

БОРЬБА УКРАИНЫ ЗА ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

1917-1921 гг.

(историко — правовой аспект)

Украинизация Черноморского флота началась уже в апреле 1917 г. с создания Украинских Рад на линкорах «Евстафий», «Иоанн Златоуст», «Ростислав», крейсерах «Память Меркурия», «Кагул», «Прут», в минной бригаде и в севастопольском флотском полуэкипаже [10, с. 434]. Летом эсминец «Завидный» впервые поднял украинский флаг, а осенью эти флаги несли эсминец «Гаджибей» [7, с. 32], линкоры «Евстафий», «Ростислав» и некоторые другие [13, с. 405].

Центральная Рада, поставившая вопрос о самой широкой автономии, которая, по мысли М. Грушевского «наближается до державной самостоятельности» [2, с. 115], претендовала на собственные вооруженные силы, включая и флот. Для этих претензий в то время еще не могло быть оснований с точки зрения международного права, поскольку Украина еще не являлась его субъектом. Но их аргументация имеет логику с точки зрения «естественного права». Во-первых, значительную часть личного состава Черноморского флота составляли украинцы. Мнение о том, что они составляли 75-80% [1, с. 231; 13, с. 404] преувеличено, но районом комплектования Черноморского флота являлись южные губернии [19, с. 99] и их национальный состав отражался на национальном составе флота. Во-вторых, официальной идеологией российских программ военного кораблестроения перед первой мировой войной был принцип: «все корабли должны строиться на русских верфях и заводах, русскими инженерами и рабочими из русских материалов». Поскольку подавляющее большинство боевых кораблей Черноморского флота в этот период было построено на стапелях крупнейшего судостроительного треста «Наваль — Руссуд» в Николаеве или собрано на Херсонской верфи, то с определенной долей допущения можно считать, что они построены на украинских заводах украинскими инженерами и рабочими из украинских материалов.

Октябрьский государственный переворот был отрицательно воспринят Центральной Радой и вызвал появление ее III Универсала о провозглашении Украинской Народной Республики. 6 ноября 1917 г. I Общечерноморский флотский съезд откликнулся на просьбу Центральной Рады направить в Киев матрос-

ский отряд для оказания помощи в борьбе с контрреволюцией, а 8 ноября в Севастополе получен текст Универсала и приказ Генерального комиссара по военным делам С. Петлюры произвести салют в честь Украинской республики. 12 ноября по решению Севастопольского Совета в городе прошел парад и молебн в честь провозглашения УНР. В параде принимали участие не только украинцы, но и все желающие. В этот день все корабли и суда флота с подъема и до спуска флага держали на стенах украинские флаги и сигнал: «Слава Украинской Народной Республике» [6, с. 82].

С провозглашением УНР возникла необходимость создания центральных органов для управления военно-морским флотом и соответствующего нормативно-правового обеспечения. 22 декабря 1917 г. в Киеве началось формирование Украинского генерального секретариата морских дел (с 1 марта 1918 г. — Украинское Морское Министерство), которое возглавил Д. Антонович [10, с. 438]. Он успел подготовить проект украинского военно-морского флага, а также создать финансовый и инженерно-технический отделы нового морского ведомства [13, с. 405]. 14 января 1918 г. Центральная Рада утвердила подготовленный морским ведомством «Временный закон о флоте Украинской Народной Республики», объявленный по флоту приказом от 13 марта 1918 г. Российский Черноморский флот (военный и транспортный) провозглашался флотом УНР. С этого момента его корабли и суда должны были поднять украинские флаги. УНР прищиала на себя все обязательства российского правительства относительно флота и портов. Этим же законом, вопреки мнению военно-морских специалистов, Центральная Рада отменила обязательную военную службу во флоте и вводила службу «по вольному найму», т. е. добровольную (по контракту) [23, л. 3,3 об.].

