

Ч. І. Центральна Рада. – Гетьманщина. – Директорія. – Прага, 1942. – 210 с. 20. Голубко В. Армія УНР. 1917 – 1918. – Львів, 1997. – 275 с. 21. Нова громада. – 1917. – 2 грудня. 22. Народна воля. – 1917 – 9 листопада. 23. ЦДАВОВ України. Ф.1076, оп.3, спр.1., арк.41. 24. Киевская мысль. – 1917. – 5 грудня. 26. ЦДІА у м. Львові. – Ф.316 т, оп.1 т, спр.15, арк.2 – 2зв.

А.І. Харук

РОЗВИТОК ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ В 1917–1920 рр.

© Харук А.І., 2002

Досліджуються перші спроби налагодження регулярних повітряних перевезень в Україні.

The article investigates the first regular air communications in Ukraine.

Перша світова війна увійшла в історію людства як перша “війна моторів”, в якій в небачених доти масштабах використовувались технічні засоби забезпечення та ведення бойових дій. Війна стала потужним стимулом для вдосконалення різних механічних транспортних засобів, апаратури радіозв’язку та інших технічних винаходів, що широко застосовувались у повоєнний час у мирній сфері. Особливо яскраво це проявилось у галузі авіації, яка до Першої світової війни знаходилась фактично в зародковому стані, а бурхливий її розвиток у воєнні роки створив серйозні передумови для подальшого розвитку повітряного транспорту. Упродовж кількох років в Європі була створена розгалужена мережа пасажирських та вантажно-поштових авіаліній. Не залишилась осторонь цього процесу і Україна, хоча становлення повітряного транспорту тут супроводжувалось цілою низкою труднощів – недостатньою технічною і кадровою базою, а насамперед – постійними бойовими діями війни за незалежність.

Перші спроби налагодити повітряне сполучення в Україні були зроблені у часи Центральної Ради. Наприкінці листопада 1917 р. в системі технічного відділу Генерального секретаріату військових справ було створене Управління повітряного флоту [1]. До його функцій належала, насамперед, організація управління військово-повітряними силами колишньої російської військової авіації, що знаходились на території України, налагодження їх матеріально-технічного та кадрового забезпечення, а також розробка оперативних планів можливого використання авіації. Поряд із цим, на Управління повітряного флоту покладалась і деякі обов’язки у цивільній сфері, зокрема, вироблення маршрутів майбутніх повітряних перевезень [2]. Однак негайному втіленню цих планів у життя завадила агресія більшовицької Росії. Повернутися до питання налагодження регулярного авіапоштового зв’язку вдалося лише навесні 1918 р., після вигнання більшовиків з території України. Для цього у структурі Міністерства пошт і телеграфу УНР з ініціативи військових авіаторів був утворений відділ авіапошти. Передбачалось створити цілу мережу повітряних ліній, за допомогою яких планувалось становити кур’єрський зв’язок між найважливішими містами країни. Літаки для цього виділялись із складу військової авіації. Незважаючи на складнощі того періоду, розпочати поштові польоти все-таки вдалось. “Військово-науковий вісник Генерального Штабу УНР” писав у квітні 1918 р.: “Між Києвом – Одесою та Києвом – Полтавою авіапошта вже функціонує. Законопроект про неї внесено до Центральної Ради” [3]. Однак подальшому розвитку цього цікавого починання завадив гетьманський переворот.

Гетьманський уряд спочатку не робив ніяких спроб налагодити в Україні повітряне сполучення. Натомість досить активно в цій галузі працювали його союзники – Австро-Угорщина та Німеччина. Зокрема австрійські власті ще з весни 1918 р. експлуатували регулярну авіапоштову лінію Відень – Львів, згодом продовжену до Києва. Проте економічно ця лінія себе не виправдала і невдовзі припинила існування [4, с. 89]. Німецьке окупаційне командування для підтримки зв'язку із підлеглими йому підрозділами організувало кур'єрські польоти за маршрутами Брест – Луцьк – Бердичів – Київ – Полтава і Бердичів – Одеса – Миколаїв – Херсон [5]. Гетьманський же уряд звернувся до послуг авіації, коли постало питання про налагодження контактів із центрами антибільшовицького руху на півдні Росії. Було вирішено організувати регулярну авіапоштову лінію Київ – Новочеркаськ. Технічне забезпечення її функціонування покладалось на 6-й Полтавський авіаційний дивізіон. 18 жовтня 1918 р. його командиріві сотнику Л. Гриньову було наказано терміново підготувати для роботи на цій лінії шість двомісних літаків із шістьма льотчиками та двома повітряними спостерігачами. Дислокуватись пости лінії Київ – Новочеркаськ на території України мали у Києві, Лубнах та Полтаві [6].

