

- <sup>14</sup> Боротьба трудящих Буковини за соціальне й національне визволення і возз'єднання з Українською РСР. 1917-1941. Документи й матеріали. – Чернівці: Облвидав, 1958. – С. 179
- <sup>15</sup> Курило В. В авангарді революційного руху трудящих (До 70-річчя утворення Компартії Буковини) / В. Курило // Український історичний журнал. – Х., 1988. – С. 15-26.
- <sup>16</sup> Піддубний І. Торончук І. Структура та діяльність політичної поліції на Буковині у міжвоєнний період (1918-1940 рр.). – С. 16.
- <sup>17</sup> Liveanu V. 1918. Din istoria luptelor revoluționare din România / V. Liveanu. – Bucurști, 1960. – P. 613
- <sup>18</sup> Husărescu Z.I. Mișcarea subversivă în Basarabia. – Chișinău, 1925. – P.12-13.
- <sup>19</sup> ДАЧО / Указания командования 8-ой пехотной дивизии об организации жандармерии на Буковине и о мерах борьбы против проникновения Октябрьской социалистической революции. – Ф. 12. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 12; ДАЧО. / Циркуляры полицейских органов о мерах борьбы с коммунистическим движением, о наблюдении за иностранными подданными, о мерах борьбы с украинскими националистами, о повышении в рангах жандармов. – Ф. 514. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 10.
- <sup>20</sup> ДАЧО / Следственные материалы по делу жителей коммуны Мамашть Кингука Ильи, Кудринского Николая и др. обвиняющихся в активной деятельности в рабочих коммунистических организациях Буковины. – Ф. 805. – Оп. 1. – Спр. 28. – Арк. 68.
- <sup>21</sup> ДАЧО / Циркуляры полицейских органов о мерах борьбы с коммунистическим движением, о наблюдении за иностранными подданными, о мерах борьбы с украинскими националистами, о повышении в рангах жандармов. – Ф. 514. – Оп. 2. – Спр. 2. – Арк. 20; ДАЧО / Циркуляры полицейских органов о мерах борьбы с коммунистическим движением, о запрете распространения литературы на русском языке, о предоставлении отпусков жандармам. – Ф. 514. – Оп. 2. – Спр.1. – 23 арк.
- <sup>22</sup> ДАЧО / Циркуляры полицейских органов, протоколы, рапорты и другое о розыске лиц, скрывавшихся от преследования. – Ф. 514. – Оп. 2. – Спр. 6. – 56 арк.
- <sup>23</sup> ДАЧО / Копия приказа министерства внутренних дел о запрещении первомайских демонстраций. – Ф. 38. – Оп. 1. – Спр. 2682. – Арк. 7.
- <sup>24</sup> Малишко В. До питання про розвиток революційного робітничого руху на Буковині під впливом Великого Жовтня / В. Малишко. – Т. 36: “Наук. зап. Чернівецьк. ун-ту”, 1957. – С. 62.
- <sup>25</sup> Шевяков А. Экономическая и военно-политическая агрессия германского империализма в Румынию / А. Шевяков. – Кишинёв, 1963. – С. 76 – 78.
- <sup>26</sup> Курило В. У боротьбі за визволення. – С. 66 – 67.
- <sup>27</sup> Glasul Bucovinei // 8 august 1932. – 2 p.
- <sup>28</sup> Кондратюк С. Формування румунського державного режиму в північній Буковині та в південній Бессарабії / С. Кондратюк // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності – № 7. – 2009. – С. 55 – 67.
- <sup>29</sup> Hamangiu C. Codul general al României / C. Hamangiu. – Vol. XVII: Legi noi de unificare: 1929. – București: Edit. Librăria Universală, 1929. – P. 680.
- <sup>30</sup> Піддубний І. Тенденції політичного та економічного розвитку Королівської Румунії у 20-х –30-х роках ХХ ст. – С. 5 – 7.
- <sup>31</sup> Піддубний І. Політичне життя Буковини 1918-1940 рр. //Буковина 1918-1940 рр.: зовнішні впливи та внутрішній розвиток (Матеріали і документи). – С. 71
- <sup>32</sup> Лебедев Н. Железная гвардия Кароль и Гитлер / Н. Лебедев. – М.: Междунар. Отношения, 1968. – С. 53.
- <sup>33</sup> Istoria românilor, vol. VIII. – București: Edit. Enciclopedică, 2003. – P. 323.
- <sup>34</sup> Піддубний І. Політичне життя Буковини 1918-1940 рр. //Буковина 1918-1940 рр.: зовнішні впливи та внутрішній розвиток (Матеріали і документи). – С. 70.
- <sup>35</sup> ДАЧО / Дело по наблюдению за деятельностью румынской фашистской организации “Железная Гвардия”. – Ф. 38. – Оп. 3. – Спр. 7846. – Арк. 6.
- <sup>36</sup> Там само. – Арк. 15.
- <sup>37</sup> Istoria românilor, vol. VIII. – P. 323.
- <sup>38</sup> Піддубний І., Торончук І. Структура та діяльність політичної поліції на Буковині у міжвоєнний період (1918-1940 рр.). – С. 11 – 12.
- <sup>39</sup> Там само.
- <sup>40</sup> Scurtu I. Istoria contemporană a României (1918-2004) / I. Scurtu.- București: Edit. Fundației „România de Măine”, 2004. – P. 39.
- <sup>41</sup> Nedelcu F. Viața politică din România în preajma instaurării dictaturii regale / A. Nedelcu.- Cluj: Ed. Dacia, 1973. – С. 41.
- <sup>42</sup> Lege pentru trecerea poliției judiciare sub conducerea jandarmeriei // Monitorul Oficial.- № 138, 20 iunie 1938.- p. 2936.
- <sup>43</sup> Ibid. – P. 1046.
- <sup>44</sup> Istoria Românilor. – Vol. VIII. – București: Edit. Enciclopedică, 2003. – P. 418.
- <sup>45</sup> Там же.
- <sup>46</sup> Лебедев Н. Крах фашизма в Румынии / Н. Лебедев. – М.: Наука, 1983. – 551 с.

