

УКРАЇНСЬКА РЕВОЛЮЦІЯ 1917 РОКУ ТА ПЕРЕДУМОВИ ВІДРОДЖЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОГО ВІЙСЬКОВОГО ФЛОТУ

Сергій ЛИТВИН,

*доктор історичних наук, професор,
головний редактор журналу «Воєнна історія»,
полковник у відставці.*



Андрій ЛУБЕНЕЦЬ,

*кандидат історичних наук,
доцент кафедри соціально-гуманітарних дисциплін
Академії ВМС ім. П. С. Нахімова,
капітан 1 рангу в запасі.*

Литвин С., Лубенець А. Українська революція 1917 року та передумови відродження національного флоту.

У статті висвітлюються історичні, географічні, етнічні, політичні та матеріально-технічні передумови відродження українського національного військового флоту в період діяльності Української Центральної Ради.

***Ключові слова:** Українська революція, відродження національного військового флоту, Чорноморський флот, українізація на флоті.*

Лытвын С., Лубенец А. Украинская революция 1917 года и предпосылки возрождения национального военного флота.

В статье освещаются исторические, географические, этнические, политические и материально-технические предпосылки возрождения украинского национального военного флота в период деятельности Украинской Центральной Рады.

Ключевые слова: Украинская революция, возрождение национального военного флота, Черноморский флот, украинизация на флоте.

Lytoyn, S., Lubenets A. Ukrainian revolution of 1917 and the preconditions of national revival of the fleet.

The article highlights the historical, geographical, ethnic, political and logistical conditions the Ukrainian national revival of the navy in the period of the Ukrainian Central Rada.

Keywords: Ukrainian revolution, the revival of the national navy, the Black Sea fleet, Ukrainization in the Navy.

Лютневий революційний вибух 1917 року запусив незворотну реакцію українського державотворення, яке потребувало збройного захисту і з морського напрямку. Феномен швидкого створення, а точніше, відродження українського військового флоту, що відбувалось у добу Української революції, пояснюється сприятливими передумовами історичного, географічного, етнічного, політичного та матеріально-технічного характеру.

Наявність передумов історичного характеру обумовлювалася тим, що з давніх-давен наші пращури традиційно були добрими мореплавцями. На побудованих своїми руками суднах ходили вони по Чорному морю, потім протоками Босфор і Дарданелли проходили у середземноморський басейн до держав Балканського півострова і навіть досягали Криту й Кіпру.

Інтеграція з народами як Європи так і країн Сходу, вимагала розвитку торговельних, культурних, політичних зв'язків тощо. Саме тому, забезпечення вільного виходу Дніпром спочатку в Чорне, а потім і в Середземне море стає однією з найголовніших завдань ще української прадержави. Київська Русь на повний голос заявила про свої інтереси та права у Причорномор'ї, які постійно порушувалися Візантією. У цей же час почав діяти відомий в історії торговельний маршрут «шлях із варяг у греки», що забезпечував торговельні зв'язки держав Північної Європи, Великого Новгороду і

Київської Русі з Візантійською імперією і далі, у Середземне море.

Монголо-татарська навала на довгі роки перервала вітчизняну морську традицію та присутність наших пращурів у Чорному морі. Нове життя вона отримала в морських походах запорожців, яких не даремно називали «водяними козаками», чії флотилії чайок знов і знов опановували морські простори, були міцно зорганізовані, раціонально озброєні.

Військове мистецтво козаків на морі свідчило про їх здатність нав'язати противникові свої умови морської війни. Це був насправді героїчний етап боротьби за українську присутність на Чорному морі і розпочався він саме тоді, коли Чорним морем одноосібно володіла Туреччина. Але вже, принаймні, з 1492 року акваторія Чорного моря стає ареною запеклих морських боїв між малими козацькими суднами та великими кораблями турецького флоту. В. Кравцевич-Роженецький пише, що запорожці «протягом 150 років бойових дій проти Оттоманської Порти домоглися того, що Чорне море стали називати Козацьким морем, а в морські походи ходило до 300 «чайок» з екіпажами до 20 000 чоловік» [6].

З XVII ст. із втратою свого суверенітету, Україна втрачає і перспективу розвитку своєї національної військово-морської традиції. У той же час вона перетворюється на постійний базовий чинник утвердження ро-

сійського самодержавства у Причорномор'ї. Дослідник Запорізької Січі А. Сокульський стверджує, що «завдяки участі Запорозької Січі у всіх російсько-турецьких війнах кінця XVII та всього XVIII ст., Російська імперія виборола за Ясським мирним договором (1791 р.) право мати військовий флот у Чорному морі... Це і було вирішенням чорноморської проблеми Росії і створення російського Чорноморського флоту. Воно стало можливим завдяки 300-літній попередній боротьбі козацтва на морі» [18, 11].

