნებთ, რომ „პატარა კახზე“ აღმართული დროშა თავის დღეში არასოდეს არ დაიხრება, როგორც მისი სეხნიის ძლევა მოსილი ირაკლი მეორის დროშა. კაპიტანი ალექსანდრე ჭავჭავაძე.“ მესამე ტელეგრამა: „სამხედრო მინისტრს, ასლი სამხედრო-საზღვაო სექციის უფროსს პირველი რანგის კაპიტანს ჭავჭავაძეს. სოჭის ასპარეზის სარდალს, ახალციხის

ასპარეზის სარდალს. დღეს ამ პრეწინვალე რეკოლუციის წლისთავზე მოხდა გამანადგურებლის „პატარა კახის“ ჩაშვება. მე დროებით მივიღე მისი სარდლობა და მისი შემადგენლობა საომრად შევამზადე, მე და ჩემ თანაშემწეებს და ყველა სამხედრო მეზღვაურს თუკი მოგვიხდება ჩვენი ძვირფასი რესპუბლიკის დასაცავად წასვლა ღრმად გვწამს და გვაქვს ამაყი უფლება, რომ ჩვენი „მამა მეზღვაურის“ „პატარა კახის“ პირველი კაპიტან ჭავჭავაძის ბელადობით, როგორც ქარაშოტი დავესხათ თავს, ვით ურავანი დავამსხვრევთ ჩვენს მტერს და ჩვენი „მამა მეზღვაურის“ სიტყვით, ჩვენი დროშა „პატარა კახზე“ არასდროს არ დაიხრება მოწინააღმდეგის წინაშე, როგორც არ დაიხარა მისი სეხნიის ირაკლი მეორის დროს. მთავარი სამხედრო ნავსადგურის კომანდირის თანაშემწე და შტურმანი კაპიტანი გოგავა.“

საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ფლოტის პირველი ნაბიჯების შესახებ უძვირფასეს მასალას იძლევა საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივში დაცული ორი დოკუმენტი.

პირველი დოკუმენტი რუსულად შედგენილი ანგარიშია, რომლის ტექსტი ქართულად მოგვყავს: „გენერალური შტაბის განყოფილების საზღვაო სექციას ემორჩილება ფოთის სამხედრო ნავსადგური და საქართველოს ფლოტი. სპეციალისტების არ არსებობა და ხან ფოთის საქალაქო თვითმმართველობის და ხან ვაჭრობისა და მრეწველობის სამინისტროს მიერ საქმეებში ჩარევა ძალზე ამუხრუჭებდა საქმეს. მიუხედავად ამისა, გასული წლის ბოლოს მოხერხდა ხუთი გამანადგურებლისა და ორი ნაღმოსანისაგან პატარა ფლოტის შექმნა. სამწუხაროდ, სამი სრულიად ვარგისი გამანადგურებლის ინგლისელებისთვის გადაცემამ ჩვენი საზღვაო ძალები დაცემამდე მიიყვანა. ამ წლის დასაწყისში შავ ზღვაში ჩაშვებულ იქნა პირველი ქართული „პატარა კახი“ უახლოეს მომავალშიც ჩაშვებულ იქნება კიდევ ერთი ქართული გემი და თუ ინგლისის სარდალი დაგვიბრუნებს სამ გამანადგურებელს, სახელმწიფოს ექნება სამხედრო ფლოტილია, რომელიც სრულიად საკმარისი იქნება საზღვაო საზღვრების დასაცავად“.