УДК: 725.398.036.3 (477.85-25)

© Оксана Кравчук (Київ), © Ігор Піддубний (Чернівці)

## ФУНКЦІОНАЛІЗМ У ГРОМАДСЬКИХ СПОРУДАХ ЧЕРНІВЦІВ: ДО ІСТОРІЇ ЗВЕДЕННЯ ЧЕРНІВЕЦЬКОГО АЕРОВОКЗАЛУ

*Автори статті розкривають умови побудови аеровокзалу Чернівецького аеропорту. Аналізується архітектурний стиль споруди, склад функціональних приміщень, умови діяльності аеропорту в 30-х роках ХХ ст.*

**Ключові слова:** Чернівці, функціоналізм, аеропорт, авіаційне сполучення.

Кравчук О., Піддубний І.

**Функціоналізм в общественных сооружениях Черновцов: к истории сооружения Черновицкого аэровокзала**

*Автори статті розкривають умови зведення аеровокзалу Черновицького аеропорту. Аналізується архітектурний стиль споруди, склад функціональних приміщень, умови діяльності аеропорту в 30-е роки ХХ в.*

*Ключевые слова:* Черновцы, функционализм, аэропорт, авиационное сообщение.

Kravchuk O., Piddubnii I.

**Public Buildings Functionalism style of Chernivtsi: On the History of Chernivtsi airport**

*The authors of article discover conditions of construction of air terminal at Chernivtsi airport. Authors have analyzed architectural style of that building, composition of its functional elements, conditions of airport activities in 1930s are begin analyzed.*

*Key words:* Chernivtsi, functional style, airport, air communication.

Міське середовище Чернівців формувалося впродовж тривалого періоду і формування його охоплювало не лише центральну частину, але й околиці міста. Останнє було пов'язане в першу чергу з появою приватних житлових споруд, але на околицях міста з'являлися також і громадські будівлі. У міжвоєнний період розширилося коло споруд, які мали громадське призначення і відповідали потребі часу. Однією з таких будівель став аеровокзал Чернівецького аеропорту. В сучасній вітчизняній історіографії є небагато робіт, присвячених власне архітектурним особливостям та історії зведення цієї споруди. Так, у роботі С.Біленкової про аеровокзал згадано як про "своєрідну пам'ятку архітектури епохи конструктивізму"<sup>1</sup>. На жаль, особлива структура книги чернівецької дослідниці М.Никирси не дала змоги побачити в ній нарис з історії спорудження Чернівецького аеровокзалу, тим паче, що сам аеропорт виходить за межі середмістя і прив'язаний до міської околиці в районі залізничної станції Гредіна Публіке (суч. Чернівці Південна)<sup>2</sup>. Натомість згадка про спорудження аеропорту міститься також у написаному цією дослідницею розділі колективної монографії з історії Чернівців<sup>3</sup>. Згадано про спорудження аеропорту також у роботі І.Піддубного та колективній праці з історії Чернівецького аеропорту. Також остання праця містить інформацію В.Калинюка<sup>4</sup> стосовно реконструкції аеровокзалу Чернівецького аеропорту. Таким чином, на сьогодні у вітчизняній історіографії є роботи, присвячені історії розвитку авіації на Буковині, але вони не порушують питання про архітектурні особливості аеровокзалу. У зв'язку з цим мета даної статті полягає у висвітленні архітектурних особливостей, а також історії зведення і використання будівлі аеровокзалу Чернівецького аеропорту у міжвоєнний період<sup>5</sup>.