Винятково великого значення набув повітряний транспорт для України доби Директорії УНР. За умов майже повної ізоляції України, оточеної зусібіч вороже настроєними сусідами, авіація часто залишалась єдиним засобом налагодження міжнародних контактів та підтримання зв'язку із українськими дипломатичними місіями за кордоном. Станом на 12 вересня 1919 р., за неповними даними, не менше від п'яти пілотів перебували на службі при Міністерстві закордонних справ УНР, четверо з них на той момент знаходились в складі закордонних місій [7, арк. 11, 12]. Дипломатична кур'єрська служба далеко не завжди була легкою. Часто пілотів очікували небезпеки, не менші, ніж при бойових польотах, а самі закордонні рейси проходили досить драматично. В архіві зберігся опис одного з таких рейсів, здійсненого пілотом Арватовим та льотчиком-спостерігачем Алексеевим [8]. Цей екіпаж стартував 10 жовтня 1919 р. з Кам'янця-Подільського з дипломатичною поштою. Здійснивши одну проміжну посадку для дозаправки, льотчики без особливих складнощів досягли мети своєї подорожі – Бухареста, та зворотний рейс ледь не закінчився трагічно. Завдання було дуже терміновим, і льотчики стартували з Бухареста 15 жовтня, знехтувавши вкрай поганою погодою. Пілотові довелося вести машину майже наосліп на висоті усього 10 – 15 метрів над землею. Нарешті екіпаж був змушений здійснити аварійну посадку поблизу Хотина, на території, контрольованій румунами. Льотчики не постраждали, однак у літака було пошкоджено шасі та фюзеляж. Місцеві власті затримали авіаторів, і у Кам'янець-Подільський вони потрапили лише через місяць.

Якщо за часів Центральної Ради та гетьманату для організації повітряних перевезень використовувались колишні російські літаки – значною мірою зношені та застарілі, – то у часи Директорії на провідне місце в українській авіації виходять літаки німецького та австрійського виробництва. Спочатку це були машини, що залишились після відступу з території України окупаційних військ. Вони були зосереджені, здебільшого, у великому авіапарку в Проскуріві. За деякими даними, тут знаходилось до 100 літаків різних типів – частково справних, а частково – придатних лише для розбирання на запчастини [9, с. 3]. Пізніше до них додалися порівняно нечисленні літаки, придбані безпосередньо в Німеччині. Різні джерела серед цих літаків вказують розвідники DFW, LVG, “Хальберштадт”, “Ганза-Бранденбург”, винищувачі “Альбатрос”, “Фоккер” та деякі інші [10]. Саме ці бойові машини і використовувались для повітряних перевезень, оскільки спеціалізованих транспортних літаків на той час практично не було.

Основну масу літаків військово-повітряного флоту Директорії УНР становили легкі одномоторні машини, проте траплялись і поодинокі випадки використання багатомоторних літаків німецького виробництва. Такі машини з огляду на свою значну як на ті часи вантажопідйомність і велику дальність польоту були особливо цінними для вирішення транспортних завдань. Серед них слід відзначити важкі бомбардувальники типу “Цепелін-Штаакен”. Першу таку машину модифікації R VI українські авіатори отримали на аеродромі в Кам’янці-Подільському ще в грудні 1918 р., де її залишили при відступі з України німецькі війська [11]. Другий “Цепелін” – п’ятимоторний літак моделі R XIV (найбільший на той час у світі) був найнятий властями УНР влітку 1919 р. в Німеччині [12]. Обидва ці бомбардувальники не служили за прямим призначенням, а використовувались для кур’єрських польотів за кордон, перевозючи пошту і особливо важливі вантажі (наприклад, грошові знаки, які друкувались для Директорії в Німеччині). Організаційно в склад авіаційних загонів вони не включались, підпорядковуючись безпосередньо командуванню військово-повітряного флоту. “Цепелін” R VI був втрачений восени 1919 р., коли під час рейсу з Німеччини він зазнав аварії і впав на території Румунії. Друга машина загинула ще раніше – 4 серпня вона вибухнула в повітрі поблизу Ратібора в районі польсько-німецького кордону під час польоту за маршрутом Бреслау – Кам’янець-Подільський. У цій катастрофі загинув весь екіпаж з шести чоловік і обидва пасажери – військовий міністр ЗУНР полковник Д. Вітовський та його ад’ютант.

Іншим типом бомбардувальника німецького виробництва, що використовувався авіацією Директорії для повітряних перевезень, був двомоторний літак “Гота” GL VII – один з кращих середніх бомбардувальників того часу. Впродовж кількох місяців він здійснював бойові і кур’єрські польоти, маючи на борту власне ім’я “Олена”. Однак наприкінці 1919 р. під час рейсу до Відня він здійснив вимушену посадку під Братиславою і був інтернований чехословацькими властями [13].

