

დიმიტრი სილაკაძე
DIMITRI SILAKADZE

საქართველოს
პირველი რესპუბლიკის
არმიისა და სახალხო
გვარდიის შეიარაღება

The Armaments of Forces and Peoples Guards
of the first Republic of Georgia

თბილისი
2017
TBILISI

მთარგმნელი: რიჩარდ მარდანოვი
რედაქტორ-კორექტორი: მარიამ ჯანिकाშვილი
დიზაინერი: მაკა ცომაია

Translator: Richard Mardanov
Proof-reader: Mariam Janikashvili
Designer: Maka Tsomaia

**წიგნში გამოყენებული მასალის ძირითადი ნაწილი დაცულია
საქართველოს ეროვნულ არქივში**

The main part of materials used in the book are preserved in the National Archives of Georgia

ყველა ფოტო გადაღებულია 1918-1921 წლებში
All photos are taken in 1918-1921



საქართველოს ეროვნული
არქივი National
Archives of
Georgia



საქართველოს იუსტიციის
სამინისტრო Ministry of
Justice of
Georgia

© ყველა უფლება დაცულია
© All rights reserved
ISBN 978-9941-0-????

სარჩევი

Content

4 შესავალი
Introduction

6 შაშხანები, ტყვიამფრქვევები და არტილერია
Rifles, Machineguns and Artillery

20 ჯავშანტექნიკა
Armoured Vehicles

52 ავიაცია
Aviation / Air Force

72 ფლოტი
Navy/Fleet

შესავალი

1918-1921 წლები ჩვენი ქვეყნის თანამედროვე ისტორიის მნიშვნელოვანი მონაკვეთია. საქართველოს პირველი რესპუბლიკის არსებობის ამ ხანმოკლე პერიოდში ერთ-ერთ ძირითად საკითხს, რომლისკენაც მიმართული იყო ხელისუფლების დიდი ძალისხმევა, ქვეყნის უსაფრთხოება, შესაბამისად კი ძლიერი შეიარაღებული ძალების ჩამოყალიბება წარმოადგენდა. ამ პროცესს მრავალი ფაქტორი უშლიდა ხელს, მათ შორის, როგორც საარქივო დოკუმენტებიდან ჩანს, უმთავრესი იყო იარაღის ნაკლებობა, რაც შეუძლებელს ხდიდა სამოხილიზაციო რესურსის არათუ სრულ, არამედ სანახევრო გამოყენებასაც კი. არადა მემუარულ ლიტერატურასა და საზოგადოებაში გავრცელებულია მოსაზრება, თითქოს პირველი რესპუბლიკის პოლიტიკურმა მესვეურებმა ვერ გამოიყენეს დიდძალი იარაღი, რომელიც რუსეთის იმპერიის კავკასიის სანოებებში დარჩა. საარქივო მონაცემებით კი სრულიად საპირისპირო სურათი იკვეთება, რასაც პრობლემის გააზრებისა და არასწორი კლიშეს დანგრევისთვის გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს.

საქართველოს ეროვნულ არქივში დაცული დოკუმენტები და ფოტოები საშუალებას გვაძლევს, კარგად გავანალიზოთ და ვიზუალურად აღვიქვათ, რა შეიარაღება ჰქონდა საქართველოს პირველი რესპუბლიკის შეიარაღებულ ძალებს და როგორ იყენებდნენ მათ საბრძოლო მოქმედებებში.

Introduction

The period of the First Democratic Republic of Georgia is one of the significant periods of our modern country, and an understanding of this point is very important. In the short period of the existence of the Republic, the most important issue was security, and the greatest efforts were focused on providing security and protection for the country. And that depended on the creation of professional armed forces. The formation of strong armed forces was disrupted by multiple factors which, according to archive documentation, indicated that the significant issue was the lack of armaments, which created an unfavorable environment for the deployment of not only all our mobilization resources, but even as little as half of them. In the discourse of memoir literature and public opinion, it has often been claimed that the political leaders of the First Republic were unable to deploy a large quantity of weaponry, which was kept in the Caucasian armouries of the Russian Empire. But the archive documents show a different view, one which represents a key aspect in understanding this issue and in dismantling mistaken and clichéd notions. The existing protected documents in the Georgian National Archive allow us to identify and analyze the type of armaments which were maintained by the armed forces of the First Democratic Republic of Georgia, and the conditions of their deployment in a combat environment.

შაშხანები, ცყვიამფრქვევები და არსტილერია

ქართული არმიის ქვეითი ნაწილების ინდივიდუალური შეიარაღება, რომელიც რუსული არმიის საწყობებიდან დარჩა, იყო 1891 წლის ნიმუშის „მოსინის“ 7.62 მმ-იანი კალიბრის სამხაზიანი შაშხანა. იმხანად ის ერთ-ერთ საუკეთესო იარაღად ითვლებოდა. ქართული არმიის ინდივიდუალურ სასროლ საშუალებებში მცირე რაოდენობით იყო სხვადასხვა ქვეყნის წარმოებისა და კალიბრის შაშხანები და კარაბინები: ფრანგული „ლებელის“ სხვადასხვა მოდიფიკაცია, ფრანგული „გრასი“, რუსული „ბერდანა“, შვეიცარიული „ვეტერლი“, იაპონური „არისაკი“, ამერიკული 3-ხაზიანი „ვინჩესტერები“, გერმანული „მაუზერი“, ოსმალური არმიისათვის პირველი მსოფლიო ომის დროს წართმეული „მანლიხერის“, „კრა-იურგენსონის“ და „პიბოდი-მარტინის“ შაშხანების სხვადასხვა მოდიფიკაცია. ოფიცერთათვის განკუთვნილი იყო 1895 წლის 7.62 მმ კალიბრის რევოლვერი „ნაგანი“, ასევე ბელგიური რევოლვერი „ბულდოგი“. პისტოლეტები: 1908 წლის „პარაბელუმი“, 1911 წლის „კოლტი“ და 7.63 მმ კალიბრის მაუზერი, მოდელი – 96. რაც შეეხება ტყვიამფრქვევებს, ქართული არმია ძირითადად შეიარაღებული იყო 1910 წლის ნიმუშის რუსული „მაქსიმის“ ტიპის დაზგისა და პირველი მსოფლიო ომის პერიოდის ბრიტანული „ლუისის“ ტიპის ხელის მსუბუქი ტყვიამფრქვევებით. გარდა ამისა, შეიარაღებულ ძალებს ჰქონდა მცირე რაოდენობით „ვიკერსის“, „ჰოჩკისისა“ და „კოლტის“ ტყვიამფრქვევები.

პირველი რესპუბლიკის შეიარაღებულ ძალებს რუსული არმიისგან ძირითადად ერგო: 1900 და 1902 წლის ნიმუშის 3-დიუმანი (76.2 მმ) საველე ქვემეხე-



„მოსინის“ შაშხანებითა და 1895 წლის „ნაგანის“ რევოლვერით შეიარაღებული ქართველი სამხედროები მთავრობის სასახლის ეზოში

Georgian military armed with the „Mosin-Nagant“ rifles and revolver Nagan 1895 model in yard of Government Palace

Rifles, Machineguns and Artillery

The rifle in the Russian Army's armouries, the model *3-line* 7.62 Cal Mosin–Nagant, was the individual weapon of the infantry component of the Georgian Army in 1891. The *Mosin–Nagant* was considered one of the most effective rifles at the time. The Georgian Army had insufficient individual firearms, and they were different types of rifles and calibres, manufactured by different countries, including multiple modifications of the French *Lebel*, French *Gras*, Russian *Berdan*, Swiss *Vetterli*, Japanese *Arisaka*, American *3-line Winchester*, German *Mausser* and *Mannlicher* (which helped the Ottoman Army in World War One), *Kra Jurgensen* and *Peabody-Martini*. In 1895, the Revolver Na-

„მოსინის“ შაშხანებითა და „ლუისის“ მსუბუქი ტყვიამფრქვევით შეიარაღებული ქართველი ქვეითები წვრთნებისას. ქართული არმიის ქვეითი ნაწილების ინდივიდუალურ შეიარაღებას წარმოადგენდა 1891 წლის ნიმუშის „მოსინის“ 7.62 მმ კალიბრის სამხაზიანი შაშხანა.

Georgian infantry troops armed with *Mosi-Nagant* rifles and a *Lewis* light machine gun in training. The individual weapon of the Georgian Army was the 1891 model of the *Mosine-Nagant* 3 line rifle 7.62 cal.



შაშხანები, ტყვიამფრქვევები და არტილერია

ბი, 1904 და 1909 წლის ნიმუშის 3-ლიუმინი (76.2 მმ) სამთო ქვემეხები, 1904, 1905 და 1909 წლის ნიმუშის 48-ხაზიანი (122 მმ) ჰაუბიცები, 45-ხაზიანი (114 მმ) ბრიტანული ჰაუბიცები. ამ საარტილერიო საშუალებათა კალიბრი 76.2-დან 122 მმ-მდე მერყეობდა, სავსე ქვემეხების სროლის მანძილი 7.5-8.5 კილომეტრს აღწევდა, ხოლო სამთო ქვემეხების – 4.1-8.4 კილომეტრს. გავრცელებული მოსაზრების საწინააღმდეგოდ, თითქოს ქართულ არმიას მემკვიდრეობით დიდძალი შეიარაღება დარჩა, საარტილერიო დოკუმენტებით დასტურდება, რომ დამოუკიდებლობის პერიოდში შეიარაღებული ძალები განიცდიდა შაშხანების, საარტილერიო დანადგარების, ტყვიამფრქვევების, ვაზნებისა და საარტილერიო ჭურვების დიდ ნაკლებობას. საქმე ის იყო, რომ პირველი მსოფლიო ომის კავკასიის ფრონტზე 1917 წელს დაგეგმილი რუსეთის არმიის ოპერაციისთვის თბილისისა და ქუთაისის საწყოებიდან თითქმის მთელი მარაგი გადაიზიდა ფრონტის სიახლოვეს. 1918 წელს დაწყებული ოსმა-



gant 7.62 Cal was designated for officers. Later in 1908, the Belgian Revolver *Bulldog*; then in 1911 the *Colt* and the 7.63 mm *Mauser* C96. The Georgian Army was primarily equipped with a type of the 1910 model of the *Maxim* Russian machinegun, and during World War One, also with the British *Lewis* light machine gun. The Georgian Army also lacked *Vickers*, *Hotchkiss* and *Colt* machine guns.

The armed forces of the First Democratic Republic of Georgia inherited the next models of cannons from the Russian Army, including the 1900 and 1902 year models of the 3 inch field cannons (76.2 mm), the 1904 and 1905 year models of the 3 inch mountain Cannons (76.2 mm), the 1904, 1905 and 1909 year models of the *48 line* (122mm) howitzers and the *45 line* (114 mm) British howitzers. The calibre of listed artillery installations varied from 76.2 to 122mm, and the range of field cannons was 7.5-8.5 kilometres. In relation to the claim that there was a large quantity of inherited arms, it should be pointed out that archive records show that the Republic of Georgia, during the period of independence, lacked rifles, artillery installations, machine guns, ammunition and artillery mortars.

Rifles, Machineguns and Artillery



ქართველი ჯარისკაცები 1910 წლის მოდელის „მაქსიმის“ დაზღის
ტყვიამფრქვევთან; კალიბრი – 7.62 მმ; წონა – 64.3 კგ; სწრაფვასროლა – 600
სროლა წუთში; ეფექტური სროლის მანძილი – 1.5 კმ; მაქსიმალური სროლის
მანძილი – 3.9 კმ.

Georgian soldiers with *Maxim* machine guns of 1910: calibre – 7.62; weight – 64.3 kg;
rate of fire – 600 rounds per minute, effective firing range – 1.5 km; maximum firing
range – 3.9 km.

უაშხანები, ტყვიამფრქვევები და არტილერია

ლური არმიის სწრაფი და წარმატებული შეტევის შემდეგ ტრაპიზონში, ერზერუმში, ყარსსა და სხვა ადგილებში განთავსებული იარაღის უზარმაზარი მარაგი თურქებს ჩაუვარდათ ხელთ. ამავდროულად იარაღის გაბნევას ხელს უწყობდა რუსეთის რევოლუციების შემდეგ არსებული ანარქიული ვითარებაც. უნდა ითქვას ისიც, რომ საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადებამდე კავკასიის რუსული არმიის საწყობებიდან მარაგდებოდა არა მხოლოდ ქართული, არამედ სომხური, რუსული, ბერძნული და სხვა ეროვნული



ქართველი ჯარისკაცები „ლუისის“ მსუბუქი ტყვიამფრქვევებით. „ლუისის“ ტყვიამფრქვევი შეიარაღებაზე მიიღეს 1914 წელს, კალიბრი – 7.62 მმ; წონა – 11.8 კგ; სწრაფასროლა – 550 სროლა წუთში; ეფექტური სროლის მანძილი – 800 მეტრი; მაქსიმალური სროლის მანძილი – 3.2 კმ.

Georgian soldiers with *Lewis* machine guns: in 1914, they were adopted for military use. Calibre – 7.62; weight – 11.8 kg, rate of fire – 550 rounds per minute; effective firing range – 800 metres, maximum firing range – 3.2 km.

The issue was that in 1917, during World War One, almost all the resources of the armouries of Tbilisi and Kutaisi were deployed in the vicinity of the Caucasian Front in order to support Russian Army operations. In 1918, after the initial, quick and successful attack of the Ottoman Army, the armouries located in Trabzon, Erzerum, Karsi and other areas fell into Turkish hands, while simultaneously after the revolution in Russia, the existing anarchy assisted in dispersing weaponry. It should also be stated that before the independence of the Republic of Georgia from Russia, not only Georgian units were equipped, with firearms from the armouries located in Caucasia, but also Armenian, Russian, Greek and other national units, which meant that on 26 May 1918, the Georgian Army did not inherit as many firearms as was claimed. The lack of fire-

Rifles,
Machineguns
and Artillery



ქართველი არტილერისტები 1909 წლის ნიშუშის 76.2 მილიმეტრიანი სამთო ქვემეტან. ქართული არმიის საარტილერიო პარკი ძირითადად ამ ტიპის ქვემეტებისაგან შედგებოდა. ჭურვების სროლის სიშორე 8.6 კმ-ს აღწევდა

Georgian Artillerists along with the 76.2 mm model of the 1909 mountain cannon. The primary artillery composition of the Georgian Army consisted of these type of cannons. The cannon maximum range of fire was 8.6 km.

შაშხანები, ცყვიამურქევეები და არტილერია

შენაერთები, ამიტომ 1918 წლის 26 მაისისთვის ქართულ არმიას შეიარაღების თვალსაზრისით არცთუ სახარბიელო მემკვიდრეობა დარჩა. იარაღისა და საბრძოლო მასალის ნაკლებობა უკვე 1918 წლის სომხეთ-საქართველოს ომშიც იგრძნობოდა. მთავრობის 1918 წლის 20 დეკემბრის სხდომაზე პარლამენტის სამხედრო კომისიამ აღნიშნა, რომ სამხედრო მასალა ცოტა იყო და საჭირო იყო ზომების მიღება მის შესაძენად; განსაკუთრებით ცოტა იყო შაშხანის ვაზნები, 1920 წლის თებერვლის დამდეგს სულ რაღაც 2.5 მილიონი ვაზნა იყო დარჩენილი მარაგში, ხოლო 1920 წლის მაისისთვის, თუ გენშტაბის უფროსის, გენერალ ალექსანდრე ზაქარიადის, მოგონებებს ვერწმუნებით, ვაზნების რიცხვი საერთოდაც 1.8 მილიონზე ჩამოვიდა. ამის გამო თბილისის არსენალში დაიწყეს ვაზნების კუსტარული წესით დატენვა. ვაზნების მცირე



ქართველი არტილერისტები 1902 წლის ნიმუშის 76.2 მილიმეტრიან საველე ქვემეხებთან და „მაქსიმის“ ტყვიამფრქვევთან

Georgian Artillerists along with the 76.2 mm model of the 1902 field cannon and machine gun *Maxim*.

arms and ammunition was evident in the Georgian-Armenian war, and in the government parliamentary session that took place on 20 December 1918, the military committee announced the lack of ammunition and declared that it was necessary to take steps to rectify the matter. In particular there was a small number of rifle rounds; the remaining resource in storage approached 2.5 million rounds as of February 1920. If we refer to the memoirs of Chief of General Staff General Aleksandre Zakaraidze, we discover that the number of rounds was reduced to 1.8 million by May 1920. Because of this, the armoury located in Tbilisi started manufacturing rounds. The lack of rounds was verified by existing classified documents in the Central Historical Archive. The military committee considered reports from military units about the lack of ammunition, and decided it was necessary to collect shell casings from the battle field

Rifles, Machineguns and Artillery



ქართველი არტილერისტები შესვენებისას

Artillerist of Georgian Army during the process of recovery.

შაშხანები,
ცყვიამურქვევები
და არტილერია

რაოდენობას ადასტურებს, ასევე, ცენტრალურ საისტორიო არქივში დაცული დოკუმენტები. კერძოდ, სამხედრო კომისია, ითვალისწინებდა რა სამხედრო უწყების წარმომადგენლის განცხადებას ვაზნების ნაკლებობის შესახებ, მიიჩნევდა, რომ საჭირო იყო ბრძოლის ველზე გასროლილი ვაზნების მოგროვება და შენახვა. ეს პროცესი ნაყოფიერი რომ ყოფილიყო, კომისიამ მოითხოვა მომგროვებელთათვის პრემიების დანიშვნა. გენერალ ზაქარიადისავე ცნობით, ნელ-ნელა გაიზარდა ვაზნების აწყობის დღიური ნორმა და 1920 წლის შემდეგ მათი რიცხვი დღეში 30 000-ს აღწევდა. თუმცა, როგორც 1921 წლის 13 იანვრის დამფუძნებელი კრების სამხედრო კომისიის პლენუმის სხდომის მასალებიდან ჩანს, ვაზნების ქარხანაში ნაყოფიერი მუშაობა არ მიმდინარეობდა, ვაზნები არ ვარგოდა, რადგან გასროლისას შაშხანებში იჭედებოდა. ქართული არმიის მოთხოვნებს ვერც მათი რაოდენობა აკმაყოფილებდა.

ქართველების დიდი მეგობარი, კავკასიაში ბრიტანეთის უმაღლესი კომისარი ოლივერ უორდროპი,



ქართველი არტილერისტები 1902 წლის ნიმუშის 76.2 მილიმეტრიან საველე ქვემეხებთან. ქვემეხის სროლის მანძილი 8.5 კმ-ს აღწევდა

Georgian Artillerists along with the 76.2 mm model of the 1902 field cannon. The cannon maximum range of fire was 8.5 km.

in order to effectively enable the manufacture of rounds. The committee instituted an award system for the collection of shell casings.