Авіація, що отримала відповідний розвиток в роки Першої світової війни, у міжвоєнний період розвивалася також як цивільна, і військові пілоти освоювали мирну професію повітряних перевізників. Досить швидко над територією Буковини пролягли повітряні траси, які обслуговувалися як румунськими, так і польськими авіакомпаніями. Так, у 1925 р. літаки польської компанії "Аероллойд" виконали пробний політ до Бухареста, а заснована 1929 р. на її базі компанія "Лот" з 1930 р. почала виконувати регулярні рейси за маршрутом Варшава-Бухарест, що проходив і через Чернівці<sup>6</sup>.

На той час літаки, що здійснювали рейси через Чернівці, могли приземлятися на летовищі біля с. Рогізна. Питання про використання землі громади обговорювалося з вересня 1926 р. і перший термін, з яким погоджувалася громада, вмістився у 6 місяців. Держава мала намір експлуатувати площу у 15 га за орендну плату у 3 тис. леїв, хоча вартість використання 1 га землі становила 500 леїв. Проте вже у 1927 р. держава отримала згоду громади на використання площі у 36 га зі спорудженням необхідних будівель. Тож починаючи з 22 вересня 1927 р. земля біля с. Рогізна перетворилася у повітряні ворота міста терміном на 5 років. Швидше за все саме тут 3 серпня 1928 р. приземлився пасажирський літак з Бухареста, а з 1930 р. і літаки, що обслуговували лінії Данціг-Бухарест, Данціг-Салоніки, перельоти на лінії Прага-Москва<sup>7</sup>.

Зростання ваги Чернівців як міжнародного аеропорту змусило владу звернути увагу на вдосконалення повітряних воріт міста. У лютому 1930 р. з Бухареста прийшло повідомлення від Міністерства промисловості та торгівлі про те, що з 1 січня 1930 р. засновано службу цивільної авіації та повітряних сполучень, яка повинна була вирішувати всі питання, пов'язані з авіасполученнями. Власне, з цим було пов'язане і питання впорядкування аеродромів і це стало причиною спорудження аеровокзалів в румунських аеропортах<sup>8</sup>.

На початок спорудження будівлі аеровокзалу в Румунії традиційними вважалися кілька стилів, які використано також при спорудженні житлових та громадських будівель у Чернівцях. Так, достатньо традиційним для міжвоєнного періоду був "неорумунський" стиль, в якому працювали представники бухарестської архітектурної школи, що мали за мету відродити традиції національного мистецтва. В 30-х роках пошук раціональних, планувальних та конструктивних рішень призвів до поширення ідей функціоналізму, які реалізовувалися у спорудах із залізобетонними каркасними конструкціями. Чіткість і простота будинку, його раціональне планування є відмінними рисами в архітектурі того часу<sup>9</sup>.

Загалом споруда Чернівецького аеровокзалу вигідно відрізнялася своїми розмірами та плануванням. Це відрізняло її від аеровокзалу в Четатя Албе (нині Білгород-Дністровський)<sup>10</sup>.

Відповідним є і план споруди, орієнтованої по лінії північ-південь, що передбачав наявність підвальної частини, партеру, мезоніну, головного поверху та мансарди. Зведення будівлі передбачалося

виконати з цегли цілої чи блоку (для 30-х років його використання в будівництві вже було певною традицією). Перекриття, бруси, стовпи та опори виконувалися з армованого бетону. Згідно з проектом, передбачалося побудову вежі виконати з армованого бетону, тобто від фундаменту до верхнього поверху виконувалася зі стовпів та перекриттів своєрідна її основа каркасного типу, що заповнювалася стіною з цегляного блоку. З армованого бетону планували виконати також і сходи<sup>11</sup>.