უფრო სრულ ცნობებს შეიცავს ასევე რუსულად შედგენილი მეორე საბუთი: „ბათუმის დაცემის შემდეგ, საზღვაო სამინისტრო გაუქმდა და ამ უკანასკნელის ფუნქციები სამხედრო სამინისტროს საზღვაო განყოფილებას გადაეცა. საზღვაო განყოფილება პირველ თვეებში ამიერკავკასიის ფლოტის ლიკვიდაციით იყო დაკავებული, ხოლო შემდეგ შეუდგა საქართველოს ფლოტისა და ფოთის სამხედრო ნავსადგურის შექმნას. თავდაპირველად სამხედრო მეზღვაურთა სპეციალისტების არარსებობამ, ხოლო შემდეგ კი სამხედრო-საზღვაო საქმეებში, ხან ფოთის საქალაქო თვითმმართველობის, ხან ვაჭრობისა და მრეწველობის სამინისტროს ჩარევა დაწყებულ საქმეს ამუხრუჭებდა. მხოლოდ 1918 წლის ბოლოსთვის ხუთი გამანადგურებლისა და ორი ნაღმოსანისაგან შესაძლებელი გახდა პატარა ფლოტილიის შექმნა, რომელსაც შავი ზღვის სანაპიროზე ოპერაციების დროს დიდი სარგებლობა მოჰქონდა, მაგრამ 1918 წლის დეკემბერში, ინგლისელი სარდლების მოთხოვნით, მათთვის მთავრობის მიერ სამი სრულიად კარგ მდგომარეობაში მყოფი გამანადგურებლის გადაცემის შემდეგ, დაიწყო ჩვენი ისედაც პატარა ფლოტის დაშლა, რომელიც ძლიერი შტორმის დროს ორი ნაღმოსანის დაღუპვამ დაასრულა.“

ამა წლის იანვრიდან სამინისტრომ ფოთში სამხედრო ფლოტის აღდგენა დაიწყო ორი-სამი საზღვაო ერთეულის შესაქმნელად. მალე ზღვაში ჩაშვებულ იქნა პირველი ქართული სამხედრო გემი „პატარა კახი“ და შეიარაღებული ორთქლმავალი „ჭოროხი“, რომლებიც, რომ არ ვილაპარაკოთ მათ სარგებლობაზე საზღვაო მეკობრეობის წინააღმდეგ დაზვერვისა და ჯარების გადაყვანის სამსახურს ეწევიან. უახლოეს მომავალში ჩაშვებულ იქნება კიდევ ერთი გამანადგურებელი „ოდიში“ და თუ ინგლისელთა სარდლობა ჩვენ გამანადგურებელს დაგვიბრუნებს, სახელმწიფოს ეყოლება სახელწიფო საზღვრების დასაცავად სრულიად საკმარისი სამხედრო ფლოტილია.

აუცილებელია შევნიშნოთ, რომ ფოთის ნავსადგურის მეთაურის ხშირი ცვლა აფერხებს სამხედრო საზღვაო საქმის განვითარებას.“ მიმოხილვას ხელს აწერს სამხედრო-საზღვაო სექციის უფროსის მოვალეობის დროებითი შემსრულებელი პოდპოლკოვნიკი ასათიანი.

საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალებმა დიდი დახმარება გაუწიეს საქართველოს სახმელეთო ძალებს დენიკინის მოხალისეთა არმიასთან ჩრდილო-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში ბრძოლის დროს. კერძოდ, 1919 წლის ზაფხულში, სოჭის მიდამოებში მდგარი ქართველი ჯარის განკარგულებაში გადავიდა ორთქლმავალი გემი „ჭოროხი.“