Relying on General Zakaidze's information, the manufacture of rounds was steadily increased, and after 1920, daily production approached 30,000 rounds per day. However, on 13 January 1921, according to documentary records of the sessions of the military committee, it was announced that the rounds were ineffective and not fit for purpose, for example they jammed in rifles after shooting. Moreover, the quantity did not respond to the requirements of the Georgian Army.

On 7 January 1920, the UK Chief Commissioner Oliver Wardrop, a big friend to Georgia, reported to the UK Foreign Office information that was received from a trusted official of Georgia. In order to resist the Bolsheviks, Georgia could call up 60,000 men, which could be increased to up to 100,000. Moreover, 25,000 Russian manufactured rifles were required, 50 million rounds (with a minimum of 12 million), 200 (minimum 60) machineguns, 44 artillery installations, 2000 mortars for each mountain artillery instal-

Rifles, Machineguns and Artillery

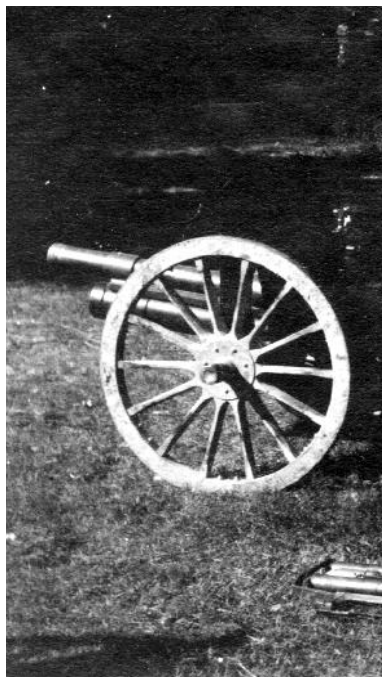


76.2 მილიმეტრიანი ჭურვები. ფოტოს ფრაგმენტი

76.2 mm mortar. Notes

ქართველი არტილერიისტები 1902 წლის ნიმუშის 76.2 მილიმეტრიან საველე ქვემეხებთან. პირველი რესპუბლიკის შეიარაღებული ძალები საარტილერიო ჭურვების დიდ დეფიციტს განიცდიდა

Georgian Artillerists along with the 76.2 mm model of the 1902 field cannon. Significant lack of artillery mortars in the armed forces of First Democratic Republic of Georgia.



შაშხანები, ტყვიამფრქვევები და არტილერია

1920 წლის 7 იანვარს თავისი ქვეყნის საგარეო საქმეთა სამინისტროს სწერდა, რომ სანდო თანამდებობის პირისგან გაიგო შემდეგი: ქართველებს ბოლშევიკების 60 000-იანი არმიისთვის, რომელიც სამომავლოდ 100 000 კაცამდე შეიძლება გაზრდილიყო, წინააღმდეგობის გასაწევად სჭირდებოდათ 25 000 რუსული წარმოების შაშხანა, 50 მილიონი ვაზნა (სულ მცირე 12 მილიონი), 200 (სულ მცირე 60) ტყვიამფრქვევი, 44 საარტილერიო დანადგარი, თითო სამთო არტილერიის დანადგარზე 2000 ჭურვი, ხოლო დანარჩენზე – 1000, რაც მთლიანობაში შეადგენდა 56 000 ჭურვს. როგორც ჩანს, ოლივერ უორდროპს ქართველმა მაღალჩინოსანმა იმ უპირველესი შეიარაღების ნუსხა გააცნო, რომელიც სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი იყო ქართული ჯარისათვის, თორემ ეს შეიარაღება რომ საკმარისი არ იყო, კარგად ჩანს 1920 წლის დეკემბერში ქართული გენერალური შტაბის მიერ შედგენილ დეტალურ ჩამონათვალში, თუ რა სჭირდებო-



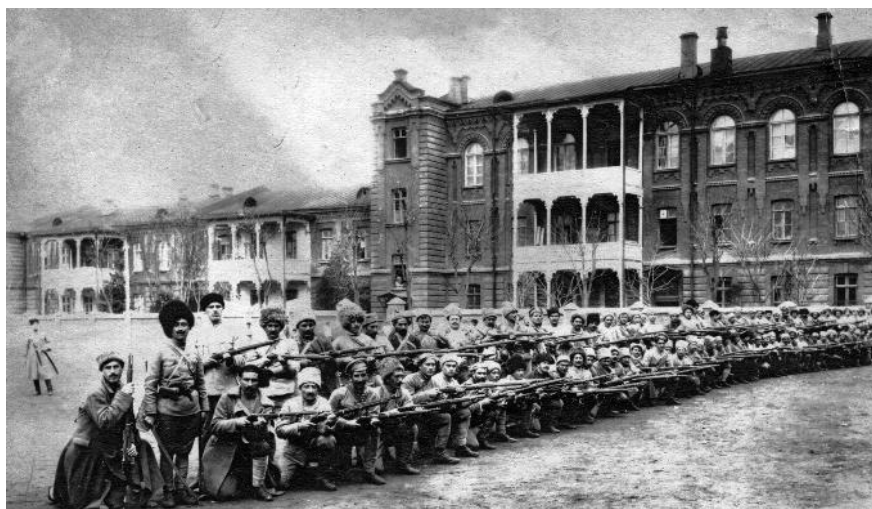
სამხედროთა ჯგუფი „ნაგანისა“ და „მაუზერის“ პისტოლეტებითა და ხელყუმბარებით
 A combat team armed with revolvers of *Nagant* and *Mausers* and a hand grenade.



სამხედროთა ჯგუფი „მაქსიმის“ ორ ტყვიამფრქვევთან
 Military team with two *Maxim* machine guns.

შაშხანები,
 ტყვიამფრქვევები
 და არტილერია

და ქართულ შეიარაღებულ ძალებს ჯარის პირველი ნაწილის საჭიროების შესავსებად და 75 000 კაცის მობილიზაციისთვის. ქართულ არმიას სჭირდებოდა: 60000-75000 შაშხანა, 470 ტყვიამფრქვევი, 100-150 მილიონი შაშხანის ვაზნა, 25 მილიონი ტყვიამფრქვევის ვაზნა, 126 სხვადასხვა დანიშნულებისა და კალიბრის ქვემეხი 342 500 ჭურვით. 1918-1921 წლებში ქართული დიპლომატიის ერთ-ერთი მთავარი საზრუნავი, საქართველოს დამოუკიდებლობის აღიარებასთან ერთად, საქართველოს შეიარაღებული ძალებისათვის დასავლეთის ქვეყნებში იარაღის მოძიება გახდა. უნდა აღინიშნოს, რომ მხოლოდ რამდენიმე მცირე პარტიის შემოტანა მოხერხდა 1920 წლის ზაფხულსა და შემოდგომაზე, ასევე, 1921 წლის მარტის დასაწყისში, როდესაც ქვეყანა დამოუკიდებლობის ბოლო დღეებს ითვლიდა.



„მოსინის“ შაშხანებით შეიარაღებულ სამხედროთა ჯგუფი

A combat team armed with *Mosin-Nagant* rifles.

lation, and for the other artillery installations 1000 mortars, totalling 56,000 mortars. It appears that Oliver Wardrop was acquainted, through a high ranking Georgian official, with the initial armament list that was vital for the Georgian Army. Even this armament list did not respond to requirements. It was described and submitted in detailed catalogue form by the Georgian General Staff in 1920. This catalogue set forth what was required to fulfill the first portion of the Georgian Army, and to implement the mobilization of 75,000 men. The Georgian Army needed: 60-75,000 rifles, 470 machine guns, 100-150 million rifle rounds, 25 million machine gun rounds, 126 multiple type, range and caliber cannons with 342,500 mortars. In 1918-1921, along with the recognition of the independence of Georgia, the primary concern of Georgian diplomats was to acquire weapons from western countries. However, only a small quantity of weapons could be acquired in the spring and summer of 1920, and in March 1921, the country started counting the remaining days of its independence.

Rifles, Machineguns and Artillery

ჯავშანტექნიკა

პირველი რესპუბლიკის შეიარაღებულ ძალებში სამხრეთის ჯავშანტექნიკა ირიცხებოდა: ჯავშანმატარებლები, ჯავშანმანქანები და ტანკები. მათგან განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა ენიჭებოდა ჯავშანმატარებელთა რაზმს, რომელიც რესპუბლიკის ერთ-ერთი ყველაზე მრისხანე საბრძოლო შენაერთი იყო.

ჯავშანმატარებლების, როგორც საბრძოლო საშუალებების გამოყენება, ჯერ კიდევ XIX საუკუნეში დაიწყო და ამ მოძრაობა ციხესიმაგრეებში მონაწილეობა მიიღო ამერიკის სამოქალაქო ომში (1861-1865 წწ.), საფრანგეთ-პრუსიისა (1870 წ.) და სხვა სამხედრო დაპირისპირებებში. ჯავშანმატარებლებს განსაკუთრებით აქტიურად იყენებდნენ XX საუკუნის პირველი ნახევრის სამხედრო კონფლიქტებში. პირველი მსოფლიო ომის დაწყებამდე ჯავშანმატარებლები დიდი სახელმწიფოების არმიების, მათ შორის რუსული არმიის შეიარაღებაშიც ირიცხებოდა. რუსეთის კავკასიის არმიისთვის 4 ჯავშანმატარებელი თბილისის რკინიგზის სახელოსნოებში 1914 წლის ბოლოსთვის აიგო. მატარებლები შედგებოდა ნახევრად შეჯავშნული ორთქმავლის, ორი საბრძოლო პლატფორმისა და საბრძოლო მასალის შესანახი შეჯავშნული ვაგონისგან. ჯავშანმატარებელი აღჭურვილი იყო 1904 წლის მოდელის 2 76.2 მმ-იანი კალიბრის სამთო ქვემეხითა (სროლის რადიუსი 4-4.2 კმ) და 12 ტყვიამფრქვევით. ბორტზე გაკეთებული იყო ამბრაზურები შაშხანის მსროლელთათვის, ორთქმავლის კოშკურაზე კი – მეთაურის სადამკვირვებლო პოსტი. მატარებლის პირადი შემადგენლობა 70-80



ქართველი მეზრძოლები ჯავშანმატარებლის ფონზე. ქუთაისის რკინიგზის სადგური
Georgian combatants in the background of armoured train. The railway station of Kutaisi.

Armoured Vehicles

The armed forces of the First Democratic Republic Of Georgia mostly had three types of armoured vehicles: armoured trains, armoured cars and tanks. The most vital contribution from armoured vehicles came from the troops of armoured trains, the most intrepid combat units in the Republic. Armoured trains as combat assets were deployed at the beginning of the 19th century, and similar iron forts participated in the American Civil War (1861-1865), the Franco-Prussian War (1870), as well as other conflicts. Armoured trains were also effectively deployed in the first half of the 20th century in combat situations.



ქართული არმიის ჯავშანმატარებელი. ჯავშანმატარებელთა რაზმში ირიცხებოდა ოთხი ჯავშანმატარებელი: „რესპუბლიკელი“, „მუშა“, „სიკვდილი ან გამარჯვება“, „თავისუფლების სიმაგრე“

Armoured train of Georgian Army. The troops of armored trains consisted of four armored trains *Republican*, *Employer*, *Death of Victory*, *Strength of Liberty*.



კაცისგან შედგებოდა. მებრძოლთათვის გამოყოფილი იყო ცალკე საცხოვრებელი ვაგონები. ჯავშანმატარებლები შემდეგი სახელებით მოინათლა: №1 – „ყარსი“, №2 – „ალექსანდროპოლი“; №3 – „ნახჭევანი“ და №4 – „თბილისი“. ოთხივე კავკასიის ცალკეულ სარკინიგზო ბრიგადას მიეკუთვნა. მათი ძირითადი ფუნქცია რკინიგზის დაცვა, ეშელონების გაცილება და საბრძოლო მოქმედებებში მონაწილეობა იყო. კავკასიის ფრონტის მოშლისა და საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადების შემდეგ ჯავშნოსნები საქართველოს შეიარაღებული ძალებს გადაეცა. მოხდა მათი „გადანათვლა“ პატრიოტულ-რევოლუციურ ყაიდაზე და დაერქვა: „რესპუბლიკელი“, „მუშა“, „სიკვდილი ან გამარჯვება“, „თავისუფლების სიმაგრე“. როგორც საარქივო დოკუმენტებიდან ჩანს, ქართველებმა მატარებლების საბრძოლო შესაძლებლობები გაზარდეს: არტილერიის რაოდენობა 3-4 ქვემეხამდე, ტყვიამფრქვევების რაოდენობა კი 12-დან 14-25-მდე აიყვანეს. ჯავშანმატარებლების დიდი პლუსი იყო მანევრულობა, სისწრაფე, მძლავრი შეიარაღება და შეჯავშნულობა, ხოლო მინუსი – რკინიგზის ხაზის სიმცირის გამო მოქმედების შეზღუდული არეალი.

ჯავშანმატარებლების ქართული რაზმის საბრძოლო ისტორია ჯერ კიდევ საქართველოს დამოუკიდებლობის გამოცხადებამდე იწყება. რუსეთის იმპერიის 1917 წლის თებერვლისა და ოქტომბრის გადატრიალების შემდეგ კავკასიის ფრონტზე მყოფი რუსული არმიის ნაწილები მასობრივად ტოვებდა ფრონტს და რუსეთში ბრუნდებოდა, რითაც ბევრ საზრუნავს უჩენდა კავკასიის ხალხებსა და ჯავშანმატარებელთა რაზმს. არსებობდა საშიშროება, უკანდახეული ჯარისკაცები მაროდiorებად გადაქცეულიყვნენ და მშვიდობიანი ქალაქები გაეძარცვათ; გარდა ამისა, ჯავშანმატარებელთა რაზმს



ჯავშანმატარებელთა რაზმის მეთაური, ლეგენდარული მებრძოლი, ვალოდია გოგუაძე (ზემოთ). რაზმში მებრძოლი მისი ძმები: ნოე, მელენტი და ალფეს (მარცხნიდან) გოგუაძეები. ალფესი მეთაურობდა N4 ჯავშანმატარებელს

The armoured train troops under the command of the legendary combatant Valodia Goguadze (top). The troops included the following combatants: Brother Noe, Melenti and Alpes Goguadze. Alpes was in charge of armored train N4.

Before World War One, the powerful countries all had armoured trains in their armies. In 1914, four armoured trains were constructed in the railway workshop of Tbilisi for the Russian Caucasian Army. The trains were composed of the following: a semi-armoured locomotive, two combat platforms, and an armoured carriage for the transportation of military equipment. The trains were equipped with two 76.2 cal mountain cannons of the 1904 model (firing range 4-4.2 km), and 12 machine guns. There was an embrasure on the wagon wall for shooting through, and a command post was constructed on the locomotive turret. The train's military personnel consisted of 70-80 combatants. Two wagons were designated for the combatants' living space. The armored trains were given the

Armoured Vehicles

ხშირად უნევდა აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე გამავალი რუსული ეშელონების დაცვა ადგილობრივი შეიარაღებული ბრბოებისგან. რაც მთავარია, რუსული ნაწილების მიერ ფრონტის დატოვების კვალდაკვალ მოიწვედნენ ოსმალური სამხედრო შენაერთები. ამავე დროს, ქართული ქალაქების გარნიზონები მაროდორობდნენ თელავსა და ქუთაისში. ამ ურთულეს ქაოსურ პირობებში რაზმი სათანადო სიმაღლეზე იდგა და წარმატებით ასრულებდა საბრძოლო ამოცანებს. ამ პერიოდში განსაკუთრებული აღნიშვნის ღირსია რაზმის ეფექტური მოქმედება მდინარე ჩოლოქზე ოსმალური ჯარების შეჩერებისას. ბრესტ-ლიტოვსკის ზავისა და ტრაპიზონის უშედეგო მოლაპარაკების შემდეგ თურქები ამიერკავკასიისკენ რამდენიმე მიმართულებით დაიძრნენ და 1 (14) აპრილს თურქულმა 37-ე დივიზიამ ადგილობრივთა ერთი ნაწილის დახმარებით ბათუმი მარტივად აიღო. თურქებმა ბათუმის 3000-მდე დამცველი ტყვედ ჩაიგდეს, უკანდახეულ ნაწილებზე კი პირდაპირ ნადირობა დაიწყეს. ამ ნაწილების სამშვიდობოს გამოყვანაზე დიდი სამუშაო გასნია გოგუაძის რაზმმა. ამასობაში მდინარე ჩოლოქზე გენერალ გიორგი მაზნიაშვილის ხელმძღვანელობით ქართველი ჯარისკაცები, გვარდიელები და სხვა მოხალისეები თავდაცვით პოზიციებს აგებდნენ. ვალოდია გოგუაძის მემუარების მიხედვით, ამ დროს მის რაზმში კარაბინებით შეიარაღებული ნოე ჟორდანიას, ირაკლი წერეთელი და ვლასა მგელაძე მისულან და ჯავშნოსანზე მიღება უთხოვიათ.

გენერალმა მაზნიაშვილმა ოსმალებთან ბრძოლის სამზადისში დიდი მნიშვნელობა მიანიჭა ჯავშანოსან მატარებელს, ამიტომ ჩოლოქის ხიდთან გააკეთეს სპეციალური ჩიხი მატარებლისთვის, რომელიც ტყეში შედიოდა. 8 (21) აპრილს, გამთენიისას, ჯავშანოსანი საბრძოლველად მზად იყო და გოგუაძემ პირად შემადგენლობას სიტყვით მიმართა:

following names: №1 – *Karsi*; №2 – *Aleksandropol*, №3 – *Nakhchevani* and №4 – *Tbilisi*. Four of them were taken on Peculiar Railway Brigade balance. The trains' main functions were to protect railways, to escort high-echelon military personnel, and to participate in battle activity. After the dissolution of the Caucasian Front and the declaration of independence of Georgia, troops from the armoured train armored were enrolled into the armed forces of Georgia. Subsequently, the trains' names were changed into Patriot-Revolution names: №1 – *Republican*, №2 – *Employee*, №3 – *Death or Victory* and №4 – *Strength of Liberty*. As is clear from archive documents, Georgia intensified the military force of trains, increasing the number of artillery units from three to four, and machine guns from 12 to between 14 and 25. Prior to the Russian-Georgian War, a fifth armoured train was planned, but it was never built. The armored train's effectiveness was its maneuvering, speed, heavy weapons and armored capabilities. It's ineffectiveness, on the other hand, was that its operations were limited to railways.

