

Левченко Л.Л.,
д-р іст. наук, доцент кафедри історії
Чорноморського національного університету імені Петра Могили,
директор Державного архіву Миколаївської області,
м. Миколаїв, Україна
E-mail: -----

ПРОБЛЕМА ЧОРНОМОРСЬКОГО ФЛОТУ І СУДНОБУДІВНИХ ЗАВОДІВ У РОКИ УКРАЇНСЬКОЇ РЕВОЛЮЦІЇ: МИКОЛАЇВСЬКІ ВІЗІЇ

На основі архівних документів, публікацій у миколаївських періодичних виданнях 1917–1919 рр., спогадів учасників подій, праць попередників висвітлено питання Чорноморського флоту та суднобудівних заводів доби української революції, пов'язані із Миколаєвом. Автор дійшов висновку про те, що Центральна Рада припустилася помилок, уважаючи, що Україна не має потреби у військовому флоті. В Миколаєві, економіка якого ґрунтувалася на суднобудуванні, це призвело до катастрофічної ситуації на суднобудівних заводах, призупинення їх роботи, масового безробіття і загальної фінансової кризи в місті. Кризова ситуація поглибилася спершу у результаті захоплення влади в місті більшовиками, а потім із приходом німецько-австрійських військ. У результаті в Миколаєві вибухнуло повстання, ініціатива якого зародилася на суднобудівних заводах «Наваль» і «Руссуд». Німці, замість виконання умов Брест-Литовського мирного договору, не тільки захопили діючий Чорноморський флот, а й намагалися здійснити добудову закладених ще за Російської імперії військових кораблів у Миколаєві. Із цією метою вони реквізували миколаївські суднобудівні заводи. За гетьманування Павла Скоропадського до делегації, яка вела переговори в Берліні з приводу повернення Чорноморського флоту Україні, було включено керівників миколаївських суднобудівних заводів Бориса Юренєва та Миколу Кульмана. Однак, досягнуті на переговорах домовленості про спільне будівництво кораблів для торгового флоту та сільськогосподарської техніки порушено німцями, через що Павло Скоропадський прийняв рішення самостійно будувати кораблі для потреб військового флоту України. Через призначення на посаду Морського міністра в уряді Скоропадського колишнього миколаївського градоначальника, віце-адмірала Андрія Покровського, Миколаїв не тільки плекав надії на відродження Чорноморського флоту та відновлення роботи суднобудівних заводів, а й мріяв про повернення місту статусу центру управління Чорноморським флотом. Уряд Скоропадського встиг схвалити рішення про відкриття в Миколаєві Гардемаринської школи для підготовки офіцерського складу флоту, керівником якої став уродженець Миколаєва, контр-адмірал Сергій Фролов, Миколаїв було визначено місцем дислокації 2-го полку морської піхоти; Миколаївське відділення Балтійського суднобудівного заводу реорганізовано в Миколаївський ремонтний і суднобудівний завод морського відомства Української Держави; вжито заходів щодо покращення збереженості документів у Чорноморському центральному військово-морському архіві. За Директорії було

схвалено низку законів для розбудови військово-морського флоту України, в т. ч. затверджено штати Миколаївського військового порту. Планувалося, що в Миколаєві інтенсивно розвиватиметься суднобудування, з цією метою уряд виділяв миколаївським суднобудівним заводам «Наваль» і «Руссуд» 20 мільйонів карбованців. У планах Директорії було відкриття в Миколаєві Академії, Гардемаринських класів для старшин, інших навчальних закладів для підготовки офіцерів і матросів Чорноморського флоту. Таким чином, політика Гетьмана Павла Скоропадського та Директорії була спрямована на посилення Чорноморського флоту та розвиток суднобудування, однак через відомі політичні причини й історичні умови нічого із запланованого реалізувати не вдалося. Військово-морські сили України відродилися лише за часів незалежності України.

Ключові слова: Чорноморський флот 1917–1919 років, миколаївські суднобудівні заводи «Наваль», «Руссуд», Гардемаринська школа в Миколаєві, Андрій Георгійович Покровський.

Актуальність обраної теми визначено 100-річчям української революції 1917–1921 рр. та недостатністю уваги, приділеної в історичній науці регіональній проблематиці, зокрема Миколаєву, зазначеного періоду, в т. ч. у висвітленні проблеми Чорноморського флоту. В розрізі цієї теми опублікували праці П. Василевський, І. Гриценко, П. Гай-Нижник, А. Лубенець, М. Мамчак, В. Приходько, А. Пученков, В. Трембіцький, Т. Штик та інші автори [1]). Дослідниками сфокусовано увагу в основному на формуванні морського відомства в Києві, подіях у Севастополі та Одесі. Хоча на початку ХХ ст. у Миколаєві вже не розміщувалося управління Чорноморським флотом (як-то було у ХІХ ст.), місто залишалося військово-морським портом й було найбільшим в Європі центром військового суднобудування. Зважаючи на значущість суднобудування для забезпечення флоту військовими кораблями, автор у статті приділятиме увагу Миколаєву та подіям, що відбулися у цьому місті в контексті історії Чорноморського флоту доби української революції.

Наприкінці ХІХ ст. – на початку ХХ ст. у Миколаєві побудовано суднобудівні заводи, в статутних фондах яких містився не лише російський, а й іноземний капітал. 25 вересня 1895 р. у Бельгії Ж. Франсуа і Е. Делуа заснували «Анонімне товариство корабельних верфей, майстерень і плавильень в Миколаєві», пізніше реорганізоване в «Акціонерне товариство суднобудівних, механічних і ливарних заводів в Миколаєві». Суднобудівний

завод товариства, основний капітал якого знаходився в Брюсселі, ввели до експлуатації в жовтні 1897 р. (у народі називали Французький завод або використовували телеграфну адресу «Наваль»). У березні 1911 р. «Societe Generale» викупила основний пакет акцій у бельгійських власників, закрила бельгійське товариство та згодом відкрила французьке Товариство Миколаївських заводів і верфей «ТМЗіВ». Інтереси «Societe Generale» представляв найбільший приватний банк в Російській імперії – Російсько-Азіатський банк (контролювався французьким капіталом). 3 квітня 1912 р. контрольний пакет акцій викупив Санкт-Петербурзький міжнародний комерційний банк, який представляв інтереси найбільших російських фінансових і промислових монополій. За програмами військового суднобудування упродовж Першої світової війни на заводі збудовано 4 ескадрених міноносця типу «Дерзкий» (1914), лінійний корабель «Императрица Екатерина Великая», підводний мінний загороджувач «Краб», 14 вугільних барж для Севастопольського порту (1915), 4 есмінці типу «Фидониси» (1917). Не добудованими на 1917 р. залишалися другий лінкор «Император Николай I» (з 1917 р. – «Демократія»), ще 4 есмінці типу «Фидониси» (так званої Ушаковської серії). Завод встиг отримати замовлення на 2 крейсери типу «Адмирал Нахимов», 4 підводних човни типу «Орлан» і конвоїр підводних човнів «Эльборус». Корпуси цих кораблів збирав «Руссуд», а «ТМЗіВ» здійснював їх добудову. 3 жовтня

1913 р. «ТМЗіВ» будував нафтоналивний теплохід «Степан Лианозов», 1917 р. його передали Морському міністерству під назвою «Баку».

Санкт-Петербурзький міжнародний комерційний банк фінансував завод «Руссуд». Завод належав започаткованому 5 листопада 1911 р. у Петербурзі Російському суднобудівному акціонерному товариству, яке взяло в оренду споруди колишнього казенного Адміралтейства на південному березі річки Інгул. Один із найбільших і найкращих за технічним оснащенням суднобудівний завод Європи – «Руссуд» – фактично збудували за півтора роки (1911–1912) і вже в липні 1912 р. на ньому закладено перший лінійний корабель «Императрица Мария», зданий флоту 1915 р. Другий лінкор «Император Александр III» (з 1917 р. – «Воля») добудовано в 1917 р. Завод також будував корпуси 4 крейсерів типу «Адмирал Нахимов», у т. ч. два з них – для заводу «ТМЗіВ». На «Руссуді» в 1916 р. побудовано величезний плаваючий док вантажопідйомністю 30 тис. тон для докування лінкорів. Для висадки десанту на Босфорі завод виготовив 50 самохідних десантних барж і у 1916 р. передав їх транспортній флотилії. З цією ж метою в грудні 1916 р. почалося будівництво 20 десантних пароплавів типу «Эльпидифор», але до 1918 р. вдалося завершити лише один із них. Крім цього, за замовленнями «ТМЗіВ» суднобудівний завод «Руссуд» побудував і спустив на воду корпуси 4 підводних човнів типу «Орлан», конвоїра підводних човнів «Эльборус» і 8 землевідвізних шаланд.

У 1912 р. на північному березі річки Інгул (на території казенного Адміралтейства) були відкриті Миколаївське відділення Невського суднобудівного заводу, що належав Товариству Невського суднобудівного і механічного заводів, та Миколаївське відділення Балтійського суднобудівного механічного заводу Морського міністерства Російської імперії. Кораблі будували в Санкт-Петербурзі, частинами перевозили до Миколаєва, де їх збирали на стапелях, спускали на воду й дообладнували. Миколаївське відділення Невського суднобудівного заводу після добудови 2 есмінців типу «Счастливый» і 3 підводних човнів типу «Нарвал» закрито в 1916 р. Територію та обладнання 3 травня 1916 р. пе-

редано Миколаївському відділенню Балтійського суднобудівного заводу.

Миколаївське відділення Балтійського суднобудівного заводу добудувало і здало флоту 3 підводних човни «Нерпа», «Морж» і «Тюлень» (1915), 2 підводних човни «Утка» і «Гагара» (1917). Наприкінці 1916 р. завод отримав замовлення на зборку 6 підводних човнів типу «АГ21–АГ26», які будувалися американською фірмою «Голланд» у Ванкувері (Канада) і частинами доставлялися до Владивостоку, а далі залізничним транспортом до Миколаєва. Один із цих човнів, «АГ21», у 1918 р. перейшов до Севастополя, другий, «АГ22», опинився 1922 р. у Бізерті, інші чотири човни добудовано вже за радянських часів. Відділення здійснювало ремонт ескадреного міноносця «Жуткий» і підводних човнів. 1918 р. Миколаївське відділення Балтійського суднобудівного механічного заводу перейменовано на «Ремсуд». У березні 1920 р. завод «Ремсуд» увійшов до Об'єднання «Тремсуд» разом із заводом «Руссуд» і «ТЭМВОД».

На 1914 р. у Миколаєві працювало 43 великих підприємства із загальною чисельністю працюючих 16921 чол. і сумою виробництва в 35 909 606 руб. [2]. Значущість Миколаєва в Першій світовій війні підкреслено візитами імператора Миколи II (1915) на суднобудівні заводи. За даними на 1916 р. у Миколаєві мешкало понад 157 тис. жителів, із яких майже 25 тис. працювали в суднобудівній промисловості, що була основною галуззю економіки міста. Зважаючи на те, що в кожного заводчанина була сім'я, у підрахунку маємо понад половину мешканців Миколаєва, пов'язаних із суднобудуванням. Протягом Першої світової війни в Миколаєві розміщувалася або через місто проходила величезна кількість військових частин, більшість будівель було перетворено на казарми. Миколаїв надавав притулок кільком військовим шпиталям. Революційні події 1917 р. Миколаїв зустрів, знесилений війною.