1920 წლის ივლისში ინგლისელებმა საქართველო დატოვეს და ბათუმში ქართული ჯარის ნაწილები შევიდნენ. მალე აქ გადმოვიდა ქართული სამხედრო ფლოტილიაც. ამ ფლოტილიის შემადგენლობის შესახებ სრულ წარმოდგენას იძლევა საქართველოს ცენტრალურ საისტორიო არქივში დაცული ერთი დოკუმენტი. აქ მოცემულია საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალების ოფიცერთა სია და მათი დახასიათება. ამ დროისათვის ფლოტის სარდალი იყო პირველი რანგის კაპიტანი თაყაიშვილი. მისი დახასიათება ასეთია: დაასრულა პეტროგრადის უნივერსიტეტის იურიდიული ფაკულტეტი. „ფლოტის იუნკრობის დროს აიცილა სამხედრო აღრიცხვა. იქმნა აყვანილი მიჩმანის ხარისხზე და გაგზავნილი ბალტიის ფლოტში. ცურაობდა საომარ გემებზე ამ ფლოტში და შემდეგ იქნა გადაყვანილი კასპიის ფლოტში, სადაც სარდლობდა სამხედრო გემებს. რევოლუციის შემდეგ იქნა არჩეული კასპიის ფლოტის სარდალად. ბოლშევიკების (გამარჯვების, თ.ბ.) შემდეგ, მიატოვა სამსახური და ჩამოვიდა საქართველოში. იყო თანამდებობებზე საზღვაო სექციის უფროსად გენერალური შტაბის განყოფილების საქართველოს რესპუბლიკის ჯარებისა და შემდეგ იქნა დანიშნული სამხედრო ფლოტის სარდალად. მონაწილეობას იღებდა სხვადასხვა ომებში და აქვს ოფიცრის გიორგის ჯვარი.

1920 წლისათვის ქართულ სამხედრო-საზღვაო ფლოტილიაში გამანადგურებელი „ფრიდონი“ შედიოდა. მას უფროსი ლეიტენანტი ჩიკვაიძე მეთაურობდა. ჩიკვაიძემ დაამთავრა ქუთაისის რეალური სასწავლებელი და ცალკე გარდემარინის* კლასი პეტროგრადში. მსახურობდა გემებზე ბალტიის ზღვაში. ბოლშევიკების (გამარჯვების, თ.ბ.) შემდეგ, ჩამოვიდა საქართველოში. მსახურობდა სხვადასხვა თანამდებობებზე სამხედრო სექციაში გენერალური შტაბისა. დროებით სარდლობდა სამხედრო ფლოტილიაში.“

გამანადგურებლის „ავთანდილის“ უფროსი ლეიტენანტი იყო ჭითანავა. იგი მსახურობდა მატროსად სხვადასხვა გემებზე შავი, ხმელთაშუა და ბალტიის ზღვებზე. ომის დროს მუშაობდა სხვადასხვა სამხედრო ტრანსპორტებზე და „ორჯერ გადაურჩა სამხედრო ავარიას“. საქართველოში ჯერ კატერ „მუმის“ კაპიტანი იყო, შემდეგ „პატარა კახის“ და ბოლოს კი – „ავთანდილის“.

გამანადგურებელ „ტარიელს“ უფროსი ლეიტენანტი ლომბერიძე მეთაურობდა. მან ხონის ექვსკლასიანი სამოქალაქო სასწავლებელი და ბაქოს საზღვაო სასწავლებელი დაამთავრა. მას სამგზავრო გემებზე სხვადასხვა თანამდებობა, მესამე თანაშემწიდან პირველ თანაშემწემდე, ეკავა. გარკვეულ პერიოდში შავ ზღვაზე სანაპირო რაზმს მეთაურობდა და შემდეგ გამანადგურებელ „ტარიელის“ უფროსად დაინიშნა.

გამანადგურებელ „პატარა კახის“ უფროსის თანამდებობის მოვალეობას ლეიტენანტი ლოლობერიძე ასრულებდა. მან ოდესის კადეტთა კორპუსის ოთხი კლასი დაამთავრა. საქართველოს ფლოტილიაში სხვადასხვა გამანადგურებლებზე მეზღვაურად მსახურობდა და მხოლოდ ამის შემდეგ გამანადგურებელ „პატარა კახზე“ უფროსის მოვალეობის შემსრულებლად დაინიშნა. ლოლობერიძე ჯარისკაცის გიორგის ჯვრით იყო დაჯილდოებული.