Обязательная воинская служба была восстановлена при Гетманате, когда кадры флота были уже в значительной мере утрачены. Параллельно с Центральной Радой, удар по кадровому ядру флота нанес Совнарком Советской России, принявший Декрет о создании Рабоче-Крестьянского Красного флота, распускавший флот, «существующий на основании всеобщей воинской повинности царских законов» [4, с. 434-435]. Соответствующая телеграмма из Петрограда была получена в Севастополе 14 февраля [16, с. 68] и процесс разрушения флота стал набирать обороты. 15 марта и. о. Военного и Морского министра А. Жуковский отдал приказ командующему Черноморским флотом о мерах по демобилизации. Требовалось немедленно собрать боеспособные корабли в Севастополе, требующие ремон-

та — в Николаеве, командирам портов организовать прием военного имущества и т. д. [23, л. 5]. Командующий флотом контр-адмирал М. Саблин уже получил соответствующий приказ из Петрограда. Однако фактической властью обладал Центральный Комитет Черноморского флота (Центрофлот) — орган, по своей структуре и формам деятельности приближавшийся к Советам, но имевший в своем составе военно-морской (оперативный) отдел, которым ранее руководил Саблин. Центрофлот и лояльный по отношению к нему командующий флотом выполнили оба приказа, поскольку они внешне не противоречили друг другу. Возникла видимость двойной юрисдикции над флотом: со стороны России и Украины одновременно.

Брестский мир изменил международно-правовое положение УНР, признанной теперь державами Четверного союза. Одновременно обострилась борьба за Черноморский флот. По условиям договора он оставался собственностью России, которая должна была обеспечить его нейтралитет в своих портах или разоружить, а также вывести свои войска с территории УНР. Но после восстановления власти Центральной Рады в Киеве 1 марта 1918 г. УНР попыталась восстановить свои права на флот. 10 апреля 1918 г. Жуковский приказал выделить из корпуса атамана О. Натиева отдельную группу войск полковника Болбочана с задачей занять Крымский полуостров и захватить флот в Севастополе [10, с. 41об.]. Но это не совпадало с собственными планами германского командования относительно Крыма и флота. 20 января 1918 г. в Средиземном море у острова Имброс подорвались на минах линейный крейсер «Гебен» и легкий крейсер «Бреслау», представлявшие собой главные силы этого флота. «Бреслау» затонул, а «Гебен» нуждался в длительном ремонте [15, с. 70].

В этих условиях германское командование было кровно заинтересовано в полной нейтрализации Черноморского флота. Между тем в это время у В. Ленина возник план ведения боевых действий против германо-австрийских войск с помощью буферных государств путем создания фронта «от Крыма до Великороссии» [12, с. 49-50]. С этой целью провозглашенная 12 декабря 1917 г. в Харькове Советская УНР объявлялась независимой от Российской Республики. В ее составе возникло несколько буферных государственных образований, а также Советская Республика Тавриды. Черноморский флот было решено объявить формально принадлежащим ССРТ [28, с. 188]. По мысли Ленина, это позволяло использовать флот для сопротивления германским и украинским войскам в Северном Причерноморье при формальном сохранении нейтралитета Россией.

Корабли и матросские отряды приняли участие в боях за Одессу, Николаев, Херсон. Но тем самым Германия получила повод для захвата Крыма, Севастополя и флота. Уже в конце марта Ленин понял опасность своей «флотской» дипломатии. Коллегия морского комиссариата, Высший военный совет Советской России приказали командованию Черноморского флота подготовить суда и имущество для эвакуации в Новороссийск. 28 марта член коллегии Ф. Раскольников во время разговора по прямому проводу потребовал от Центрофлота, готового продолжать морские операции вплоть до Анатолийского побережья, строгого нейтралитета [6, с. 179-180]. 29 и 30 апреля наиболее боеспособные корабли ушли в Новороссийск, где часть их была вскоре затоплена, а другая часть по требованию Германии возвращена в Севастополь.