Після публікації 3-го Універсалу Центральної Ради (7 листопада 1917 р.), яким проголошувалася Українська Народна Республіка, Миколаївська рада об'єднаних українських організацій 10 листопада 1917 р. схвалила постанову, в якій вітала Універсал Української Центральної Ради про оголошення

«Української Демократичної Республіки в складі Федеративної Росії» і закликала українських солдатів, матросів, офіцерство, робітників та всю демократію Миколаєва підтримати Верховний краєвий орган – Центральну Раду [3]. В Миколаєві розпочався процес розгляду 3-го Універсалу на різних зібраннях й вироблення резолюцій про відношення до Центральної Ради. Позитивні резолюції схвалено Миколаївським морським арсеналом [4], 1-ї батареєю та дивізійним комітетом Чорноморського мортирного артилерійського дивізіону [5], командою Миколаївського флотського півекіпажу [6], крейсера «Адмірал Нахимов» та міноносця «Церіго» [7], командою транспорту «Дон» [8], загальними зборами Союзу українських військово-морських організацій [9], загальними зборами робітників цеху із озброєння кораблів (назву заводу не зазначено – Л. Л.) [10], робітниками такелажного цеху суднобудівного заводу «Руссуд» [11], загальними зборами робітників-українців заводу «Руссуд» [12], Миколаївською організацією УСДРП [13], загальними зборами солдат і офіцерів 34-го відділу легкої батареї зі стрільби по повітряному флоту [14], Миколаївської міською думою [15] тощо.

У листопаді 1917 р. член Центральної Ради Дмитро Володимирович Антонович відвідав Миколаїв з метою з'ясування питання про можливу українізацію Чорноморського флоту [16]. У своїх спогадах уже в Празі 1932 р. Д. В. Антонович писав, що саме в Миколаєві, а не в Одесі чи Херсоні, він очікував зустріти великий півекіпаж, який прагнув притягти на бік Центральної Ради, і його очікування виправдалися: «Справді, в Миколаєві полуекіпаж ми застали величенький, мабуть, тисяч до трьох люду, але судів в Миколаєві майже не було, крім якої пари, що стояли на верфях для ремонту. З полуекіпажем мені і прийшлося вести переговори. Більшовицьких більших і впливовіших груп між ними не було (ті сиділи на судах), українці були в більшості, але не дуже активні і взагалі подавляюча більшість була пасивна, люде ще краще себе почували на суходолі в казармі, ніж на судах. Активніші очевидно, оставалися на судах, а менш активні одійшли в полуекіпаж, де і сиділи, не бажаючи їхати додому на сільські злидні. З таким

полуекіпажем договоритися було не важко, і після кількох мітингів, на яких мені довелося чимало говорити і роз'яснювати і перетрактуції з виборними, рішили, що вони признають зверхність Центральної Ради, посилають від себе уповноважених в Морську раду у Києві і виробляють разом свої постуляти до Центральної Ради. Головним чином ці постуляти зводилися до вимоги від Центральної Ради окремого морського міністерства, незалежного від військових справ. Я для себе поробив деякі виявлення в цій справі, особливо мені стало ясно, що в цій ситуації справа флоти для України була справою принципу, а не реальності. Україна без Криму, як це тоді стояло, не має ні одної бухти, де міг би стояти військовий флот, бо такою бухтою є тільки Севастополь. Бухта в Миколаєві надто глибоко всунута в суходіл і годиться тільки для того, щоб там доки мати, або щоб там флота була з мінімальними ворожими силами замкнута. Тому, приїхавши до Києва, я зробив звіт з своєї поїздки, головне до Одеси, а про інше, про полуекіпаж в Миколаєві і морську справу я згадував дуже мало і в тому дусі, що без Севастополя ні про яку флоту на Чорному морі говорити не приходиться» [17].

За часів Центральної Ради справами флоту займалася Генеральна українська морська рада, а з грудня 1917 р. – Генеральне секретарство морських справ. Центральна Рада в умовах війни приймала недалекоглядні рішення про обмежені потреби України у військовому флоті. Один із авторів «Тимчасового закону про флоту УНР», С. О. Шрамченко, в статті, написаній 1935 р. у Варшаві, звинувачує в цьому Д. В. Антоновича й інших провідників морської справи періоду Центральної Ради. Навіть призначення Д. В. Антоновича на посаду він називає «анекдотичним», «вибір упав на п. Д. Антоновича, бо він, мовляв, любить Дніпро й ще студентом любив гребти на човнах» [18]. Власне сам Д. В. Антонович свідчив про своє здивування на пропозицію Морської ради, яка висунула його кандидатуру на секретаря морських справ, заявивши, що він своїм «одмовленням не повинен робити труднощів». Д. В. Антонович писав: «Ті уявлення про морську військову флоту як про річ нереальну мені дали можливість поставитися до

цієї справи пасивно і "труднощів не робити"» [19]. На засіданні Генерального секретаріату 22 грудня 1917 р. Д. В. Антонович заявив: «Морське секретарство має завідувати Чорноморським флотом, який повинен охороняти берег Української Республіки і тих держав, які з нею межують по березі Чорного моря. Утримання флоту повинні взяти на себе всі ті держави, інтереси яких він охороняє. Для цієї мети досить двох броненосців і флотилії міноносців з командою в 10-12 тис. матросів. Решту кораблів демобілізувати і перетворити в державний торговельний флот, розвиток якого лежить в ближчих інтересах Української Республіки. На організацію Морського секретарства і на попередні видатки, зв'язані з переведенням плану реорганізації флоту, потрібно зараз 150 тис. крб.» [20].

29 грудня 1917 р. Центральна Рада затвердила «Тимчасовий законопроект про флот Української Народної Республіки», яким проголосила таке: «Українська Центральна рада, основується на великих подвигах і жертвах, подіяних українським народом на протязі віків для охорони Чорноморського побережжя, і на тім, що північне побережжя Чорного моря в переважній частині становлять українські землі, а також з уваги на те, що [на] Україну спадає обов'язок охорони політичних і економічних інтересів згаданого побережжя і на те, що український народ поклав велику працю в справі утворення і обладнання Чорноморської флотії, а також на необхідність негайного підтримання Чорноморської флотії, ухвалила: I. Російська Чорноморська флотія – військова і транспортна – проголошується флотією Української Народної Республіки і виконує всі обов'язки по охороні побережжя і торгівлі на Чорному і Азовському морях. Примітка: Українська Народна Республіка під час демобілізації транспортної флотії має вступити в погодження з республіками, що засновуються на Чорноморському побережжі, відносно поділу торговельної флотії... IV. З часу проголошення цього закону всі російські військові і транспортні кораблі на Чорному і Азовському морях повинні підняти вищезгадані прапори Української Народної Республіки. V. Українська Народна Республіка переймає на себе всі зобов'язання

Російського уряду щодо Чорноморської флотії і утримання флотії та портів. VI. Генеральному секретарству міжнародних справ доручається подати цю ухвалу до відома всім державам» [21]. Отже, у баченні Центральної Ради Чорноморський флот ставав лише флотом берегової охорони й утримувати його мали всі держави Чорноморського узбережжя, згодом Центральна Рада прийняла рішення про скасування обов'язкової військової служби, взамін проголосивши добровільний найм на флот. С. О. Шрамченко писав, що «...тогочасне правительство Центральної Ради, складаючись у більшості з людей, для яких соціалістичні ідеї дорожчими були від живих потреб власної держави, зовсім не мало можності й часу розуміти справи виключно з національно державного боку. І тому друга частина «Тимчасового закону про флотію» замість того, щоби існуючий порядок у флотії підтримати, бодай тимчасово, до певних реформ у майбутньому, просто руйнує те, що там у флотії лишалося ще здорового та нерозкладеного... Назавжди, ця друга частина закону мало цим відрізнялася від большевицьких декретів та й то лише тогочасних. На підставі цієї другої частини Міністр Морських Справ УНР видає накази один за другим про звільнення зі служби у флотії одного річника за другим, звільняє тих самих свідомих українців-чорноморців, які навпаки лише мріяли служити у рідній флотії. Таке звільнення було зв'язане з виключенням з утримання й тому серед загально-революційного розкладу воно лише сприяло тому, що українці, позбавлені засобів до життя, не мали можності чекати, доки колись там повстануть зараз неіснуючі ще різні професійні спілки моряків і т. і., які б їм у невідомому майбутньому мали допомогти вступити знову на воєнно-морську службу, й їхали до дому. Взагалі ж, цей перший період існування Українського Морського Міністерства можна лише назвати періодом руйнації флотії згори, бо знизу йшла здорова національна течія, яку треба було лише відповідно та доцільно використати» [22].

Дійсно, у Чорноморському флоті, де особовий склад налічував 65 % українців, почалася українізація: на багатьох кораблях був піднятий український національний прапор.

Офіцери та матроси з українців ставилися до флоту набагато відповідальніше, ніж провід держави. Українська Чорноморська Громада заявила про намір *«мати флоту в півтора рази сильнішу від усіх воєнних флоту у чорноморському просторі»*. На початок бажалося мати *«три бригади лінійних кораблів, бригаду крейсерів, гідрокрейсерів, три дивізії міноносців, підводних човнів та деяку кількість кораблів окремого призначення. До складу флоту теж мала входити гідроавіація»* [23].

27 січня (9 лютого) 1918 р. у Брест-Литовському Центральна Рада підписала мирний договір із країнами Четверного союзу (Німецькою імперією, Османською імперією, Австро-Угорською імперією та Болгарським царством), відповідно до якого німецькі війська разом із австро-угорськими союзниками мали допомогти Центральній Раді відновити її владу та позбутися більшовиків. Це був відчайдушний крок українського уряду. За військову допомогу Центральна Рада обіцяла Німеччині 60 млн. пудів зерна, інше продовольство, а також залізну руду [24]. З 3 березня 1918 р. у Києві вже працювала Рада народних міністрів, а 9 березня 1918 р. до столиці повернулася й Мала Рада. На думку укладачів збірки документів «Українська Центральна Рада» докторів історичних наук В. Ф. Верстюка, О. Д. Бойка та інших, безсумнівним результатом цього кроку стало насамперед те, що *«надії Центральної Ради на захист національної незалежності Української держави німецько-австрійськими військами не виправдалися»* [25]. Фатальним для України й Чорноморського флоту стало фактичне зречення урядом Центральної Ради Криму, спершу анонсоване ще в III-му Універсалі Центральної Ради, потім в проекті Конституції Української Народної Республіки, законі про адміністративно-територіальний поділ України, повторене в Брест-Литовську, на переговорах щодо демаркаційної лінії з РСФСР [26].

