

## З ДЖЕРЕЛ УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙСЬКОВОЇ ДУМКИ (Реферат Леоніда Костарева „Проблеми морської оборони України”)

Процес будівництва Збройних Сил України, що безпосередньо пов'язаний з розгортанням теоретичних і застосовних досліджень у галузі військової справи, потребує, зокрема, пильної уваги до джерел вітчизняної військової думки на всіх етапах її становлення й розвитку. У цьому контексті викликає інтерес реферат Леоніда Костарева „Проблеми морської оборони України”, підготований 1931 року для виголошення на одному із засідань Українського військово-наукового товариства (УВНТ) у Празі.

Створення 1930 року на терені Чехо-Словаччини з ініціативи генерал-хорунжого В.Петрова УВНТ, як і постанови за кілька років перед тим у Польщі Українського воєнно-історичного товариства, були важливими починами українських емігрантів-військовиків у справі об'єднання своїх сил для продовження боротьби за Українську Державу. Вони засвідчували також їхнє прагнення поглиблювати власні фахові знання, вивчати досягнення тогочасної військової справи, щоб використати їх у майбутньому для розбудови Збройних Сил незалежної України.

На жаль, ми не маємо повних життєписних даних про Л.Костарева. Проте відомо, що після визвольних змагань 1917–1920 рр. він студіював в Українській господарській академії в Подебрадах (ЧСР), брав активну участь в житті українських студентських громад, був чільним діячем Легії українських націоналістів (ЛУН). 1929 року ЛУН делегував Л.Костарева на Перший конгрес українських націоналістів, який відбувся у Відні й задекларував створення ОУН. На конгресі його обрали членом Проводу українських націоналістів, однак уже через рік Л.Костарів разом з П.Кожевниковим був виключений з ОУН. Як пише у своїх спогадах відомий оунівський діяч М.Селешко, „ОУН встановила, що Костарів – московський агент і викинула його із своїх лав”. Цей автор не виключає і того, що Л.Костарів міг служити також у німецькій розвідці (див.: Селешко М. У кігтях гестапо. – К., 1996. – С.167).

Авторський машинопис реферату „Проблеми морської оборони України” зберігається в ЦДАГО України серед документів УВНТ. Це одна з небагатьох відомих нам робіт українських авторів, присвячених висвітленню стану тогочасної військово-морської справи й можливостям використання її осягів для розвитку українських морських сил.

Текст реферату публікується за сучасним правописом із збереженням усіх його лексичних і синтаксичних особливостей.



## **ПРОБЛЕМИ МОРСЬКОЇ ОБОРОНИ УКРАЇНИ**

Велика берегова лінія Чорноморського побережжя України, зокрема при включенні Криму до складу Соборної Української Держави, конфігурація цього побережжя, знаходження на ньому великих адміністративних, промислових та торговельних центрів – усе це вимагає від нас дуже уважливого ставлення до питання оборони з моря бережних кордонів нашої Батьківщини і, зокрема, до питання організації нашої Української військової флоти.

Організація берегової оборони складається: 1) з організації морської флоти (активна оборона) і 2) організації інших засобів оборони побережжя (фортецій, берегових батарей, мінних піль, повітряної оборони тощо), котрі всі, за виключенням повітряної флоти, з'являються засобами оборони пасивної.

Розглянемо кожний з цих засобів зокрема і встановимо їх значіння для оборони нашого Чорноморського побережжя – в зв'язку з їхньою стратегічною доцільністю та тим міжнародним політичним положенням, в якому може опинитися Українська держава після свого визволення.

Морська флота є головним засобом як активної оборони свого побережжя, так і наступу на берегові кордони ворожих нам країн. Головним завданням морської флоти є:

1) Знищення морських сил ворога шляхом гарматних і торпедових боїв чи паралізування їх (відносно слабшого ворога) блокадою в ворожих базах і портах.

2) Блокада побережжя ворожої країни, руйнування берегових опірних пунктів ворога гарматним вогнем, загроза суходільним силам ворога, що оперують на морським побережжі тощо.

3) Транспорт десантних військ та охорона й оборона цього транспорту від ворога, охорона нашої державної і торговельної морської комунікації.