The history of Georgian troops deploying armoured trains in battle started before the independence of the Republic of Georgia. After the revolutions of February and October, Russian units located on the Caucasian Front had withdrawn in large numbers and returned to Russia. This caused great concern to the local populations of Caucasasia and the troops of armoured trains, ie the threat of retreating soldiers looting and kidnapping local females. In addition, armored trains had to provide security, against local armed groups, for retreating high-echelon Russian personnel to Azerbaijani territory. What was important was that as soon as the Russians retreated, the Ottoman's military units steadily pushed forward. The garrisons in Kutaisi and Telavi were also robbed. During this difficult chaotic period, armoured trains were successfully operating in certain places executing combat missions. In relation to this period, the effective interventions of armoured train troops in stopping the Ottoman army around the river Choloki deserves mention. After the Brest-Litovsk

„სამშობლოს დროშა ავმართოთ, საქვეყნოდ
ავაფრიალოთ,
გავიდეთ ბრძოლის ველზედა, ბომბები
დავაგრიალოთ!
სამშობლოს დროშა ავმართოთ, წინ-წინ გავსწიოთ
მტრებზედა,
მას უყვარს დედა-სამშობლო, ვინც მიდის
ბრძოლის ველზედა“.

დილით ჯავშანმატარებელი №4 ტყიდან ბრძოლის ველზე გაიჭრა და მტრის განლაგებაში შევიდა, მონინალმდეგემ ჩათვალა, რომ რაზმი ნებდებოდა და მიუახლოვდნენ ჯავშნოსანს, სწორედ ამ დროს ეკიპაჟმა ერთდროულად ყველა ტყვიამფრქვევიდან და შაშხანიდან ცეცხლი გახსნა, რამაც ადგილზე მოცელა მრავალი თურქი ასკერი. გარკვეული ხნის შემდეგ მონინალმდეგემ შეძლო პირველი საბრძოლო ვაგონის ლიანდაგიდან გადაგდება, რის შედეგადაც დაიღუპა სამი და დაიჭრა 25-მდე მებრძოლი, მაგრამ დაჭრილები მაინც აგრძელებდნენ ტყვიამფრქვევებიდან სროლას. ამ დროისათვის მტერი თითქმის დამარცხებული იყო ამას მოჰყვა ქართველი ქვეითების სანგრებიდან ამოსვლა და გადამწყვეტი შეტევა. შედეგად მტერი საბოლოოდ დამარცხდა. მდინარეებს – ჩოლოქსა და ოჩხამურს შორის ველი თურქი ასკერების გვამებით გაივსო. ამ გამარჯვებას დიდი მორალური შედეგი ჰქონდა: ბათუმის სამარცხვინოდ დაკარგვის შემდეგ ქართველებმა საკუთარი საბრძოლო შესაძლებლობები ირწმუნეს. რაზმის სამმა ჯავშანმატარებელმა გადამწყვეტი როლი შეასრულა ბორჩალოს მაზრის ოსმალების შეჩერებაში. ამ დროს დაატყვევეს 100-ზე მეტი თურქი ჯარისკაცი.

სომხეთ-საქართველოს 1918 წლის ომის ყველა ეტაპზე ჯავშანმატარებლები საბრძოლო მოქმედებებში აქტიურ მონაწილეობას იღებდნენ. ჯერ კიდევ ოქტომბრის მეორე ნახევარში, როდესაც სიტუა-



ქართველი ჯარისკაცები „ლუისის“ ტყვიამფრქვევითა და „მოსინის“ შაშხანით
Georgian Soldiers with “Lewis” machine-guns and “Mosin-Nagant” rifles.

truce and the ineffective Trabzon negotiation, the Turkish moved in several directions toward Transcaucasia. On 1 (14) April, the Turkish 37th division, consisting of 7000 combatants along with the support of local units, conquered Batumi without any active resistance. The Turkish imprisoned 3000 Georgian combatants that were protecting Batumi, which it captured when chasing the retreating units. Gogvadze’s unit provided huge support in order to extract those retreating units. Simultaneously, under General Giorgi Mazniashvili’s command, Georgian soldiers, the National Guard and other volunteers, were preparing defensive positions near the river Choloki.

According to Volodia Gogvadze’s memoirs, at that time Noe Zhordania, Irakli Tsereteli and Vlasa Mgeladze, armed with carbines, requested to join his unit.

Prior to the battle with the Ottomans, General Maz-

Armoured Vehicles

ცია გამწვავდა, ორმა ჯავშნიანმა მატარებელმა 20 ოქტომბერს უბრძოლველად განმინდა ქოლაგერანისა და დებედა ჩაის ხიდები და ქობერის სადგური დაიკავა. 25-27 ოქტომბერს კი სოფლების – ქორინჯისა და ნათერისათვის ბრძოლებში გადამწყვეტი როლი ითამაშეს მონინალმდეგის დამარცხებასა და სოფლების აღებაში. თუ ვალოდია გოგუაძის მიერ სამხედრო მინისტრისა და გვარდიის მთავარი შტაბისთვის გაგზავნილ შიფროგრამას ვერწმუნებით, ამ ბრძოლაში ჯავშნოსნების გამოყენებას ისეთი დიდი მნიშვნელობა და, ამავდროულად, ფსიქოლოგიური ეფექტი მოჰყოლია, რომ ბრძოლის შემდეგ სომხები იხვეწებოდნენ, რომ ჯავშნოსნები კიდევ არ გამოეყვანათ ბრძოლის ველზე. საბრძოლო მოქმედებების მეორე ეტაპზე, რომელიც დეკემბერში განახლდა, სომხურმა დანაყოფებმა ალღო აუღეს ჯავშნოსნებთან ბრძოლის ტაქტიკას და მათი დივერსიული რაზმები აზიანებდნენ რკინიგზის ლიანდაგებს, ხიდებს, სანაინის ხეობაში მთებიდან აგორებდნენ ლოდებს და ხერგავდნენ გზას. ასევე სიმაღლეებიდან ხსნიდნენ ტყვიამფრქვევის და საარტილერიო ცეცხლს. დეკემბრის პირველ ნახევარში სანაინი-ალავერდის ბრძოლების შემდეგ ქართულმა მხარემ სამი ჯავშანმატარებელი დაკარგა. ქართული ნაწილების მცირერიცხოვნობამ ომის ამ ეტაპზე რკინიგზის დაცვა ვერ უზრუნველყო და სომხურ დივერსიულ რაზმებს თავისუფლად მოქმედების საშუალება მიეცათ. ამან გამოიწვია ერთი ჯავშნოსნის სანაინის ალყაში ჩარჩენა, ამიტომ ქართველებმა თავად ააფეთქეს N1 ჯავშანმატარებელი. აფეთქებამდე კი, სანამ ტყვია-წამალი არ გაუთავდათ, ჯავშნოსნიდან დიდ წინააღმდეგობას უწევდნენ სომხურ ნაწილებს და ქართული ნაწილების უკანდახევას უწყობდნენ ხელს, მსგავსი ბედი ეწია N2 და N3 ჯავშნოსნებსაც, რომელთაგანაც ერთი დაზიანდა ლიანდაგებიდან გადასვლის გამო, მაგრამ

niashvili made an attack with an armoured train, because there was a rail track which went directly into the wood. On the dawn of 8 (21) April, "Javshnosani"(the troops of an armored train) were prepared for battle. Goguadze gave a speech to the combatants:

"Let us raise the colour, wave it uncovered,
Let us move to the battle field, and fire the bombs,
Let us raise the colour, let us move it into the enemy
Who loves the motherland goes to the battle field."

In the morning, №4 armored train engaged battle and breached enemy lines. The enemy thought that the Georgian units had given up and approached the train, and the train's crew fired from machine guns and rifles. Many Turkish *askara* (soldiers) were slain there. After a certain period of time, the enemy finally derailed the first wagon from the railway. Three Georgians died and 25 combatants were injured. But the injured combatants continued with uninterrupted machine gun fire, bringing the enemy forces close to defeat. Then, jointly with the support of Georgian infantry who had left the trenches in order to join the battle, the decisive offence was executed, which concluded in the defeat of the enemy. The field between the rivers Choloki and Ochkhamuri was full of the dead bodies of Turkish *askara*. This victory caused reflection. And after the shameful loss of Batumi, Georgian faith in their own combat capabilities was given a boost. The troops of three armored trains made a big contribution in the battle to stop the Ottomans in the vicinity of Borchalo Mazra, after which more than 100 Turkish soldiers were captured.

During the Georgian-Armenian War in 1918, the troops of armoured trains made the most significant contributions of the Georgian armed forces on all stages of war. At the second half of October, when the situation was escalated, two armoured trains cleared the bridges of Colageran and Debeda-chai without fight on 20 October and invaded Kober station. On 25-27 October they played

ჯავშანმატარებელთა რაზმის წევრები
 ჯავშანმატარებელი "რესპუბლიკელის" ფონზე.
 ზემოთ ბინოკლით რაზმის მეთაური ვალოდია
 გოგუაძე. შტატის მიხედვით, თითოეული
 ჯავშანმატარებელი აღჭურვილი იყო 1904
 წლის მოდელის 2 სამთო ქვემეხით და 12
 ტყვიამფრქვევით, თუმცა, როგორც საარქივო
 დოკუმენტებიდან ჩანს, ქართველებმა
 მატარებლების საბრძოლო შესაძლებლობები
 გაზარდეს: არტილერიის რაოდენობა 3-4
 ქვემეხამდე, ტყვიამფრქვევები კი 12-დან 14-
 25-მდე აიყვანეს

The combatants of armoured train in the
 background of the armored train „Republic“.

In the upper part of the picture the troops
 commander Volodia Goguadze is standing with
 binoculars. According to the Georgian army
 structure, each armoured train was equipped
 with two mountain cannons and twelve machine
 guns, however according to archive documents
 (records) Georgia intensified efforts and installed
 from 3 up to 4 cannons and from 12 up to 25
 machine guns



ჯავშანტექნიკა

ტყვია-ნამლის გათავების შემდეგ ეკიპაჟებს ზურგში
 რკინიგზის ლიანდაგის აყრის გამო ამ ჯავშნოსნების
 მიტოვებაც მოუწია. მიტოვებული ჯავშნოსნების მე-
 ბრძოლები ქვეითად განაგრძობდნენ გზას აირუმი-
 საკენ, სადაც მათ გამოსაყვანად ბრძოლით მივიდა
 N4 ჯავშანმატარებელი აღფეს გოგუაძის მეთაურო-
 ბით და ისინი 17 დეკემბერს სადგურ სადახლოში
 ჩაიყვანა. ამის შემდეგ ეულად დარჩენილი ქართუ-
 ლი ჯავშანმატარებელი წარმატებულად იბრძოდა
 სადახლოს, პატარა შულავერისა და აშაგასერალი-
 სათვის წარმოებულ ბრძოლებში. ომის შემდეგ, 1919
 წელს, ქართველებმა ახალი ჯავშნოსანი მიიღეს შეი-
 არალებზე, 1920 წელს მათი რიცხვი სამამდე გაიზო-



a key role in deafiting the enemy and invading the viliages Korinji and Tsateri. If we rely on the information given in the cipher, sent by Valodia Gogvadze to the Military Minister and Guard headquarters, using the Javshnosnebi in this battle was of such a great importance and was followed by such psychological effect that after the battle the Armenian subunits were entreating not to bring the Javshnosnebi on the battlefield again. On the second stage of the hostilities that was resumed in December, Armenian unites showed a flair for battle tactics with the Javshnosnebi and their subversive detachments damaged railway tracks, bridges, rolled downhill the rubbles in Sanaini valley and blocked the roads; shelled from the heights. In the first half of December, after Sanaiani-Alaverdi battles,

Armoured Vehicles

არდა, ხოლო 1921 წლის თებერვლისათვის უკვე მეოთხე ჯავშანმატარებელიც ჩადგა მწყობრში.

საქართველოს დემოკრატიული რესპუბლიკის ჯავშანმატარებელთა რაზმისთვის უკანასკნელი გამოცდა 1921 წლის რუსეთ-საქართველოს ომი აღმოჩნდა. მონინაალმდეგის დაზვერვა ომისწინა საიდუმლო შეტყობინებებში გამუდმებით აღნიშნავდა ქართული ჯავშანმატარებლების კურსირების მიმართულებებს. რუსებმა საქართველოსთან ომისთვის მოახდინეს 5 ჯავშანმატარებლის (№5, №7 „Стенька Разин“, №61, №77, №94) მობილიზება. აღსანიშნავია, რომ მენინავე ჯავშნოსანს, №7 „Стенька Разин“-ს ხელმძღვანელობდა ქართველი წითელი მეთაური, გვარად ხმალაძე. რუსული ჯავშანმატარებლები უკეთესი ტექნიკური მონაცემებით გამოირჩეოდა, კერძოდ, მატარებლებზე დაყენებული იყო მსხვილკალბრიანი შორსმსროლელი საზენიტო არტილერია. ომის დაწყებიდან მალევე, 16 თებერვალს, ქართველებმა მწყობრიდან გამოიყვანეს ფოილოს სარკინიგზო ხიდი, რამაც დროებით შეაჩერა საქართველოსკენ მომავალი რუსული ჯავშნოსნები. თუმცა ქართული და რუსული ჯავშანმატარებლების პირველი დუელი სწორედ ამ დღეს შედგა: აფეთქებულ ფოილოს ხიდთან მდგარმა №94-მა რუსულმა ჯავშნოსანმა შორსმსროლელი არტილერიით ცეცხლი გაუხსნა სადგურ სალოღლის მიმართულებიდან შეტევაზე გადასულ ქართულ ჯავშანმატარებელს, რომელსაც რუს ქვეითებზე მიჰქონდა იერიში. ქართულმა ჯავშნოსანმა უკან დაიხია. 18-19 თებერვლის ღამეს ჯავშანმატარებლის მოქმედებამ დიდი წვლილი შეიტანა თბილისის თავდაცვის ცენტრალურ სექტორში მოპოვებულ გამარჯვებაში, რაზმმა მონინაალმდეგეს სადგურ სოლანლულის დაკავების საშუალება არ მისცა. ამ იერიშის მოგერიების შემდეგ ქართული ნაწილები კონტრშეტევაზე გადავიდნენ და მარტო დატყვევებულთა სახით 1000-ზე მეტი წითელარმიელი ჩაიგდეს ხელთ.

Georgian side lost three armoured trains. Small Georgian unites were not able to defend the railway on this stage of the war and the Armenian subversive detachments acted freely. That's why one of the Javshnosani was seized in Sanaini and the Georgians exploded the armoured train #1 themselves. Before the explosion they resisted the Armenian unites and assisted the retreat of the Georgian unites. The same happened to the armoured trains #2 and #3. One of them was damaged because of transition from the rails. But after the ammunition ran out, they had to leave these Javshnosnebi as well. Fighters of the left Javshnosnebi continued their way on foot towards Ayrum, where they were rescued by the armoured train #4 led by Alphe Gogvadze and taken to the station Sadakhlo on 17 December. Afterwards the only left Georgian armoured train fought successfully in the battles waged for Sadakhlo, Patara Shulaveri and Ashaga-Seral. After the war was finished Georgians received the new Javshnosani in 1919. In 1920 their number increased up to three and for the February 1921 the fourth armoured train stood ready as well. In the beginning of the conflict, they were deployed in order to repel the enemy and to rescue Georgian mobile units from siege. During this time, two armoured trains derailed and it was impossible to fix them. The Georgians decided to abandon one and the other was exploded.

When the Georgian Army launched a counterattack, the Javshnosnebi were effectively deployed in an offensive operation. After the war, Valodia Gogvadze and most of the Javshnosnebi were awarded with orders, a higher honour than medals.

The final experience that armoured train troops of the Georgian Democratic Republic faced was the Russian-Georgian war in 1921. Prior to the war, the Russian intelligence services continuously submitted secret reports about the location and direction of Georgian armored trains. For war with Georgia, Russia mobilized five armored trains (№5; №7 *Stenka Razin*, № 61; №77; №94). It is significant that the armored train №7, *Stenka Razin* was under the command of the ethnic Georgian Khmaladze. Russian ar-

ქართულმა ჯავშანმატარებელმა განსაკუთრებული როლი ითამაშა 21 თებერვალს ვაზიანის ბრძოლაში მონინალმდეგის შეტევის მოგერიებაში. გიმნაზიის მოსწავლემ – გივი ლამბაშიძემ, რომელიც მოხალისედ ჩაენერა არმიაში და თბილისის თავდაცვის ცენტრალურ სექტორში იბრძოდა, მტკვრის მარჯვენა მხარეს არსებული შემალლებებიდან დასცქეროდა მეორე ნაპირზე ვაზიანის ბრძოლას და ომის დასრულებისთანავე დღიურში ჩაწერა: „სამაგალითოდ იმუშავა ჩვენმა ჯავშნიანმა მატარებელმა, ამოფარებული პატარა გორაკს უკან ისე, რომ არც მოსჩანდა და არც ყუმბარები მოხვდებოდა ადვილად. როგორც გველი ისე გამოსცურდა იგი თავისი საფარიდან და გაექანა კახეთისაკენ საშინელი სიჩქარით. ისე შორს შევიდა მტრის ზურგს უკან, რომ ბოლითა ვამჩნევდით მას. ამ დროს მოისმა ყურების გამჭექავი, პანტასავით სროლა. ჩვენი ჯავშნოსანი ზურგში ესროდა მტერს, მტერი კი გააფთრებით ესროდა რკინისგზის ლიანდაგს და სცდილობდა ლიანდაგის განადგურებას, მაგრამ ... უნდა ვაღიარო, რომ ჯავშნოსანმა მატარებელმა გააკეთა თითქმის ყველაზე მეტი საქმე ზურგში ტყვიისმფრქვეველების დაცვებით“.

ამასობაში რუსებმა ფოილოს ხიდი აღადგინეს და 24 თებერვალს ბრძოლაში 4 ჯავშანმატარებელი ჩართეს. 24 თებერვალს თბილისის დატოვებამდე გოგუაძის რაზმის ერთ-ერთმა ჯავშანმატარებელმა შანიძის მეთაურობით რუსი კავალერისტებისგან განმინდა ავჭალის სადგური. თბილისიდან უკანდახევის შემდეგ ქართველებმა სარკინიგზო ხიდები დააზიანეს და ქართული და რუსული ჯავშნოსნები ერთმანეთს აღარ გადაჰყრია. 2 მარტს რუსებს ხელში ჩაუვარდათ მიტოვებული ქართული ჯავშანმატარებელი „რესპუბლიკელი“, რომელიც რელსებიდან იყო გადავარდნილი. ეს ჯავშნოსანი რუსებმა 5 მარტს მწყობრში ჩააყენეს და „საბჭოთა საქართველოდ“ გადაწოდეს.

mored trains were equipped with modern technology, particularly high calibre long range anti aircraft artillery. At the outbreak of war on 16 February, Georgians deconstructed the Poilo railway bridge in order to disrupt the approach of Russian armored trains heading for Georgia. However the first duel of Russian and Georgian armored trains occurred that day. The Russian train №94, located at the exploded Poilo bridge, started firing long range artillery at the Georgian armored train, located in Saloghlisi station, which simultaneously proceeded to attack Russian infantry. The Georgian armored train had to retreat. On the night of 18 or 19 February, in order to protect the central line of defense of Tbilisi, the Georgian armored train made a major contribution to what was a final victory. The unit disrupted the enemy's ability to conquer Soghanluli station. After repelling the attack, the Georgians launched a counterattack and captured more than 1000 soldiers of the Red Army.