Але, нажаль, саме після цього починається послідовне викорінювання українського козацтва російським самодержавством, а сама Україна остаточно перетворюється на звичайну провінцію величезної імперії. «У 1793 році козацький флот було депортовано на Кубань, – пише флотський історик Мирослав Мамчак, – подалі від українських берегів. Але морська традиція і потяг українців до моря продовжували жити серед нашого народу. Лише з початком Української революції у 1917 році посилюються державницькі прагнення українського народу і, відповідно, історично справедливі домагання української нації мати свій військовий флот. Перша світова війна і розвал європейських імперій пробудив в українців потребу відродити національний військовий флот, котрий би з морських напрямків відстоював свободу і волю українського народу в загальному національно-визвольному русі народів Європи» [7, 123].

Важливе значення для створення українського військового флоту в добу Центральної Ради мали передумови географічного плану. Це, насамперед, наявність морського узбережжя, яке сьогодні простягається на 1758 кілометрів. Велика берегова лінія Чорноморського узбережжя, його конфігурація, знаходження на ньому великих адміністративних, промислових та торговельних центрів – усе це вимагало уважного ставлення до питання оборони з морського напрямку й, відповідно, створення свого військового флоту.

Чорноморський флот Московського царства, а потім Російської імперії протягом всього свого існування був тісно пов'язаний з долею українців, які з давніх-давен заселяли Причорноморський регіон. Вони традиційно залучалися російськими самодержцями до будівництва та утримання Чорноморського флоту. Промовистим є той факт, що під час будівництва на верфі у м. Миколаєві першого чорноморського корабля «Святой Миколай» померло одних лише теслярів 547 чоловік. А всього на українських верфях для Чорноморського флоту було побудовано сотні кораблів. За кожним із них – страждання і виснажлива праця сотень тисяч українців. Реалізація матеріальних та інших потреб Чорноморського флоту здійснювалась, як правило, за рахунок українських регіонів.

Після розвалу російського самодержавства для відродження українського військового флоту важливе значення мали етнічні передумови, що особливо далися взнаки в ході Української національної революції 1917 року. Під час Першої світової війни, що передувала революції, особовий склад Чорноморського флоту комплектувався переважно призовниками з українських земель. За даними радянських джерел українці на той час складали 65-70 відсотків особового складу Чорноморського флоту. Ці неповні дані незмінно присутні у працях практично всіх радянських істориків. Слідом за ними таку ж саму цифру (65 відсотків) наводить і сучасний український дослідник В. Голубко [3, 29].

У дійсності, цей показник дорівнював, принаймні, 80 відсоткам. Саме така цифра наводилася на засіданнях Чорноморського Центрофлоту – органу, який ніяк не можна було запідозрити у прихильності до процесу українізації ЧФ у 1917–1918 роках. Про наявність серед особового складу тодішнього Чорноморського флоту саме 80 відсотків українців, говорять і українські джерела.

А відомий український історик В. Сергійчук наводить навіть ще більшу цифру,

посилаючись на виступ командувача флоту віце-адмірала О. Колчака, який на одному з своїх публічних виступів заявив таке: «... Мені випадає честь говорити з українцями. Чорноморський флот на 90 відсотків складається із синів цієї нації» [14, 64]. Адмірала не могло не тішити те, що боєздатність та політична стабільність ЧФ протягом практично всієї Першої світової війни була досить високою. Цілком природно, що це він відносив саме на рахунок певного національного менталітету особового складу Чорноморського флоту, який на 4/5 складали українці.

Те, що комплектування Чорноморського флоту особовим складом відбувалося переважно за рахунок рекрутів із південних та центральних українських губерній, головним чином, із Київської, Херсонської, Катеринославської, Полтавської, Харківської та Таврійської визнавали і деякі радянські історики. Таким чином, можна з упевненістю стверджувати, що у Чорноморський флот призов йшов здебільшого з українських земель Російської імперії.

Незважаючи на те, що флот за своїм технічним оснащенням вимагав висококваліфікованого й технічно підготовленого людського матеріалу, російський імперський уряд здійснював комплектування Чорноморського флоту, в основному, за рахунок українських селян. Розповсюджене твердження радянської історіографії, що це відбувалося через те, що нібито робітники, які приходили на фронт, приносили із собою революційні ідеї й організованість, через що царський уряд і пішов шляхом збільшення призову саме з селян-українців за рахунок зменшення призову з числа робітників, не є переконливим. Про масовий притік на Чорноморський флот саме селян-українців свідчить і критика військово-морськими посадовцями готовності до флотської служби чорноморських рекрутів, і, перш за все, їхню недостатню обізнаність і низький рівень навичок роботи з технікою. Через що навіть пропонувалося відступити від нала-

годженої системи комплектування Чорноморського флоту.