4) Знищення засобів і можливостей військової та торговельної морської комунікації ворога як з нейтральними країнами, так і поміж своїх портів.

5) Активна охорона та оборона свого побережжя.

З огляду на ці завдання морська флота поділюється: на лінійні кораблі, панцерові та легкі крейсери, торпедовці\*, підводні човни, мінні транспорти, тралери\*\*, авіатранспорти тощо. І питання про необхідність чи перевагу того чи іншого типу кораблів зараз не є вирішеним з досвідів минулої світової війни і жваво дебатується як в морських колах, так і в фаховій пресі.

На жаль, ця світова війна не була багата на великі морські бої, а по досвіду бувших боїв і взагалі всіх морських операцій світової війни годі встановити яку-будь певну аксіому.

І от в той час, як одні військово-морські авторитети твердять, посиляючись на досвід війни, що великі кораблі, як-то лінійні (дредноути), панцерні крейсери тощо згубили своє значіння, будучи постійно в небезпеці потоплення підводними човнами чи літаками ворога, що



будівля їх коштує великих грошей, на котрі можна було б збудувати чисельну підводну чи повітряну флоту, що підводні човни усе збільшуються як по розмірах, так по озброєнню та далекосяглоті своїх операцій... Одним словом, по їх думці, флота мусить перенести свої операції під воду чи... в повітря.

Другі авторитети, посилаючись на ті ж досвіди війни, твердять, що великі кораблі зовсім не згубили свого значіння, що всі бувші в минулу світову війну морські бої (Коронель<sup>1</sup>, Фолкленд<sup>2</sup>, Гельголанд<sup>3</sup> і великий Ютландський бій<sup>4</sup>), всі вони були вирішені перевагою сил лінійної флоти комбатантів\*\*\*, кількістю тоннажу та озброєння, що чинність підводних човнів не нанесла великих втрат лінійній флоті, що вона була загрозливою лише для торговельного та пасажирського мореплавання та військових транспортів.

На жаль, нам при нашому емігрантському положенні не вдалося прослідкувати всієї цієї цікавої дискусії, але факти і сучасні військово-морські програми великих держав свідчать про те, що в більшості держав перемогла перша точка погляду і знову будуються в першу чергу великі бойові кораблі (дредноути). Так, в 1922 році на один крейсер приходиться 6,3 тисяч тонн, а по програму 1930 року – вже 6,8 тисяч тонн. Англія, згідно програму 1930 року має 63 крейсери замість 48 від 1922 року; Америка – 41 замість 23, Японія – 36 замість 17. Тоннаж великих кораблів збільшився в Англії на 53%, в Америці на 43%, в Японії на 31%.

Ці цифри яскраво свідчать про напрямок, в котрім йде розвиток сучасних морських сил великих морських держав світу (за виключенням Німеччини, що зв'язана Версальським трактатом і буде малі, але

дуже сильні в бойовому відношенні крейсери, Італії та ССРСР, які захоплені будівництвом сильної підводної флоти).

Але мають ли ці дані значіння для нас, українців, вказують ли вони той напрямок, по якому мусить піти організація та розбудова нашої української військової флоти? І так, і ні! Ці цифри, цей напрямок розвитку сучасної військової флоти є характерним[и] для велетнів-держав, котрі посідають великі колонії, ведуть боротьбу за панування і впливи на океанах та морях, словом, для держав, існування і імперіалістична експансія котрих тісно зв'язана з морем.

Політична і економічна конкуренція цих держав поміж собою примушує їх збільшувати свої морські сили, не дивлячись ні на мирові пакти Келлога<sup>5</sup>, ні на Вашингтонські<sup>6</sup>, Лондонські<sup>7</sup> та інші конференції. Інакше стоїть справа з нашою Україною. Ми не маємо й не будемо мати колоній за океаном (чи можемо, наприклад, конкурувати з Англією в Канаді [?]), наша морська торгівля, як би вона не розвивалася, ніколи не зможе досягнути розмірів англійської чи американської, наші сусіди не проявлять ніколи здібностей до морської експансії і не будуть мати великої флоти, що була би дійсною загрозою для нашого побережжя. Тому завданням української військової флоти є лише оборона наших берегових кордонів і допомога нашій армії на випадок війни, при операціях на сусідніх ворожих побережжях. Цим завданням і опрeділюється морський програм майбутньої Української держави.