За часів уряду В. О. Голубовича Морське міністерство Центральної Ради як окреме відомство було ліквідоване, а обов'язки Морського міністра з 9 березня 1918 р. перебрав на себе виконувач обов'язків Військового міністра Олександр Тимофійович Жуковський (Військовий міністр з 22 березня 1918 р.). Він намагався сформулювати структу-

ру морського відомства й навіть були складені штати Міністерства Справ Морських Української Народної Республіки [27]. Військове міністерство, усвідомлюючи катастрофічність ситуації на флоті, намагалося взяти Чорноморське узбережжя під свій контроль. До військових портів призначалися українські коменданти, котрим мали підпорядковуватися всі установи, судна, транспортні засоби, склади, зброя та всяке майно колишнього Чорноморського торгового і військового флотів та їхніх берегових частин [28]. 15 березня 1918 р. О. Т. Жуковський видав наказ, за яким всі боездатні кораблі мали негайно зібратися в Севастополі, а ті, що потребували ремонту, в Миколаєві. Проте, основна мета наказу полягала в упорядкуванні демобілізації флоту [29]. 27 березня 1918 р. О. Т. Жуковський видав наказ, за яким повинна була розпочати свої дії транспортна флотилія та мали бути встановлені рейси зо всіма портами Чорного моря для здійснення торгово-промислових операцій. Цим же наказом колишній градоначальник міста Миколаєва, віце-адмірал Андрій Георгійович Покровський призначався начальником охорони південно-західної частини Чорного моря, йому доручалося вжиття заходів щодо протралення каналу для торговельних зносин [30]. 17 квітня 1918 р. було опубліковано вкрай дивний, з огляду на загрозу для України ситуацію, наказ по морському відомству Української Народної Республіки: *«З приводу закінчення війни з державами четверного союзу, потреби прогресивного розвитку і збільшення бойової флоту не потребується і з приводу того, що зараз потребується широкий культурний розвиток краю, а за для того будуть необхідні майстерні, заводи і робітничі сили, всяке будівництво нових бойових кораблів на всіх верфях і заводах Української Народної Республіки тимчасово припиняється»* [31].

На момент оголошення цих розпоряджень Центральної Ради порти базування Чорноморського флоту в Україні та українізовані кораблі вже були захоплені більшовиками, які використовували закони Центральної Ради для агітації проти неї. Трагічні події відбувалися в Севастополі з середини грудня 1917 р. до кінця лютого 1918 р.: в результаті більшовицького терору загинули тисячі офі-

церів і членів їх родин [32]. Під час боїв за Одесу у січні 1918 р. більшовики захопили українізовані кораблі Чорноморського флоту, а їх особовий склад піддали тортурам [33]. Миколаїв постраждав дещо менше, позаяк більшовики здобули тут перевагу лише з 24 січня 1918 р., тобто від роззброєння запорізького полку, і втекли з міста 16 березня 1918 р. перед наступом німецьких військ. 18 лютого 1918 р. в Миколаєві було створено Раду народних комісарів, у якій комісаром із морських справ став Ігнат Костянтинович Шабалов (від лівих есерів) [34]. Комісаріт морських справ розгорнув у Миколаєві агітацію за запис до морських загонів Робітничо-Селянської Червоної Армії всіх демобілізованих моряків військового і комерційного флотів [35]; 6 березня 1918 р. у Миколаєві оприлюднено накази Центрофлоту більшовицької Росії про створення комісій для запису військових моряків бойових частин флоту до соціалістичного флоту на умовах вільного найму, а також про призупинення видачі пайкових і обмундирування військовим морякам (що спонукало моряків переписуватися до соціалістичного флоту) [36]; 11 березня 1918 р. в наказі комісара у морських справах по м. Миколаєву І. К. Шабалова роз'яснувалися умови приймання на службу *«въ военный флотъ Россійской республики»* всіх моряків, здатних до несення військової служби на кораблях і в берегових частинах [37].

Економічна криза в Миколаєві ще в січні 1918 р. досягла свого піку, місто більше не могло фінансово підтримувати суднобудівні заводи, що працювали за оборонними замовленнями на зовнішній ринок. Міський голова В. П. Костенко заявив, що *«... заводи з'їдять місто і потім повинні будуть закритися. З листопада місяця вдалося підтримати заводи за рахунок запасів Державного банку. Проте, так як політична криза затягнулася і їй не видно кінця, то цей спосіб підтримки заводів надалі загрожує загибеллю всьому місту і не вирішує питання, а лише відкладає закриття заводів на 2-3 тижні, доки не будуть вичерпані до дна всі каси банків. Очевидно, що таке місто як Миколаїв, не може винести на собі настільки непосильного тягаря, як субсидування великих місцевих заводів...»* [38]. Міське самоуправління використало всі можливі ресурси для здобуття фі-

нансування заводам, навіть зверталося про позику до уряду Центральної Ради, від якої, крім обіцянок (на 1,2 млн. руб. при потребі в 10 млн. руб. на місяць тільки для видачі зарплати робітникам суднобудівних заводів), Миколаївська міська дума, нічого не отримала [39]. До того ж, дума не могла подолати колізію, за якої миколаївські банки було підпорядковано Державному банку Української Народної Республіки, а правління суднобудівних заводів знаходилося в більшовицькому Петрограді. Відтак, не існувало жодної можливості здобути хоч якесь фінансування для суднобудівних заводів.

На березень 1918 р. заводи «Наваль» і «Руссуд» за постановою Ради народних комісарів перейшли у власність Російської Республіки, а комісаром цих заводів було призначено колишнього директора-розпорядника заводів Миколу Івановича Дмитрієва [40]. У перших числах березня 1918 р. комісар морського відомства Бистров привіз із Петрограда 11 млн. руб. і ніби сам про це заявив газеті «Голос труда». Голова Ради народних комісарів О. Й. Зимаков розпорядився, щоб жодна з друкарень міста не друкувала «Голос труда», позаяк *«чашу терпіння переповнили замітки про те, що комісар Бистров привіз із Петрограда 11 млн. руб., яка не відповідає дійсності»*. Згодом з'ясувалося, що Бистров доставив ніби то лише 7,5 млн. руб. для виплати зарплати робітникам суднобудівних заводів «Руссуд» і «Наваль», при чому першому заводу діставалося 6 млн. руб., а другому – 1,5 млн. руб. Рада народних комісарів спершу запропонувала «Руссуду» здати гроші до банку для рівномірного розподілення їх між усіма миколаївськими заводами, але руссудівці відмовилися. Тоді Рада народних комісарів скасувала призначену дату для виплати зарплати – 6 березня 1918 р. й конфіскувала гроші. Газета «Голос труда» була закрыта на підставі постанови Верховної Колегії Ради робітничих і військових депутатів. Однак, вона ще встигла опублікувати резолюції загальних зборів кількох цехів заводу «Руссуд», у яких заводчани виступали проти створення Червоної армії, а також вимагали скликання Установчих зборів [41]. 16 березня 1918 р. М. А. Муравйов, утікаючи з Миколаєва, прихопив із собою цінності місцевого відділення Держа-

вного банку на суму 17 млн. руб., що складало третину з накопичених більшовиками всіма можливими репресивними способами в банку грошей і майна [42]. При цьому М. А. Муравйов «ощасливив» миколаївців палкою промовою: «...*Невже гроші, якщо ми вам їх дамо, забезпечать вас. ... Гроші у нас є, їх вистачить, щоб дати вам, але ми не можемо дати вам їх, ми не даємо їх принципово. Революцію і її захист потрібно поставити на ідейний ґрунт, необхідно зрушити їх з точки грошових розрахунків. ... Новоросію ми захищаємо не заради її самої, не заради її робітників, а заради того, що вона нам потрібна як територія маневрів для боротьби з контрреволюцією, з румунською олігархією і німецькими бандами. Усе найкраще і революційне йде до нас з півночі, з Уралу, Дону. Все це збирається за Дніпром і справжня війна почнеться звідти. ... Миколаїв перебуває в щасливих стратегічних умовах, його дуже важко взяти, [а] організувати його охорону не важко. Нехай армія несе зовнішню оборону, а робітники нехай організують внутрішню, нехай дадуть можливість провести евакуацію народного майна. Потрібно вивезти все, ні фунта міді, ні фунта олова не повинно потрапити ворогові» [43]. 17 березня 1918 р., коли німецькі війська входили до Миколаєва, на «Навалі» і «Руссуді» відбулися спільні засідання заводських і цехових комітетів із керівниками заводууправління. На них вирішено через відсутність коштів закрити заводи з 18 березня 1918 р., а з наявних у заводських касах зовсім незначних сум виплатити робітникам і службовцям зароблену до 16 березня 1918 р. зарплату. Тільки «Руссуд» 18 березня 1918 р. змушений був викинути на вулицю понад 4 тис. робітників, які ставали безробітними [44].*

З просуванням німецьких військ по території України флот все більше охоплювала анархія. Збільшовичені судна виходили в море й обстрілювали морські сили Четверного союзу. На інших кораблях було піднято український прапор. Командувач німецькими військами в Криму Роберт фон Кош, зважаючи на те, що за Берестейськими угодами Крим не належав Україні, вимагав вивести звідти українські війська і залишав за собою право захопити Крим. На це український уряд заявив, що за законом Центральної Ра-

ди Чорноморський флот оголошено флотом Української Народної Республіки. 28 квітня 1918 р. командуючий Чорноморським флотом віце-адмірал М. П. Саблін підняв українські прапори на Севастопольському рейді. Більшовицький уряд Росії, вважаючи Крим і Чорноморський флот своїми, наказав у разі неможливості утримання Севастополя перевести флот до Новоросійська. В ніч з 29 на 30 квітня 1918 р. частина кораблів під червоними прапорами вийшла до Новоросійська. Під тиском більшовиків, які всіляко доводили М. П. Сабліну, що німці захоплять флот, у ніч з 30 квітня на 1 травня 1918 р. він вивів ще кілька кораблів під Андріївськими прапорами до Новоросійська. Це була помилка, оскільки інші кораблі не пішли за М. П. Сабліним й лишилися в Севастополі під українськими прапорами. Натомість, німці вирішили, що умови Берестейського мирного договору порушено, звинуватили в цьому весь Чорноморський флот і захопили Севастополь. Р. фон Кош оголосив Чорноморський військово-морський флот інтернованим до закінчення війни [45]. Більше того, німецьке командування підняло німецькі прапори на залишених кораблях Чорноморського флоту й мало намір усіх матросів і офіцерів заарештувати й направити до спеціальних таборів для інтернованих. На заваді цього став тимчасовий командувач флотом УНР Михайло Михайлович Остроградський-Апостол. Зважаючи на позицію українського уряду щодо відсутності потреби в потужному флоті й необхідності лише у береговій охороні, німці за рахунок кораблів Чорноморського флоту почали підсилювати власні військово-морські сили [46].