У підземній частині аеровокзалу (фундамент) розмістили кілька сховищ, зокрема для двигунів TFF у північному крилі та приміщення для зберігання багажу, резервуар для мазуту та приміщення для опалювальної системи і підвал для потреб ресторану<sup>12</sup>. Перший поверх (партер) поділявся на дві частини великим холлом, з якого можна було потрапити як до південного, так і північного крила будівлі. Біля входу в аеровокзал розташовувалися приміщення для порт'є та службових телефонів. Коридором з холлу потрапляли у західне крило, де розташовувалися приміщення торгового представництва, коменданта аеропорту, приміщення TFF та метеобюро, служби смуги, бюро. Для потреб подорожуючих чи відвідувачів аеропорту працювали бар та кіоск з продажу тютюну і преси. У південному крилі розташовувалися торгове представництво, митниця (зал та бюро), зала для вантажу, приміщення поліції і поштове відділення<sup>13</sup>. Стосовно використання митниці можна навести приклад з публікацією у газеті "Час" про прибуття в аеропорт німецького літака з трьома пасажирами, які мандрували до Константінополя. У митниці впродовж чверті години було залагоджено всі формальності стосовно перельоту над територією Румунії, після чого літак взяв курс на Бухарест<sup>14</sup>.

На другий поверх (мезонін) потрапляли як сходами з північного чи південного крила, так і сходами з холлу. Це був поверх своєрідного готельного комплексу для подорожуючих та пілотів. Останні мали у північному крилі три кімнати і кімнату для нижчого персоналу із спільними вбиральнями та умивальником. Коридором від цих кімнат були відокремлені приміщення для прасування, дамський салон та перукарня, ванні приміщення, а також вбиральні, кімната для чищення взуття. На рівні поверху північне крило сполучалося з південним через балкон над холлом, яким переміщалися до готелю. Останній мав чотири житлові кімнати з ванними кімнатами у кожній, приміщення для порт'є, пральню і салон<sup>15</sup>.

На наступному поверсі (верхній чи головний) більшу частину площі відвели під функціональні приміщення ресторану, який мав власне ресторанну залу, до якої відвідувачі потрапляли із зали очікування. Обслуговуючий персонал працював на кухні, мийці, у гардеробі. Також до ресторанного комплексу належали вбиральні та офісне приміщення. У західному крилі, що сполучалося з ресторанним коридором, розміщувалися дві квартири, кожна з яких мала їдальню та приймальню, спальню, кухню і ванну кімнату. Туалети для обох квартир були спільними. Крім того, біля однієї з квартир розташовувалася тераса<sup>16</sup>. Мансардний поверх мав терасу та пральню. Вежа, що була у північному крилі і в тодішніх умовах служила пунктом управління, мала кілька поверхів. На верхньому з них розташовувався резервуар для 10-13 тис. літрів води<sup>17</sup>.

В композиції фасадів прочитується планувальне рішення аеровокзалу. Особливу роль в архітектурно-просторовому рішенні відіграють об'єми башти та центрального холлу з вертикальним закліненням. Виразна композиція головного фасаду створюється внаслідок вдалого контрастного поєднання горизонтальних поверхових тяг з суцільно-заскляним холлом з парадними сходами та вертикальною домінантою башти. Композиція фасаду, що виходить на летовище, теж побудована на контрасті горизонтальних поверхових тяг, тераси з баштою. Композиція ґрунтується на принципі триярусності і відбиває планувальну структуру будівлі. Площина фасаду поділена на п'ять частин центральним ризолітом заввишки в 2 поверхи, баштою та сходовою кліткою. До першого ярусу входять 2 поверхи з холлом у два поверхи. Споруду увінчує невеликого виносу карниз. Композиційна гра створюється комбінацією різних за пропорціями віконних прорізів. Лаконічність об'ємно-просторової побудови, стриманість застосованих архітектурних деталей свідчить, що будівля зведена в стилі функціоналізму<sup>18</sup>.

Рішення про спорудження аеровокзалу приймалося з огляду на цілий ряд обставин. Однією з проблем стало постачання води, тож у липні 1930 р. обговорювалося питання про водопостачання району аеропорту. Для потреб будівництва, а також для потреб самого діючого аеропорту необхідною була вода, а аеровокзал розташовувався на околиці міста і був віддалений від забудованих кварталів, що породжувало технічні та економічні труднощі з постачанням води. Наближена до району аеропорту ділянка вулиць Констанци та Сармісегетузи мала подачу води в піватмосфері і до аеропорту, таким чином, вода фактично не діставалася б. У зв'язку з цим шукали вирішення проблеми в тому числі зі встановленням додаткових насосів. Виходили у рішенні з того, що різниця у висоті розташування резервуара та аеропорту складала 39 м, а відстань між ними – 3600 м, через що вирішили спорудити нову лінію через вулиці Улпіу Траян, Мігалчі, Рошіорлор, Спортулуй, Констанци. Відповідно мали

бути різної довжини та діаметра труби, зменшуючись у діаметрі при наближенні до аеропорту. Таке будівництво дозволяло постачати воду не лише в аеропорт, але й до інших споживачів (не менше 150 будинків). Таким чином, до аеропорту у часи максимального навантаження мало подаватися за годину 7,2 м<sup>3</sup> води<sup>19</sup>.