Але раніш ніж перейти до цього програму, придивимось до того, що з військової флоти мається в чорноморських водах і що мусить перейти в спадщину до України від большевиків та зі складу старої російської



Чорноморської флоти, котра виведена в 1920 році з Криму ген[ералом] Врангелем.

По сучасних даних, на Чорному морі мають: Турція – 24 000 тонн, Румунія – 6 000 тонн, Болгарія – 0, СРСР – 26 000 (устарілі дані, бо большевики в минулому році ввели до Чорного моря ще один дредноут та декілька торпедовців і, як кажуть часописи, – підводних човнів, тобто тоннаж радянської Чорноморської флоти збільшився майже вдвічі).

Тяжко казати, з чого складається тоннаж Чорноморської радянської флоти – нам здається, що ця флота складається з пари старих лінійних кораблів (не рахуючи введеного в м[инулому] р[оці] дредноута „Марат”) типу „Евстафій” чи „Пантелеймон”, старого крейсера „Память Меркурия” (буд[ови] [18]92 року), 5 – 6 торпедовців старого типу (б[удови] 1904 – [190]6 р[оків]) тощо. Всі ці кораблі зараз вже не уявляють жадної бойової вартості в порівнянні з могутніми флотами інших великих держав, але для держав, що мають свою флоту на Чорному морі, вони не є безпечними. Крім того, при кінці війни мались на стапелях (у верф'ях) дредноут типу „Николай І”, крейсери: „Нахимов”, „Корнилов” та „Лазарев”, модерні торпедовці (типу „Новика”): „Занте”, „Корфу”, „Левкас” та два підводних човни („Пеликан” і „Лебедь”). Треба думати, що большевикам вдалося закінчити всі ці початі кораблі та й ще підсилити їх торпедовцями, що були переведені (по чутках) з Балтики, і підводними модерними човнами, які вони замовили у італійців і, по відомостях часописів, частина яких вже прибула до Севастополя (усього нібито большевики замовили італійцям 50 підводних човнів).

В доповнення до цього в Бізерті (Африка) знаходиться ще інтерно-

вана французами ескадра ген[ерала] Врангеля, яка складається: з лінійного корабля „Александр ІІІ” (б[удови] 1916 року), крейсера „Кагул” (буд[ови] 1904 р[оку]), еск[адри] торпедовців (8), правда, більшість яких вже не годна до бою, і 4 підводних човнів і бувш[ої] яхти, тепер допомог[ового] крейсера „Алмаз”. Така є спадщина, котру може при певних політичних умовах одержати молода Українська держава, і тоді тоннаж нашої військової флоти буде приблизно коло 60 – 70 тис. тонн, що переважає тоннаж всіх інших держав Чорноморського басейну більш ніж вдвічі. Цими силами й мусимо обмежитися ми на перших порах існування нашої державності, бо і цілком певний брак матеріальних засобів, і стан нашої кораблебудівельної промисловості (хоч Росія і мала дуже добрі верфі на Чорнім морі – „Наваль” і „Руссуд”, але хто знає, як вони виглядають зараз і якими їх залишать нам большевики), напевно, не дозволять нам збільшити відразу наші військово-морські сили.

Щодо кораблебудівельного програму майбутнього, то тяжко, не знаючи докладно напрямку розвитку сучасної морської техніки, вже сьогодні скласти певний план розбудови нашої Чорноморської флоти. Можна лише встановити як принцип, що наша військова флота не сміє бути слабішою від флоти нашого сусіда Румунії, а це досягнути не тяжко. Польщу ми взагалі не беремо під увагу, а Росія, наколи б вона і володіла Кавказьким побережжям або навіть коли б там була заснована інша, союзна Росії держава, – вони за браком відповідних гаваней (портів) – бо ні Новоросійськ, ні Туапсе не годяться бути базою великої флоти – не мають змоги організувати флоту, яка по своїх силах відповідала б українській.



Перейдемо тепер до інших засобів морської оборони.