Захопивши Миколаїв, німці намагалися порядкувати на заводах, що викликало спротив заводчан. У перший же день перебування в Миколаєві, 17 березня 1918 р., німецькі офіцери і солдати на автомобілі прибули до прохідної суднобудівного заводу «Наваль». Представники заводського комітету зустріли й супроводжували німців по території заводу. Вони оглянули недобудовані кораблі на стапелях і, задоволені на перший раз відповідями на запитання, покинули завод [47]. 20 березня 1918 р., на закритому засіданні, влаштованому більшовиками на суднобудівному заводі «Наваль», було вирішено висту-

пити проти німців 22 березня 1918 р. Рішення підтримали завкоми заводів «Наваль», «Руссуд», «Темвод» і учасники мітингу на заводі «Руссуд». Однак, есери та меншовики, насамперед Софія Мандельштам, наполягали на тому, що боротьба проти добре організованої армії стане самогубством. Незважаючи на схвалене рішення про повстання, плану його не було розроблено й спалахнуло воно несподівано. У четвер, 21 березня 1918 р., на заводі «Наваль» виник конфлікт між робітниками та німецькими військовими з приводу реквізиції німцями бензину. В п'ятницю вранці на заводі «Наваль» знову почався мітинг, лунали вимоги про видачу зброї з Союзу металістів і Революційного комітету. Гудок, що пролунав о першій годині дня, заводчани сприйняли як сигнал до початку повстання. Про жертви цього повстання знаходимо різні відомості. Його учасник М. К. Щеглов повідомив, що німці втратили *«понад тисячу чоловік убитими»* [48]. Прес-секретар німецького командування в Миколаєві, Вальтер Фест, писав, що *«об'єднані війська»* втратили 200 чоловік убитими й 400 пораненими [49]. Газета «Родной край» повідомила про близько 2 тисячі вбитих, але не зазначила скільки з якої сторони [50]. Наслідки цього повстання для німців полягали в тому, що після придушення повстання вони одержали повний контроль над Миколаєвом і могли приступити до здійснення тієї *«мирної місії, що випала німецькій армії»*, тобто до вивезення зернових та інших продуктів [51].

На ранок 24 березня 1918 р. німці почали масові обшуки, арешти й терор. Вони вдиралися до кожного будинку й квартири, шукали ніби більшовиків і зброю, проте розстрілювали без суду й слідства просто підозрілих містян. Як це не абсурдно виглядає, німцями був арештований міський голова В. П. Костенко, якого звинувачено у відсутності контролю за настроями населення. 28 березня 1918 р. міська дума зібралася на засідання, в якому вирішила негайно відрядити до Центральної Ради делегацію у складі гласних Баяна Євгеновича Терентьєва, Олександра Микитовича Ісаєва та Фроїма-Самсона Ноевича Злочевського, а також Олександра Йосиповича Рожанського, котрий хоча й не був гласним думи, проте він був членом Центральної Ради [52].

13 квітня 1918 р. до Миколаєва прибула спеціальна парламентська анкетно-слідча комісія Центральної Ради. До її складу входили: Андрій Мельник, Шаля, Андрій Долуд, Павлов, Матвій Гіндес, а також представники від Міністерства юстиції (Ольшанський) та від Військового міністерства (Подольський). До завдань комісії належало з'ясування стосунків, які склалися між німецьким командуванням і міським самоуправлінням, випадків анархічних виступів, а також *«настроїв умів на місяцях»*. Комісія отримала від Центральної Ради повноваження здійснювати допити як представників цивільної влади, так і військових, знайомитися із діловодством, відвідувати тюрми, опитувати арештованих. У разі виявлення незаконних дій влади, комісія мала право звільняти посадових осіб. Результати своєї роботи комісія мала представити на розгляд Центральної Ради [53], але в архівному фонді Центральної Ради виявлено лише чернетку, на якій в кількох словах занотовано про розгляд у Раді питання про припинення розстрілів у Миколаєві. Відтак, результати роботи цієї комісії залишаються нез'ясованими.

9 (22) квітня 1918 року в присутності представників німецького командування відбулося чергове закрите засідання Миколаївської міської думи, на якому обговорювалися результати роботи делегації Миколаївського міського управління в Центральній Раді, де гласні думи зустрічалася із Головою Ради Народних Міністрів і Міністром іноземних справ Всеволодом Олександровичем Голубовичем, Міністром внутрішніх справ Михайлом Степановичем Ткаченко, іншими членами уряду Української Народної Республіки. Гласний Ф.-С. Н. Злочевський, повідомив, що в деяких міністерствах Миколаєву надавали особливого значення: він стане головним містом землі Помор'я та буде сполучений з Києвом прямим залізним шляхом. Ніби в Центральній Раді планували в майбутньому розгорнути в Україні будівництво залізниць, що завантажило б замовленнями миколаївські суднобудівні заводи. Однак, інший член миколаївської делегації, Б. Є. Терентьєв, не поділяв оптимістичних вражень своїх колег від спілкування з членами уряду Центральної Ради. Він сказав, що *«його враження дещо інше: він не розраховує на про-*

дуктивність нинішнього кабінету, так як його діловитості він не побачив» [54].

Гетьман Павло Петрович Скоропадський, незважаючи на прихід до влади за допомогою Німеччини, наполягав на поверненні нею флоту Україні й не бачив майбутнього Української Держави без Криму. У своїх спогадах П. Скоропадський писав: «...В первые же дни у нас было решено, что необходимо, чтобы весь флот был украинским... Наша главная деятельность заключалась в том, чтобы добиться передачи флота нам, что и было достигнуто, к сожалению, лишь осенью и то на очень короткий срок... Немцы же вели в отношении флота политику захвата и, скажу, захвата самого решительного. С кораблей все вывозилось, некоторые суда уведились в Босфор, в портах все ценное ими утилизовалось. Наконец, дело дошло до того, что в Николаеве были захвачены все наши кораблестроительные верфи с[о] строящимися там судами, между прочим, там было несколько судов небольшого типа, называемого «эллипидфор», немцы особенно хотели им[и] завладеть. Я решительно протестовал, и верфи эти нам вернули. Вообще, все время приходилось шаг за шагом отвоевывать морское добро ...» [55].

10 травня 1918 р. за наказом П. Скоропадського була створена спеціальна комісія з реформування флоту на чолі із А. Г. Покровським. 23 травня 1918 р. побачив світ наказ по морському відомству Української Держави такого змісту: «По дорученню ясновельможного ПАНА ГЕТЬМАНА всієї України об'являю, що вся оборона Чорноморського побережжя задержується і підчиняється у всіх відношеннях Головному Командіру і Командуючому флотом Української Держави Віце-адміралу Покровському. В наслідок цього Головному Командіру Портів і Командуючому флотом знова підлягають всі частини оборони як нібудь вийшовши із під його влади. Вся оборона побережжя Чорного моря розпадається на райони: Північно-Західний район – від західного кордону Української Держави по всьому побережжю, включаючи всі берегові укріплення, твердині, радіо-станції, прожектори, авточастини і т. и., розміщені на побережжю, через міста Одесу, Очаків, Миколаїв, Херсон, Кинбурнську косу до міста Перекопа; заведення слі-

дуючих районів, їх організації і границі будуть об'явлені додатково. До подальшого розвитку оборони поки що задержується в бувшій у воєнний час об'ємі вся гарматна часть оборони і військово-сухопутний відділ при Головному Командірові Портів і Командуючим флотом Української Держави. На загальній основі формування для сухопутної армії будуть формовані три полки морської піхоти для несення служби по обороні і вартуванню майна приналежного Морському Відомству...» [56]. 1 червня 1918 р. комісія А. Г. Покровського представила план будівництва і реформування національного флоту Української Держави.

7 червня 1918 р. «Товаришом Військового Міністра по Морським Справам» П. Скоропадський призначив Миколу Лаврентійовича Максиміва («заднім числом» з 29 травня 1918 р.) [57]. 10 червня 1918 р. замість контр-адмірала М. М. Остроградського-Апостола, котрий украй негативно ставився до німецьких вимог у Севастополі, гетьманським представником в Криму став «більш дипломатичний» контр-адмірал В'ячеслав Євгенович Клочковський [58]. 3 травня-червня 1918 р. почалося формування Морського міністерства в складі Морського Генерального Штабу, Головного Морського Штабу, Головного управління особистого складу флоту, інших структурних підрозділів [59].

Після офіційного визнання 2 червня 1918 р. Німеччиною Української Держави, гетьманський уряд активізував дипломатичні переговори з німецькою стороною з питань флоту. 6 липня 1918 р. за наказом П. Скоропадського з кораблів Дунайської флотилії адмірал А. Г. Покровський в Одесі сформував бригаду тральщиків, яка фактично стала першим корабельним з'єднанням Українського флоту [60]. 7 серпня 1918 р. в Одесі відбулася нарада представників військового командування України та Німеччини й Австро-Угорщини, на адженді якої було питання про розподіл частини флоту колишньої Російської імперії. Спершу було заявлено лише про демобілізовані транспортні судна, однак мова пішла про захоплені союзниками судна в різних портах «нових держав» колишньої Російської імперії. Союзники поділяли ці судна на три категорії: 1) допоміжні судна такі як портові криголами; 2) захоплені під

час війни російськими силами судна ворогуючої сторони, котрі визнані призовими; 3) судна, придбані до війни та під час війни колишньою Російською імперією. Представники Німеччини та Австро-Угорщини з тієї причини, що всі причетні до флоту «нові держави» могли заявити свої права на судна, вважали, що вони мали перейти до тимчасового відання їхніх країн, при цьому: судна, захоплені Німеччиною, – до Німеччини, а Австро-Угорщиною – до Австро-Угорщини. Представники української сторони наполягали на передаванні торгових суден колишньої Російської імперії Україні, а також як «найважливіша держава колишньої Росії» Україна брала на себе зобов'язання охороняти судна. Союзники не погоджувалися з цим і наполягали на тому, що до остаточного розподілу флоту колишньої Російської імперії всі судна мають перебувати під їхньою опікою. Нарада завершилася на тому, що союзники погодилися передати Україні судна 1-ї та 2-ї категорій, захоплені в українських портах, але заявили, що це тимчасова поступка, яка не надає права власності. У висліді було рішення про негайний перехід до переговорів про подальший розподіл Чорноморського флоту [61].

У фондах Центрального державного архіву вищих органів влади та управління України збереглася записка «Для памяти. Срочные дела морского ведомства», в якій йдеться про потребу в з'ясуванні причин захоплення німецькою владою миколаївських суднобудівних заводів і недобудованих на них військових суден, закладених ще за часів Російської імперії, укомплектування суден Чорноморського флоту німецькими командами й підняття на них німецьких прапорів, вимог німецької сторони про скорочення штатів Севастопольського порту на 75 %. Ці дії німецького командування вказували на те, що Німеччина збирається залишити флот, порти, верфі за собою. Морське міністерство мало намір дипломатичним шляхом домогтися виходу з Севастополя до Одеси тральщиків для організації там робіт із очищення Чорного моря від мін. «По видимому, – сказано в тексті, – *вопросъ о принадлежности флота и Крыма крайне трудно разрѣшить на мѣстѣ, а потому не явится ли правильнымъ рѣшеніе послать въ Берлинъ спеціаль-*

ную миссію для рѣшенія столько корѣнныхъ для существованія Украинской Державы Вопросовъ, какъ вопросы о существованіи Морской торговли, каковая безъ обладанія Крыма и безъ военного флота явится лишь фикціей» [62]. 22 липня 1918 р. Рада Міністрів Української Держави направила капітана 1-го рангу Георгія Свірського для ведення переговорів в Берліні «в справі повернення Українській Державі Чорноморської Флоту» [63]. В серпні 1918 р. до Німеччини виїхала українська делегація на чолі з Ф. А. Лизогубом. У складі цієї делегації були управляючий миколаївськими суднобудівними заводами Борис Олександрович Юренєв та член правління Товариства миколаївських заводів і верфей Микола Карлович Кульман.