Georgian armoured train played a special role to repel an attack of the enemy in Vaziani battle on 21 February. Gymnasium pupil Givi Ghambashidze, who volunteered for the army and fought in Tbilisi defense central sector, watched the Vaziani battle from the height of river Mtkvari right bank and as soon as the war was finished wrote down in his diary: *Our armoured train worked excellently. It was located behind the hill to hide from the grenades. Like a snake it came out from its shelter and headed towards Kakheti with high speed. It entered the enemy rear so far that only the smoke was noticed. At this time terrible voice of shooting was heard. Our Javshnosani was shooting the enemy in the rear and the enemy was shooting furiously the railway and was trying to destroy it, but in vain... I have to admit that the armoured train did most of the work.*

Meanwhile, the bridge in Poilo was repaired and four more Russian armored trains engaged in battle on 24 February. On that day, prior to retreating from Tbilisi, one armored train from Goduadze's unit, under the command of Shanidze, released Avchala railway station from Russian cavalry control. After retreating from Tbilisi, the Georgians damaged railway bridges in order to diminish

მიუხედავად თბილისთან დაცემისა, ოსიურის ბრძოლაში მარცხისა და ქუთაისის დაკარგვისა, ქართული ჯავშანმატარებლები ბრძოლას არ წყვეტდნენ. 11 მარტს ალფეს გოგუაძის მეთაურობით ქუთაისის სადგურზე შეიჭრა ჯავშანმატარებელი №4 „თავისუფლების სიმაგრე“, სადგურზე მყოფი მონინალმდგის ერთნახევარი ასეული დაამარცხა და მოახერხა იმ ნივთების ევაკუაცია, რომლებიც მთავრობას ქუთაისში დარჩა. მთავარსარდალმა კვინიტაძემ მატარებლის პირად შემადგენლობას მადლობა გამოუცხადა: „შეურყევლობა მატარებლის პირადი შემადგენლობისა და მის მიერ თავისი პირადი მოვალეობის შეგნება სამშობლოს წინაშე არის ის, რასაც უნდა ეცადოს, ყველა ჩვენგანმა მიჰბადოს. ალფეს გოგვაძეს და №4 ჯავშნოსანი მატარებლის პირად შემადგენლობას სამსახურის სახელით ვუცხადებ ჩემს ღრმა მადლობას. ამასთან ერთად, ვსარგებლობ შემთხვევით, აღვნიშნო მუშაობა საერთოდ ამ ომში განსაკუთრებულ მძიმე პირობებში ყველა ჩვენი ჯავშნოსანი მატარებლისა ვლადიმერ გოგვაძის მეთაურობით, რაიც შედეგად მიმაჩნია ზემო აღნიშნული მეთაურის დაუღალავი მუშაობისა“. რაზმის წევრები იხტიბარს არ იტყებდნენ და 16 მარტს, როდესაც ომის ბედი ასი პროცენტით გადანყვეტილი იყო, ვალოდია გოგუაძემ ნიგოეთიდან ბათუმში მთავრობის თავმჯდომარე ნოე ჟორდანიას შემდეგი შინაარსის დეპეშა გაუგზავნა: „ჯავშნოსანი მატარებლებით მოგესალმებით. რაზმი ფიცსა სდებს თქვენ წინაშე, რომ იბრძოლებს სამშობლოს დასაცავად უკანასკნელ სისხლის წვეთამდის“. სულ მალე ომი დასრულდა და საქართველოს დემოკრატიული რესპუბლიკის ჯავშანმატარებლები მხოლოდ ქალაქებზე არსებულ „დამოუკიდებელ“ საბჭოთა საქართველოს წითელი არმიის შემადგენლობაში ჩაირიცხა.

რესპუბლიკის რეგულარული არმიისა და გვარდიის საკუთრებაში ირიცხებოდა ჯავშანავტომო-

the risk of an engagement between Russian and Georgian armoured trains. On 2 March, the abandoned Georgian armoured train, *Republican* probably derailed, fell into Russian hands. On 5 March, the Russians repaired this train and renamed it *Soviet Republic of Georgia*.

Despite the setback near Tbilisi, being defeated in the Battle of Osiauri, and the failure of Kutaisi, the troops of the Georgian armored trains never stopped fighting. On 11 March, the armoured train №4, *Strength Of Liberty*, under the command of Alfes Gogvadze, breached the station at Kutaisi and defeated more than a company of enemy troops, and evacuated all the property which had been abandoned by the government in Kutaisi.

The Supreme General Kvinitadze expressed grateful appreciation to each member of train crew in the following words: *The adamantine will of each member of the train crew, their responsibility towards the motherland that everyone of us should undertake. I would like to express my great gratitude of appreciation to Alfes Gogvadze and the members of armoured train №4. I want to take the opportunity to highlight and underline the contribution of each armoured train under the command of Vladimir Gogvadze in these difficult circumstances of war. It is the relentless work of the commander that I mentioned before*".

Troops crew didn't adamant and on March 16, when the war outcome was already 100% predicted, Valodia Gogvadze, located in Nigoeti, sent a dispatch to the chairman of the government, Noe Zhordania, with the following content : " On behalf of the troops of the armoured train, I greet you. The troops make an oath in front of you and swear to fight in order to protect the motherland until the last drop of our blood (until death)". Later, the war was over, and the troops of the armoured train of the Democratic Republic of Georgia were enlisted into the ranks of the Red Army of „Independent” Georgian Soviet Republic (an independence existing only on paper).

Companies of the armoured cars were enlisted in the Regular Army and Guard of the Republic. According to the archival documents we know 7 armoured cars and



მთავრობის მეთაური ნოე ჟორდანია და სახალხო გვარდიის ფაქტობრივი ხელმძღვანელი ვალიკო ჯუღელი სახალხო გვარდიის მთავარი შტაბის წევრებთან ერთად ჯავშანმანქანა N1 „სახალხო გვარდიელის“ ფონზე

The chairmen of the Georgian government Noe Zhordania and the actual head of the People's Guard Valiko Dzugeli accompanied by a member of the National (People's) Guard in the background of an armoured vehicle.

ჯავშანტექნიკა

ბილთა ასეულები. საარქივო დოკუმენტების მიხედვით, ჩვენთვის ცნობილია 7 ჯავშნოსანი ავტომობილი სიმბოლური სახელებით: „სახალხო გვარდიელი“, „პროლეტარი“, „ინტერნაციონალი“, „გლეხი“, „სამშობლო“, „საქართველო“ და „ბრძოლა“. ამ ჯავშნოსნებიდან ერთი – „პროლეტარი“ – იყო ქვემეხითა და ტყვიამფრქვევებით აღჭურვილი რუსული წარმოების მძიმე ჯავშნოსანი „Garford“-ი; ხუთი კი მეორე და მესამე სერიის ბრიტანული ბრიტანული წარმოების „Austin“-ი; ხოლო ერთი – „საქართველო“ კუსტარულად დაჯავშნული „Napier“-ის მსუბუქი ჯავშანავტომობილი. 1915 წელს ბრიტანულ ძარაზე რუსეთში შექმნილი მძიმე ჯავშნოსანი

their symbolic names: *People's Gurdsmen, Proletarian, International, Peasant, Homeland, Georgia and Struggle*. From the abovementioned armoured cars one – „Proletarian“, equipped with cannon and machine-gun represented the heavy armoured *Garford*, produced in Russia; five of them – second and third series of *Austin*, produced in Britain; an one – *Sakartvelo* makeshift armoured Napier armoured car. Crew of the heavy Javshnosani *Garford*, created on the British bodywork in 1915, enlisted 8-9 persons, the combat weight reached 8.6 ton. The armoured was armed with three 7.6 mm caliber *Maxim* machine-gun and 1910 model year 76.2 mm caliber cannon. Cannon fire set consisted 44 shells, machine-gun – 5000 cartridges. The car was armoured with 6.5 mm barbettes. The four-cylinder engine capacity reached 30 horsepower, in case of full load speed amounted to 18 km/h, while the car moved back the speed fell to 3 km/h, Autonomus driving distance reached 120 km. The crew of the second and the third series Austin consisted of 5 members, fighting mass amounted to 5.3 tons, and the armor thickness – 5-8 mm. Two 7.62mm caliber *Maxim* machine gun stood on two combat towers in the second series armament, while 8 mm caliber *Hotchkiss* machine-gun – on third series A Ustin combat towers; Combat set consisted of 6000 cartridges; Both series had four-cylinder 50 horsepower capacity engines; speed – 60 km/h; autonomous driving distance reached 200 km. Armed forces of the First Republic used combat vehicles in all battles – in 1918-1919 on the fronts of Abkhazia and Sochi, firstly against the Bolsheviks and then the forces of Denikin; in February-March 1919 on Akhaltsikhe front against the insurrection of Server-beg Atabag and in the Russian-Georgian war in February-March 1921.

At the beginning of the 1921 war two armoured cars were located on the direction of Vorontsovka-Jalaloghli; returning back this column was besieged at Sandar on 16 February and while breaking the siege they had to leave the Javshnosnebi. 11th Red Army used the Javshnosnebi, particularly on 16 February in the war held against Georgia, from the side of the Red Bridge Russians draw in the for-



სახალხო გვარდიის ჯავშნოსან ავტომობილთა გუნდის მოტოციკლები

The motorcycle-machine gun team (company) of the National (People's) Guard.

ჯავშანტექნიკა

„Garfdord-ის“ ეკიპაჟი 8-9 ადამიანისაგან შედგებოდა, მანქანის საბრძოლო მასა 8.6 ტონას აღწევდა. ჯავშნოსანი შეიარაღებული იყო სამი 7.62 მმ კალიბრის „Maxim-ის“ ტყვიამფრქვევით და 1910 წლის მოდელის 76.2 მმ კალიბრის მქონე ქვემეხისაგან. ქვემეხის საბრძოლო კომპლექტი შედგებოდა 44 ჭურვისაგან, ხოლო ტყვიამფრქვევის – 5000 ვაზნისაგან. ავტომობილი დაჯავშნული იყო 6.5 მმ-იანი ჯავშანფურცლებით. „Garfdord-ის“ ოთხცილინდრიანი ძრავის სიმძლავრე 30 ცხენის ძალას აღწევდა, სრული დატვირთვის შემთხვევაში სიჩქარე მხოლოდ 18კმ/საათს შეადგენდა, ხოლო უკუსვლის შემთხვევაში 3 კმ/საათამდე ეცემოდა, ავტონომიური სვლის მანძილი 120 კილომეტრს აღწევდა. მეორე და მესამე სერიის „Austin-ის“ ეკიპაჟი 5 კაციდან შედგებოდა, საბრძოლო მასა 5.3 ტონას

mation of #55 armoured cars. The armoured cars assisted Gori Guard Battalion in Soghanlughy battle during the first attack of the enemy near Tbilisi on the night of 18-19 February. Afterwards they cleaned the railway and the nearby territory from the enemy together. On 20 February in Kojor-Tabakhmela sector Georgian troops took control of the enemy's small armoured car. On 24 February in Tbilisi defense left sector one armoured car tried to attack the enemy's tanks, but the fire opened by the tanks made it to retreat. After leaving Tbilisi, while retreating from Mtskheta to Gori, Georgian troops exploded some of the Javshnosnebi and left them on their way, in case the enemy would try to possess it. According to the data of the Russian side Georgian Army used two armoured cars on the front of Abkhazia against the 31th rifle division of the Russian 9th Army. On the front of Abkhazia the unit of #48 armoured cars opposed the Georgian Army. After their defeat in the war, Commander-in-chief Giorgi Kvinitadze positively appraised the operation of the armoured cars and noted that they not only contributed the defense, but frequently they performed reconnaissance missions.

The armed forces of the First Democratic Republic of Georgia had armoured cars that were equipped with approximately 1000 machineguns and the most modern and „forbidden fruit” two battle tank of that time. The modern and formidable battle car-tank was first used in combat by the British Army in 1916 during the Battle of the Somme, Western Front, WWI. It shocked the German soldiers, who imagined *actual devils* directed at their positions. However, in that period, tanks usually caused a more psychological affect, because of their mobility, weak engine ability and other issues.

Four years after the first deployment of the tank, the same modern technology reached the Georgian armed forces. The interesting point is how did tanks become integrated into the Georgian Army? It is a fact that during the Civil War in Russia, the British supplied the White Army with multiple types of weapons and tanks. In the beginning of 1920, White troops under the command of General Anton Denikin, were defeated by Bolshevik troops in North-

შეადგენდა, ჯავშნის სისქე – 5-8 მმ-ს; მეორე სერიის შეიარაღებაში ორ საბრძოლო კოშკურაზე იდგა ორი 7.62 მმ კალიბრის „Maxim-ის“ ტყვიამფრქვევი, ხოლო მესამე სერიის „Austin-ის“ 8 მმ კალიბრის „ჰორკისის“ ტყვიამფრქვევი; საბრძოლო კომპლექტი შედგებოდა 6000 ვაზნისაგან; ორივე სერიის „Austin-ი“ ეყენა ოთხცილინდრიანი 50 ცხ. ძალის სიმძლავრის ძრავა; სიჩქარე – 60 კმ/სთ; ავტონომიური სვლის მანძილი კი 200 კილომეტრს აღწევდა. პირველი რესპუბლიკის შეიარაღებული ძალები საბრძოლო მანქანებს თავისი არსებობის მანძილზე წარმოებულ თითქმის ყველა ბრძოლაში იყენებდა: 1918-19 წელს აფხაზეთისა და სოჭის ფრონტზე ჯერ ბოლშევიკებისა და შემდეგ დენიკინის ძალების წინააღმდეგ, 1919 წლის თებერვალ-მარტში ახალციხის ფრონტზე სერვერ-ბეგ ათაბაგის ამბოხების წინააღმდეგ თუ რუსეთ-საქართველოს 1921 წლის თებერვალ-მარტის ომში.

1921 წლის ომის დასაწყისში ორი ჯავშანავტომობილი განლაგებული იყო ვორონცოვკა-ჯალალოლის მიმართულებით; უკანდახევის დროს, 16 თებერვალს, ეს კოლონა სანდართან მოხვდა ალყაში და ალყიდან გამოსვლისას ჯავშნოსნების მიტოვება მოუწიათ. ჯავშნოსნებს იყენებდა მე-11 წითელი არმია, კერძოდ, 16 თებერვალს წითელი ხიდის მხრიდან საქართველოს წინააღმდეგ რუსებმა ომში ჩაატეს N55 ჯავშნოსან ავტომობილთა შენაერთი. ჯავშნოსანი ავტომობილები 18-19 თებერვლის ღამეს თბილისთან მონინააღმდეგის პირველი შეტევისას სოღანლულის ბრძოლაში დაეხმარნენ გორის გვარდიის ბატალიონს, შემდეგ კი მათთან ერთად განმინდეს რკინიგზა და მისი მიდამოები მონინააღმდეგისაგან. 20 თებერვალს კოჯორ-ტაბახმელას სექტორში ქართულმა ჯარმა ხელში ჩაიგდო მონინააღმდეგის ერთი პატარა ჯავშნოსანი ავტომობილი. 24 თებერვალს თბილისის თავდაცვის მარცხენა



ქართული არმიის ჯავშანმანქანები ალლუმზე გოლოვინის (დღევანდელი რუსთაველის) გამზირზე. წინ გადაადგილდება ქვემეხითა და სამი ტყვიამფრქვევით შეიარაღებული მძიმე ჯავშნოსანი „Garford-ი“, ხოლო მას მოყვება ორი ტყვიამფრქვევით აღჭურვილი მეორე სერიის „Austin-ის“ ფირმის ჯავშანმანქანა

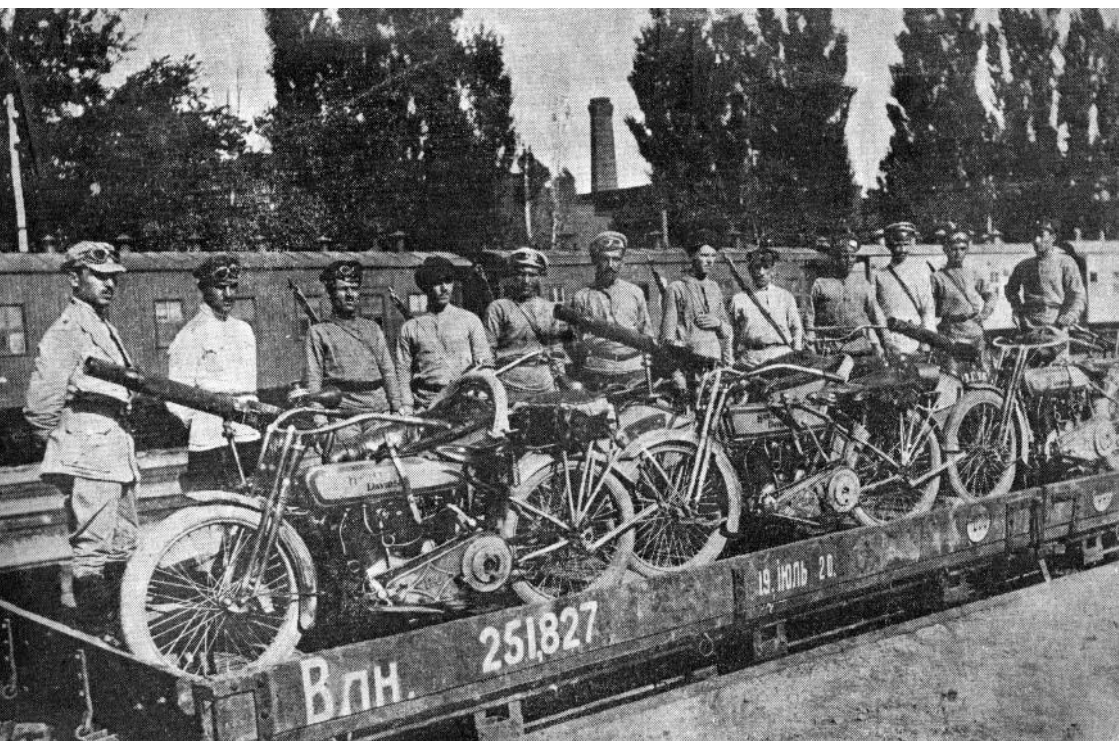
The armoured cars of the Georgian Army took part in a parade on Golovin (present-day Rustaveli) Avenue. Heavy armoured *Garford* is moving forward armed with a canon and three machine-guns. It is followed by armored car *Austin*, armed with two machine-guns.

ern Caucasia. The defeated generals of the Northern troops of the White Guard, Ivan Erdelis and Daniel Drachenko, requested approval for evacuation through territory under the control of the Georgian military. The Georgians approved and disarmed 10,000 volunteers and let them into Georgian territory. As a result of the disarming, Georgia acquired the tanks. The Georgian Guard conducted the evacuation and disarming operation and owned the tanks. The Georgian Guard, through the reorganization of the Armoured Vehicle Company, established the Armoured Wheeled Tank

Armoured Vehicles

სექტორში მონინალმდეგის ტანკების წინააღმდეგ შეტევა სცადა ერთმა ჯავშანავტომობილმა, თუმცა ტანკების მიერ გახსნილმა ცეცხლმა უკან დაეხია აიძულა. თბილისის დატოვების შემდეგ მცხეთიდან გორისაკენ უკან დახევისას, მონინალმდეგეს რომ არ ჩავარდნოდა ხელში ქართულმა ჯარებმა ზოგიერთი ჯავშნოსანი, ააფეთქეს და გზაზე დატოვეს. რუსული მხარის მონაცემების მიხედვით, აფხაზეთის ფრონტზე ქართული არმია რუსული მეცხრე არმიის 31-ე მსროლელი დივიზიის წინააღმდეგ ორ ჯავშნოსან ავტომობილს იყენებდა. თავის მხრივ აფხაზეთის ფრონტზე ქართულ არმიას მონინალმდეგის 48-ე ჯავშანავტომობილთა შენაერთი უპირისპირდებოდა. ომში დამარცხების შემდეგ მთავარსარდალი გიორგი კვინიტაძე დადებითად აფასებდა დაჯავშნული ავტომობილების მოქმედებას და აღნიშნავდა, რომ ისინი არა მხოლოდ თავდაცვის საქმეს უწყობდა ხელს, არამედ ხშირად სადაზვერვო მისიებსაც ასრულებდა.