„საზღვაო გუნდს“ უფროსი მაიორი კანდელაკი მეთაურობდა. მან ქუთაისის კლასიკური გიმნაზია და ოდესის სამხედრო სასწავლებელი დაამთავრა. „მონაწილეობას იღებდა ყველა ომებში დასავლეთის ფრონტებზე. აქვს ყველა ოფიცრის ჯილდო სამი ვლადიმირი „მეჩით“ და ბანტი“. პირველი მსოფლიო ომის დამთავრების შემდეგ ჩავიდა აზერბაიჯანში, სადაც სარდლობდა „ჯავშნოსან მატარებელს“. შემდეგ ჩამოვიდა საქართველოში და „საზღვაო გუნდის“ უფროსად იქნა დანიშნული“.

„საზღვაო გუნდის“ უფროსი ოფიცერი, უფროსი ლეიტენანტი გრიზო იყო. მან „დაამთავრა თბილისის კლასიკური გიმნაზია და ორი კლასი ოდესის საზღვაო სასწავლებელში. შემდეგ ის მსახურობდა ტვერის პოლკში და მონაწილეობდა დასავლეთის ფრონტის ბრძილებში. გრიზომ ნიკოლაევში კავალერიის სასწავლებელი დაამთავრა და ოფიცრის წოდება მიიღო. ბოლშევიკების გადატრიალების შემდეგ, ჩამოვიდა საქართველოში და მსახურობდა მცველთა ათასეულში, შემდეგ კი დაინიშნა „საზღვაო გუნდში“.

სამხედრო ტრანსპორტს – „მერანს“ უფროსი ლეიტენანტი სიხარულიძე მეთაურობდა. მან „დაამთავრა საზღვაო კლასი ქ. ფოთში. პირველი ხარისხის შტურმანად და ირკუტსკის სამხედრო სასწავლებელი. მსახურობდა სამხედრო გემზე №5003 შტურმანის თანაშემწის თანამდებობაზე. შემდეგ დანიშნულ იქნა სამხედრო ტრანსპორტ „მერანის“ უფროსად“.

საზღვაო სკოლის ინსპექტორად დანიშნული იყო მაიორი თაყაიშვილი. საარქივო საქმეში, მის შესახებ საბუთები არ არის.

საქმის მწარმოებლად ლეიტენანტი ყვანია იქნა გამწესებული. მან დაამთავრა ქუთაისის ქართული გიმნაზია. სწავლობდა ვარშავის უნივერსიტეტში. დაამთავრა თბილისის სამხედრო სასწავლებელი. ამავე დოკუმენტში მოცემულია ფლოტილიისთვის აუცილებელ მოწყობილობათა სია.

როგორც ვხედავთ, 1920 წლის დასასრულისათვის საქართველოს დემოკრატიულ რესპუბლიკას გააჩნდა ოთხი გამანადგურებელი. საბჭოთა რუსეთის დაზვერვის ცნობით, მათ შორის ერთი, „პატარა კახი“ ჯავშნით შეჭვილი კრეისერს წარმოადგენდა. სამწუხაროდ, საქართველოს პირველ რესპუბლიკას თავის სამხედრო-საზღვაო ძალების განმტკიცება აღარ დასცალდა, რადგან მალე საქართველოს საბჭოთა რუსეთი დაესხა თავს. საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალების უკანასკნელი დღეების შესახებ, ცნობები მოიპოვება გიორგი კვინიტაძის მოგონებებში. ამ მოგონებების მიხედვით, 1921 წლის მარტის დასაწყისში საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალების სათავეში კვლავ თაყაიშვილი იდგა, ხოლო შტაბის უფროსის მოვალეობას მიქელაძე ასრულებდა.

ბათუმში ალექსანდრე ჭავჭავაძე თურქეთის აგენტობის საბაბით საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრმა ნოე რამიშვილმა დააპატიმრა და მხოლოდ საქართველოს მთავასარდლის კვინიტაძის მოთხოვნით იქნა გათავისუფლებული. მისი „დანაშაული“ ალბათ, ის იყო, რომ იგი „არასოდეს ეთანხმებოდა მმართველ წრეებს საზღვაო უწყების წარმართვისას“.