Проте рівень опанування колишніми селянами-українцями військовою технікою та озброєнням, їхні вмлі дії у бойовій обстановці, за багатьма свідченнями, спростовують ці слова. Зокрема, віце-адмірал О. Колчак відзначав: «Я не можу не вітати українську націю, яка дала мені найліпших моряків, які тільки існують у світі» [14, 64].

Український сегмент серед особового складу Чорноморського флоту був надзвичайно високим навіть у порівнянні з солдатською масою таких традиційно «українських» фронтів Першої світової, як Південно-Західний та Румунський, де відсоток українців значно поступався цим показникам на ЧФ. На Південно-Західному фронті українці становили 1/3, а на Румунському – 1/4 частину їхнього особового складу. Тоді як на ЧФ – до 4/5! Інша справа, що Центральною Радою цей фактор не був використаний у повній мірі, а саме – по взяттю під свій контроль не тільки частин сухопутних військ, але й ЧФ.

На нашу думку, комплектування Чорноморського флоту у зазначену добу переважно українцями можна пояснити кількома причинами:

- по-перше, через те, що географічно ЧФ був розташований або поблизу українських етнічних земель, або безпосередньо на них. У воєнних умовах більш спрощена система постачання рекрутського матеріалу з найближчих до Чорного моря регіонів мала очевидні переваги. Тому задоволення мобілізаційних потреб ЧФ відбувалося здебільшого саме за рахунок призовників з України, що мінімізувало і мобілізаційні завдання і проблему доставки призовників до військових частин;

- по-друге, через те, що Балтійський флот прикривав столичний регіон, до його комплектування ставилися більш прискіпливо, тому комплектувався БФ здебільшого колишніми заводчанами, які, у порівнянні з селянами, були більш технічно підготовленими;

• по-третє, комплектування ЧФ за рахунок здебільшого українського селянства здійснювалося й з причин воєнно-промислової стратегії, суть якої полягала у необхідності збереження резерву кваліфікованої робочої сили поблизу столичного регіону імперії, який одночасно був одним із найпотужніших центрів російської воєнної промисловості. Цей фактор був пізніше з успіхом використаний більшовиками для подолання «контрреволюційного» саботажу чиновників. Голова більшовицького Військово-морського революційного комітету І. Вахрамєєв у виступі на Загальночорноморському з'їзді 13 листопада 1917 року рапортував: «Морський революційний комітет обіцяє Раді народних комісарів повну підтримку, надавши в її розпорядження потрібну фізичну і технічну сили. Фізична сила – це весь флот...» [13].

Слід зауважити, що тоді як 4/5 всіх нижчих чинів Чорноморського флоту традиційно складали моряки українського походження, то зовсім протилежним було становище серед офіцерського корпусу. Майже всі офіцери були вихованцями петербурзького Морського корпусу і нерідко належали до відомих російських дворянських родів, що росли і виховувалися в традиціях монархічного ладу.

Колишній мічман Ф. Раскольніков, який, перейшовши до більшовиків, зробив стрімку кар'єру, стверджував, що «морське офіцerstvo, завдяки умовам станово-дворянського прийому, представляло практично замкнену касту... Юні гардемарини, які отримали доступ до кастового морського середовища лише завдяки своєму дворянському походженню, розглядали себе як стан «белой кости». Ці безвусі «дворянчики», які відбивали у своїх тривожних бесідах настрої дворянських салонів, не мали підстав радіти у передчутті бурі» [9, 47].

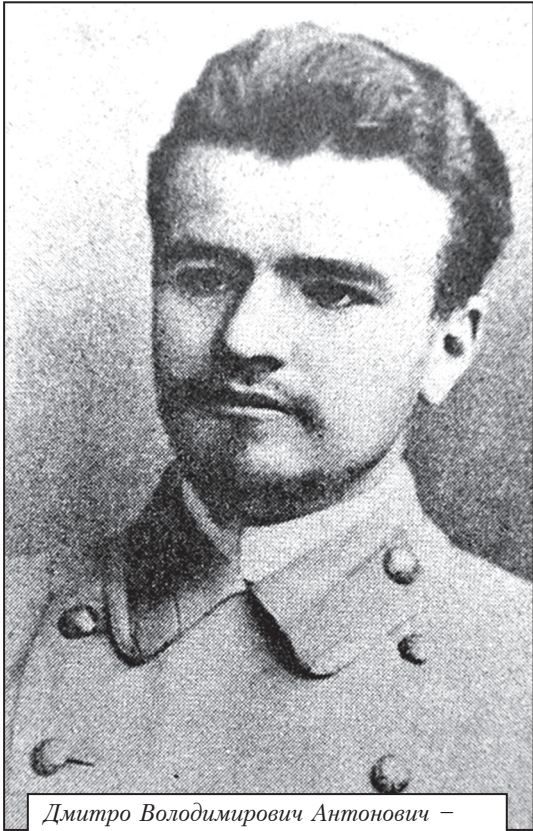
Твердження радянської історіографії про «закритість та кастовість» були зручними для пояснення запрограмованої більшовиками «класової боротьби», що знайшла