Заводи («Наваль» і «Руссуд») з 5 травня 1918 р. перейшли до відання німецької окупаційної влади. У фондах Центрального державного архіву вищих органів влади та управління збереглися листи Б. О. Юренєва та М. К. Кульмана до Міністра закордонних справ Української Держави Д. І. Дорошенка. Б. О. Юренєв повідомляв, що 14 червня 1918 р. за пропозицією німецького командування він був вимушений запросити на нараду вже звільнених начальників відділів і майстерень заводів «Наваль» і «Руссуд» для зустрічі з капітаном 1-го рангу німецької служби Пфундгеллером (ім'я в документі не зазначено – Л. Л.) і представником фірми «Блюм унд Фосс» доктором Еггерсом (ім'я в документі не зазначено – Л. Л.). Німецькі представники передали Б. О. Юренєву та його колегам розпорядження свого командування про відновлення роботи миколаївських суднобудівних заводів, усунення від керівництва колишніх власників і перехід заводів у повне управління представниками означеної фірми. При цьому кількість робітників на заводах мала б дорівнювати 3 тисячам. Еггерс заявив, що німецький уряд доручив його фірмі «*приведення в порядок усіх транспортних засобів Чорного моря і всієї території України*». Німці пропонували Б. О. Юренєву перейти на службу до фірми «Блюм унд Фосс», але той відмовився на підставі того, що заводи були власністю приватних акціонерних компаній Товариства миколаївських заводів і верфей та Російського суднобудівного товариства, на службі яких він перебу-

вав. Разом із тим, Еггерс вимагав надати йому інформацію про стан заводів, недобудованих суден, матеріалів, а також зупиняв виконання всіх робіт по складанню звітності. Б. О. Юренев писав, що німці відверто називали свої дії реквізицією, що мала тривати впродовж усього періоду перебування німецьких військ на території України. Б. О. Юренев наполягав на тому, щоб хто-небудь з представників правління товариств з Петрограда негайно приїхав до Миколаєва для з'ясування проблем із німецьким командуванням, позаяк йому доведеться залишити заводи на безконтрольне розпорядження німців. М. К. Кульман повідомляв, що він негайно залишає Петроград і виїжджає до Миколаєва та просить український уряд прийняти інтереси товариств під своє покровительство і захист (до цього М. К. Кульмана вже двічі арештовували в Петрограді більшовики – Л. Л.) [64]. 6 липня 1918 р. миколаївська газета «Путь соціал-демократа» сповіщала, що на миколаївських заводах тепер розпоряджається німецька фірма «Блюм унд Фосс». З цього приводу Міністр закордонних справ Д. І. Дорошенко 15 липня 1918 р. писав Товаришу Військового міністра по морських справах М. Л. Максиміву: *«Високоповажний пане Миколай Лаврентійович! Ідучи на зустріч тим бажанням і намірам, що висловлені Вами... в справі небажаного переходу заводів Наваль і Руссуд в Миколаєві до німецької фірми Блюм і Фос, я, не маючи точних відомостей, не можу цілком успішно запобігти в тому, аби унеможливити цей перехід власності, або хоч обмежитись встановленням непорушності прав Української держави на всі ті судна й властиві їм приналежності, що будувались або лагодились до останнього часу на вищезгаданих заводах»* [65]. Для вивчення ситуації до Миколаєва гетьманський уряд направляв капітана 2-го рангу М. К. Неклієвича, в звіті якого йшлося про нагальну потребу підпорядкування суднобудівних заводів Українській Державі. Однак, реально встигли прийняти рішення лише стосовно Миколаївського відділення Балтійського суднобудівного заводу, який наказом по морському відомству від 8 липня 1918 р. відділено від Петроградського управління й реорганізовано в самостійне підприємство – Миколаївський ремонтний і суднобудівний завод

морського відомства «Ремсуд» [66]. Відтак, для конкретного з'ясування стосунків із німецьким урядом у справі захоплення німцями миколаївських суднобудівних заводів до делегації, що поїхала до Берліну, український уряд включив Б. О. Юренєва та М. К. Кульмана.

19 серпня 1918 р. в Берліні було підписано ряд важливих угод з німецькою суднобудівною компанією «Блюм унд Фосс». Очікувалось, що миколаївські суднобудівні заводи, закриті через відсутність коштів на виплату зарплати з 18 березня 1918 р., будуть запуснені через 2–3 тижні й на роботу буде прийнято щонайменше 8 тис. робітників [67]. Повернувшись з Берліна Б. О. Юренев та М. К. Кульман повідомляли, що Німеччина не збирається розміщувати на заводах військові замовлення, на переговорах ніби йшлося лише про виготовлення залізничних вагонів, сільськогосподарської техніки та комерційне суднобудування. При цьому Німеччина обіцяла постачати заводи сировиною й паливом і відповідно як головний замовник надавати фінансування [68].

2 листопада 1918 р. представники фірми «Блюм унд Фосс» доктор Еггерс та інженер Шецлер повернулися назад до Німеччини, а відкриття миколаївських заводів було відтерміноване на невизначений час. Причиною цього стало те, що Німеччина насправді збиралася добудувати закладені ще за Російської імперії на стапелях миколаївських заводів військові судна для власної потреби, а український уряд відмовив у цьому й сподівався завершити їх будівництво самотужки для Державного флоту [69].

Впродовж червня-вересня 1918 р. Головний командир портів Чорного моря віцеадмірал А. Г. Покровський надсилав німецькому та австро-угорському командуванню протести на захоплення ними суден транспортної флотилії, ангарів 1-ої Української гідроавіаційної дивізії, що знаходилися в Одесі, гідропланів тощо, з цього приводу велося листування між урядовцями [70]. 31 серпня 1918 р. за проектом А. Г. Покровського визначено дислокацію частин оборони Чорного моря і місця базування штабів морської піхоти: 1-го полку – в Одесі, 2-го – в Миколаєві, 3-го – в Херсоні. У вересні 1918 р. до Німеччини для переговорів з приводу флоту їздив

сам гетьман П. Скоропадський. За повернення флоту німці ще в серпні запросили від П. Скоропадського 200 млн. руб., але український уряд відмовився сплачувати гроші. Проте, у висліді вереснева подорож до Берліну дала непогані результати. Німеччина, хоча й на певних умовах (вихід флоту під українськими прапорами в Середземне море для збройної демонстрації проти Антанти), погоджувалася з поверненням флоту та почала поступово віддавати кораблі. Нарешті, 8 листопада 1918 р., в Одесі була скликана спеціальна нарада, на якій військово-морський аташе Німеччини в Україні віце-адмірал А. Гопман повідомив В. Є. Клочковському та іншим українським представникам про передачу всього флоту Україні без будь-яких застережень. Крім цього, А. Гопман зазначив, що червона Росія добровільно затопила свою

частину Чорноморського флоту в Новоросійську й Україні передається українська частина Чорноморського флоту [71]. 11 листопада 1918 р., у день підписання в Комп'єні договору з країнами Антанти про капітуляцію Німецької імперії в Першій світовій війні, німецьке командування повністю повернуло Україні кораблі Чорноморського флоту, що базувалися в Севастополі, Миколаєві, Одесі та Керчі. 12(14) листопада 1918 р. П. Скоропадський призначив Морським міністром Української Держави колишнього Миколаївського градоначальника А. Г. Покровського, а головнокомандувачем Чорноморського флоту В. Є. Клочковського. 13 грудня 1918 р. Радою Міністрів видано постанову про фінансове забезпечення Державного флоту України, на потреби якого мали асигнувати близько 24 млн. руб. [72].



**Покровський Андрій Георгійович,
Миколаївський градоначальник,
Міністр морських справ в уряді Гетьмана П. Скоропадського [73]**

У Миколаєві святкували з приводу призначення Гетьманом П. Скоропадським на посаду Морського міністра А. Г. Покровського. Редактор-видавець миколаївської газети «Южное слово» Володимир Петрович Юріцин опублікував лист А. Г. Покровського до миколаївців: *«Глибокоуважаемый Владимиръ Петровичъ! Угъзжаю спѣшно въ Кіевъ, и къ сожалѣнію, не имѣю возможности отвѣтити на многочисленныя сердечныя привѣтствія, полученныя мною изъ Ни-*

колаева. Прошу черезъ посредство вашей газеты передать учреждениямъ и лицамъ, выразившимъ столь лестныя для меня чувства по поводу моего назначенія морскимъ министромъ, что я глубоко тронутъ, благодаренъ и буду стремиться оправдать надежды, возлагаемыя на меня. Адмиралъ Покровскій» [74].

Незадовго до від'їзду газета «Южное слово» опублікувала інтерв'ю з А. Г. Покровським під назвою «Возрожденіе Николаева.

Колыбель украинского флота». В ньому йшлося про прагнення українського уряду до організації сильного військового флоту України на Чорному морі та ставилося питання про розміщення центру управління флотом. Після переміщення центру управління флотом до Севастополя, *«несмотря на то, что рядъ виднѣйшихъ военно-морскихъ авторитетовъ тогда же высказывался противъ такого переезда, такъ какъ Севастополь совсѣмъ не обезпеченъ отъ разгрома съ моря, тогда какъ Николаевъ, благодаря своему географическому положенію на широкой многоводной рѣкѣ на разстояніи почти 100 верстъ отъ открытого моря, можетъ обезпечить отъ такого разгрома»*, питання про повернення управління назад до Миколаєва весь час дискутувалося на різних рівнях. Головним аргументом «проти» було замерзання миколаївського порту взимку, але з появою криголамів цю проблему вирішено. Український уряд збирався залишити управління флотом у Севастополі, а Миколаєву відводилася *«роль, хотя и немаловажная, колыбели возрождающагося флота и, можетъ быть, мѣста его стоянки. Такое вполне определенное рѣшеніе вопроса о значеніи Севастополя и Николаева для будущаго украинскаго флота на Черномъ морѣ заключаетъ въ себѣ отвѣтъ на другой не менѣе важный вопросъ о томъ, будетъ ли Севастополь составной частью Украины»*. Газета повідомляла слова А. Г. Покровського про те, що, незважаючи на призупинення переговорів про злиття Криму з Україною, *«въ правительственныхъ сферахъ твердо убѣждены, что такое слияніе состоится въ ближайшее же время»*. На залишки російського флоту претендували *«Україна, кавказькі вільні держави, Кубань и Донъ»*. Після підписання російським більшовицьким урядом додаткових умов до Брест-Литовського договору, Німеччина, котра раніше наполягала на опіці над флотом до моменту розподілу його між претендентами, фактично віддала пріоритет Росії і навіть розпорядилася спустити українські прапори. Якщо Німеччина піде від Босфору і Дарданелл, не виключалася можливість зіткнення Чорноморського флоту з флотом Антанти. Відтак, на думку А. Г. Покровського, негайною була потреба в добудові крейсера, міноносців та підводних човнів, які знаходились