В период пребывания эскадры в Новороссийске, руководство Кубано — Черноморской республики потребовало передать ее в свое распоряжение для участия в боевых действиях [14, с. 122], но эти претензии были отвергнуты Совнаркомом России. Еще ранее, 31 января 1918 г. о своих правах на флот заявил и Народный Секретариат Советской Украины, создавший своим постановлением Морской отдел при Секретариате по военным делам и поручившим его организацию Ю. Любичкому [20, л. 37].

В результате государственного переворота 29 апреля 1918 г. власть перешла к гетману Павлу Скоропадскому. Бывший кавалерийский генерал, несмотря на признаваемую им неосведомленность во флотских вопросах, сумел, тем не менее, выработать собственную концепцию строительства флота. Концепция основывалась на учете геополитических, стратегических и военных факторов. Центральным ее пунктом был вопрос о Крыме. По указанию гетмана Генеральный штаб подготовил специальный обзор, где был сделан вывод: «Крым приобретает более или менее серьезное значение для Украины при наличии сильного боеспособного флота, а при отсутствии его не имеет почти никакого стратегического значения» [21, л. 4 об.]. Однако П. Скоропадский считал, что «Украина... не может жить, не владея Крымом... Крым должен принадлежать Украине, на каких условиях, это безразлично, будет ли это полное слияние или широкая автономия» [17, с. 262]. Гетман считал, что весь Черноморский флот должен быть украинским, поскольку «Украина являлась единственной частью бывшей России, которая могла физически выдержать те расходы, которые флот предъявлял для приведения его хотя бы в мало-мальски сносный вид» [17, с. 260]. В связи с этим концепцией предусматривалось: добиться полной передачи флота Украине, сохранить офицерские кадры флота, со-

хранить имущество флота, учитывая острую нехватку рядового состава, провести его призыв на службу осенью 1918 г., для чего было необходимо ввести всеобщую воинскую повинность.

8 июня 1918 г. в Крыму образовалось собственное Краевое правительство во главе с генерал-лейтенантом С. Сулькевичем. 25 июня 1918 г. Краевое правительство официально заявило, что «надеется получить часть военных судов русского флота, захваченных германскими войсками в Севастополе [3, с. 119]. Первоначально гетманское и крымское правительства как бы не замечали друг друга. Однако «таможенная война» между Украиной и Крымом принудила Краевое правительство вступить в переговоры. Украинская сторона предлагала на переговорах вхождение Крыма в состав Украинской Державы «на правах автономного края» [9, с. 71], крымская делегация отстаивала «федеративный союз» [9, с. 73].

В отношении Всевеликого Войска Донского, с которым у гетмана установились хорошие взаимоотношения, Украина проявила добрую волю, возвратив Дону таможенный пароход «Удалой» и шаланду, оказавшиеся в ее портах [27, л. 158].

Гетману приходилось действовать в сложной обстановке, когда немцы распоряжались Черноморским флотом так, «как если бы вопрос о том, что он принадлежит им, был бы предрешен» [17, с. 260]. Уже на пятый день оккупации немецкими войсками Севастополя главный минер В. Недзведский сообщил капитану над портом: «пока трудно сказать в какие размеры выльется организованный грабеж немецких матросов» [23, л. 36 об.]. Вскоре морской министр докладывал гетману, что «несколько судов бывшего Черноморского флота, которые ныне трактуются в Совете Министров как долженствующие принадлежать Украине, укомплектованы германской командой и плавают под германским флагом» [25, л. 7]. Еще большее рвение к захвату судов флота проявляли австрийцы. Так, австрийский комендант Мариупольского порта капитан 1 ранга Херцберг отказался вернуть украинским властям пограничный крейсер «Коршун», издевательски заявив: «какой может быть разговор о пограничной охране, когда еще нет и границ самой Украины» [27, л. 146]. Возмущенный действиями Австро-венгерских властей, относящихся к имуществу морского ведомства как к военной добыче, адмирал Покровский просил начальника Морского Генерального штаба «совершенно точно выяснить, что является «военной добычей» при настоящей обстановке, когда войска дружественных государств введены в страну по приглашению ее правительства» [25, л. 60; 27, л. 143]. Сопротивление представителей украинского морского командова-