გიორგი კვინიტაძის მოგონებების მიხედვით, საქართველოს ფლოტილიის გამანადგურებლები 1920 წლის 18 მარტს სატრანსპორტო გემებზე მიაბეს და „მარიასა“ და „ვესტასთან“ ერთად, საქართველოდან კონსტანტინოპოლში (სტამბულში) გაიყვანეს. ასე ტრაგიკულად დაასრულა საქართველოს დემოკრატიული რესპუბლიკის ფლოტილიამ თავისი არსებობა.

ზემოთ მოყვანილ სიაში საზღვაო სკოლის ინსპექტორი თაყაიშვილი იმ სამხედრო-საზღვაო სკოლის უფროსი იყო, რომელიც ფოთში 1918 წელს დაარსდა.

ფოთში პირველი საზღვაო სასწავლებელი 1881 წელს გაიხსნა. მან 1918 წლამდე იარსება და ამ წლის პირველ აგვისტოს დაიხურა. საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადების შემდეგ, სამხედრო-საზღვაო ფლოტის გემების არაქართველი სპეციალისტების ნაწილმა, ფოთი მიატოვა და თავიანთ სამშობლოს მიაშურა. დღის წესრიგში დადგა ასეთი სპეციალისტების მოსამზადებლად სპეციალური სასწავლებლის გახსნის საკითხი. ქუთაისის სახელმწიფო არქივში შემორჩენილია ერთი საქმე, რომელიც ასეთი სკოლის გახსნას ეხება. ამ საქმის მიხედვით ირკვევა, რომ 1918 წლის 28 აგვისტოს ფოთის ნავსადგურის უფროსმა ჯავახიშვილი (ჯავახიშვილი) ტელეგრაფით მიმართა საქართველოს ვაჭრობისა და მრეწველობის მინისტრს ჟურულს და ფოთში ზღვის საჭიროებისათვის საზღვაო კურსების გახსნა შესთავაზა, რომელიც გემის „წამყვანებს“ მოამზადებდა. იმ დროის პირობების შესაბამისად, საქმე ძალზე სწრაფად წარიმართა. სკოლის მოსწავლეთა რიცხვი 30-ით განისაზღვრა. მას ფოთის შუქურის შენობა გამოეყო, ხოლო შუქურის მეთვალყურე კოსტიუკოვი იმავდროულად სასწავლებლის უფროსადაც დაინიშნა. მოსწავლეები იყვნენ ექიმი მიქაბერიძე, II კლასის მექანიკოსი გოგოროვსკი და ფიზიკა-მათემატიკური ფაკულტეტის კურსდამთავრებულები: მარინოვსკი და მიხალევსკი. მოსწავლეებს სწავლის ქირა 200 რუბლი უნდა შეეტანათ. მოსწავლეთა ერთი ნაწილი სამხედრო სამსახურის ოფიცრები იყვნენ, რომლებიც სასწავლებელში სამხედრო სამინისტრომ გააგზავნა. მალე აუცილებელი გახდა, რომ ფოთის სამხედრო-საზღვაო სასწავლებელს თავისი გემი ჰყოლოდა.

სათანადო კომისიამ ამ მიზნით, ფოთის პორტში მდგარი ერთიალქნიანი გემი შეარჩია, რომელიც შესაბამისად შეკეთდა. როგორც ირკვევა, სკოლამ მოკლე ხანში დიდ წარმატებას მიაღწია. გაზეთ „საქართველოს“ 1920 წლის 14 ოქტომბერს გამოქვეყნებული წერილის მიხედვით, ამ სკოლამ 1920 წლის ზაფხულში „გაგზავნა თავისი შეგირდები საზღვარგარეთ გემებზე პრაქტიკის მისაღებად შტურმანების, ბოცმანების, მატროსების და სხვა მოვალეობათა შესასრულებლად და ამ სკოლის შეგირდები დღეს დაცურავენ გემით ფართო ოკეანის სხვადასხვა კუთხეში.“ სამწუხაროდ, 1921 წლის თებერვალ-მარტის ამბებმა ამ სასწავლებლის ბედი მთლიანად შეცვალა. საქართველოში ბოლშევიკების შემოსვლის შემდეგ, ფოთის სამხედრო სასწავლებელი ბათუმში გადაიყვანეს. მის მეთაურად ალექსანდრე ჭავჭავაძე დაინიშნა. ბათუმიდან ეს სასწავლებელი მოკლე ხანში პეტროგრადში გადავიდა. ამის შემდეგ, შორეული ნაოსნობის პირველი ქართველი კაპიტნის და საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ფლოტილიის პირველი სარდლის ალექსანდრე ჭავჭავაძის კვალი ქრება. ის ბოლშევიკური ტერორის დროს უგზო-უკვლოდ დაიკარგა.