პირველი რესპუბლიკის შეიარაღებულ ძალებში იმ დროისთვის თანამედროვე და ყველასათვის უცხო ხილი – 2 საბრძოლო ტანკი ირიცხებოდა. ახალი და მრისხანე საბრძოლო მანქანა ტანკი პირველად 1916 წლის სექტემბერში გამოიყენეს ბრიტანელებმა პირველი მსოფლიო ომის დასავლეთის ფრონტზე სომის ბრძოლაში. ამან გერმანელ ჯარისკაცებზე ისეთი თავზარდამცემი გავლენა მოახდინა, რომ წარმოიდგინეს, თითქოს მათკენ ნამდვილი „ემშაკები“ მიემართებოდნენ. ისე იმ პერიოდის ტანკი უფრო ფსიქოლოგიურ ეფექტს ახდენდა, რადგან ცუდად მანევრირებდა, არც ძრავა უვარგოდა და ა.შ. ტანკის პირველად გამოყენებიდან არასრული 4 წლის შემდეგ ეს უახლესი ტექნიკა საქართველოს შეიარაღებულ ძალებსაც გაუჩნდა. საინტერესოა, როგორ მოხვდა ქართველთა ხელში ტანკები: ცნობილია, რომ რუსეთის სამოქალაქო ომის დროს ბრიტანე-



სახალხო გვარდიის “ლუისის” ტყვიამფრქვევებით შეიარაღებული მოტოციკლები სარკინიგზო ეშელონზე

The motorcycle of motorcycle-machine gun *Lewis* team (company) of the National (People's) Guard on railway echelon.

Division, and designated Officer Orzhonikidze as head of the division. According to archive material, several more tank officers are known: on 30 July, Officer Sergo Gelashili was designated tank commander; later other officers, Ivane Maisuradze and Anatoli Imnadze, were designated secondary leaders. The tanks, which were confiscated from volunteers, were damaged; they managed to reach Darial Gorge, Gveleti Bridge from Vladikavkaz and then stopped. Therefore, together with the rough road, there were some difficulties in transporting them from Kazbegi to Tbilisi. On 29 April, the General Staff of the Guard tasked the engineer Korinteli to make a construction in order to transport the tanks from Kazbegi. It took a couple of months to bring the

Armoured Vehicles

ლები თეთრებს სხვადასხვა სახის იარაღთან ერთად ტანკებითაც ამარაგებდნენ. 1920 წლის დასაწყისში გენერალ ანტონ დენიკინის ძალები ბოლშევიკებთან დამარცხდნენ, მათ შორის ჩრდილო კავკასიაში. ჩრდილო კავკასიაში დამარცხებული გენერლების – ივან ერდელისა და დანიელ დრაცენკოს – თეთრგვარდიულმა ნაწილებმა საქართველოს სამხედრო გზით ევაკუაციის უფლება ითხოვეს. ქართველებმა ამის ნება დართეს, 10 000-მდე მოხალისე განაიარაღეს და საქართველოს ტერიტორიაზე შემოუშვეს, სწორედ მათ ჩამოართვეს ქართველებმა ტანკები. გვარდია ახორციელებდა მოხალისეთა ევაკუაციისა და იარაღის ჩამორთმევის ოპერაციას, ამიტომ ტანკებიც მათ დაისაკუთრეს. გვარდიის ჯავშნოსან ავტომობილთა ასეული გადააკეთეს ჯავშნოსან საავტომობილო-სატანკო დივიზიონად და მას სათავეში ოფიცერი ორჯონიკიძე ჩაუყენეს. საარქივო მასალების მიხედვით, ცნობილია რამდენიმე ქართველი ტანკისტის ვინაობა: 1920 წლის 30 ივნისიდან ერთ-ერთი ტანკის „უფროსად“ დაინიშნა ოფიცერი სერგო გაბელაშვილი, მალევე კი მეორე ხარისხის „დამტარებლად“ – ოფიცრები: ივანე მაისურაძე და ანატოლი იმნაძე. მოხალისეთათვის ჩამორთმეული ტანკები მწყობრიდან იყო გამოსული, მათ საკუთარი სვლით ვლადიკავკაზიდან მხოლოდ დარიალის ხეობაში, გველეთის ხიდამდე მიაღწიეს, შემდეგ გაჩერდნენ. მათ ტრანსპორტირებას ყაზბეგიდან თბილისში ცუდი გზა კიდევ უფრო ართულებდა. გვარდიის მთავარი შტაბი 29 აპრილს ინჟინერ კორინთელს ავალებდა, ყველაფერი ელონა ტანკების ყაზბეგიდან ჩამოსაყვანად. ტექნიკის თბილისში ჩამოტანას რამდენიმე თვე დასჭირდა. თბილისში ჩამოყვანილმა ტანკებმა დიდი დაინტერესება გამოიწვია სამხედროებში. მაგალითად, საბჭოთა რუსეთთან 1921 წლის ომის წინ თბილისში გადმოსროლილი პირველი ქვეითი ბრიგადის პირველი ათასეულის მეთაურმა გვარდიის შტაბს



ოკუპაციის შემდეგ რუსებს თბილისის სარკინიგზო სადგურიდან მიაქვთ ქართული არმიის ორი სარემონტო ტანკი: „Mark V-ის“ ტიპის ბრიტანული ტანკი, რომლის პირველი მოდელი 1918 წლის იანვარში აანყვეს. საბრძოლო მანქანის პარამეტრები და შესაძლებლობები შემდეგნაირად გამოიყურებოდა: ტანკის მასა „მამალი“ – 29.47 ტონა; „დედალი“ – 28.45 ტონა; კომპოზიციური ვარიანტი – 28.5 ტონა; შეიარაღება „მამალი“ – ორი 57 მმ-იანი ქვემეხი და ოთხი 7.7 მმ-იანი ტყვიამფრქვევი; „დედალი“ – ექვსი 7.7 მმ-იანი ტყვიამფრქვევი; კომპოზიციური ვარიანტი – ერთი 57 მმ-იანი ქვემეხი და ხუთი 7.7 მმ-იანი ტყვიამფრქვევი. ძრავი – „რიკარდოს“ 6 ცილინდრიანი 150 ცხ. ძალის მქონე. ტრანსმისია – მექანიკური. მაქსიმალური სიქქარე – 7.5 კმ.სთ, სვლის მარაგი – 72 კმ.

After the invasion and occupation of Georgia, the Russians transported two damaged tanks from Tbilisi railway station: British tank *Mark V*, first model of which was constructed in January 1918. The technical and tactical characteristics of the tank ; *Male* weight -29.47 ton, *Female* weight – 28.47, updated model of composition – 28.5; *Male* armament – two 57mm cannons and four 7.7 mm machine guns; *Female* armaments – six 7.7 mm machine guns; composition model – one 57 mm cannon and five 7.7 mm machine guns. Engine *Ricardo* – six cylinder 150hp. Transmission – mechanic, maximum speed – 7.5km/h, operational range – 72km.

tanks to Tbilisi. Upon arrival in Tbilisi, the tanks provoked a huge interest from the armed forces. For example, in 1921, prior to war with Soviet Russia, the First Infantry Brigade Commander *Chiliarch* requested the approval of Guard Staff in order to conduct familiarization of the modern combat vehicles (tanks) for military personnel. Despite the interest and desire, the tanks were unable to be fixed. At the beginning of November 1920, Guard General Staff created a special commission that consisted of: Farkosadze, Par-

Armoured Vehicles

სთხოვა ნებართვა, რათა მთელი ათასეულის პირად შემადგენლობას დაეთვალიერებინა და გასცნობოდა ამ უახლეს საბრძოლო მანქანებს. მიუხედავად დაინტერესებისა და სურვილისა, ტანკების შეკეთება ვერ ხერხდებოდა, 1920 წლის ნოემბრის დასაწყისში გვარდიის მთავარმა შტაბმა შექმნა სპეციალური კომისია ფარქოსადის, ფარნიევის, ჭიაბრიშვილისა და ჯიბლაძის შემადგენლობით. კომისიას ყველა ზომა უნდა მიეღო, რათა ტანკები დროულად ჩაეყენებინა მწყობრში. ამ საქმისთვის დამატებით გადაიღო 300 000 მანეთი, მაგრამ საქართველომ ისე დაკარგა დამოუკიდებლობა, ტექნიკის მწყობრში ჩაყენება ვერ მოასწრო. სამაგიეროდ, რუსეთის მეთერთმეტე არმიის სატანკო შენაერთს ჰყავდა 4 „Mark V“ ტიპის ტანკი, რომელთაგან 24 თებერვალს სამი გამოიყენეს თბილისისთვის ბრძოლაში. თბილისში შემოსულმა რუსებმა რკინიგზის სადგურის სახელოსნოებში მიაგნეს ქართველების ტანკებს და გააგზავნეს მოსკოვში, გაგზავნამდე კი, 1921 წლის 20 მარტს, მეთერთმეტე არმიის ჯავშანძალების მეთაურმა ზუნმა უკვე საბჭოთა საქართველოს სამხედრო-საზღვაო ძალების კომისარს მისწერა, რომ ტექნიკის აწყობა მხოლოდ ცენტრში, დიდ ქარხანაში, იქნებოდა შესაძლებელი, ამიტომ ითხოვდა ტანკების მოსკოვში გაგზავნის ნებართვას, როგორც საქართველოს მთავრობის „საჩუქარისა“ რუსეთისადმი.

Armoured Vehicles

niev, Chiabrishvili and Jibladze. They focused on and took appropriate steps in order to fix and enroll the tanks into the ranks promptly. Additionally this was funded with 300,000 Maneti (Georgian currency in 1920). Despite the attempt to fix them, the Republic of Georgia had already lost its independence, so the attempt remained uncompleted. On the other hand, the Russian armored tank unit of the 11th Red Army was equipped with four British tanks of model „Mark V. On February 24, three of those tanks participated in the Battle of Tbilisi. The Russians discovered the Georgian tanks in Tbilisi Railway Workshop and transported them to Moscow. On 20 March 1921, prior to the Georgian tank transportation to Moscow, the commander of the armored forces of the 11th Red Army submitted a letter to the Commissar of the military-navy forces of the Soviet Republic of Georgia, that the recovery of heavy technology (tanks) was possible only in the capital's factory, and based on that he required approval to transport the tank to Moscow, and that it would represent a „gift” from the Georgian government to Russia.

საქართველოს პირველი რესპუბლიკის შეიარაღებულ ძალებს კავკასიის ფრონტის საავიაციო ტექნიკიდან მემკვიდრეობით რამდენიმე ათეული ფრანგული, ბრიტანული და რუსული წარმოების საფრენი აპარატი დარჩა. თვითმფრინავები ძირითადად „ფარმან-7“, „ფარმან-16“, „მორან-პარასოლი“, „გუაზენი“, „ლებედ 12“, ერთძრავიანი და ორძრავიანი „კოდრონი“ და „ნიუპორ-21-ის“ ტიპის იყო. ეს აეროპლანები უკვე საკმაოდ მოძველებული იყო, რადგან მათი ნაწილი ან პირველ მსოფლიო ომამდე აიგო, ან პირველი მსოფლიო ომის საწყის წლებში. თვითმფრინავებს ჰქონდა მოძველებული „გნომის“, „რონისა“ და „სალსონის“ ტიპის ძრავები, რომელთა საფრენოსნო რესურსი ფაქტობრივად ამოწურული იყო. ამ ძველი საფრენი აპარატების შემხედვარე ბრიტანელმა მფრინავმა, რომელსაც ქართველმა კოლეგებმა ქართული თვითმფრინავით გაფრენა შესთავაზეს, მტკიცე უარი განაცხადა: „მე არც ისეთი გმირი ვარ, რომ თქვენი აპარატებით გავფრინდე“.

მოძველებული და გაუმართავი საფრენი აპარატები, ნიველირების, ზომისა და აეროლოგიურობის მხრივ აეროდრომის ცუდი მდგომარეობა, ასევე ზოგ შემთხვევაში მფრინავთა გამოუცდელობა ხშირ საავიაციო კატასტროფებს იწვევდა. 1918 წელს ფრენისას ავარია განიცადა 18-მა აპარატმა, რომელთაგან 4 მთლიანად გამოვიდა მწყობრიდან; 1919 წელს მოხდა 32 ავარია და 6 აეროპლანი ველარ აღადგინეს, 1920 წლის იანვრიდან სექტემბრამდე კი 29 საავიაციო შემთხვევის შემდეგ 7 საფრენი აპარატი ველარ აღადგინეს. საავიაციო შემთხვევებს ემსხვერპლნენ მფრინავები: საავიაციო ასეულის მეთაურის მოვალეობის დროებით შემსრულებელი,



ქართველი მფრინავები აეროპლანის ფონზე.
საქართველოს პარლამენტის ეროვნული ბიბლიოთეკის ფოტო

Georgian pilots in the background of aircraft.
Photo of the National Parliamentary library of Georgia.

Aviation / Air Force

The armed forces of the First Democratic Republic of Georgia inherited from Caucasian Air Vehicles aircraft manufactured by the following countries : France, Britain, and Russia. These were old types of single engine aircraft: *Farman 7*, *Farman 16*, *Morane Parasol*, *Voisin*, *Lebed 12*; and double engine aircraft: *Caudron* and *Nieuport*. They were old types of aircraft because some of them had been constructed prior to or at the beginning of World War

მაიორი ნიკოლოზ მაყაშვილი, ლეიტენანტი პროკლე კილტავა, პოდპორუჩიკი გრიგოლ მალაშხია.

არსებული პრობლემების გამო დაიწყო მსჯელობა ახალი აეროპლანების შეძენის თაობაზე. 1919-1920 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტში სამხედრო სამინისტროს ხარჯებში სამხედრო-საჰაერო ფლოტის შესანახად და ახალი აეროპლანების შესაძენად 10 979 640 მანეთი გადაიდო.

სანამ ქართველი პოლიტიკოსები და სამხედროები ახალი თვითმფრინავების შესაძენად ირჯებოდნენ, რუსეთის სამოქალაქო ომს გამოქცეული ბრიტანული წარმოების 4 ლეგენდარული „სოფვიჩ ქემალის“ ტიპის აეროპლანი საქართველოს პირდაპირი გაგებით ციდან მოევლინა. 1920 წლის დამდეგს, მას შემდეგ, რაც ბოლშევიკებმა დაიკავეს ჩრდილო კავკასია, მოხალისეთა არმიის მეექვსე ავიარაზმის თეთრგვარდიელმა მფრინავებმა მარტში თბილისში გადმოფრენით უშველეს თავს. ახალი გამანადგურებლები ქართული არმიის საავიაციო პარკს შეუერთდა. უკვე გაქართულებული „მფრინავი აქლემების“ შემორჩენილი ორი ფოტოს მიხედვით შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ ქართულ არმიას ერგო „სოფვიჩ-ქემალის“ F.1 მოდელის აეროპლანები. ბრიტანული გამანადგურებლის პირველი პროტოტიპი 1916 წლის ბოლოს აფრინდა, ხოლო შეიარაღებაში 1917 წლის პირველ ნახევარში მიიღეს. თვითმფრინავს თავისი პლუსები და მინუსები ჰქონდა. „ქემალეზმა“ პირველ მსოფლიო ომში 1917-1918 წელს ჩამოაგდეს მოწინააღმდეგის 1294 თვითმფრინავი, რაც გამანადგურებლებს შორის ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი იყო. 4000 მეტრ სიმაღლემდე მანევრირებასა და სიჩქარეში ომის ბოლომდე მას თითქმის კონკურენტი არ ჰყავდა, მაგრამ „მფრინავი აქლემები“ გამოუცდელი მფრინავებისთვის საკმაოდ რთული სამართავი გახლდათ. ამას ნათელი მაგალითია ის ფაქტი, რომ პირველი მსოფლიო ომის მსვლე-

One. The aircraft were constructed with the following old types of engine: *Gnome*, *Ron* and *Salmson*. The engines were not only old and weak, but they also consumed excessive fuel when in operation and it was not possible to fly them after training with only limited flying hours. When a British pilot faced these age-worn aircraft, with Georgian pilots who offered him a test flight of Georgian aircraft, he refused and said to his Georgian colleagues: *I am not such a hero that I can fly your aircraft.*

The age-worn and defective aircraft, and the poor conditions, leveling, size and location of the airdrome, as well as the inexperience of pilots routinely caused the aircraft to crash. In 1918, there occurred an accident of 18 aircraft during flight and 4 of them crashed. In 1919, there occurred 32 air accidents, and the conditions of 6 aircraft were found to be unfixable. In 1920, between January and September, there were 29 air accidents, and 7 aircraft remained unable to be repaired. The casualties of these air accidents were the following Georgian pilots: aircraft company acting officer Major Nikoloz Makashvili, Lieutenant Prokle Kiltava, Second Lieutenant (podporuchik) Grigol Malashkhia. As a result of these problems, and in order to make progress and acquire new aircraft discussions took place. In 1919-1920, the expenses of the Ministry of Armed Forces from the government budget were funded with 10,979,640 Maneti, in order to execute a technical overhaul of the Navy and to acquire modern aircraft.