на миколаївських стапелях в різній ступені готовності від 60 % до 90 % [75]. Поряд з інтерв'ю А. Г. Покровського була опублікована бесіда з М. К. Кульманом, котрий заявив, що німецький уряд лише обіцяв надати заводам замовлення на виготовлення цистерн, торгових пароплавів і платформ, а український уряд взагалі не надав ще жодного замовлення, однак заводи не втрачали надії на одержання від Морського міністерства замовлень на завершення недобудованих суден [76]. Відомий миколаївський журналіст Д. Кокізов в газеті «Южное слово» опублікував радикальнішого змісту статтю під назвою «Надежды Николаева», в якій він відверто визнав: *«Съ назначеніемъ адмирала А. Г. Покровскаго на постъ морскаго министра Украины нашъ городъ получаетъ возможность твердо надѣяться на осуществленіе многихъ изъ своихъ надеждъ, связанныхъ съ морскимъ вѣдомствомъ и находящихся въ полной зависимости отъ отношенія къ нимъ самого морскаго министра. Первое мѣсто среди этихъ надеждъ, конечно, занимаетъ открытіе нашихъ крупныхъ судостроительныхъ заводовъ для начала на нихъ работъ разныхъ категорій»*. Другим питанням було передавання місту земель як в межах, так і навколо Миколаєва, котрі належали морському відомству, але не представляли для нього істотної цінності. Стаття Д. Кокізова закінчувалася цитуванням телеграмми, направленої редакцією А. Г. Покровському: *«Твердо надѣмся, что подъ вашимъ руководствомъ возродится славный Черноморскій флотъ и николаевскіе заводы быстро начнутъ работы и спасутъ отъ голода многія тысячи безработныхъ»* [77]. Таким чином, у Миколаєві з призначенням А. Г. Покровського на посаду Морського міністра очікували відновлення суднобудування та плекали надії на повернення центру управління Чорноморським флотом.

Одним із найперших заходів, які, як очевидно, український уряд збирався якнайшвидше реалізувати в Миколаєві для розбудови флоту, було створення Гардемаринської школи для підготовки офіцерів Чорноморського флоту Української Держави. Для розміщення школи збиралися пристосувати будинок колишньої Миколаївської фельдшерської школи, на ремонт якого виділялося

40 тис. рублів. Набір до школи оголошувався відразу на три курси, для чого використовувався контингент молодих людей українського походження з колишніх гардемарин Петроградського морського училища й окремих гардемаринських класів, котрі не встигли закінчити навчання через ліквідацію навчальних закладів. Чисельність гардемарин мала дорівнювати 200 особам: 72 – на молодшому курсі, 66 – на середньому і 62 – на

старшому. На обладнання класів і забезпечення підручниками планувалося 118 000 рублів. На утримання школи в 1918 р. мали виділити 46 380 руб., в 1919 р. – 1 681 480 руб. До викладання в школі і виховання майбутніх офіцерів збиралися залучити кращих знавців військово-морської справи [78]. Керівником цього навчального закладу було призначено уродженця Миколаєва, контр-адмірала Сергія Івановича Фролова [79].



**Контр-адмірал Фролов Сергій Іванович,
начальник Гардемаринської школи в Миколаєві**

Отже, фактично в листопаді 1918 р. Україна нарешті створила власні військово-морські сили – український Чорноморський військово-морський флот став реальністю. Тоді ж постало питання про його історичну спадщину – архівні документи Чорноморського флоту, що накопичувалися в Чорноморському центральному військово-морському архіві в Миколаєві. 16 листопада 1918 р. командир Миколаївського порту М. М. Римський-Корсаков, якому за посадою підпорядковувався архів, розглянув пропозиції управляючого суднобудівним заводом «Руссуд» і 30 листопада 1918 р. відправив власного листа, зареєстрованого канцелярією заводу 2 грудня 1918 р., з міркуваннями щодо здійснення ремонту, виділення додаткових приміщень, збільшення стележного обладнання й столів для роботи з документами, проведення електричного освітлення в архіві та

можливого його переміщення до нової будівлі [80]. Розглядалося також питання про надання архіву прав, присвоєних Архіву Морського міністерства Української Держави [81]. З липня по листопад 1918 р. велося листування про доцільність передавання справ Тимчасового архіву Чорноморського флоту, заснованого Є. М. Квашніним-Самаріним 1915 р. у Севастополі, до Миколаєва [82].

За періоду Директорії, котра спершу в справі флоту ледве не припустилася помилок Центральної Ради, 25 січня 1919 р. було прийнято *«відвалину державної української флоту»* – «Тимчасовий закон про військовий флот Української Народної Республіки» та «Закон про ухвалу та переведення в життя тимчасового закону про військовий Флот Української Народної Республіки» [83], 26 січня 1919 р. – «Закон про поповнення армії та флоту Української Народної Республіки»

[84], 11 січня 1919 р. схвалено «Закон про заснування Гардемаринської школи, про її штати та асигнування 46 380 карбованців на витрати цієї школи»[85], 20 січня 1919 р. – «Закон про штати центральних установ Морського міністерства»[86].

В «Законі про ухвалу та переведення в життя тимчасового закону про військовий Флот...» Українська Народна Республіка перебирала на себе *«всі права та матеріальні обов'язки бувшої Російської імперії, зв'язані з будівлею кораблів»* на миколаївських верфях. Український військово-морський флот мав комплектуватися з бойових та допоміжних кораблів усіх типів, повинен був забезпечуватися всіма органами, частинами, інституціями, заводами, а саме: 1) з кораблів, які будувалися на суднобудівних заводах Миколаєва (лінкор – 1, крейсерів – 4, ескадрених міноносців – 12, підводних човнів – 8, канонірок – 1, наливних теплоходів – 1, пароплавів типу «Ельпидифор» – 12, плавучого доку на 30 тисяч тон та «матки» для підводних човнів); 2) з кораблів колишнього російського Чорноморського флоту, котрі мають перейти в розпорядження та власність України; 3) з інших кораблів, здобутих Українською Народною Республікою шляхом придбання та тих, що підняли українські прапори (наприклад, ескадрених міноносців «Україна», «Гайдамак» та інших, котрі перейшли з Балтійського до Чорноморського флоту); 4) постів, радіостанцій та інших засобів зв'язку; 5) відділу гідроавіації; 6) морської берегової охорони; 7) піших допоміжних частин флоту. Миколаїв посідав особливе місце в планах Директорії. Для підготовки військово-морських фахівців тут збиралися відкрити не лише Гардемаринську школу, а й Академію, Гардемаринські класи з повторними курсами для старшин, спеціальні класи для старшин, тимчасові короткі курси для старшин (гарматні, мінні, штурманські, механічні, електромеханічні тощо), спеціальні школи для кондукторів флоту і матросів, депо новобранців для початкового навчання. На флоті мали служити 800 старшин і 12 500 матросів. До закону про флот навіть додавалися штати Миколаївського та Маріупольського військових портів. Більше того, у зв'язку з війною військові порти Миколаєва та Маріуполя підлягали розширенню. У роз-

порядження Морського міністерства асигнувалося 100 млн. крб., з яких суднобудівним заводам «Наваль» і «Руссуд» діставалося 20 млн. крб. Замість кожного судна, що вибувало зі складу діючого флоту, негайно мало закладатися нове судно. Всі частини та інституції морського відомства Української Народної Республіки мали керуватися Зведенням Морських Постанов Російської імперії видання 1913 р. зі всіма змінами і додатками, виданими імператорським та Тимчасовим урядами, якщо ці закони не змінювалися й не доповнювалися законодавством Української Держави [87]. Всі ці законодавчі ідеї належали вже іншому Морському міністру України Михайлу Івановичу Білінському, яким також було ініційовано надання українських назв низці кораблів Чорноморського флоту. Однак, цим законам і планам не судилося виповнитися. Згодом, Директорія вже почала формувати Морський полк у Вінниці, а потім у Коломиї, Гардемаринську школу відкрито в Кам'янці-Подільському, тобто надто далеко від Чорного моря [88].

Підсумуємо вищевикладене. Очевидно, Центральна Рада припустилася помилок, вважаючи, що Україна не має потреби у військовому флоті. В Миколаєві, економіка якої ґрунтувалася на суднобудуванні, це призвело до катастрофічної ситуації на суднобудівних заводах, припинення їх роботи, масового безробіття і загальної фінансової кризи в місті. Кризова ситуація поглибилася спершу у результаті захоплення влади в місті більшовиками, а потім із приходом німецько-австрійських військ. У результаті в Миколаєві вибухнуло повстання, ініціатива якої зародилася на суднобудівних заводах «Наваль» і «Руссуд». Німці, замість виконання умов Брест-Литовського мирного договору, не тільки захопили діючий Чорноморський флот, а й намагалися здійснити добудову закладених ще за Російської імперії військових кораблів у Миколаєві. Із цією метою вони реквізували миколаївські суднобудівні заводи. За гетьманування Павла Скоропадського до делегації, яка вела переговори в Берліні з приводу повернення Чорноморського флоту Україні, було включено керівників миколаївських суднобудівних заводів Бориса Юрєнева та Миколу Кульмана. Однак, досягнуті на переговорах домовлено-

сті про спільне будування кораблів для торгового флоту та сільськогосподарської техніки порушено німцями, через що Павло Скоропадський прийняв рішення самостійно будувати кораблі для потреб військового флоту України. Через призначення на посаду Морського міністра в уряді Скоропадського колишнього миколаївського градоначальника, віце-адмірала Андрія Покровського, Миколаїв не тільки плекав надії на відродження Чорноморського флоту та відновлення роботи суднобудівних заводів, а й мріяв про повернення місту статусу центру управління Чорноморським флотом. Уряд Скоропадського встиг схвалити рішення про відкриття в Миколаєві Гардемаринської школи для підготовки офіцерського складу флоту, керівником якої став уродженець Миколаєва, контр-адмірал Сергій Фролов, Миколаїв було визначено місцем дислокації 2-го полку морської піхоти; Миколаївське відділення Балтійського суднобудівного заводу реорганізовано в Миколаївський ремонтний і суднобудівний завод морського відомства Укра-