Проте ці труднощі треба було долати, оскільки аеропорт передбачався достатньо великої пропускної спроможності і вважалося, що він відіграватиме велику роль не лише для оборони країни, але й для її економічного розвитку, сполучивши місто з міжнародними авіалініями. Саме це, а також брак коштів у міста змушувало звертатися з проханнями стосовно залучення додаткових коштів. Згідно з розрахунками, на спорудження нової гілки водогону було потрібно 1 550 тис. леїв, з яких примарія мала половину. Саме тому вона зверталася до мешканців вулиць, де мав пройти водогін, з пропозицією робити внески (у розрахунку 200 леїв за 1 м). Таким чином, вартість 20 м водогону по вулиці становила 4 тис. леїв, але примарія нагадувала мешканцям, що наявність водогону збільшить вартість самої земельної ділянки. Обговорення ж питання можливостей примарії знайти кошти зачіпало всі важливі сторони даного питання<sup>20</sup>.

Тим не менше, 9 вересня 1930 р. Міністерством промисловості та будівництва було оголошено про проведення 15 вересня у Бухаресті публічного конкурсу на право виконання будівельних робіт, про що був повідомлений і командант аеропорту лейтенант Чічей. Щоправда, виникли труднощі з вчасним повідомленням про це можливих претендентів з Чернівців. Самі ж роботи включали копання котловану, заливку бетону у фундамент та зведення цегляних стін з використанням армованого бетону. Всього на суму у 3 млн леїв<sup>21</sup>. Як впливає з іншого документа вже восени 1930 р. були частково виконані будівельні роботи та виставлені орієнтири для літаків, але вже вартість робіт склала 4 млн леїв. Тоді ж було прораховано, що у будівельному сезоні 1931 р. потрібно буде виконати робіт на 10 млн леїв. Загальна сума проєктованих витрат, які частково покривали Румунська асоціація пропаганди авіації (ARPA) та Міністерство промисловості, за фінансового сприяння префектури Чернівецького повіту та примарії Чернівців, мала складати 25 млн леїв<sup>22</sup>.

Наприкінці будівельного сезону 1930 р. 12 жовтня того року у присутності примаря та численної громади міста відбулося урочисте закладення наріжного каменя Чернівецького аеропорту. 22 листопада 1930 р. на узгодження було направлено плани будівлі аеровокзалу<sup>23</sup>. Узгодження встановлювало місце розташування функціональних споруд аеропорту у північно-західній частині ділянки аеропорту. Такий варіант відрізнявся від попереднього і, на думку Міністерства промисловості і торгівлі, мав прикрасити місто “з урбаністичної точки зору” за умови виконання ряду вимог. Так, до залізниці мала вести траса завширшки 18-24 м та переходити перед аеропортом у площу розміром 100 м<sup>2</sup>. Це рішення вважали можливим для виконання, оскільки місце для траси було вільне від забудови чи мало будівлі з дерева, що не мали великого значення. Сама площа не могла бути більшою за три чверті від загальної площі аеропорту<sup>24</sup>. Були домовленості з приводу будівництва аеровокзалу, що полягали у наданні площі під забудову та визначенні вартості оплати робіт. На домовленостях з примарією на полягало саме міністерство, яке вважало спорудження аеровокзалу заходом, що збільшить вагу Чернівців з туристичної, економічної та стратегічної точок зору. Також саме спорудження аеровокзалу було вигідним для населення, оскільки забезпечувало роботою та коштами для прожиття бідне населення міста. Остаточне погодження проєкту робіт відбулося після прийняття позитивного рішення 15 січня 1931 р. на засіданні муніципальної ради<sup>25</sup>.