своє втілення у звірячих та безглузких убивствах чорноморських офіцерів збільшовизованими матросами восени-взимку 1917 року. Відносно низька активність офіцерів-чорноморців стосовно українського руху, на нашу думку, спричинилася перш за все не «закритістю й кастовістю» морського корпусу, а самою системою виховання в імперських традиціях, що існувала у ньому, а також несприйняттям більшістю офіцерів соціалістичних гасел Центральної Ради. Імперська ментальність більшості офіцерів не була сприятливим фактором для українізації, проте з часом ставлення значного прошарку офіцerstва до українського питання змінилося.

Отже, традиційне комплектування Чорноморського флоту переважно етнічними українцями сприяло постійній регенерації на флоті проукраїнських настроїв, які постійно еволюціонували. Напередодні Української революції, ЧФ був фактично українським як за своїм етнічним складом, так і за місцем дислокації. Це зіграло безпосередню роль в унікальному процесі стрімкої українізації флоту в 1917 році та розгортанні українського військово-морського будівництва у подальшому.

Створенню українського військового флоту великою мірою сприяли політичні передумови, що склалися у 1917 році. Вибухоподібне руйнування Російської імперії та створення незалежних держав стимулювало державотворчі процеси в Україні. Український народ починає стихійно створювати свої військо та флот, тим самим відновлюючи свою національну військово-морську традицію. Цьому сприяв дух волі, нав'язаний революцією, що надавав можливість народу України, як і народам Польщі, Фінляндії та іншим, які входили до складу Російської імперії, стати на шлях національного відродження, розвитку своєї державності. Для цих країн не могло бути і мови про самостійність без військового флоту.

Первісною формою цього процесу стала українізація особового складу кораблів



Дмитро Володимирович Антонович – морський міністр УНР

та частин флоту, яка знайшла своє втілення у піднятті на чорноморських кораблях за рішенням матроських українських комітетів національних прапорів. З часом цей рух поширювався в залежності від політичної ситуації. Внаслідок того що Центральна Рада довгий час не вважала, що український народ має право бути державним народом і мати власну державу, перебуваючи у полоні спокусливих соціалістичних гасел, вона не змогла повною мірою реалізувати потенціал українського національного руху. Тому і розуміння Центральною Радою, що побудова українського війська, українського флоту є справою державотворення, прийшло занадто пізно, і носило, так би мовити, вимушений характер.

На цю «вимушеність» військово-морської діяльності Центральної Ради, звертає

увагу Д. Сидорук. Він вважає, що «перехід окремих морських сил Чорноморського флоту на бік України примусив органи влади заснувати в Києві Генеральне секретарство морських справ під проводом Д. Антоновича» [15, 68]. Проте, з першого дня свого існування новостворене морське відомство не отримало належної уваги з боку уряду В. Винниченка. Його відоме твердження, що «не своїй армії нам соціал-демократам треба, а знищення всяких постійних армій» – відображали справжнє ставлення провідників Центральної Ради до військового будівництва і до Чорноморського флоту, зокрема.

Значна частина командування флоту підтримала українізацію флоту, що сприяло створенню національного флоту на базі ЧФ. Так, контр-адмірал М. Саблін увійшов до Центрального проводу Української ради Чорноморського флоту. Брала активну участь у розбудові українського флоту віце-адмірал А. Покровський, майбутні контр-адмірالی М. Остроградський, В. Клочковський, М. Черніловський-Сокіл та інші. Підтримував розвиток українського національного руху на флоті командувач ЧФ – віце-адмірал О. Колчак.

Архівні документи свідчать про неабияку популярність серед чорноморців адмірала Колчака. Характерним є приклад щодо його участі у роботі делегатських зборів у цирку Труцци 25 квітня 1917 року: «У 2 години дня прибуває командувач Чорноморським Флотом О.В. Колчак. Делегатські збори вітають адмірала нескінченими оплесками. ...По закінченні його промови збори аплодують йому. Присутні беруть його на руки і несуть» [10].

Олександр Колчак, на відміну від більшості представників російської військової еліти, непогано орієнтувався у вкрай складних політичних обставинах того часу, і, не дивлячись на цілком військову вдачу, мав непогані ораторські здібності. Він активно боровся проти революційного бродіння і поступового падіння дисципліни на флоті.

До того ж, Колчак мав українське коріння: мати адмірала була україркою і походила з дворян Херсонської губернії, а дружина адмірала була головою Української Ради Чорноморського флоту. Він був людиною великого практичного розуму, талановитим та надзвичайно вольовим воєначальником, вперто намагався зберегти належний рівень боєздатності та дисципліни на кораблях та в частинах флоту, зберегти його як єдине бойове ціле. При певних політичних та організаційних обставинах така людина могла стати на чолі українізованого ЧФ, як це сталося, наприклад, у випадку з колишнім царським генералом П. Скоропадським і майбутнім українським Гетьманом, який прийняв командування 1-м Українським корпусом у 1917 році.