ния разграблению флота привело к тому, что 30 мая генерал Гренер от имени немецкого главнокомандования потребовал отозвать капитана 1 ранга Остроградского с поста заместителя Морского министра в Севастополе поскольку «вопрос о Крыме и флоте еще не решен и во избежание недоразумений и трений» [25, л. 51]. Однако действиям немцев сопротивлялись не только военные моряки. 25 мая на электрическую станцию севастопольского аварийного дока, где ремонтировался линейный крейсер «Гебен», германское командование было вынуждено ввести своих матросов для обслуживания механизмов, т. к. работавшие для немецкого боевого флота рабочие и служащие отказались [25, л. 71]. Германскими и австро-венгерскими войсками захватывались и суда торгового флота. 22 июля адмирал Гопман сообщил капитану 1 ранга князю Ливену, что «мореходные суда, принадлежавшие бывшему Российскому правительству... считаются забранными Германским правительством и будут находиться в его ведении впредь до окончательного решения вопроса о праве собственности» [25, л. 59]. На группу Николаевских судостроительных заводов предъявила свои претензии немецкая судостроительная фирма «Блом унд Фосс». 14 июня ее представитель инженер Эггерс предложил главному руководителю заводов Б. Юреневу продолжать службу под германским командованием в качестве директора, но последний отказался. Тогда Эггерс сказал, что «заводы будут пущены в ход для тех заказов, которые предполагается исполнить на заводах согласно официально выработанной программы» [27, л. 36]. Кроме стран Четверного союза на часть флотского имущества претендовала Румыния, рассчитывая удерживать его за собой в качестве залога, поскольку во время войны 18 румынских судов находились в составе Черноморского флота [22, л. 65] и судьба некоторых из них была неясна. С целью сохранения своего торгового флота Румыния приняла «Закон о воспрещении отчуждения судов под румынским флагом на протяжении 5 лет». Одновременно этот закон устанавливал территориальные воды Румынии в 6 милях от побережья [27, л. 120], что создавало проблему раздела территориальных вод между ею и Украиной в пограничной зоне. Положение осложнялось и тем, что грузинское правительство объявило «найденные» в Поти и других портах Кавказа суда своей собственностью [22, л. 62]. В числе их были румынские и греческие баржи [22, л. 63 об.]. Обзавестись собственным флотом на Черном море собиралась и Армения, которая надеялась получить часть побережья в районе Транезунда. Пока же она овладела горно-озерной флотилией на озере Ван, командовать которой в начале 1918 г. было предложено лейтенанту И. Исакову [8, с. 110].

Морское ведомство совместно с Министерством иностранных дел Украинской Державы вели постоянную борьбу за сохранение и возвращение флотского имущества. Уже в июле ее результатом стало формирование первого действующего соединения украинского флота — бригады траления Черного моря. Первоначально в нее вошло три дивизиона в составе 16 тральщиков, 2 канонерских лодок, 2 пароходов, посыльного судна, катера и 4 барж. Командовал бригадой контр-адмирал Гадд [22, с. 58]. Германское командование предоставило выполнение опасной задачи очищения прибрежных вод от мин украинскому флоту. К концу лета 1918 г. оно разрешило комиссии морского ведомства осмотреть корабли бывшего Черноморского флота в Севастополе, но часть кораблей оставила в распоряжении Германии: крейсер «Память Меркурия», эсминцы «Счастливый», «Капитан Сакен», угольные миноносцы «Завидный», «Звонкий», «Зоркий», «Жуткий», подводные лодки «Гагара» и «Утка» [24, л. 32]. В июле — августе флотская комиссия осмотрела линкоры «Пантелеймон», «Три Святителя», «Иоанн Златоуст», «Евстафий», «Ростислав», «Синоп», крейсера «Кагул» и «Алмаз». Общий вывод был неутешителен: «имущество в кладовых и помещениях расхищено было частью после оставления судов командой, частью же расхищение продолжается и теперь» [24, л. 31 об.].