Роботи по дальшому його впорядкуванню тривали і далі, тож лише у 1936 р. відбулося урочисте відкриття Чернівецького аеропорту, хоча його територія вже використовувалася. Разом з тим у 1936 р. ще впорядковувалася дорога, що вела до Чернівецького аеропорту, і лише у 1937 р. сюди проліг міський автобусний маршрут №8 сполученням аеропорт – вул. Мунтеніей – пл. Унірій – вул. Раду чел Маре – Німецький дім (Роша)<sup>26</sup>. Впорядкувальні роботи проводилися й пізніше, зокрема, у квітні-травні 1938 р. велося листування з питання заборони будівництва в районі аеропорту, щоб не створювати перепон польотам, причому у документах посилялися на потребу дотримання статей декрету-закону про повітроплавання, опублікованого у “Monitorul Oficial” 8 жовтня 1936 р.<sup>27</sup> У червні 1938 р. комендант аеропорту Г.Іонеску звертався до примаря міста з проханням впорядкувати бульвар, який вів до аеропорту, оскільки зруйновані загорожі, свинарники та туалети, розташовані у садибах при дорозі, справляли гнітюче враження на пасажирів – іноземців, які прибували до Чернівців<sup>28</sup>. Проте потреба у такому впорядкуванні була значно прозаїчнішою – в Чернівецький аеропорт з інспекцією прибував міністр повітряних та морських сполучень.

Урочисте відкриття аеровокзалу відбулося 25 травня 1933 р. о 12-й годині дня. Присутній на урочистостях король Румунії Кароль II виголосив промову, відзначивши в ній, що новий аеропорт стане першим кроком на шляху розвитку румунського комерційного повітроплавання<sup>29</sup>.

28 січня 1936 р. в Чернівцях урочисто представили відкриття авіаційного сполучання на лінії Бухарест-Чернівці, яку обслуговувала компанія “SARTA”. На відкритті лінії були присутні митрополит Буковини Вісаріон (Пую), примар Д.Мармелюк, префект повіту Соколяну, комендант аеропорту капітан цивільної авіації Н.Чічей та інші особи. Саме це стало підставою для появи публікації про аеропорт, в якій його називали одним з найкращих летовищ в Румунії, і в місті сподівалися, що через нього проляжуть повітряні траси, що сполучатимуть Румунію з Чехо-Словаччиною, СРСР, балканськими країнами<sup>30</sup>.

У липні 1938 р. уточнювалися і географічні координати Чернівецького аеропорту, збиралися всі можливі ситуаційні плани з під'їзними шляхами до аеропорту, тож не дивно, що в одній із архівних справ знаходяться географічні координати будиночка пеленгаторів (câsuța de gonio) та башти (командний пункт) аеропорту Чернівці<sup>31</sup>.

У рамках впорядкування прилеглої до аеропорту території та безпеки польотів порушувалися питання про позначення світловими орієнтирами димарів підприємств, які розташовувалися на території від аеропорту до міського кладовища. На димарях цегелень “Патрія”, “Малбанія”, млина “Суркеш та Реш” пропонували встановити червоні сигнальні електричні маяки, проте у ряді випадків керівництво відмовлялося від цього, посилаючись на відсутність електропроводки біля димаря. А щоб створити безпечні умови для польотів, керівництво аеропорту радило дирекції млина “Суркеш та Реш” вкоротити димаря до 25 м<sup>32</sup>.

Загалом історія розвитку аеропорту Чернівців не обійшлася і без сумної історії. Так, про це свого часу писала і газета “Час”. В одній із публікацій 1936 р. йшлося про те, що архітектор Проске вклав власні кошти у спорудження будівлі аеровокзалу ще у 1932 р. Відсутність можливості повернути власні кошти та отримати вчасно компенсацію від уряду стали причиною самогубства архітектора, вчиненого ним у 1936 р. Таким чином, ця будівля у Чернівцях теж отримала відповідну будівельну жертву<sup>33</sup>. В цілому споруда Чернівецького аеровокзалу відповідала своєму призначенню і успішно профункціонувала тривалий час. Лише на початку XXI ст. постало питання про модернізацію аеровокзалу Чернівецького аеропорту, але і в проекті споруджена в 30-х роках XX ст. будівля залишилася в центрі реконструйованого комплексу.

<sup>1</sup> Біленкова С.В. Архітектура Чернівців XIX – першої половини XX століття. – Чернівці: Видавничий дім “Букрек”, 2009. – С.91.

<sup>2</sup> Никирса М. Чернівці: Документальні нариси з історії вулиць і площ. – Чернівці: Золоті литаври, 2008.

<sup>3</sup> Никирса М.Д. Забудова Чернівців: площі, вулиці, споруди, нові мікрорайони, перспектива (1774-2008 рр.) // Чернівці: Історія і сучасність (Ювілейне видання до 600-річчя першої писемної згадки про місто). [Кол. монографія] В.М. Ботушанський, С.В. Біленкова, О.В. Добржанський та ін. За заг. ред. В.М. Ботушанського. – Чернівці: Зелена Буковина, 2009. – С.332.