While discussions to acquire modern aircraft were taking place among Georgian politicians and military personnel, the legendary „Sopwith Camel” four aircraft (manufactured in Britain) retreated from the Russian Civil War, as the story of Georgia goes they were discovered in the sky. At the beginning of 1920, after the Bolshevik occupation of Northern Caucasia, the pilots of the 6th Aviation Troops of the White Guard of the Army of Volunteers, retreated and landed in Tbilisi in March, which saved them. The modern aircraft fighter was enrolled into the Georgian air forces. According to two existing pictures of reenlisted *Georgian Flying Camels*, we can conclude that F-1 model

ლობისას „ქემალის“ 385 მფრინავი არასაბრძოლო ვითარებაში დაილუბა, მაშინ, როცა ბრძოლის დროს – ოდნავ მეტი, 415 კაცი. აეროპლანის მართვისას პრობლემას წარმოადგენდა მანევრირების ასიმეტრიულობა, კერძოდ, უმაღლესი პილოტაჟის ფიგურა „კასრის“ შესრულება მარცხენა მხარეს, ასევე მოხვევა მარცხნივ უფრო სწრაფად სრულდებოდა, ვიდრე მარჯვნივ, ხოლო დაბალ სიჩქარეზე ფრენისას „ქემალი“ ხშირად ვარდებოდა შტოპორში. პირველი მსოფლიო ომის ცნობილი ასი, ამერიკელი მფრინავი ელიოტ სპრინგსი, ამბობდა, რომ არ სურდა „ქემალებით“ ფრენა. რაც შეეხება გამანადგურებლის საბრძოლო და ტექნიკურ პარამეტრებს, ასეთი იყო: ეკიპაჟი – 1 კაცი; ძრავა – „კლარჯეტის“, „ბენტლის“, „რონის“ სხვადასხვა მოდიფიკაციის ძრავა; სიმძლავრე – 110-170 ცხ.ძ.; თვითმფრინავის ზომები – 8.5X5.7X2.6; ცარიელი თვითმფრინავის წონა – 403-475 კგ; მაქსიმალური ასაფრენი წონა – 645-711 კგ; მაქსიმალური სიჩქარე – 168-182კმ/სთ; ფრენის სიმაღლე – 5480-6550 მ.; ფრენის ხანგრძლივობა – 2.5 სთ; შეიარაღება – ორი შეწყვილებული 7.7 მმ-იანი კალიბრის „ვიკერსის“ ტყვიამფრქვევი და 4X18 კგ ბომბი.

ბრიტანულმა „ქემალებმა“ არც ქართულ არმიას ში სამსახურისას უღალატეს „ტრადიციას“ და 1920 წლის 11 აგვისტოს მომხდარ საავიაციო შემთხვევას შეეწირა საავიაციო გუნდის მოვალეობის შემსრულებელი, მაიორი ნიკოლოზ მაყაშვილი. მაიორი მაყაშვილი ძრავის გასინჯვის მიზნით აფრინდა აეროდრომიდან და მანევრის შესრულების დროს იქვე, 25 მეტრის სიმაღლიდან ჩამოვარდა, საფრენი აპარატი წინა ნაწილით დაენარცხა მიწას, მფრინავს ორივე ფეხი მოსტყდა და გულის ფიცარი შეენგრა. იგი ჩამოვარდნიდან ხუთიოდე წუთში გარდაიცვალა, ისე, რომ გონზე არც მოსულა. მაყაშვილის დასაკრძალავად სახელმწიფომ 100 000 მანეთი გა-



რუსეთიდან ბოლშევიკებს გამოქცეულმა თეთრგვარდიელებმა ქართულ არმიას გადასცეს 4 ბრიტანული „სოფვიჩ-ქემალის“ F1 მოდელის გამანადგურებელი. ფოტოზეა სანვრთნელი ფრენის დროს ჩამოვარდნილი ერთ-ერთი საფრენი აპარატი, საავიაციო შემთხვევას შეენირა საავიაციო გუნდის მოვალეობის შემსრულებელი მაიორი ნიკოლოზ მაყაშვილი

(<http://siberia-miniatures.ru/forum/showthread.php?fid=12&tid=165&block=30>)

The White Guard, retreating from Russian Bolsheviks, had transferred four units of the British Sopwith-Camel F1 airplane to the Georgian Army. The aircraft crash during a training flight is shown, an air accident which caused the death of the acting officer of the aircraft company Major on the photo Nikoloz Makashvili).

(<http://siberia-miniatures.ru/forum/showthread.php?fid=12&tid=165&block=30>)

Sopwith Camel aircraft were successfully enrolled into the Georgian air forces.

At the end of 1916, the first prototype of British aircraft fighter was operational in the sky. And in the first half of 1917, the aircraft was massively deployed and adopted by the military. The aircraft had advantages and disadvantages. During World War One, the 1294 unit of enemy's aircraft were dropped by *Camel*, it had the highest indicator among the aircraft. The *Camel* incomparably proved to be the best in maneuverability and speed performance at 4000 metres of altitude, however because of the inexperience of the pilots and difficulties with operating the

Aviation /
Air Force

მოყო. სამხედრო მფრინავი 14 აგვისტოს სრული სამხედრო პატივით მიაბარეს მიწას დიდუბის პანთეონში. კატასტროფის მიზეზებზე მოკვლევა ჩაატარა სპეციალურმა კომისიამ სამხედრო მფრინავ კაპიტან სეხნიევის ხელმძღვანელობით. კომისიის აზრით, რადგან ჰაერში, მაყაშვილის აეროპლანის გარდა, კიდევ ორი საფრენი აპარატი დაფრინავდა, ასევე მიწაზე მუშაობდა ძრავები, ჩამოვარდნილი თვითმფრინავის ძრავის ხმა არ ისმოდა, ამიტომ მისი გაჩერების ზუსტი მიზეზის დადგენა შეუძლებელი იყო. ძრავა შეიძლება გაჩერებულიყო თავისთავად ან მფრინავის შეცდომის შედეგად.

დასკვნაში ასევე დაინერა, რომ კატასტროფის დროს აპარატი უხვევდა მარცხნივ, „სოფვიჩს“ კი მარცხენა მხარეს მანევრირების ასიმეტრიულობის პრობლემა ჰქონდა, განსაკუთრებით ძრავის ცუდად მუშაობისას; ამასთანავე არასაკმარისი სიმაღლის გამო მფრინავს არ ჰქონდა საშუალება, გაესწორებინა აპარატი და მიწას დაენარცხა. ჩამოვარდნილი საფრენი აპარატის აღდგენა, როგორც ჩანს, მოხერხდა, რადგან 1921 წლის იანვარში სამხედრო სამინისტრომ მთავრობას წარუდგინა პროექტი ავიაციის ახალი შტატების შესახებ, რომლის მიხედვითაც საავიაციო გუნდი უნდა გადაკეთებულიყო ორრაზმიან საავიაციო დივიზიონად, ხოლო თითოეულ რაზმში სხვასთან ერთად ორ-ორი „სოფვიჩ-ქემალი“ უნდა ყოფილიყო. 1920 წლის აგვისტოში კიდევ ერთი მფრინავი, ლეიტენანტი კილტავა, შეენირა საავიაციო კატასტროფას: 28 აგვისტოს, დილის 6 საათზე, მისი აეროპლანი 20 მეტრის სიმაღლიდან ჩამოვარდა, მფრინავი ადგილზე არ დაღუპულა, იგი საღამოს 7 საათზე საავადმყოფოში გარდაიცვალა. რაც შეეხება საფრენი აპარატის ტიპს, კილტავა ჩამოვარდა „მორან-პარასოლის“ სისტემის აეროპლანით. მფრინავ კილტავას დაღუპვის შემდეგ შეიქმნა ახალი სამხედრო კომისია გენერალ არჯევანიძის ხელ-

aircraft, it caused the deaths of 385 pilots in non-combat environments during World War One, while in combat environments 415 pilots were killed. The operating difficulties of the aircraft related to asymmetrical maneuverability, in fact the execution of the aerobatic maneuver known as a *barrel roll* on the left side, where the execution of a left-hand turn was faster than a right-hand, and at low speeds the aircraft usually went into a tailspin. During World War One, the famous American Ace pilot Elliott Springs said that he never wished to operate the *Camel* aircraft. The tactical and technical characteristics of the aircraft were as follows: single-seated; engine – Clerget, Bentley, Le Rhone multiple types 110-170 hp; aircraft proportion – 8.5x5,7x2.6; empty weight – 403-475 kg; loaded weight – 645-711kg; maximum speed – 168-182 km/h; flight altitude – 5480-6550 m; flight endurance – 2.5 h; armaments – two paired 7.7 mm *Vickers* machine gun and 4x18 bombs. British *Camels* accorded their tradition in employment of Georgian Army and in 1920, on August 11th, the Aircraft company acting officer Major Nikoloz Makashvili in Air accident. In order to test the engine, Major Makishvili took off from the airdrome. During an aerobatic manoeuvre he crashed from a 25 metre altitude. The front side of aircraft hit the ground, both legs and the chest of the pilot were broken. He died unconscious five minutes after the crash. The government of Georgia supported the Makashvili burial ceremony with 100,000 Maneti. On 14 August, the military pilot was buried in accordance with military traditions in Didube Cemetery. The accident was investigated by a special commission with Captain Sekhniev in charge. In the opinion of the commission, because two more aircraft were in the air and several more engines were in running mode, it was impossible to detect the engine noise of the crashed aircraft and therefore to identify the proper cause of the accident. The engine could have cut out by itself, or as a result of pilot error. In conclusion, it stated that prior to the accident the aircraft was manoeuvring towards the left-hand, and the „Sopwith“ asymmetry of the left-hand manoeuvre was indicated, especially when the engine was in poor running

მძღვანელობით. ამ კომისიაში სამხედრო მფრინავებთან ერთად სახალხო გვარდიის მთავარი შტაბის ორი წარმომადგენელი შედიოდა. კომისიამ მაყაშვილის დალუპვის საკითხიც თავიდან განიხილა და საბოლოო დასკვნაში ჩაწერა, რომ ორივე შემთხვევაში ავიაკატასტროფის მიზეზი თავად სამხედრო მფრინავები იყვნენ. ამ დასკვნის ძირითადი არგუმენტი გახლდათ ის ფაქტი, რომ გაფრენის წინ, მიწაზე გასინჯვისას, ორივე აეროპლანის ძრავა ბრწყინვალედ მუშაობდა.

1920 წლის მარტიდან საავიაციო გუნდის მეთაური, პოლკოვნიკი მიხეილ მაჭავარიანი, იმყოფებოდა იტალიაში, სადაც თბილისში ოფიციალური ვიზიტით მყოფ სენატორ ეტორე კონტის იტალიის სამოქალაქო მისიას გაჰყვა. საქართველოში ჩამოსულ იტალიურ მისიაში ცნობილი მფრინავებიც შედიოდნენ და მაჭავარიანმა მათთან საუბრის შემდეგ გაარკვია, რომ იტალიაში საფრენი აპარატების შეძენა ხელსაყრელ ფასად შეიძლებოდა. საკითხის სიმწვავის გამო მაჭავარიანმა სამხედრო მინისტრს წარუდგინა მოხსენება და მოითხოვა იტალიაში გაგზავნა, მისი თხოვნა დაკმაყოფილდა და მაჭავარიანი მეორე დღესვე, 13 მარტს, კონტის მისიასთან ერთად იტალიაში გაემგზავრა; მან კონტისგან მიიღო წერილი, რომლის საშუალებითაც შეეძლო დაეთვალიერებინა საავიაციო ქარხნები და აერჩია აეროპლანები. იტალიაში ჩასულმა მაჭავარიანმა საავიაციო ქარხნების დათვალიერებასა და აეროპლანების შერჩევასთან ერთად კავშირი დაამყარა პარიზის სამშვიდობო კონფერენციაზე მყოფ ქართულ დელეგაციასთან. 4 ივნისს პარიზში ჩასული მაჭავარიანი ქართული დელეგაციის წინაშე წარდგა მოხსენებით, რომლითაც დაასაბუთა, რომ ყველაზე კარგი იქნებოდა იტალიური აეროპლანების შეძენა, რადგან ფრანგული არ ვარგოდა, ხოლო იტალიურის მსგავსი მონაცემების ბრიტანული აეროპლანი სამ-



ქართველი და იტალიელი მფრინავები იტალიურ „ანსალდოს“ ფირმის SVA-10 აეროპლანის ფონზე. 1920 წლის ზაფხულში საქართველოს მთავრობამ იტალიაში ათი ერთეული ამ ტიპის აეროპლანი შეიძინა

(http://ic.pics.livejournal.com/vikond65/53941713/54262/54262_900.jpg)

Georgian and Italian pilots in background of Italian aircraft SVA-10 of Ansaldo. In summer 1920, 10 units of the aircraft were purchased in Italy by the Georgian government

(http://ic.pics.livejournal.com/vikond65/53941713/54262/54262_900.jpg).

condition, and along with the lack of altitude the pilot was unable to level off, causing him to hit the ground.

As it seemed impossible to recover the aircraft in January 1921 the Ministry of Armed Forces submitted a project to the government in order to create a new position. In accordance with new project, air force troops should consist of two divisions, and each division would have two „Sopwith Camel” aircraft.

In August 1920, one more pilot Lieutenant Kiltava, died in an air accident. At 6 am on 28 August his aircraft crashed from a 20 metre altitude. The pilot did not die at the crash scene, he died later that evening at 7 pm in hospital. The type of crashed aircraft was „Morane Parasol”. After the death of pilot Kiltava another commission was

Aviation / Air Force

ჯერ ძვირი ჯდება; მას „ანსალდოს“ ქარხანაში უკვე შერჩეული ჰქონდა აეროპლანები და იგეგმებოდა 9-10 საფრენი აპარატის შეძენა. ფირმა თავად კისრულობდა აეროპლანების გადატანას თბილისში, თუმცა გარკვეულ პრობლემას ქმნიდა იტალიური ტრანსპორტის საზოგადოება, რომელსაც უნდა გადაეტანა აეროპლანები. საქმე წინ ძალიან ნელა მიიწევდა და მაჭავარიანი იენისის ბოლოს, საერთოდ იმედგადაწურული და სასოწარკვეთილი, პარიზში მყოფ ქართულ დელეგაციას სწერდა, რომ არაფერი გამოუვიდა, რადგან ფირმა, რომელიც პასუხისმგებელი იყო გადაზიდვაზე, ვერ იძლეოდა ვერანაირ გარანტიას შეძენილი საქონლის საქართველოში ჩატანაზე, ამიტომ დელეგაციას სთხოვდა ეშუამდგომლა საფრანგეთის მთავრობასთან, რათა საფრანგეთში შეეძინათ აეროპლანები.

მაჭავარიანის პესიმიზმი არ გამართლდა და 9 ივლისს „ანსალდოს“ ფირმასთან ხელშეკრულება გაფორმდა. ხელშეკრულების თანახმად, საქართველომ შეიძინა „ანსალდოს“ ქარხნის SVA ტიპის 10-ორადგილიანი თვითმფრინავი, Issota-Fraschini 250 ცხ.ძ.-ის მქონე ძრავით, ფოტოგრაფიული მოწყობილობით, თუმცა შეიარაღების გარეშე. თვითმფრინავს მოჰყვებოდა სათადარიგო ნაწილების ორი კომპლექტი. შენაძენის საერთო ფასი შეადგენდა 690 000 იტალიურ ლირას, საიდანაც ქართული მხარე თანხის 50%-ს იხდიდა თვითმფრინავების შეძენისთანავე, 40%-ს მარსელის პორტში ჩატანის, ხოლო დარჩენილ 10%-ს კი საავიაციო ტექნიკის თბილისში ჩატანის შემდეგ. კომპანია ვალდებულებას იღებდა, საკუთარი ხარჯით ორი კვირით თბილისში გაეგზავნა მფრინავი და მოტორისტ-ამწყობი, რათა მათ აეწყოთ თვითმფრინავები და მოეწყოთ საცდელი ფრენები; კონტრაქტში ასევე განსაზღვრული იყო აეროპლანების მიღებისა და მარსელის პორტში ჩატანის ვადები, ფორსმაჟორი და ხელშეკრულების



ქართველი და იტალიელი მფრინავები იტალიურ „ანსალდოს“ ფირმის SVA-10 აეროპლანის ფონზე. აეროპლანის საბრძოლო და ტექნიკური პარამეტრები: ეკიპაჟი – 2 კაცი; ძრავა – *Issota-Fraschini*, სიმძლავრე – 250 ცხ.ძ; თვითმფრინავის ზომები – 9.1X8.1X2.9; ცარიელი თვითმფრინავის წონა – 730 კგ; მაქსიმალური ასაფრენი წონა – 1065 კგ; მაქსიმალური სიჩქარე – 200-220 კმ/სთ; ფრენის პრაქტიკული სიმაღლე – 6000 მეტრი; ფრენის ხანგრძლივობა – 5.4 სთ; ფრენის სიშორე – 600 კმ; შეიარაღება – 1-3 ტყვიამფრეკვევი

(http://ic.pics.livejournal.com/vikond65/53941713/773557/773557_original.jpg)

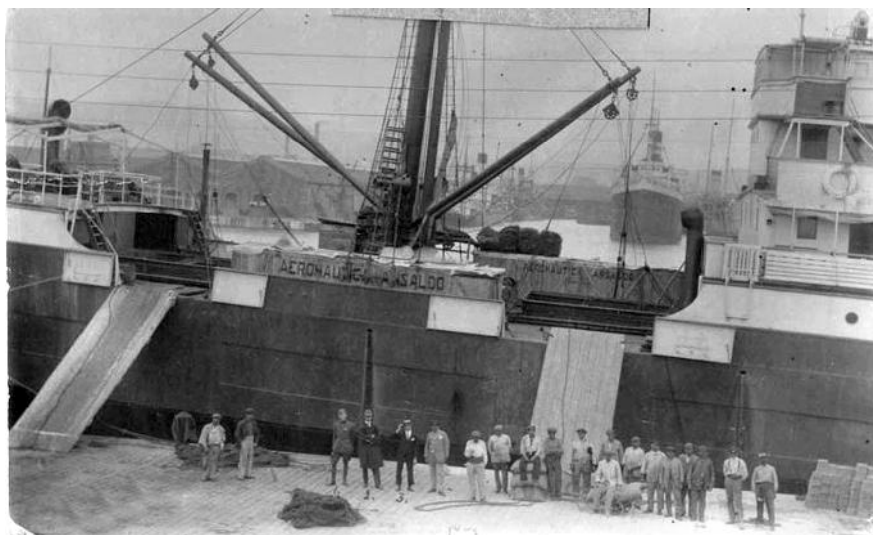
Ansaldo SVA-10 – Georgian and Italian pilots in background of Italian aircraft SVA-10 of *Ansaldo*. The technical and tactical characteristics of the aircraft: Crew – 2 pax; engine – *Issota-Fraschini*, power – 250 h/p, aircraft proportion – 9.1X8,1X2.9; empty weight – 730 kg; loaded weight – 1065 kg; maximum speed – 200-220 km/h; flight operational altitude – 6000 meter; flight endurance – 5.4; flight range -600 km; armament – 1-3 units of machine gun

(http://ic.pics.livejournal.com/vikond65/53941713/773557/773557_original.jpg)

convened under the command of General Arjevanidze, which consisted of military pilots and two representatives of the General Staff of the Guard. The commission also re-investigated Major Makashvili's accident. In conclusion, it was stated that both accidents were caused by pilot error. The conclusion was based on fact that prior to the flights, the engines of both aircraft were running without interruption.