17 августа П. Скоропадский направил в Берлин специальную миссию для решения вопросов о Крыме и флоте. Результаты были обнадеживающими, но немцы связывали решение этих вопросов с денежными обязательствами Украины. «Все денежные обязательства Российской империи процентами делили между Украиной и Совдешней, флот же принимался как имущество обще российское, за которое Украине приходилось тоже заплатить в пропорциональном размере большую сумму, кажется, 200 миллионов рублей» [17, с. 264]. Постепенно гетманскому правительству удалось решить и вопрос о возврате кораблестроительных верфей. После длительной переписки в августе было получено разрешение на спуск на воду строившейся в Николаеве подводной лодки «Нерпа» [25, л. 88]. Окончательно вопросы о принадлежности флота и верфей были урегулированы между Украиной и Германией только осенью 1918 г., когда у Гетманата уже не оставалось времени, чтобы воспользоваться плодами этой договоренности.

Министерство иностранных дел и Морское ведомство Украинской державы в начале очень серьезно подошли к подготовке мирных переговоров с РСФСР. Товарищ Морского министра Максимов на совещании в МИД настоял на участии в переговорах с Великороссией «специального морского уха» [25,

л. 1 об.], т. е. представителей Морведа. Приказом по Морскому ведомству от 30 мая 1918 г. в состав делегации на мирную конференцию были включены капитан 1 ранга Ю. Свирский и старший лейтенант М. Билинский [23, л. 27]. Сохранились предварительные расчеты боевых и вспомогательных судов Балтийского и Черноморского флотов, строившихся кораблей с учетом потерянных в ходе боевых действий, затопленных большевиками и т. п. [22, л. 57, 66-72]. Расчеты выполнены от руки, видимо, Билинским (его подпись стоит на одном из листов) и позволяют реконструировать планы украинской делегации. Претендуя на Черноморский флот, Украина собиралась сделать предметом спора весь флот бывшей Российской империи. Вероятно, первоначально делегация выдвинула бы требование о передаче Украинской державе 50 % всех кораблей и судов. Поскольку же Балтийский флот превосходил по своему составу Черноморский, а часть судов последнего была затоплена в Новороссийске, требовалось обсудить вопрос о компенсации Украине этих потерь путем передачи кораблей Балтфлота. Такая первоначальная позиция позволяла по крайней мере закрепить за украинским флотом после взаимных уступок на переговорах все то, что оставалось от Черноморского флота. В отношении торгового флота предполагалось при окончательном разделе учитывать весь тоннаж, находящийся в Балтийском, Белом морях и на Тихом океане [24, л. 3]. Перед началом переговоров Управляющий Морским министерством запросил мнение Главного командира портов Черного моря Украинской Державы по вопросам о желательных границах по береговой полосе Черного и Азовского морей, какие расчеты должны быть приняты во внимание при разделе заказов для флотов Черного и Балтийского морей и др. Судя по этому документу, Морское ведомство Украины претендовало на часть имущества Обуховского, Пермского и других заводов, выполнявших заказы флота [25, л. 2. об. 3].

Однако делегация Советской России преследовала иные цели и до решения флотских вопросов дело так и не дошло. «Раковский со своими делегатами, прибывшими в Киев для ведения мирных переговоров, вел самую энергичную большевистскую агитацию» [17, с. 302]. П. Скоропадский считал, что переговоры положительных результатов дать не могут, но на их продолжении настаивало немецкое командование.