Безперечно, підтримка командувача вплинула на розгортання українізації у флоті — до кінця квітня 1917 року на переважній більшості кораблів Чорноморського флоту, у берегових військах, і, перш за все, у Севастопольській морській фортеці, в частинах морської авіації було створено українські ради і гуртки. У Севастополі провідну роль в українському русі на той час відігравав лідер кримської організації Української партії соціал-революціонерів, член Центральної Ради і член виконкому Севастопольської ради депутатів армії, флоту й робітників міста прапорщик Костянтин Величко, який з червня очолював і Севастопольську Українську раду.

Українці Севастополя відчували підтримку не лише з українських регіонів, а навіть з поза меж України. Так до Севастополя на початку травня 1917 року прибула делегація від українців Балтійського флоту, яка мала наказ передати побажання Севастопольській Українській Раді «стосовно майбутньої автономії нашої України, що широко розкинулась тепер до моря Чорного і до підніжжя гір Кавказу» [12].

Український національний рух Криму і Севастополя, що був започаткований ще у процесі діяльності нелегальних гуртків, зіграв особливу роль у справі створення



Генерал-хорунжий В. Савченко-Більський

національного військового флоту. Один з таких гуртків — севастопольський «Кобзар» — послужив осередком в організації навесні 1917 року Ради Української Чорноморської громади. Її головою став В. Лащенко. Новостворена Рада, що мала національний прапор, займалася українською агітаційно-пропагандистською, просвітницькою діяльністю, надсилала на всі українські військові з'їзди в Києві від Чорноморського флоту своїх представників. При її активній участі вже у квітні 1917 року були організовані й діяли майже на всіх кораблях ЧФ українські ради.

У травні 1917 року делегація Чорноморського флоту взяла участь у роботі Першого Всеукраїнського військового з'їзду в Києві, де її представники висунули вимоги, щоб Чорноморський флот став скла-

довою частиною Збройних сил автономної України, а також, щоб на батьківщину було репатрійовано українських фахівців з інших баз та портів імперії, щоб було відкрито морську українську школу тощо.

Якщо вищенаведені умови сприяли відносно повільній та несистемній українізації ЧФ навесні-влітку 1917 року, то необхідність його переходу під українську юрисдикцію виникла відразу з проголошенням Центральною Радою у своєму III-му Універсалі Української Народної Республіки. І вже після цього розпочалася системна законотворча діяльність уряду УНР з військово-морського будівництва. Остаточно закріпив правильність обраного шляху IV-й Універсал Центральної Ради.

Для створення українського флоту мала місце вагома матеріально-технічна база, яка у сукупності з добре навченим особовим складом становила достатньо високий бойовий потенціал ЧФ, дозволяла вирішувати складні оперативно-стратегічні завдання. Чорноморський флот наприкінці Світової війни представляв собою достатньо потужне угруповання. Дані про це зустрічаються у багатьох джерелах, але повної картини того, що являв собою Чорноморський флот немає.

За кількістю кораблів і чисельністю особового складу Чорноморський флот традиційно поступався Балтійському. У колективній праці радянських істориків «Боевой путь Советского Военно-Морского Флота» наведено порівняння, що у складі Балтійського флоту було 302 бойових та 270 допоміжних кораблів; Чорноморського флоту – 150 бойових та 203 допоміжних корабля [2, 21]. За іншими даними Чорноморський флот мав у своєму складі біля 400 кораблів та суден, у тому числі 169 бойових кораблів, причому кількість останніх до осені 1917 року вже дорівнювала 177 [20, 8].

Невеликий у порівнянні з Балтійським, Чорноморський флот у той же час мав досить високий бойовий потенціал. Це дозволяло йому повною мірою забезпечувати дії російської армії на одному з важливих

театрів Першої світової війни – Чорноморському. У той час, коли основний склад російського флоту на Балтиці, скутий кригою, не діяв, кораблі і частини Чорноморського флоту вели напружену й різнобічну бойову діяльність. У суворох умовах зими і штормової погоди його надводні й підводні сили протягом кампаній 1916 та 1917 років блокували Босфор і анатолійське узбережжя Туреччини.

У зв'язку з відходом військ Румунського фронту з Добруджі і нездатністю 6-ї армії закріпитися на правому березі Дунаю, Чорноморський флот із кінця 1916 року взяв на себе оборону гирла Дунаю, куди було відправлено дивізію морської піхоти, кораблі підтримки, артилерію й інженерно-технічні підрозділи. Одночасно 130 транспортних суден загальною водотоннажністю близько півмільйона тонн були залучені до перевезення вантажів для Кавказького, Румунського і Південно-Західного фронтів, обсяги яких невпинно зростали.