їнської Держави; вжито заходів щодо покращення збереженості документів у Чорноморському центральному військово-морському архіві. За Директорії було схвалено низку законів для розбудови військово-морського флоту України, в т. ч. затверджено штати Миколаївського військового порту. Планувалося, що в Миколаєві інтенсивно розвиватиметься суднобудування, з цією метою уряд виділяв миколаївським суднобудівним заводам «Наваль» і «Руссуд» 20 мільйонів карбованців. У планах Директорії було відкриття в Миколаєві Академії, Гардемаринських класів для старшин, інших навчальних закладів для підготовки офіцерів і матросів Чорноморського флоту. Таким чином, політика Гетьмана Павла Скоропадського та Директорії була спрямована на посилення Чорноморського флоту та розвиток суднобудування, однак через відомі політичні причини й історичні умови нічого із запланованого реалізувати не вдалося. Військово-морські сили України відродилися лише за часів незалежності України.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Василевський П. Чорноморський флот під українськими національними прапорами в 1917 – 1918 роках [Текст] / П. Василевський // Дзвін. – 1990. – № 11. – С. 81–82; Гриценко І. Становлення українського військового флоту. Як це було... [Текст] / Ігор Гриценко // Чорноморська безпека. № 4 (18). – 2010. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://unknownwar.info/media/d0a5c84d/the_Ukrainian_Navy_Formation%20I.pdf; Гай-Нижник П. Чорноморський флот і українське державотворення 1917–1918 років (До історії створення Військово-Морських Сил України) [Текст] / П. Гай-Нижник // Військовий музей (науково-методичний збірник). – Вип. 7. – К.: ЦМЗСУ, 2006. – С. 37–46; Лубенець А. В. Творення українського військового флоту в добу Центральної Ради (березень 1917 – квітень 1918 рр.). Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня канд. іст. наук. К.: Національна академія оборони України, 2002. – 20 с.; Лубенець А. В. Боротьба навколо Чорноморського флоту навесні 1918 р. [Текст] / А. В. Лубенець // Збірник наукових праць ВГІ НАОУ. – К., 2001. – № 5 (24). – С. 18–27; Лубенець А. В. Брест-Литовська угода та її вплив на створення українського військового флоту (лютий-квітень 1918 р.) [Текст] / А. А. Лубенець // Збірник наукових праць ВГІ НАОУ. – К., 2002. – № 1 (26). – С. 27–36; Мамчак М. Чорноморський флот. Курсом до України [Текст] / Мирослав Мамчак. – Севастополь: Просвіта, 2013. – 608 с.; Приходько В. Чорноморський флот в період діяльності Центральної ради, Гетьманату та Директорії / Українське життя в Севастополі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrlife.org/main/uacrim/ch_f_17.htm; Пученков А. С. Крым в конце 1917 – начале 1919 г. Установление Советской власти в Крыму и новороссийская трагедия Черноморского флота [Текст] / А. С. Пученков. Украина и Крым в 1918 – начале 1919 года. Очерки политической истории. – СПб.: Нестор-История, 2013. – 340 с.; Трембіцький В. Персональний склад адміральства та військово-морської «Команди Українсько-Морської Фльоти» [Текст] / Володимир Трембіцький // Вісті комбатанта. Ч. 2. – Торонто – Нью-Йорк, 1988. – С. 51–55; Штик Т. Українська фльота 1917–1919 рр. [Текст] / Українське життя в Севастополі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrlife.org/main/uacrim/u_flota.html та інші.
2. Обзор Николаевского градоначальства за 1914 год. – Николаев, 1915. – С. 4.
3. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО), ф. П-1817, оп. 2, спр. 195, арк. 183; ф. 222, оп. 1, спр. 1804, арк. 192.
4. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 202, арк. 150.
5. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 202, арк. 214; спр. 314, арк. 71.
6. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 195, арк. 141.
7. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 270, арк. 153.

8. ДАМО, ф. Р-5547, оп. 1, спр. 1, арк. 10.
9. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 314, арк. 68.
10. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 314, арк. 73.
11. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 270, арк. 130.
12. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 314, арк. 75.
13. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 498, арк. 62.
14. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 498, арк. 64.
15. ДАМО, ф. 222, оп. 1, спр. 1802, арк. 2.
16. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 498, арк. 63.
17. Антонович Д. Спогади про українське Морське міністерство [Текст] / Дмитро Антонович // Військо України. Часопис збройних сил України. 5-те число. – К., 1993. – С. 73–74.
18. Шрамченко С. Закон про Державну українську флоту та його виконавці [Текст] / Святослав Шрамченко // Військо України. Часопис збройних сил України. 4-те число. – К., 1993. – С. 29–30.
19. Антонович Д. Спогади про українське Морське міністерство... – С. 74.
20. Українська Центральна Рада. Документи і матеріали. У двох томах. Т. 2. 10 грудня 1917 р. – 29 квітня 1918 р. Упорядн.: В. Ф. Верстюк (керівник), О. Д. Бойко та ін. – К.: Наукова думка, 1997. – С. 58–59.
21. Українська Центральна Рада. Документи і матеріали. У двох томах. Т. 2... – С. 78–79.
22. Шрамченко С. Закон про Державну українську флоту та його виконавці... – С. 29.
23. Гриценко І. Становлення українського військового флоту. Як це було... [Текст] / Ігор Гриценко // Чорноморська безпека. № 4 (18). – 2010. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://unknownwar.info/media/d0a5c84d/the_Ukrainian_Navy_Formation%20I.pdf
24. Документ № 70. Мирний договір між Німеччиною, Туреччиною, Австро-Угорщиною, Болгарією та Українською Народною Республікою. 27 січня 1918 р. // Українська Центральна Рада. Документи і матеріали у двох томах. Т. 2... – С. 137–142; Документ № 71. Текст додаткового договору між УНР і країнами Четверного Союзу. 27 січня 1918 р. // Українська Центральна Рада. Документи і матеріали у двох томах. Т. 2... – С. 143–150.
25. Передмова // Українська Центральна Рада. Документи і матеріали у двох томах. Т. 1. 4 березня – 9 грудня 1917 р. Упоряд.: В. Ф. Верстюк (керівник), О. Д. Бойко та ін. – К.: Наукова думка, 1996. – С. 32.
26. Третій Універсал Української Центральної Ради. 7 листопада 1917 р. // Українська Центральна Рада. Документи і матеріали у двох томах. Т. 1. – С. 400; Проект Конституції Української Народної Республіки. 10 грудня 1917 р. // Українська Центральна Рада. Документи і матеріали у двох томах. Т. 2... – С. 5; Закон Центральної Ради про адміністративно-територіальний поділ України, прийнятий Малою Радою. 6 березня 1918 р. // Українська Центральна Рада. Документи і матеріали у двох томах. Т. 2... – С. 181–182; Бойко О. Геополітичні проблеми України в контексті мирних переговорів Української держави із РСФСР (Аналітична записка Д. Донцова «О границях Української держави під виглядом політичним») [Текст] / О. Бойко // Вісник КНЛУ. Серія Історія, економіка, філософія. Вип. 19. – 2014. – С. 78–88.
27. Штати Міністерства Справ Морських Української Народної Республіки / Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО України), ф. 2203, оп. 1, спр. 3в, арк. 48зв.–49зв.
28. Інструкція українським комендантам портів и определёние ихъ взаимоотношеній съ украинской сухопутной и австро-германской властью въ портахъ / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 12, арк. 7–8зв.
29. Наказ по народному морському відомству. 15 березня 1918 р. / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 3в, арк. 3–3зв.
30. Наказ від 27 березня 1918 р. / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 3б, арк. 7зв.–8.
31. Наказ від 17 квітня 1918 р. / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 3г, арк. 25.
32. Пученков А. С. Крым в конце 1917 – начале 1919 г. Установление Советской власти в Крыму и новороссийская трагедия Черноморского флота [Текст] / А. С. Пученков. Украина и Крым в 1918 – начале 1919 года. Очерки политической истории. – СПб.: Нестор-История, 2013. – С. 125–127.
33. Мамчак М. Події на Одеському рейді [Текст] / Мамчак М. Чорноморський флот. Курсом до України [Текст] / Мирослав Мамчак. – Севастополь: Просвіта, 2013. – С. 123–129.
34. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 205, арк. 12; спр. 279, арк. 63; Ряппо Я. П. Воспоминания «Борьба сил в Октябрьскую революцию в Николаеве»... ЦДАВО України, ф. 4805, оп. 1, спр. 72, арк. 25–26.
35. Власть труда. Извѣстія Николаевского Совѣта Рабочихъ и Военныхъ Депутатовъ. 3 марта 1918 г. № 237. – С. 2; Всѣмъ судамъ флота и учреждениямъ морского вѣдомства въ г. Николаевѣ / Власть труда. Извѣстія Николаевского Совѣта Рабочихъ и Военныхъ Депутатовъ. 5 марта 1918 г. № 238. – С. 4.
36. Отъ комиссара по морскимъ дѣламъ гор. Николаева / Власть труда. Извѣстія Николаевского Совѣта Рабочихъ и Военныхъ Депутатовъ. 6 марта 1918 г. № 239. – С. 4.
37. По всѣмъ судамъ и учреждениямъ Морского вѣдомства въ гор. Николаевѣ / Власть труда. Извѣстія Николаевского Совѣта Рабочихъ и Военныхъ Депутатовъ. 13 марта 1918 г. № 254. – С. 1.
38. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 280, арк. 72–75, 87–91.
39. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 159, арк. 4; спр. 203, арк. 2.