Морское министерство предпринимало попытки получить разрешение от германского командования на обследование затопленных в Новороссийске кораблей Черноморского флота в целях их дальнейшего подъема. Для этого Товарищ Морского министра Максимов предлагал Министру иностранных дел

Д. Дорошенко использовать тот предлог, что Украинская держава приняла на себя обязательство по военно-судовой повинности и заинтересована для уменьшения убытков в подъеме возможно большего числа затонувших судов [27, л. 86]. Предлог был выбран без большой натяжки, поскольку Украина была вынуждена возместить судовладельцам все их убытки, включая не только стоимость погибших на Черном море во время мировой войны судов, но и грузов. Это распространялось и на суда, задержанные Черноморским флотом на основе призового права. Такие обязательства возлагались ст. ст. 28 и 29 дополнительного договора к Брестскому договору и противоречили международному праву, поскольку 6-я Гаагская конференция 1907 г. предусматривала иное [27, л. 165].

Еще одним претендентом на Черноморский флот выступало белое движение, считавшее себя единственным правопреемником Российской империи и поддерживаемое странами Антанты. Принято считать, что Белый флот на Черном море стал реальной боевой силой лишь с августа 1919 г., когда англичане вернули генералу Деникину корабли [29, с. 63]. Однако Белый флот зародился весной 1918 г., когда было решено вооружить речные пароходы и сформировать Донскую флотилию, в командование которой вступил адмирал С. Фабрицкий [11, с. 91].

В начале 1919 г. корабли Черноморского флота оказались в руках Антанты. Кратковременное пребывание Красной армии в Крыму и создание буферной Крымской Советской Социалистической Республики не смогло обеспечить возврат флота большевикам: его лучшие корабли были временно уведены англичанами в Турцию. Но и Украина была отрезана от Черноморского побережья. Однако Морское ведомство Директории, которое возглавил 25 декабря 1918 г. в качестве исполняющего обязанности Морского министра капитан 3 ранга М. Билинский, продолжало работу по созданию нормативно-правовой базы военно-морского строительства. В январе 1919 г. Билинский провел законы о штатах центральных учреждений Морского министерства, о Гардемаринской школе и закон о флоте [10, с. 585, 586]. Закон о флоте среди прочего предусматривал и ассигнования на продолжение работы по заказам флота Николаевским судостроительным заводам «Наваль» и «Руссуд» [26, л. 38, 38 об.]. Этим планам уже не было суждено осуществиться. Сам Билинский в 1921 г. принимал участие во Втором Зимнем походе армии УНР и 17 ноября 1921 г., отстреливаясь от большевиков, последним выстрелом оборвал свою жизнь [10, с. 588].

Заключение Рижского мирного договора, признававшего Советскую Украину, сняло вопрос об украинском флоте на долгие

годы. Любопытно, что на мирных переговорах Польша использовала прецедент, созданный Украиной по вопросу о разделе бывшего российского флота и потребовала от РСФСР часть кораблей Балтийского флота: 2 линкора-дредноута типа «Севастополь», 10 больших эсминцев, 5 подводных лодок, 10 тральщиков, 21 вспомогательный корабль, а также 2 недостроенных крейсера типа «Светлана». Советская делегация добилась снижения этой квоты, а потом вообще отклонила эти притязания [18, с. 35].

В 1923 г. в связи с решениями Лозаннской международной конференции о режиме зоны проливов Босфор и Дарданеллы с письмом к Сталину обратился нарком иностранных дел СССР Г. Чичерин. Он предложил разделить Черноморский флот между союзными республиками [5, с. 95], что уменьшало число кораблей нечерноморских держав, которые могут быть введены в Черное море (конференция установила, что флот посторонней державы, вводимый в Черное море, не может превышать сильнейший из черноморских флотов). Таким образом возник вопрос о создании флота УССР. Хотя этот план не был реализован, некоторые корабли восстанавливаемого Черноморского флота получили названия, которые они могли носить во флоте Советской Украины: «Червона Украина», «Незаможник», «Петровский».