Ще з 1916 року флотське командування разом з Дунайською армією вело підготовку до проведення стратегічної десантної операції з метою зайняття проток Босфор і Дарданелли та виведення з війни Болгарії й Туреччини. З призначенням віце-адмірала О. Колчака командувачем Чорноморського флоту підготовка до десантної операції на Босфор значно пошвидко завершилася.

Для проведення морського десанту виділялося 3-4 стрілецьких корпуси, а також десантний корпус ЧФ у складі двох дивізій. Ядром корпусу мав стати батальйон Гвардійського екіпажу, що прибув з Петрограду восени 1916 року. Однак наступ німців у Румунії й поспішний відхід російських військ на лівий берег Дунаю завадили реалізації цього задуму. Але це не зупинило командувача флоту віце-адмірала Колчака, який продовжував формування в Севастополі Чорноморської морської дивізії.

Важливою характеристикою є кількість особового складу флоту. Нажаль, стосовно точних цифр про кількісний склад Чорно-

морського флоту у багатьох істориків є певні розходження і в цьому питанні немає усталених даних.

Радянські дослідники М. Гречанюк та П. Попов стверджують, що станом на 1 січня 1917 року ЧФ налічував 40 371 нижчих чинів – матросів, унтер-офіцерів та кондукторів, а також 1463 офіцерів [4, 5].

За даними іншого радянського історика капітана 1 рангу В. Шломіна, кількість особового складу флоту на 13 березня 1917 року становила 35 487 матросів, 526 кондукторів і 1551 офіцерів [8, 6]. Таким чином, розбіжності у В. Шломіна у порівнянні з даними М. Гречанюка та П. Попова складають зменшення на 5 тис. матросів і збільшення офіцерів майже на сотню осіб, при тому, що різниця в часі складає всього 2,5 місяці.

А ще через 1,5 місяця, тобто станом на 28 квітня 1917 року, кількість особового складу зменшилася ще на 5 тисяч осіб і складала приблизно вже 30 тисяч матросів.

За даними групи російських дослідників на чолі з М. Березовським на 1 лютого 1918 року кількість особового складу ЧФ вже становила 27 754 військових моряків [1, 171]. Тому з попередньою цифрою можна цілком погодитися.

Після жовтневого 1917 року перевороту, по мірі втягування чорноморців у вир розв'язаної більшовиками Громадянської війни, чисельність екіпажів кораблів почала швидко зменшуватися. Проте справжні катастрофічні наслідки для ЧФ мало оголошення ленінського декрету від 29 січня 1918 року про перехід флоту на добровільні засади комплектування. І вже до квітня 1918 року чисельність флоту складала всього 6677 тисяч моряків, тобто його кількість порівняно з 1 лютого зменшилася більш ніж в 4 рази. Цілком можливо те, що більшовики шляхом переходу на вільний найм хотіли «просіяти» на неблагоннадійність всіх моряків, хто хотів би продовжувати службу, залишивши у такий спосіб лише потрібний їм контингент.

За рахунок скорочення загальної кількості чорноморців, більшовики відчутно

підвищили грошове забезпечення тим, хто отримав рекомендацію більшовицьких комітетів і залишився на службі. Після цього, з їхньої допомогою планувалося перевести найкращі кораблі до Новоросійська, інфраструктура та бухта якого могла забезпечити стоянку лише невеликої кількості кораблів. Решту кораблів, що залишалися у Севастополі, очікувала сумна доля: вони підлягали знищенню згідно таємної телеграми № 14/м, яка була надіслана на адресу Центрофлоту наприкінці березня. Таку трагічну долю готували для Чорноморського флоту більшовики, аби не допустити його переходу під українську юрисдикцію.

Також непросто установити точну кількість бойових кораблів. Деякі дослідники просто ухиляються від точних цифр, а деякі допускають неточність у назвах та класах кораблів.

Так за даними М. Гречанюка та П. Попова Чорноморський флот на початку 1917 року складався з 45 крупних надводних кораблів, 12 підводних човнів і великої кількості малих кораблів і допоміжних суден. Флот мав у своєму новітній лінкордредноут «Императрица Екатерина Великая», 7 лінкорів (колишніх ескадрених броненосців), крейсер «Память Меркурия» (чомуś не названі крейсери «Кагул» – з 31.03.1917 р. «Очаків» та «Прут» – колишній «Меджидие»), 3 авіатранспорти і 23 ескадрених міноносця [4, 5].

У 1917 році флот поповнився ще одним лінійним кораблем – дредноутом «Воля», чотирма есмінцями, трьома підводними човнами та трьома допоміжними крейсерами, що були переобладнанні з пароплавів.