<sup>4</sup> На час виходу книги директор КП “Міжнародний аеропорт “Чернівці”.

<sup>5</sup> Піддубний І. Історія авіації на Буковині (1910-1945): Ілюстрований нарис. – Чернівці: Зелена Буковина, 2006. – С. 59-62; Яценко В.В., Белевський Ф.Г., Ільків Б.М. Небо над Чернівцями. – Вишніця: Черемош, 2008. – С. 52, 196-200.

<sup>6</sup> Jonsa A. Samoloty linii lotniczych. 1931-1939 // *Varwa w Lotnictwie Polskim*. – 1985. – №3. – S. 12, 17.

<sup>7</sup> Державний архів Чернівецької області. Префектура Чернівецького повіту (Далі – ДАЧО). Протокол засідання комунального совета коммуну Рогозна. – Ф.15. – Оп.1. – Спр. 6311. – Арк.11, 2, 6зв.

<sup>8</sup> ДАЧО. Префектура Чернівецького повіту. Копія приказа Міністерства торгівлі и промисленности о постройке аэропорта в г. Черновцы. – Ф.15. – Оп.1. – Спр.12735. – Арк.1.

<sup>9</sup> Всеобщая история архитектуры. – В 12 т. – Т.11: Архитектура капиталистических стран XX в. / Под ред. Иконникова А.В., Савицкого Ю.Ю., Былинкина Н.П. и др. – М.: Изд-во лит. по строительству, 1973. – С.461, 465.

<sup>10</sup> Фото аеровокзалу ім. короля Кароля II у м. Четатя Албе див.: <http://anr.infoideea.ro/basarabia1940/page1.html?lang=ro>.

<sup>11</sup> ДАЧО. Примарія міста Чернівці. Плани строительства аэродрома в городе Черновцы. – Ф.43. – Оп.1. – Спр.5591. – Арк.25.

<sup>12</sup> Там само. – Арк. 55.

<sup>13</sup> Там само. – Арк. 56.

<sup>14</sup> Час. – 1935. – 1 серп.

<sup>15</sup> ДАЧО. Примарія міста Чернівці. Плани строительства аэродрома в городе Черновцы. – Ф.43. – Оп.1. – Спр.5591. – Арк.57.

<sup>16</sup> Там само. – Арк. 58.

<sup>17</sup> Там само. – Арк. 59, 25.

<sup>18</sup> Там само. – Арк. 62, 61.

<sup>19</sup> Там само. – Арк.2-4.

<sup>20</sup> Там само. – Арк.5, 6, 7.

<sup>21</sup> Там само. – Арк. 9, 9зв., 10.

<sup>22</sup> ДАЧО. Префектура Чернівецького повіту. Копія приказа Міністерства торгівлі и промисленности о постройке аэропорта в г. Черновцы. – Ф.15. – Оп.1. – Спр.12735. – Арк.2.

<sup>23</sup> ДАЧО. Другий міністерський директорат. Ф.13. – Оп.2. – Спр. 15. – Арк. 90; Примарія міста Чернівці. Плани строительства аэродрома в городе Черновцы. – Ф.43. – Оп.1. – Спр.5591. – Арк. 40.

<sup>24</sup> Мешканець м. Чернівців та працівник аеропорту Зибачинський згадував, що їхня ділянка, як і ділянки інших були викуплені державою з відстрочкою платежів. ДАЧО. Примарія міста Чернівці. Плани строительства аэродрома в городе Черновцы. – Ф.43. – Оп.1. – Спр.5591. – Арк.38-38зв.

<sup>25</sup> Там само. – Арк.39, 5, 65.

<sup>26</sup> Там само. – Оп.5. – Спр. 54. – Арк.1; Тархов С.А. Історія міськелектротранспорту Чернівців. – Чернівці: Прут, 1997. – С.149.

<sup>27</sup> ДАЧО. Примарія міста Чернівці. Переписка с командованием аэропорта о запрещении строительства в зоне аэропорта. – Ф.43. – Оп. 1. – Спр. 8028. – Арк. 1-2.

<sup>28</sup> ДАЧО. Примарія міста Чернівці. Отношение командования Черновицкого аэропорта о благоустройстве улиц в районе аэропорта в связи с приездом министра авиации. – Ф.43. – Оп.1. – Спр.8043. – Арк.1.

<sup>29</sup> Glasul Bucovinei. – 1933. – 27 mai.