40. Націоналізація «Наваля» и «Руссуда» / Голось труда. Органъ Николаевского комитета партіи соціалістось-революціонеров. – Вторник, 2 марта 1918 г. – № 7. – С. 4. Державна наукова архівна бібліотека, Інв. № 5731.
41. Голось труда. Органъ Николаевского комитета партіи соціалістось-революціонеров. – Суббота, 2 марта 1918 г. – № 6. – С. 1; Голось труда. Органъ Николаевского комитета партіи соціалістось-революціонеров. – Вторник, 2 марта 1918 г. – № 7. – С. 4. Державна наукова архівна бібліотека, Інв. № 5731.
42. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 284, арк. 3, 7; ф. 222, оп. 1, спр. 1825, арк. 85зв.–86.
43. Рѣчь Муравьева / Трудовая жизнь. Ежедневная внѣпартійная соціалистическая газета. – (7) 20 марта 1918 г. – № 15. – С. 3. Науково-довідкова бібліотека Державного архіву Миколаївської області, Інв. № 71 (280).
44. Чрезвычайное совѣщание на заводѣ «Наваль». Новые кадры безработныхъ / Трудовая жизнь. Ежедневная внѣпартійная соціалистическая газета. – 19 марта 1918 г. – № 14. – С. 3. Науково-довідкова бібліотека Державного архіву Миколаївської області. – Інв. № 71 (280).
45. Гриценко І. Становлення українського військового флоту. Як це було...; Бойко О. Геополітичні проблеми України в контексті мирних переговорів Української держави із РСФСР... – С. 78–88.
46. Пученков А. С. Крым в конце 1917 – начале 1919 г. Крым во второй половине 1918 – начале 1919 года... – С. 144–146; Мамчак М. Німецька політика стосовно Криму і флоту. Формування Державного флоту Української Держави у Севастополі в умовах інтернування Чорноморського флоту німецькими військами (травень-грудень 1918 року) [Текст] / Мамчак М. Чорноморський флот. Курсом до України... – С. 148–202.
47. Оккупанты на «Наваль» // Трудовая жизнь. 19 марта 1918 г. – № 14. – С. 2.
48. Щеглов М. К. Героїчне повстання [Текст] / М. К. Щеглов // Боротьба за владу Рад на Миколаївщині. Збірник спогадів учасників Великої Жовтневої соціалістичної революції та громадянської війни (1917–1920 рр.) – Миколаїв: Відділ пропаганди і агітації та партійний архів Миколаївського обкому КП України, 1959. – С. 49.
49. Фест В. Николаев – последний форпост немецких войск на Черном море [Текст] / Вальтер Фест. – Дуйсбург–Мерс, 1919. Издание репринтное: Николаев, 2016. Под ред. Ю. Любаров, А. Пацюк. – С. 50.
50. Копии документов к сборникам «Борьба за Великий Октябрь на Николаевщине», «Николаевщина в годы иностранной военной интервенции и гражданской войны. (октябрь 1917 г. – февраль 1919 г.)». Т. 1. // Науково-довідкова бібліотека Державного архіву Миколаївської області. – Оп. 1, спр. 35, арк. 189.
51. Фест В. Николаев – последний форпост немецких войск на Черном море... – С. 51.
52. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 161, арк. 80.
53. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 161, арк. 102–103.
54. ДАМО, ф. 1817, оп. 2, спр. 158, арк. 144–147.
55. Скоропадський П. Спогади. Кінець 1917 – грудень 1918 [Текст] / Павло Скоропадський. – Київ-Філадельфія, 1995. – С. 261–262.
56. Наказ від 23 травня 1918 року / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 3г, арк. 101–101зв.
57. Накази по Морському Відомству Української Держави. Ч. 95. 7-го червня 1918 року / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 3б, арк. 32.
58. Накази по Морському Відомству Української Держави. № 102. 10-го червня 1918 р. / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 3б, арк. 37зв.–38.
59. Тимчасові штати центральних установ Морського міністерства, ухвалені постановою Ради Міністрів (підписані М. Л. Максимовим) / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 1, арк. 8–29.
60. Приказ начальника бригады траления Черного моря от 6-го июля 1918 г. / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 1, арк. 58–59.
61. Протокол засідання від 7 серпня 1918 р. німецькою мовою та його переклад російською мовою / ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 4, арк. 4–11зв.
62. «Для памяти. Срочные дела морского ведомства» / ЦДАВО України, ф. 2333, оп. 1, спр. 1, арк. 74–75.
63. «Уповноважуюча грамота». «Посвідчення» / ЦДАВО України, ф. 3766, оп. 1, спр. 98, арк. 15–16.
64. Лист Б. О. Юрєнева від 15 червня 1918 р. Лист М. К. Кульмана від 29 червня 1918 р. / ЦДАВО України, ф. 3766, оп. 1, спр. 179, арк. 35–38.
65. Лист Міністра закордонних справ Д. І. Дорошенка до М. Л. Максиміва від 15 липня 1918 р. / ЦДАВО України, ф. 3766, оп. 1, спр. 179, арк. 63–63зв.
66. ДАМО, ф. Р-577, оп. 1, спр. 137, арк. 43–45.
67. Бєсъда с атаманомъ г. Николаева / Трудовая газета. 19 августа 1918 г. – № 2673. – С. 2
68. Къ открытію заводовъ (Бєсъда съ г. Кульманомъ и г. Юрєневымъ) / Путь Соціал-Демократа. Рабочая газета. Вторникъ, 8 сентября 1918 года. – № 77. – С. 2; Къ открытію заводовъ (Бєсъда съ г. Кульманомъ и г. Юрєневымъ) Окончаніе / Путь Соціал-Демократа. Рабочая газета. Среда, 4 [таку дату зазначено на газеті, ймовірно 14] сентября (н. ст.) 1918 года. – № 78. – С. 2.
69. ДАМО, ф. П-1817, оп. 2, спр. 284, арк. 51, 58–63, 88.
70. ЦДАВО України, ф. 3766, оп. 1, спр. 179, арк. 65–67, 126.
71. Мамчак М. Чорноморський флот. Курсом до України... – С. 197.
72. Мамчак М. Чорноморський флот. Курсом до України... – С. 192–202.
73. Вице-адмираль Андрей Георгіевич Покровскій // Морской журналъ. № 90 (6). – Іюнь, 1935. – С. 5–6.

74. Письмо адмирала А. Г. Покровского / Южное слово. Ежедневная политическая, экономическая и общественно-литературная газета. Пятница, 22 ноября 1918 года. № 31. – С. 3.
75. Возрождение Николаева. Колыбель украинского флота. Бесѣда съ адмираломъ А. Г. Покровскимъ / Южное слово. Ежедневная политическая, экономическая и общественно-литературная газета. Воскресенье, 20 октября 1918 года. № 1. – С. 1–2.
76. Возстановление заводовъ (Бесѣда съ г. Кульманомъ) / Южное слово. Ежедневная политическая, экономическая и общественно-литературная газета. Воскресенье, 20 октября 1918 года. № 1. – С. 2.
77. Кокизов Д. Надежды Николаева / Д. Кокизов // Южное слово. Ежедневная политическая, экономическая и общественно-литературная газета. Четверг, 18 ноября 1918 года. № 25. – С. 2.
78. Закон «Про вставку Гардемаринської школи, затвердженні її штата і про відпуск Морському Міністерству грошових коштів на збудування й ставлення зазначеної школи»; «Штат Гардемаринської школи»; «Изложєнія дѣла и соображенія», 30 ноября 1918 г. «Расчетъ кредитовъ на открытіе и содержаніе гардемаринскаго училища въ г. Николаѣве на 1918 и 1919 г.г.»; «Журнал Финансової Комісії при Департаменті Державної Скарбниці, засідання 2, 5, 6 і 7 листопада 1918 року»// ЦДАВО України, ф. 2203, оп. 1, спр. 1а, арк. 11–17зв.
79. Мамчак М. Чорноморський флот. Курсом до України... – С. 189–191.
80. ДАМО, ф. 300, оп. 1, спр. 332, арк. 96.
81. Див. опис до фонду РДА ВМФ № 362, спр. № 163.
82. Див. опис до фонду РДА ВМФ № 362, спр. № 163; опис до фонду РДА ВМФ № Р-362, спр. № 5.
83. Закон про ухвалу та переведення в життя тимчасового закону про Військовий Флот Української Народної Республіки; Тимчасовий закон про військовий флот Української Народної Республіки // Вісник Державних Законів для всіх земель Української Народної Республіки. Виданий 8 лютого 1919 року. 5-й випуск. – Ч. 79.
84. Закон про поповнення армії та флоту Української Народної Республіки // Вісник Державних Законів для всіх земель Української Народної Республіки. Виданий 18 лютого 1919 року. 8-й випуск. – Ч. 101.
85. Закон про заснування Гардемаринської школи, про її штати та асигнування 46380 карбованців на витрати цієї школи // Вісник Державних Законів для всіх земель Української Народної Республіки. Виданий 18 лютого 1919 року. 8-й випуск. – Ч. 107.
86. Штати Центральних Установ Морського Міністерства Української Народної Республіки // Вісник Державних Законів для всіх земель Української Народної Республіки. Виданий 5 серпня 1919 року. 29-й випуск. – Ч. 410.
87. Закон про ухвалу та переведення в життя тимчасового закону про військовий Флот Української Народної Республіки; Тимчасовий закон про військовий флот Української Народної Республіки // Вісник Державних Законів для всіх земель Української Народної Республіки. Виданий 8 лютого 1919 року. 5-й випуск. – Ч. 79.
88. Шрамченко С. Закон про Державну українську флоту та його виконавці... – С. 32–37.

L. Levchenko,

*Petro Mohyla Black Sea State University,
Director of the State Archives of Mykolaiv region, Mykolaiv, Ukraine*

THE ISSUE OF BLACK SEA FLEET AND SHIPYARDS IN THE YEARS OF UKRAINIAN REVOLUTION: THE MYKOLAYIV VISION

This works cover the issues of the Black Sea Fleet and Ukrainian shipyards during the revolutionary era associated with Nikolaev using archival records, publications in Mykolayiv periodicals of 1917-1919, memoirs of the events, and works of predecessors. The author concludes that the Central Council made an error, thinking that Ukraine does not need a military fleet. In Mykolayiv, the economy of which was based on shipbuilding, this decision led to a catastrophic situation in the shipyards, suspending their work, mass unemployment, and an overall financial crisis in the city. The crisis intensified as a result of the seizure of power by the Bolsheviks and the arrival of the German-Austrian troops. Consequently, an uprising broke out in Mykolayiv. It originated in «Naval» and «Russud» shipyards. Instead of following the Brest-Litovsk peace treaty, the Germans not only captured the current Black Sea fleet, but also tried to finish building the Empire warships left Mykolayiv. For this purpose, they requisitioned Mykolayiv shipyards. While Hetman Pavlo Skoropadsky was in office, the delegation that held talks in Berlin concerning the return of the Black Sea Fleet to Ukraine included Mykolayiv shipyards leaders Boris Yurenev and Mykola Kuhlman. However, the agreement reached during the negotiations concerning joint construction of ships for the merchant fleet and agricultural machinery was violated Germans, so Pavlo Skoropadsky decided to build ships for the Navy needs of Ukraine independently. After the appointment of the former mayor of Mykolayiv vice-admiral Andrey Pokrovsky as the Marine Minister in the government of Skoropadsky, Mykolaiv not only cherished hopes for a revival of the Black Sea Fleet and the resumption of the shipyards' work, but also wanted to regain the management of the Black Sea Fleet. The Skoropadsky government approved the opening a Naval cadets school to train officers for the fleet. Rear-admiral Sergei Frolov, who was born in

Mykolayiv, headed the initiative. Further, Mykolaiv was chosen for the deployment of the 2nd regiment of marines. The Mykolaiv branch of the Baltic shipyard was reorganized into Mykolaiv repair shipyard for the Maritime agency of the Ukrainian State. Steps were taken to improve the preservation of documents in the Central Black Sea Naval Archive. The Directorate approved a series of laws to develop the Navy of Ukraine, including the approval of a staff for the military port of Mykolaiv. It was planned that shipbuilding would be developed in Mykolaiv. To this end, the government allocated 20 million rubles to Mykolayiv shipbuilding yards «Naval» and «Russud». Additionally, the Directorate planned to open Naval cadets classes and other educational institutions for training officers and sailors of the Black Sea Fleet. Thus, the policies of Hetman Pavlo Skoropadsky and the Directorate were aimed at strengthening and developing Black Sea Fleet shipbuilding. However, due to the political and historical conditions none of the planned initiatives were implemented. The Ukrainian Navy revived only after the independence of Ukraine.

Key words: *Black Sea Fleet in 1917-1919, Mykolayiv shipyards «Naval», «Russud», Naval Cadets school in Mykolayiv, Andrey Georgiyovych Pokrovsky*

Рецензенти: *Котляр Ю. В., д.і.н., професор.
Тригуб О. П., д.і.н., професор;*

© Левченко Л.Л., 2017

Дата надходження статті до редколегії 13.03.2017