Восстановлению Черноморского флота в 1920-х гг. в значительной мере способствовало то обстоятельство, что в годы Гражданской войны Украиной была сохранена судостроительная база и строящиеся корабли.

Литература

1. Верига В. Визвольні змагання в Україні 1914-1923: В 2-х т. — Львів, 1998. — Т. 1.
2. Грушевський М. Якої ми хочемо автономії і федерації // Великий українець. Матеріали з життя і діяльності М. С. Грушевського. — К., 1992. — С. 114-132.
3. Декларация Крымского правительства 25 июня 1918 г. // Красный Архив. — М.-Л., 1927. — Т. 3 (22). — С. 117-122.
4. Декреты Советской власти. — М., 1957. — Т. 1.
5. Дипломатия, арифметика и... Черноморский флот // Военно-исторический журнал. — 1993. — № 5. — С. 95-96.
6. Жуков В. К. Черноморский флот в революции 1917-1918 г. — М., 1932
7. Зарубин А. Г., Зарубин В. Г. Без победителей: Из истории гражданской войны в Крыму. — Симферополь, 1997.
8. Исаков И. Рассказы о флоте. — М., 1962.
9. Краткий отчет о деятельности делегации Крымского пра-

вительства в Києве с 26 сентября по 16 октября 1918 г. // Крымский архив. — 1996. — №2. — С. 69-74.

10. Крип'якевич І., Гнатевич Б., Стефанів З. Історія українського війська (від княжих часів до 20-х років ХХ ст.). — Львів, 1992.

11. Конопов И. А. Моряки на Юге России (Белая борьба 1917-1920) // Морские записки, об-во Российского Императорского флота в Америке. — Нью-Йорк, 1958. — vol. XVI. — №1(46). — С. 89-93.

12. Ленин В. И. Письмо Г. К. Орджоникидзе // ПСС. — Т. 50. — С. 49-51.

13. Мироненко О. Українізація флоту в УНР // Історико-політичні уроки української державності: Енциклопедичний словник. — К.; Донецьк, 1998. — С. 404-407.

14. Мординов Р. Н. Курсом «Авроры». — М., 1962.

15. Мужеников В. Б. Линейные крейсера Германии. — СПб., 1998.

16. Сирченко И. Т. Выполняя приказ Ленина... Потопление Черноморского флота в 1918 г. — М., 1979.

17. Скоронадський П. Спогади. Кінець 1917 — грудень 1918. — К.: Філадельфія, 1995.

18. Трубицын С. Б. Линкоры второстепенных морских держав. — СПб, 1998.

19. Хесин С. Личный состав русского флота в 1917 году // Военно-исторический журнал. — 1965. — №11. — С. 99-104.

20. Центральний Державний Архів вищих органів влади України (ЦДАВО), ф. 1. «ВУЦИК», оп. 1, д. 3.

21. ЦДАВО, ф. 1077 «Головне Управління Генерального штабу Української Держави», оп. 1, д. 15.

22. ЦДАВО, ф. 2203, «Морської генеральний штаб при Морському Міністерстві Української Держави», оп. 1, д. 1.

23. ЦДАВО, ф. 2203, оп. 1, д. 3.

24. ЦДАВО, ф. 2203, оп. 1, д. 4.

25. ЦДАВО, ф. 2203, оп. 1, д. 5.

26. ЦДАВО, ф. 2203, оп. 1, д. 8.

27. ЦДАВО, ф. 3766 «Міністерство Закордонних справ Української Держави», оп. 1, д. 179.

28. Центральний Державний Архів громадських об'єднань України (ЦДАГО), ф. 57 «Коллекция документов по истории Коммунистической партии Украины», оп. 2, д. 207.

29. Черкашин Н. Под пальмами Бизерты // Родина.—1996.— №12. — С. 62-68.