Основу військово-повітряних сил Чорноморського флоту складала повітряна дивізія двохбригадного складу. Усього чорноморська авіація налічувала 112 літаків. Історик авіації А. Харук у своєму дисертаційному дослідженні наводить іншу цифру – понад 60 літаків [19, 7].

Незважаючи на втрати (протягом кампанії 1917 року Чорноморський флот втра-



Святослав Шрамченко

тив есмінець «Лейтенант Зацаренний» і підводний човен «Морж») і виходили кораблів із ладу для ремонту, Чорноморський флот протягом усієї кампанії 1917 року значно перевищував германо-турецькі морські сили, що діяли в Чорному морі (склалися на початок 1917 року з 29 великих і середніх надводних кораблів і 4 підводних човнів).

На нашу думку, найбільш повно та з високою ступінню достовірності відображають склад ЧФ на кінець 1917 року дані, що наведені в дослідженні авторського колективу на чолі з М. Березовським. Згідно з ними до його складу входили 9 лінкорів, 3 крейсери, 23 есмінця, 8 міноносців (у тому числі 4 – на зберіганні в порту), 17 підвод-

них човнів (у тому числі 2 на зберіганні в порту), 8 мінних і 5 сіткових загороджувачів, 39 тральщиків, 7 посильних суден-плавбаз гідроавіації, 22 посильних судна, 32 сторожових катера-винищувача, 34 озброєних транспорту, 8 гідрографічних суден, 113 транспортів, госпітальне судно, 5 криголамів, 2 рятувальні судна, транспорт-майстерню, до 70 портових суден і блокшивів, військові порти, навчальний загін, служба зв'язку, органи гідрографії [1, 170].

Повітряна дивізія Чорного моря мала 112 літаків. Війська берегової оборони, які підпорядковувалися командувачу ЧФ, за твердженням І. Сирченка, становила 27 787 солдат та офіцерів [16, 19]. На озброєнні берегової оборони було 158 гармат калібру 57-305 мм. До складу ЧФ також входив загін річкових сил Дунаю у складі військової й транспортної флотилій.

На початку 1917 року крім особового складу екіпажів кораблів (плавскладу) та частин забезпечення флоту, чимала кількість військ входила до Севастопольського гарнізону, який без Чорноморської морської дивізії нараховував до 11 тис. солдат і офіцерів [11].

Найважливішою складовою матеріально-технічних передумов створення українського флоту на Чорному морі у 1917–1918 роках була наявність потужної суднобудівної та судноремонтної бази у причорноморському регіоні України. Продукція українських корабельних традиційно відрізнялася добротностю й надійністю.

Суднобудівні заводи, розташовані на півдні України, були здатні побудувати потужний флот не тільки для захисту, але й для наступальних операцій. Питання про здійснення давньої мрії російського царату про посилення свого впливу на Балканах і Близькому Сході найбільше гостро постало ще задовго до початку Першої Світової війни. Для досягнення цієї мети потрібно було в першу чергу опанувати протоками Босфор і Дарданелли. Звідси найбільш важливого значення набувало подальше посилення

Чорноморського флоту. Чималу роль у цій справі грало швидке зростання бойового потенціалу турецьких військово-морських сил, для яких у передвоєнні роки швидким темпом будувалися у Великій Британії та Німеччині сучасні лінкори й інші кораблі.

17 березня 1914 року, тобто ще за п'ять місяців до початку Світової війни російське Морське міністерство звернулося до Державної думи з доповіддю «Про виділення засобів на негайне посилення Чорноморського флоту в період 1914–1917 рр.». У цьому документі, підготовленому Морським генеральним штабом, зокрема, зазначалося: «Значне посилення турецького флоту вимагає від нас рішучих заходів... На даний час унаслідок технічної застаріlosti нашого Чорноморського флоту ми знаходимося в дуже несприятливому становищі. Єдиним виходом із нього є можливе прискорення нашого суднобудування і спільне посилення флоту закладкою нових суден. На додаток до суден, що будуються необхідно закласти ще один лінійний корабель і два крейсери. Для успішності мінних атак необхідно мати кілька груп міноносців, причому кожна група повинна складатися з визначеного числа кораблів. По цих розуміннях необхідно зараз почати будівництво восьми ескадрених міноносців» [5, 348].

У червні 1914 року новий закон отримав належну силу. Додаткова суднобудівна програма 1914 року передбачала для Чорноморського флоту будівництво ще одного (четвертого за загальним рахунком) лінійного корабля, двох (третього й четвертого) легких крейсерів, восьми есмінців і шістьох підводних човнів.