In March 1920, the Commander of the Air Force Colonel Mikheil Machavariani, accompanied by an Italian ci-

Aviation / Air Force



„ანსალდოები“ გემზე მარსელის პორტში – იტალიური აეროპლანების ტრანსპორტირება საფრანგეთის გავლით. მარსელის პორტში „ანსალდოებს“ გემზე ტვირთავენ, 1918-1921

The *Ansaldo* aircrafts embarked on the ship in Marcel Port–The Italian aircraft transportation through France. The embarking process of „Ansaldo“ onto the ship, 1918-1921

აუიაცია გაუქმების შემთხვევები. სამწუხაროდ, პრობლემები ხელშეკრულების გაფორმების შემდეგაც არ დასრულებულა. პრობლემა შეიქმნა ტრანსპორტირების საკითხში. იტალიიდან გემით პირდაპირ ტრანსპორტირება იტალიელი მუშების პროტესტის გამო შეუძლებელი გახდა, ამიტომ ყუთებში ჩაწყობილი აეროპლანები სახმელეთო გზით საფრანგეთში, მარსელის პორტში გადაიტანეს. ამ საქმეებს ხელმძღვანელობდა იტალიური გადამზიდავი კომპანია „მანჯილი“, რომელმაც მარსელში ტვირთის ჩატანის შემდეგ საქმის დასრულება მიანდო საზოგადოება „ნატურალს“, ეს უკანასკნელი კი, საკუთარი კომერციული მოსაზრებიდან გამომდინარე, საქმეს აჭიანურებდა, ამასობაში ქართველების მიერ შეძენილი აეროპლანები მარსელის პორტში, ყუთებში ჩაწყობილი, ბარჯებზე იდგა, თავზე კი უბრალო ქალაღი ჰქონდა

vilian mission, arrived in Italy, with Senator Ettore Kontee, who previously was on an official visit in Tbilisi.

Previously, the Italian mission, consisting of famous pilots, visited Georgia, where, during conversation, Machavariani clarified that it was possible to acquire the aircraft at a reasonable price. In accordance with the importance of the topic, Machavariani submitted a report to the Ministry of Armed Forces and requested to depart for Italy. His request was approved and the next day (on 13 March) Machavariani departed for Italy in the company of the Kontee mission. Meanwhile, Machavariani received a letter from Senator Kontee, that assisted him to get access to the aircraft factory in order to observe and select the aircraft. Simultaneously, during the observation of the aircraft factory and the selection of aircraft, Machavariani established coordination with the Georgian delegation that attended the Peace Corps conference in France. On 4 June, being in France, Machavariani submitted a report and many facts, saying that the most attractive option was to acquire the Italian aircraft. He explained that the French aircraft was not so valuable and the British aircraft, with a similar technical mode to the Italian, cost three times more. He said that he had already found and selected the aircraft in Ansaldo's factory. It was planned to buy 9-10 aircraft. A company undertook the responsibility of aircraft transportation to Tbilisi. However, an issue was created by the Italian company of transportation that provided the transportation of the aircraft. The transportation proceeded with slow steps and at the end of June, a hopeless and desperate Machavariani reported to the delegation in France that nothing had yet been done, that the company did not warranty the transportation of purchased products to Georgia. He asked the delegation to mediate with the French government in order to acquire French aircraft.

The pessimism of Machavariani failed and on 4 July, Georgia signed the contract with *Ansaldo's* factory. According the contract, Georgia would acquire from Ansaldo's factory 10 SVA type units of the two-seater aircraft „Issota-Fraschini“, with 250hp engine and photographic

გადაკრული, რაც ტექნიკის დაზიანების საფრთხეს ქმნიდა. პოლკოვნიკმა მაჭავარიანმა შექმნილი ვითარება იმდენად განიცადა, რომ ნერვული შეტევა დაემართა და მარსელის კლინიკაში სიკვდილს ძლივს გადაურჩა. მას საავადმყოფოში თითქმის ერთი თვის გატარება მოუწია. მაჭავარიანის გასაკეთებელი საქმე ქართული დელეგაციის მიერ პარიზიდან მივლენილმა სოსიპატრე ასათიანმა დიდი ძალისხმევით შედეგად წარმატებით დაასრულა და აგვისტოს ბოლოს აეროპლანების საქართველოსკენ გამოგზავნაც მოხერხდა. იტალიური SVA-10 ტიპის აეროპლანები იმ დროისათვის საავიაციო ტექნიკის უკანასკნელი სიტყვა იყო. „ანსალდოს“ ქარხანამ ამ ტიპის მზვერავ-ბომბდამშენი თვითმფრინავის გამოშვება 1918 წელს დაიწყო და პირველი მსოფლიო ომის ბოლოს მათ არაერთხელ დაზვერეს, დაბომბეს და პროპაგანდული შინაარსის ბარათები ჩაყარეს ავსტრიულ ქალაქებში. 1920 წელს SVA-ს სხვადასხვა მოდიფიკაციის ექვსი აეროპლანი მონაწილეობდა ტოკიო-რომის ცნობილ 15200-კილომეტრიან გადაფრენაში. SVA-10-ის საბრძოლო და ტექნიკური პარამეტრები: ეკიპაჟი – 2 კაცი; ძრავა – *Issota-Fraschini*. სიმძლავრე – 220-250 ცხ.ძ.; თვითმფრინავის ზომები – 9.1X8.1X2.9; ცარიელი თვითმფრინავის წონა – 730 კგ; მაქსიმალური ასაფრენი წონა – 1065 კგ; მაქსიმალური სიჩქარე – 200-220 კმ/სთ; ფრენის პრაქტიკული სიმაღლე – 6000 მეტრი; ფრენის ხანგრძლივობა – 5.4 სთ; ფრენის სიშორე – 600 კმ; შეიარაღება – 1-3 ტყვიამფრქვევი და 90 კგ. ბომბი.

ქართული არმიის მიერ შესყიდულ „ანსალდოებზე“, როგორც ვნახეთ, ძალიან მძლავრი, *Issota-Fraschini*-ს 250-ცხენისძალიანი ძრავა იყო დამონტაჟებული, თუმცა აეროპლანი მხოლოდ სადაზვერვო დავალებისთვის გამოდგებოდა, რადგან შეიარაღების გარეშე შეიძინეს. ქართველმა ავიატორებმა იტალიურ ტექნიკაზე დააყენეს ძველი ტყვიამ-

equipment but without armaments. Along with the aircraft, two sets of spare parts were included. The total price of the purchased products was 690,000 Italian lira, of which the Georgian side had to pay 50% upon taking possession, 40% after the transportation into Marcel Port, and the remaining 10% after the arrival of the aircraft in Tbilisi. The company undertook to send, at their expense, pilots and engine-mechanics for a two week period, in order to assemble the aircraft and execute test flights. However, after the signing of contract the problem continued to exist. The problem was transportation. Because of protests by Italian workers, direct transportation from Italy by ship became impossible. It was decided to wrap the aircraft into boxes and send them by ground to Marcel Port in France. This process was led by the Italian transportation company *Mangel*. After transporting the cargo to the Marcel Port, it passed the accomplishment of transportation to the company *Natural*, which tried to extend the process on commercial grounds. Meanwhile, the purchased aircraft were stranded in Marcel Port on a barge covered with paper, unfavorable conditions that might damage the aircraft. The situation was so bad that Colonel Machavariani suffered a nervous breakdown, and nearly died in the clinic in Marcel Port. He had to spend almost one month in the hospital. Machavariani's responsibility was taken up by Sosipatre Asatiani, who was sent by the Georgian delegation from France and successfully completed the task. At the end of August the aircraft finally was transported to Georgia. In that period the SVA 10 type of aircraft represented the most modern technology. In 1918 the Ansaldo factory started production of a surveillance-bomber aircraft, and at the end of World War One the aircraft was deployed in surveillance, bombing and the distribution of proclamations in the cities of Austria.

In 1920, six modified SVA aircraft participated in the famous flight from Tokyo to Rome. The technical and tactical characteristics of SVA10 were as follows: Crew- 2 pax; Engine *Issota-Fraschini*, engine-220-250 hp; aircraft proportion – 9.1X8.1X2.9; empty weight – 730 kg; loaded weight – 1065 kg; maximum speed – 200-220

ფრქვევები, იტალიელი ინსტრუქტორების დახმარებით კი ერთ თვეზე ნაკლებ დროში აითვისეს ახალი ტექნიკა.

ერთი დიდი პრობლემა, რომელიც ქართულ ავიაციას თავისი არსებობის პერიოდში და განსაკუთრებით 1921 წლის ომის წინ ჰქონდა, იყო საწვავ-საპოხი მასალის დიდი ნაკლებობა. ომის წინ და ომის შემდეგაც ამას აღნიშნავდნენ გენერლები: ილია ოდიშელიძე, გიორგი კვინიტაძე, გიორგი მაზნიაშვილი, პოლკოვნიკი რომან მკურნალი და მთავრობას ფულის უაზრო ეკონომიაში სდებდნენ ბრალს. ომის შემდეგ ისინი წერდნენ, რომ მთავრობამ ამ პრობლემის მოსაგვარებლად არაფერი გააკეთა. საწვავ-საპოხი მასალის ნაკლებობაზე ასევე წერდა რუსეთის სამხედრო ატაშე სიტინი თავის საიდუმლო ანგარიშში საქართველოს შეიარაღებული ძალების შესახებ.

მიუხედავად გენერლების ბრალდებისა, ქვეყნის იმდროინდელ ხელისუფლებას სრულ უმოქმედობაშიც ვერ დავდებთ ბრალს, ჯერ კიდევ 1920 წლის 16 დეკემბერს რესპუბლიკის თავდაცვის საბჭომ სამხედრო მინისტრს დაავალა შეეძინა საინჟინრო-ტექნიკური ძალების საჭიროებისთვის საავიაციო ბენზინი. თავდაცვის საბჭომ 1921 წლის 4 იანვარს სამხედრო სამინისტროს თავდაცვის ფონდიდან აეროპლანების სათადარიგო ნაწილების შესაძენად გადასცა 148 მილიონი მანეთი. 1921 წლის 8 თებერვალს სამხედრო სამინისტრომ საფრანგეთის მისიის საშუალებით 22 კასრი საავიაციო ბენზინი შეიძინა და გასცა განკარგულება, ადგილობრივ ინჟინერს მიეღო ეს ბენზინი. რუსეთთან 1921 წლის ომის დროს ქართულმა ავიაციამ 19 თებერვალს წარმატებული საბრძოლო გაფრენა განახორციელა. საბჭოთა რუსული ისტორიოგრაფიის მიხედვით, ორმა აეროპლანმა დაბომბა მოწინააღმდეგის შენაერთები. გენერალ გიორგი კვინიტაძის მოგონებების თა-

km/h, flight altitude – 6000 m; flight endurance – 5,4 h; flight range – 600 km; armament –1-3 machine guns and 90 kg bomb.

The *Ansaldo* aircraft that was purchased by the Georgian Army, as described above, was equipped with the engine – *Issota-Franschini* 220-250 hp, however it could be used for surveillance only, because it was acquired without armaments. Georgian aviators installed old machine guns on the Italian aircraft, and with the assistance of the Italian instructors the Georgian pilots were able to master the new technology in less than one month.

The biggest issue that Georgian air forces faced during its existence and actually prior to war in 1921 was lack of grease-lubricate liquids. Prior to and after the war, it was underlined by Generals Ilia Odishelidze, Giorgi Kvinitadze, Giorgi Mazniashvili, and Colonel Roman Mkurnali, who blamed the government of money wasting. After the war, they reported that the government did nothing to solve the problem. The lack of grease-lubricate liquids was also mentioned by the Russian military attaché in the classified documentation about the Georgian armed forces.

Despite the Generals accusation, the Georgian government cannot be blamed for total inactivity. On 16 December 1920, the Military Committee of the Republic tasked the Minister of Armed Forces to acquire aviation fuel for the needs of the engineer-technical forces. On 4 January 1921, the Military Committee, in order to buy aircraft spare parts, provided 148 million Maneti. On 8 February 1921, the Ministry of Armed Forces, with the assistance of the French mission, acquired 22 tanks of aviation fuel and ordered that this fuel be transferred to local engineers.

In 1921, during the war with Russia, on 19 February, the Georgian air forces executed a successful combat flight, such that, according the historical records of Soviet Russia, two Georgian aircraft bombed enemy (Russian) forces.

According to the memoirs of General Giorgi Kvinitadze, the command fired artillery on the enemy's retreat-

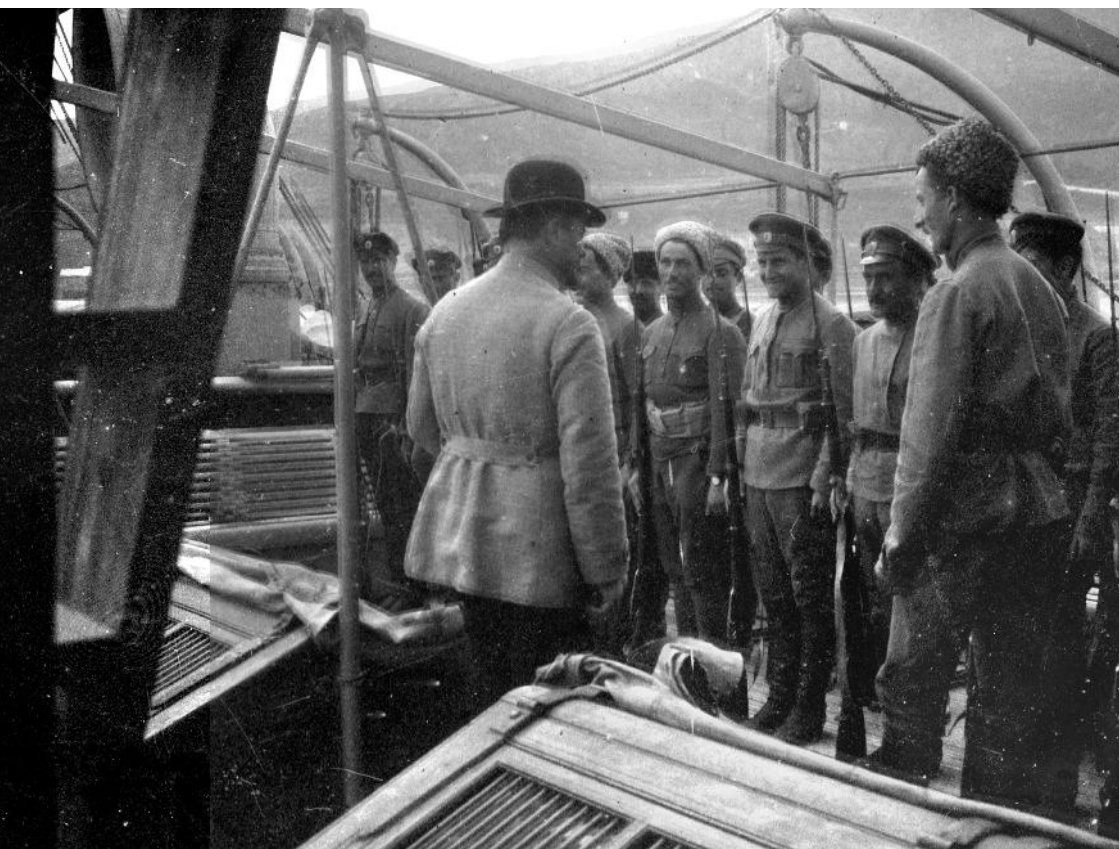
ნახმად, ამ დღეს სარდლობამ უკანდახეულ რუსულ ნაწილებს ჯერ საარტილერიო ცეცხლი დაუშინა, ხოლო შემდეგ გაგზავნა აეროპლანები, რომლებმაც უკანდახეული მტერი დაბომბეს.

1921 წლის თებერვალ-მარტის ომში ქართული ავიაციის მოქმედების შესახებ საინტერესო ცნობებს გვანვდის მეთერთმეტე რუსული არმიის ჯავშანძალების მეთაური ზუნი. იგი წერს, რომ 24 თებერვალს რუსული ჯავშანმატარებლების ჯგუფს ჰაერიდან შეუტია ოთხმა ქართულმა აეროპლანმა, რომლებმაც 30-მდე ბომბი ჩამოაგდო, აქედან რკინიგზას მხოლოდ ერთი მოხვდა მიზანში; ერთ-ერთმა რუსულმა ჯავშანმატარებელმა ქართულ აეროპლანებს საზენიტო ქვემეხებიდან ცეცხლი გაუხსნა, ერთი მათგანი გადაიხარა და სწრაფად დაქანდა ქვემოთ, ხოლო დანარჩენებმა სწრაფად აკრიფა სიმაღლე და თბილისისკენ გაფრინდა. გენერალი გიორგი კვინიტაძე ავიაციისა და მფრინავების მოქმედებას რუსეთთან ომის დროს მაღალ შეფასებას აძლევდა საკუთარ მოგონებებში, იგი აღნიშნავდა, რომ იმ პირობებში რა პირობებშიც უწევდათ მუშაობა, მათზე უკეთ დაკისრებულ მოვალეობას ვერავინ შეასრულებდა. მფრინავები მუდმივად საბრძოლო დავალებას ითხოვდნენ და მათი მონოდებული სადაზვერვო ცნობები დიდ სამსახურს უწევდა სარდლობას, ისინი გამუდმებით ბომბავდნენ მოწინააღმდეგის პოზიციებს, მფრინავები თავდადებით ასრულებდნენ თავიანთ მოვალეობას და მიუხედავად იმისა, რომ ზოგიერთი აეროპლანი ჩამოვარდა, მსხვერპლი არც ერთს არ მოჰყოლია. მაგალითად, ერთ-ერთ მფრინავს, სტროევს, ძრავამ უმტყუნა ჰაერში, მან საფრენი აპარატი ქართველებისა და რუსების პოზიციებს შორის დასვა, აამუშავა და თავიდან აფრინდა ჰაერში.

ing forces, then sent the aircraft in order to bomb the remaining enemy's unit.