Слід зазначити, що німецькі й австрійські літаки у складі військово-повітряного флоту Директорії в багатьох випадках пілотувались іноземними найманцями, частка яких серед льотної складу сягала восени 1919 р. 50 % [4, с. 91]. Скажімо, повністю німецькими були екіпажі обох “Цепелінів”, що включали, крім пілотів, також бортмеханіків, штурмана і бортових стрільців, а вищезгадану “Готу” пілотував німець Клаузен. Така ситуація була загалом типовою для збройних сил нових східноєвропейських держав у перші роки після закінчення світової війни. Німецькі та австрійські досвідчені бойові пілоти, залишившись без роботи, охоче вступали на службу в іноземні військово-повітряні сили.

Розуміючи велике значення повітряних комунікацій для України, група військово-службовців авіації УНР, очолювана начальником Повітряного флоту полковником В.О. Павленком, у вересні 1919 р. утворила “Ініціативний гурток по улаштуванню повітряних шляхів на Україні”. Відповідно до статуту гуртка метою його діяльності була популяризація та реалізація ідеї сполучення України повітряними шляхами та приєднання її до міжнародної мережі повітряних сполучень [7, арк 1]. Першочерговим завданням визнавалось налагодження надійних міжнародних комунікацій. Відповідно до розробленого гуртком проекту [7, арк, 7, 8], для цього планувалось створити опорний пункт повітряного транспорту у чехословацькому місті Кошице. Звідти легкі літаки мали курсувати до інших європейських міст – Відня, Праги, Бреслау, Берліна. Між Кошице і Кам’янцем-Подільським мали здійснювати рейси важкі багатомоторні літаки. Передбачалось також створення окремої авіалінії в південному напрямку, яка б сполучила Кам’янець-Подільський з

Бухарестом. За підрахунками авіаторів, для обслуговування усієї мережі закордонних ліній потрібно було сім великих та 16 малих літаків, а також трохи більше ніж 100 чоловік льотного та наземного персоналу. Авіатехніку передбачалось придбати за кордоном – у Німеччині чи інших країнах. Крім урядової пошти, планувалось перевозити пасажирів і навіть комерційні вантажі. Були зроблені і розрахунки економічної ефективності проекту, можливо, дещо занадто оптимістичні. Зокрема стверджувалось, що важкий літак окупить свою вартість уже за один-два рейси з вантажем до Кам'янця-Подільського. Слід мати на увазі, що цей проект міжнародних сполучень так і не був реалізований в повному обсязі. Членами гуртка був розроблений ще один цікавий проект, який передбачав у разі звільнення всієї території України встановлення регулярного авіапоштового сполучення між п'ятнадцятьма її найбільшими містами (Києвом, Харковом, Полтавою, Житомиром, Одесою, Катеринославом тощо) [7, арк. 9, 10]. Зрозуміло, що і цей проект залишився тільки на папері. Однак робота ініціативного гуртка є свідченням того, що навіть в найважчі часи українські авіатори прагнули працювати на перспективу для блага своєї держави.

Певного розвитку набули повітряні перевезення і в Західноукраїнській Народній Республіці. Авіатори Української галицької армії виконували численні кур'єрські польоти як в Галичині, так і за її межами. Зокрема, велике значення для підтримання зв'язку між властями ЗУНР та Директорії мали польоти до Проскурова і Кам'янця-Подільського. Свідченням важливості цього завдання може служити той факт, що на рубежі 1918 – 1919 рр. двічі такі польоти особисто здійснював тодішній командувач авіації УГА Петро Франко [14]. На початку травня 1919 р. в Тернополі в складі авіації УГА була сформована третя авіаційна сотня з п'яти літаків. Її головним завданням, поряд із бойовими польотами, стало виконання кур'єрських рейсів в інтересах командування УГА та керівництва ЗУНР [9, с. 4]. Залучались до виконання завдань повітряного зв'язку й інші підрозділи, зокрема друга авіаційна сотня. Судячи із звіту про польоти літаків цього підрозділу за час з 21 квітня по 31 травня 1919 р., котрий зберігся в архіві [15], типовими завданнями для цього періоду були, поряд з бойовими польотами, і рейси для зв'язку до Стрия і Станіслава.

Виходячи з вищесказаного, можна стверджувати, що в Україні в 1917 – 1920 рр., робились спроби налагодити регулярне повітряне сполучення. Зокрема, вже властями Центральної Ради навесні 1918 р. були створені перші внутрішні авіапоштові лінії. За часів гетьманату вживались заходи для налагодження закордонного повітряного сполучення, однак особливих успіхів в цій галузі досягти не вдалося. Найбільшого розвитку повітряні перевезення (насамперед, закордонні) набули за часів Директорії, коли здійснювались перевезення пошти, пасажирів та особливо важливих вантажів на лініях, що сполучали Україну з Німеччиною, Румунією, Австрією, Чехословаччиною. Певного розвитку набули повітряні перевезення і в ЗУНР, проте тут вони мали характер епізодичних кур'єрських польотів у інтересах військового командування. Слід також відзначити, що в усіх авіатранспортних операціях використовувались кадри і техніка військово-повітряних формувань. Цивільної ж авіації як такої в Україні в ті часи створено не було.