Усі ці надзвичайно витратні й складні з технічного боку замовлення в основному були виконані «Обществом николаевских заводов и верфей» і у першу чергу заводом «Наваль» (сучасна назва цього підприємства – «Чорноморський суднобудівний завод»). До січня 1915 року у майстернях і службах підприємства за короткий термін кількість працюючих робітників збільшилася з вось-

ми до одинадцяти тисяч, а в січні наступного року вже перевищило 13 000 чоловік. У 1915 році завод практично цілком переключився на забезпечення казенних замовлень, що складали величезну суму в 127 млн. карбованців, головним чином, по бойових кораблях і великим артилерійським баштовим установкам. Крім трьох новітніх лінкорів дредноутного типу, були побудовані і здані заводом «Наваль» у 1917 році ескадрені міноносці «Фидониси», «Керч» та ще шість інших одиниць типу «Новик». Як відомо, за швидкістю ходу, маневреності й озброєнню «Новик» не мав рівних у світі і вважався кращим есмінцем часів Першої світової війни.

Про життєву необхідність для ЧФ заводів м. Николаєва свідчить той факт, що командувач ЧФ віце-адмірал Колчак, щоб не допустити зупинки судноремонтних робіт через відсутність вугілля, змушений був його виділити із флотських запасів.

Як бачимо, з'єднання та частини Чорноморського флоту являли собою достатньо потужне угруповання, зі складною організаційно-штатною структурою, куди входили як окремі підрозділи та частини, так і з'єднання різноманітного призначення та чисельності. Флот протягом війни вирішував завдання як тактичного, так і оперативного рівня. Він являв собою цілком боєздатний військовий організм і міг стати серйозним стабілізуючим фактором у системі національної безпеки та оборони українського узбережжя.

Таким чином, створенню українського військового флоту в добу Центральної Ради сприяли передумови історичного, географічного, етнічного, політичного, матеріально-технічного характеру. Вони створювали підґрунтя для того, щоб молода українська держава у найкоротший термін мала свій військовий флот для самозахисту себе з морського напрямку. Інша справа, що ці вагомні передумови не були використані Центральною Радою повною мірою з причин як об'єктивних, так і суб'єктивних.

ДЖЕРЕЛА

1. Боевая летопись Военно-Морского Флота. 1917-1941 / Н. Ю. Березовский, С. С.Бережной, З.В.Николаева. – М.: Воениздат, 1992. – 838 с.
2. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / В.И. Ачкасов, А.В. Басов, А.И. Сумин и др. – 4-е изд. – М.: Воениздат, 1988. – 607 с.
3. Голубко В. Армія Української Народної Республіки 1917-1918. Утворення та боротьба за державу. – Львів: Кальварія, 1997. – 288 с.
4. Гречанюк Н.М., Попов П.И. Моряки Черноморского флота в борьбе за власть Советов. – Симферополь: Крымиздат, 1957. – 134 с.
5. Зубов Б. Развитие кораблестроения на юге России. – Калининград, 1990. – 383 с. – с. 348.
6. Кравцевич-Роженецкий В. Морській славі України 510 років // Дзеркало тижня. – 2002. 20 квітня.
7. Мамчак М. Шлях до моря. Історія українського флоту. – Снятин: ПрутПринт, 2007. – 404 с.
8. Моряки в борьбе за власть Советов на Украине (ноябрь 1917-1920 гг.). Сборник документов. – Київ: Изд-во АН УССР, 1963. – 687 с.
9. Розкольников Ф. Кронштадт и Питер в 1917 году. – 2-е изд. – М.: Политиздат, 1990. – 319 с.
10. Російський державний архів ВМФ. Ф. р-181, оп. 1, спр. 13, арк. 52.
11. Російський державний архів ВМФ. Ф. р-183, оп. 1, спр. 14, арк. 6.
12. Російський державний архів ВМФ. Ф. р-183, оп. 1, спр. 23, арк. 94зв.
13. Російський державний архів ВМФ. Ф.р-183, оп.1, спр. 38, арк. 31.
14. Сергійчук В. Український Крим. – К.: Українська видавнича спілка, 2001.
15. Сидорук Д. Військово-морський флот України: народження та боротьба за його життя (1917-1920) // Сторінки історії флоту України. Збірник статей, нарисів, спогадів. – Севастополь, 1996. – С. 67-74.
16. Сирченко И. Выполняя приказ В.И.Ленина: (Потопление Черноморского флота в 1918 г.). – М.: Мысль, 1979. – 277 с.
17. Сідак В. На шляху до Военної доктрини України (історичний нарис): Монографія. – К., 2001. – 216 с.
18. Сокульський А. Флот Запорозької Січі в XVI -XVIII ст.: структурна організація, технологія та військове мистецтво: Автореф. дис... канд. істор. наук. – К., 1999. – 17 с.
19. Харук А. Військово-повітряні сили України в 1917-1920 рр.: Автореф. дис... канд. істор. наук. – Львів, 2000. – 18 с.
20. Широков В. А. Бурям навстречу. – К.: Политиздат Украины, 1987. – 196 с.