In February-March 1921, the head of the armoured troops, Commander Zun of the 11th Red Army, reported on the activities of Georgian air forces. He wrote that on 24 February an armoured train of Russian troops was attacked by four Georgian aircraft with approximately 30 bombs. Only one bomb hit the railway, and the Russian armored train fired back, and one of the aircraft began losing altitude and dropped down, and the other three aircraft flew away in the direction of Tbilisi.

General Giorgi Kvinitadze wrote in memoirs an assessment of the benefit of the activities of Georgian air forces and pilots during the war with Russia. He underlined that no one could have performed better in the existing environment, that pilots continuously volunteered for tasks, and the provided intelligence did a great job for command. Air forces uninterruptedly attacked the enemy's positions and pilots devotedly accomplished their duty, and despite the fact that some aircraft were lost, no casualties were caused. A good example was when the pilot Stroev's aircraft engine failed, he landed the aircraft on a field between the Georgian and Russian positions, started the engine and continued the engagement.



ფლოტი

საქართველოს ჰყავდა სიმბოლური საზღვაო ფლოტი, რომელიც სტრუქტურულად რეგულარული არმიის სანაპირო ჯარის (მესაზღვრეთა ნაწილები) შემადგენლობაში შედიოდა. საზღვაო ფლოტის შემადგენლობაში იყო რამდენიმე პატარა, „გრინპორის“ ტიპის საპატრულო გამანადგურებელი კატარღა, კატარღებს სიმბოლურად ქართული სახელები შეუარჩიეს: „პატარა კახი“, „ტარიელი“, „ფრიდონი“ და „ავთანდილი“. ამ მცირე ზომის კატარღებზე დაყენებული იყო ერთი ტყვიამფრქვევი



საქართველოს რესპუბლიკის საგარეო საქმეთა
მინისტრის აკაკი ჩხენკელი ქართველ ჯარისკაცებთან
ერთად მცირე ზომის სადესანტო ხომალდზე

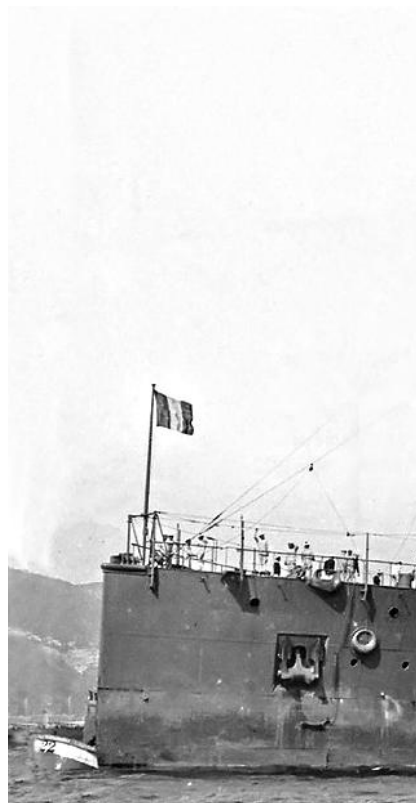
Minister of Foreign affairs of Democratic Republic
of Georgia Akaki Chkhenskeli together with Georgian
Soldiers on a small landing craft

Navy/Fleet

Georgia had a symbolic Navy, that was structured on the regular army of the coast guard (board composition). The Navy consisted of destroyer boats: *Small Kakhi*, *Tariel*, *Pridon*, *Avtandil* and several barges and training ships. that symbolically were chosen Georgian names: *Small Kakhi*, *Tariel*, *Pridon*, *Avtandil*. One machine-gun and one 47 mm cannon were located on these small boats. Each of them had a displacement of 14.5 tons. Its length was 18.29 m, width – 3.05 m, draught – 0.76 m. The boat had three engines with 150 horsepower capacity; speed – 24.6-26.6 knots. It was not under the subordina-

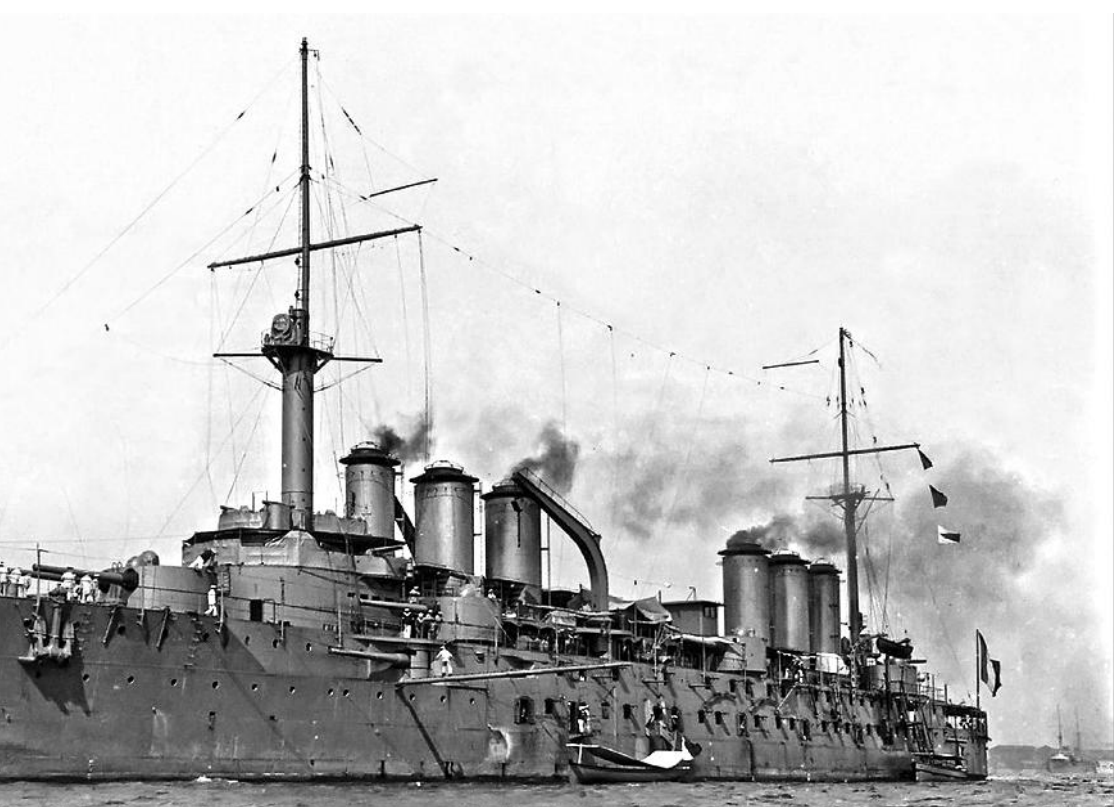
ფრანგული ჯავშნოსანი კრეისერი „ვალდეკ რუსო“, რომელიც 1921 წლის თებერვალ-მარტში საქართველოს დასაპყრობად შემოჭრილი საბჭოთა რუსეთის მეცხრე არმიის პოზიციებს ბომბავდა ზღვიდან აფხაზეთის ფრონტზე და დახმარებას უწევდა ქართულ არმიას. კრეისერს შეიარაღებაზე ჰქონდა 14 ერთეული 194 მმ-იანი ქვემეხი, 20 ერთეული 65 მმ კალიბრის ქვემეხი, ორი 450 მმ-იანი სატორპედო აპარატი. კრეისერის წყალწყვა – 13 995 ტონა, სიგრძე – 158.9 მ, სიგანე – 21.51 მ, წყალჯდომი – 8.41 მ, ძრავების საერთო სიმძლავრე, 37 000 ცხ.ძ., სიჩქარე – 23 კვანძი

French armored cruiser Valdek-Ruso that was bombing the positions of the 9th Army of the Soviet Russia from the Sea on Abkhazia front in February-March of 1921. Cruiser was armed with 14 cannons (194 mm), 20 unites of 65 caliber cannon, 2 torpedo units (450 mm). Cruiser displacement - 13995 tons, length 158.9m, width - 21.51m, drought - 8.41m, total power of engines 37 000 horsepower, speed - 23 knots.



ფლოტი

და ერთი 47 მმ-იანი სწრაფმსროლელი ქვემეხი. კატარლის წყალწყვა 14.5 ტონას შეადგენდა, სიგრძე – 18.29 მ, სიგანე – 3.05 მ, წყალჯდომი – 0.76 მ., კატარლას ჰქონდა სამი 150 ცხ.ძ. სიმძლავრის მქონე ძრავა, სიჩქარე – 24.6-26.6 კვანძი. სამხედრო სამინისტროს დაქვემდებარებაში არ იყო, მაგრამ რესპუბლიკას ეკუთვნოდა ასევე რამდენიმე სატრანსპორტო გემი, რომელთაც პერიოდულად შეიარაღებული ძალები საკუთარი საჭიროებისათვის იყენებდა. საინტერესოა, რომ რუსეთ-საქართველოს 1921 წლის ომის დროს შავი ზღვის ქართულ აკვატორიას აკონტროლებდა ფრანგული საზღვაო ფლოტი კრეისერ „ვალდეკ რუსოს“ ფლაგმანობით. კრეისერს შეიარაღებაზე ჰქონდა 14 ერთეული 194



tion of the Military Ministry, but the republic also owned several transport ships that were used for the needs of the armed forces periodically. Cruiser was equipped with 14 units of 194 mm cannon, 20 units of 65 mm Klabri machine-gun, two 450 mm Torpedo devices. Cruiser had a displacement of 13 995 tons; length – 158.9 m; width – 21.51 m; draught – 8.4 m. The total capacity of the engines amounted to 37 000 horsepower, speed – 23 knots. The important point is that during the Russian-Georgian War in 1921 the Black Sea Georgian aquatorium was under the control of the French Navy Cruiser *Waldeck-Rousseau*. The French fleet, despite the control of Black sea aquatorium, supported Georgian troops in Abkhazia with artillery fire from sea level and bombed the 31st division of the 9th Red Army of Soviet Russia.

Navy/Fleet



სახალხო გვარდიელების დესანტირება აფხაზეთის ფრონტზე
The National Guards Landing on Abkhazia front

მმ-იანი ქვემეხი, 20 ერთეული 65 მმ კალიბრის ქვემეხი, ორი 450 მმ-იანი სატორპედო აპარატი. კრეისერის წყალწყვა – 13 995 ტონა, სიგრძე – 158.9 მ, სიგანე – 21.51 მ, წყალჯდომი 8.41 მ, ძრავების საერთო სიმძლავრე – 37 000 ცხ.ძ., სიჩქარე – 23 კვანძი. ფრანგული ესკადრა, გარდა საზღვაო კონტროლისა, აფხაზეთის ფრონტზე მებრძოლ ქართულ შეიარაღებულ ძალებს საარტილერიო მხარდაჭერას უწევდა ზღვიდან და ბომბავდა საბჭოთა რუსეთის მეცხრე წითელი არმიის 31-ე დივიზიის ქვედანაყოფებს.

გამოყენებული წყაროები და რიცხვრასურა

საარქივო დოკუმენტები:

საქართველოს ცენტრალური საისტორიო არქივი
ფონდი 1833, აღწერა 1. საქმეები 297, 1036, 1074, 1081
ფონდი 1836, აღწერა 1 საქმე 184
ფონდი 1861, აღწერა 1, საქმე 211
აღწერა 3, საქმეები 4, 20
ფონდი 1864, აღწერა 2, საქმეები 129, 224, 312, 340, 341,
342, 430, 534
ფონდი №1874, აღწერა 1, საქმეები 1, 5
ფონდი 1891, აღწერა 1, საქმე 491
ფონდი 1969, აღწერა 1, საქმეები 687, 96, 208
ფონდი 1969, აღწერა 4, საქმეები 14, 18
ფონდი 1970, აღწერა 3, საქმეები 3, 4, 25, 28, 29, 30, 32,
34, 35
ფონდი 2113, აღწერა 1, საქმე 70

დიდი ბრიტანეთის საგარეო საქმეთა სამინისტროს არქივი

FO 371/4945/1/E10762/58
F.O. 371/3666/1015/169118/58

მემუარები:

ალექსანდრე ზაქარიაძე, საქართველოს დემოკრატიული
რესპუბლიკა. გურამ შარაძის წიგნში ქართული
ემიგრანტული ჟურნალისტიკის ისტორია, ტ.IV თბ. 2003.
გიორგი კვინიტაძე, მოგონებები. საქართველოს
დამოუკიდებლობა 1917-1921 წლებში. რუსულიდან
თარგმნეს ნინო ქაჯაიამ და ნონა გოგიჩაიშვილმა, წ. 2, თბ.
1998.

გიორგი მაზნიაშვილი, მოგონებანი, თბ. 1927.
გივი ლამბაშიძე, ომის დღიური. წინასიტყვაობა და
კომენტარები დაურთო დიმიტრი სილაქაძემ. თბ. 2017.
ვალოდია გოგუაძე, მოგონებანი, პარიზი, 1963.
Генерал Г. И. Квинитадзе, Воспоминания 1917-1921,
Париж, 1985.

Валико Джугели, Тяжелый крест (Записки
народногвардейца), Тб . 1920.

В. Зун, Бронесилы 11-ой армии в борьбе за освобождение Грузии, Механизация и моторизация, РККА, №2, 1936.

Михаил Мачавариани, Глаза – На Юг! Тб. 1969.

ლიტერატურა:

აკაკი კვიტაიშვილი, რუსეთ-საქართველოს ომი 1921 წელს, საქართველოს ოკუპაცია რუსეთის მიერ, ჟურნ. „განთიადი“, №21, თბ. 1990.

არჩილ ჩაჩხიანი, დაშნაკთა ნაციონალისტურ-ექსპანსიონისტური იდეოლოგია და სომხეთ-საქართველოს 1918-1919 წლების ომი, თბ. 2007.

ბექა კობახიძე, საქართველოს საკითხი პარიზის საზავო კონფერენციაზე. ისტორიის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად წარმოდგენილი დისერტაცია. ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი. ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა ფაკულტეტი. საქართველოს ისტორიის ინსტიტუტი, თბ. 2015.

დიმიტრი სილაქაძე, პირველი ტანკები საქართველოში, ჟურნალი „ისტორიანი“, N4(28), თბ. 2013.

დიმიტრი სილაქაძე, პირველი რესპუბლიკის ჯავშანმატარებელთა რაზმი, ჟურნალი „ისტორიანი“, N5 (29), 2013.

დიმიტრი სილაქაძე, პირველი რესპუბლიკის ავიაცია, ჟურნალი „ისტორიანი“, N5, თბ. 2015.

ვალოდია გოგუაძე, გენ. ჩხეიძის წერილის გამო. გურამ შარაძის წიგნში: ქართული ემიგრანტული ჟურნალისტიკის ისტორია, ტ.6, თბ. 2005.

თემურ ჩაჩანიძე, საქართველოს რესპუბლიკის არმიის შეიარაღება 1920 წელს, ჟურნალი „არსენალი“, №4 (9), თბ. 2005.

თემურ ჩაჩანიძე, ქართული ფლოტი 1920-1921 წლებში, ჟურნალი „არსენალი“, №5 (22), მაისი, 2006.

თემურ ჩაჩანიძე, ქართული არმიის შეიარაღება, ბორბლებიანი ჯავშანტექნიკა, ჟურნალი „არსენალი“, №5 (207), თბ.2015.

თემურ ჩაჩანიძე, პირველი ქართული საბრძოლო კატარღები, N22-23 (142-143), თბ. 2014.

ილია ოდიშელიძე, საქართველოს დამარცხების მიზეზები. გურამ შარაძის წიგნში ქართული ემიგრანტული ჟურნალისტიკის ისტორია, ტ.VI, თბ. 2005.

მიხეილ ბახტაძე, 1921 წლის რუსეთ-საქართველოს ომის საბრძოლო მოქმედებების ისტორიიდან, თბ. 2013.

ნუგზარ გელოვანი, სამხედრო-საჰაერო ძალები 1918-1921 წლების საქართველოში, ჟურნალი „მხედარი“, №1-4, 1994 წ.

რომან მკურნალი, მიზეზი ჩვენი დამარცხებისა. გურამ შარაძის წიგნში ქართული ემიგრანტული ჟურნალისტიკის ისტორია, ტ. VI, თბ. 2005.

შოთა ვადაჭკორია, ქართული ეპოსიდან ამოზიდული ლეგენდა (ვალოდია გოგუაძე), თბ. 2014.

Артиллерия и Минометы XX Века. Описания, Характеристики, схемы, фотографии. Составители Р. Исмагилов, Г. Корнюхин, Б. Проказов, Смоленск, 2001.

А. А. Строков, Вооруженные силы и военное искусство в Первой Мировой Войне, М. 1974.

А. Б. Кадишев, Интервенция и гражданская война в Закавказье, Мос. 1960.

А. Б. Широкоград, Энциклопедия отечественной Артиллерии, Минск. 2000.

А. С. Шепс, Самолеты Первой Мировой войны, Страны Антанты, Санкт-Петербург, 2002.

Вячеслав Кондратьев, Марат Хайрулин, Авиация Гражданской Войны, Мос. 2000.

В. Обухович, А. Никифоров, Самолеты Первой Мировой Войны, Минск, 2003.

В. К. Хечинов, История летания в Грузии, Часть 1-я, Тифлис, 1935.

И. Г. Дроговоз, Крепости на колесах: История бронепоездов, Минск 2002.

Г. Холявский, Энциклопедия бронетанкового вооружения и техники. Колесные и полугусеничные броневые автомобили и бронетранспортеры, Минск, 2004.

Георгий Дзидзария, Очерки истории Абхазии 1910 - 1921, Тб. 1963.

М. В. Коломиец, Броня на колесах. История советского броневых автомобиля 1925-1945 гг. Мос. 2007.

М. Коломиец, И. Мошанский, С. Ромадин, Танки Гражданской Войны, „Армада“ №14, Мос. 1999.

H.F. King, Sopwith Aircraft 1912-1920, London, 1981.

W.E.D Allen, Paul Muratoff, Caucasian Battlefields. A history of the wars on the Turco-Caucasian border 1828-1921, Cambridge, 1953.

პრესა

ჟურნალი „ერთობა“, №182, 1920 წლის 13 აგვისტო.

№185, 1920 წლის 17 აგვისტო.

ჟურნალი „მხედარი“, №14, 1920 წლის 5 სექტემბერი.