განმარტებითი ლექსიკონი *

- ათინა** – საზღვაო პუნქტი სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში.
- არქაბე** – ზღვისპირა პუნქტი სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში.
- არხავე** – საზღვაო პუნქტი სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში.
- გარდემარინი** – მეფის რუსეთში ეწოდებოდა საზღვაო აკადემიის უფროს კურსელს, რომელიც სამხედრო-საზღვაო ფლოტში პრაქტიკას გადიოდა.
- გონია** – დღევანდელი გონიოს ძველი სახელწოდება.
- ვალი** – დიდი პროვინციის, ვილაეთის მმართველი თურქეთის იგივე ოსმალეთის იმპერიაში.
- ვენიზ-ფაშა** – ოსმალეთის (თურქეთის) იმპერიის დიდი ვეზირი XVIII ს-ის პირველ მეოთხედში.
- ვიწე** – ზღვისპირა პუნქტი სამხრეთ-აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთში.
- კაბოტაჟი** – კომერციული ნაოსნობა ერთი და იგივე ქვეყნის პორტებს შორის.
- კაფუდან ფაშა** – თურქეთის სამხედრო-საზღვაო ფლოტის მეთაურის ტიტული.
- კიმერიელები** – მომთაბარე ტომები, რომლებიც ძვ.წ. VIII-VII საუკუნეებში ჩრდილო ზღვისპირეთში ცხოვრობდნენ. ძვ.წ. VII საუკუნეში კიმერიელებმა წარმატებით ილაშქრეს სამხრეთ კავკასიასა და მცირე აზიაში.
- ნოველა** – ამ შემთხვევაში ბიზანტიის იმპერატორის მიერ გამოცემულ კანონს ეწოდება.
- სანსკრიტი** – უძველესი ინდური ენა.
- ტროა** – იგივე ილიონი; უძველესი ქალაქ-სახელმწიფო მცირე აზიაში, დარდანელის სრუტის აღმოსავლეთ სანაპიროზე; ამის შესახებ ცნობები ჰომეროსის პოემა „ილიადამ“ შემოგვინახა.
- ქაფირი** – ამ შემთხვევაში ქრისტიანს აღნიშნავს.
- ქუთაისის კაზა** – კაზა თურქულში მცირე ტერიტორიული ადმინისტრაციული ერთეულის სახელწოდებაა. ქუთაისის კაზა იმ ადმინისტრაციულ ერთეულს ეწოდებოდა, რომელშიც XVIII ს-ის დასაწყისში ოსმალეთის ხელისუფლებამ ქუთაისი და მისი მიმდებარე ტერიტორია გააერთიანა.
- ყადი** – მოსამართლე მუსლიმანურ ქვეყნებში.
- შარდენი** – XVII საუკუნის ფრანგი მოგზაური და ვაჭარი.
- შხუნა** – მცირე ზომის გემის სახელწოდება.
- ხეთები** – უძველესი ხალხები.

გამოყენებული ლიტერატურა და წყაროები:

- თ. ბერაძე – ზღვაოსნობა ძველ საქართველოში, თბილისი, 1981.
- ნ. გელოვანი – საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ფლოტის ისტორიიდან (1918-1920); „მხედარი“, 1992, №2.
- საქართველოს ცენტრალური საისტორიო არქივის მასალები.