1. Шанковський Л. Українська армія в боротьбі за державність. – Мюнхен, 1958. 2. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦЦАВОВ України), ф. 1076, оп. 1, спр. 24, арк. 46. 3. Військово-науковий вісник Генерального Штабу УНР. – К., 1918. – Ч. 1. – С. 31. 4. Савин В.С. Авиация в Украине. Харьков, 1995. 5. Смолен А. Гражданский воздушный флот. М, 1925. 6. ЦЦАВОВ України, ф. 4588, оп. 1, спр. 4, арк. 24. 7. Там само. Ф. 1075, оп. 4, спр. 11. 8. Там само. Ф. 2300, спр. 2, арк. 6. 9. Земик Р. Дещо

про летунство УГА // Український скиталець. – 1922. – Ч. 14. 10. Кондратьев В. Фронтовые самолеты Первой мировой войны: В 2-х ч. – М., 1997. – Ч. 2. – С. 16, 24; Мараев Р.В. Украинский воздушный флот в гражданской войне // Аэрохобби. – 1992, – № 2. – С. 13; Савин В.С. Авиация в Украине. – С. 89 – 90. 11. Кондратьев В. Самолеты Цепелина // Крылья Родины. – 1994. – № 2. – С. 31. 12. Мараев Р.В. Украинский воздушный флот в гражданской войне. – С. 14. 13. Возвращаясь к истории с “Оленой” // Аэрохобби. – 1994. – № 1. – С. 21. 14. Франко П. Летунський відділ УГА // Літопис Червоної Калини. – 1937. – Ч. 10. – С. 4. 15. ЦЦАВОВ України, ф. 2188, оп 1, спр. 199, арк. 1 – 17.

Ж.В. Мина

ЯВИЩЕ “ОТАМАНІЇ” В ПЕРІОД ДИРЕКТОРІЇ

© Мина Ж.В., 2002

З’ясовуються причини виникнення явища “отаманії” та його вплив на наслідки національно-визвольних змагань 1917 – 1921 рр.

The motives of “otamania” phenomena appearance, both its influence and consequences of national liberation struggle during 1919 – 1921 are investigated.

Період національно-визвольних змагань 1917 – 1921 рр. – це складний час в українській історії, час багатьох героїчних звершень і водночас період, який дав чимало простору для розвитку багатьох неоднозначних явищ, зокрема “отаманії”. Зробимо спробу з’ясувати причини виникнення цього явища та його вплив на наслідки національно-визвольних змагань. Значною мірою це пов’язано з нагальними проблемами сучасного державного будівництва, успішне вирішення яких немислиме без урахування досвіду минулого.

Як відомо, отаман – це військове звання в Армії УНР з 1917 по 1920 рік. З 1920 р. замість цього звання було запроваджено чин генерала. З листопада 1918 р. посаду Головного Отамана Армії УНР обіймав С. Петлюра. Для командування бойовими діями на фронті Головний Отаман призначав наказних отаманів (з 1919 по 1920 рік). В Українській галицькій армії військове звання “отаман” прирівнювалось до чину майора [1, с. 545]. Крім того, в період національно-визвольних змагань 1917 – 1921 рр. отаманами часто називали себе керівники повстанських загонів і партизанських з’єднань. Саме тут потрібно чітко розділити дві категорії таких отаманів. Перша категорія – це ті отамани, які усвідомлювали свої національні обов’язки і на чолі повстанських загонів воювали проти ворогів української держави в запіллі. Коли український фронт наближався до території, на якій діяли ці повстанські загони, то вони ставали в диспозиції штабу Дієвої Армії УНР і виконували покладені на них завдання. Серед них найвідомішими були: Я. Орел (Гальчевський), І. Лютий (Гонта), Г. Чупринка, Деркач, Сірко, Шепель, Волинець, Хмара, Загородній, Струк, Трепет та багато інших [2, с. 10].

Друга категорія повстанських отаманів – це власне та категорія, яка і породила явище “отаманії”. На чолі партизанських загонів вони часто співпрацювали з фронтовими частинами Дієвої Армії УНР, але переважно діяли в запіллі. Залучені до регулярної армії, вони не завжди виконували накази та переважно діяли на власний розсуд, що не узгоджувалось з бойовими діями армії УНР [3, с. 10].

Кожний з таких “командирів” для підняття свого авторитету намагався пристосувати свої накази до бажань підлеглих, що й без того підривало боєздатність новостворених