<sup>30</sup> Glasul Bucovinei. – 1936. – 30 ian.; Час. – 1936. – 1 лют.

<sup>31</sup> ДАЧО. Примарія міста Чернівці. Отношение командования аэропорта об уточнении географических и топографических координат Черновицкого аэропорта. – Ф.43. – Оп. 1. – Спр. 8046. – Арк.4.

<sup>32</sup> ДАЧО. Примарія міста Чернівці. Отношения командования Черновицкого аэропорта о мероприятиях для предотвращения лётных аварий. – Ф.43. – Оп. 1. – Спр. 8045. – Арк.1, 10-11, 15.

<sup>33</sup> Час. – 1936. – 30 квіт.

УДК 94 329.15](477.82)“1988-1991”

© Василь Чура (Львів)

### ФІНАНСОВИЙ СТАН ЧЕРНІВЕЦЬКОГО ОБЛАСНОГО КОМІТЕТУ КПУ НАПРИКІНЦІ 80-х – ПОЧАТКУ 90-х рр. ХХ ст.

*Наукова розвідка розкриває причини та шляхи зниження фінансової спромоги комуністичної організації Чернівецької області на тлі системного скорочення її чисельності.*

**Ключові слова:** КПРС – КПУ, фінансово-господарське становище, національно-визвольний рух, скорочення, перебудова, демократизація, чисельність, бюджет.

Чура В.

**Финансовое положение Черновицкого областного комитета КПУ в конце 80-х – начале 90-х гг. ХХ в.**

*Научная статья раскрывает причины и пути снижения финансового потенциала коммунистических структур Черновицкой области на фоне системного сокращения их численности.*

**Ключевые слова:** КПСС – КПУ, финансово-хозяйственное положение, национально-освободительное движение, сокращение, перестройка, демократизация, численность, бюджет.

Chura V.

### Financial Conditions of Chernivtsi Regional CPU Committee in late of 1980<sup>s</sup> – In early of 1990<sup>s</sup>

*The scientific article researches the reasons and ways of reduction financial conditions of Chernivtsi regional CPU Committee in the view of systemic reduction of its quantity.*

**Key words:** CPSU, CPU, financial and economic conditions, national and democratic movement, reduction, reconstruction, democratization, quantity, budget.

Позаяк КПРС була ініціатором створення СРСР, вона розглядала соціально-економічний потенціал країни як власне надбання, а тому широко користувалася ним для забезпечення своєї фінансової потуги. За десятиліття безконтрольного використання державного ресурсу компартійні статки перетворилися у найбільшу фінансову структуру країни. Велетенський бюджет партії забезпечував безпереймне функціонування комуністичної системи як у межах Союзу РСР, так і за його кордонами.

Наприкінці 80-х рр. ХХ ст. КПРС налічувала 19.468.786 млн партійців<sup>1</sup>. Ключовим джерелом наповнення партійної скарбниці були щомісячні внески її членів. Розмір сплати встановлював партійний статут: при доходах до 70-ти крб – 10 коп., від 71 до 100 крб – 20 коп., відповідно 101 – 150 крб – 30 коп., 151 – 250 крб – 1% від місячного заробітку, понад 250 крб – 2%, понад 300 крб – 3%<sup>2</sup>. Крім того, кошти партії формувалися із видавничої, виробничо-господарської діяльності, добровільних внесків комуністів і громадян СРСР та інших країн. Бюджет КПРС у зазначений період становив близько 5 млрд крб., що демонструє вагомий фінансовий стан партії<sup>3</sup>.

Соціально-економічний стан КПУ також не вирізнявся скрутою. У 1988 р. її кількість становила 3.178.046 млн членів і поступалася лише чисельності компартійців РРФСР<sup>4</sup>. Партійний бюджет акумулював 497 млн крб, будучи, очевидно, найбільшим у республіці<sup>5</sup>.

Проте наприкінці 1980-х рр. національно-демократичний рух спричинився до втрати політичного авторитету Комуністичної партії, а відтак до зменшення компартчисельності, що негативно позначилося на фінансовому стані Компартії України. Особливо гостро антикомуністичне протистояння розгорталось у Чернівецькій області, де спад фінансової потуги парторганізації простежувався досить помітно.

Історіографія порушеної проблеми не знайшла відображення на сторінках вітчизняних наукових видань. Однак дослідження генези фінансового стану Чернівецького компартапарату наприкінці 1980-х рр. дасть змогу зрозуміти причини політичного фіаско комуністів Буковини, а відтак просте-