Досвіди світової війни показали, яке велике значіння в обороні бережжя і підступів до портів мають мінні (ми свідомо для мін загороджування – „заградительних мін” – залишаємо стару німецьку назву, надаючи назву „торпеди” автоматичним „мінам Уайтхеда”) поля, що ставляться по певних планах, – будучи невідомими для ворога, являються дуже небезпечними для його флоти.

Мінні поля Гельголанду, що захищали підступи до Кільської бази німецької флоти, мінні позиції перед входом до Фінського заливу, які, мабуть, врятували слабу ще в початках війни російську Балтійську флоту перед нападом німців, а може, і знищенням, мінні поля Монзунда і Ірбента, котрі не давали довго німецькій флоті можливості прорватися до Ризького заливу тощо, – всі ці приклади яскраво свідчать про значіння мінних загороджувань, особливо тепер, коли мається можливість ставити їх з підводних човнів, спроби чого були в 1916 році зроблені німцями і удосконалені зараз.

Але й не можна цій системі мінних загороджувань надавати занадто велике значіння і вважати їх єдиним засобом морської оборони. Без належного захисту власною флотою чи береговими батареями вони будуть легко протралені ворожою флотою і значіння їх зведеться до нуля. Лише комбінування цієї системи оборони з акцією флоти і захист її вогнем берегових фортецій чи батарей дають гарантію надійності мінної оборони.

У нашого Чорноморського бережжя мінні поля мусять прикривати доступи до Одеського порту, до лиманів Богу, до Севастополя (як головної бази нашого флоту), Євпа-

торії, Ялти і підступи до Генічеська. Ці загороджування мусять бути сталими і мусять бути детально продуманими – як система їх, так і захист їх нашою дієвою флотою і береговими гарматами. Берегові фортеції та батареї, як ми бачили, служать як для прикриття мінних піль, так і з'являються певною базою для своєї флоти, яка може бути примушена сховатися за їх вогонь перед сильнішим ворогом. Досвіди світової війни, а саме Дарданелльська операція англо-французької сполученої флоти<sup>8</sup> показала значіння берегової артилерії для захисту бережжя перед нападом ворожої флоти та її десантом. Цікаво відмітити при тому, що найбільший опір в Дарданелльській операції виказали так звані „земляні батареї”, які виявили і найбільшу стійкість, і легше переносили вогонь ворожої флоти, і сами нанесли ворогові більші втрати – в той час, як сталі панцеровані чи бетоновані батареї дуже швидко і легко збивалися вогнем ворожої флоти.

Сучасна артилерія виробила нові типи гармат, які мають колосальну дальносяглість (до 150 кіл[ометрів] – обстріл Парижа німцями), велике горизонтальне поле обстрілу, швидкострільність і колосальну руйнуючу силу. Одною з найбільш відповідних гармат є гармата 40 снт, що прийнята тепер Америкою наряду з 30-сантиметрівкою для озброєння своїх берегових батарей (дальність бою 40 м[орських] миль, тобто „за горизонтом”). І озброєння наших чорноморських бережних батарей сучасною модерною гарматою є одною із передумов належної оборони нашого Чорноморського бережжя. Дійсність і сила вогню цих батарей тепер ще зусилюється тим, що корегування вогнем на далекі дистанції, яке в світову війну не було ще добре переведено, тепер може



бути доручено авіації, бази котрої мусять знаходитися в безпосередній близькості від наших берегових опорних пунктів морської оборони.

Авіації також мусить бути відведено значне місце в програму нашої морської оборони. Наскільки тепер оцінюється значіння авіації в морській війні можна бачити з того, що, згідно рішень Вашингтонської конференції по морському роззброєнню (вірніше казати, озброєнню), тоннаж авіатранспортів збільшується:

у Америки ..... з 1 700 тонн до 135 000 тонн,

у Англії ..... з 67 290 тонн до 135 000 тонн,

у Франції ..... з 30 000 тонн до 60 000 тонн, рівно як і у Італії. Техніка будівництва аеропланів в країнах – Франції, Англії і Сполучених Штатах Америки – в післявійськовий час зробила колосальний поступ. Аероплани тепер будують цілком з заліза, панцерують їх, сила їх моторів досягає до 4 000 к[інських] с[ил], вони здібні підноситися до 3 – 4 тисяч метрів з тягарем до 12 тонн, покривати відразу до 6–8 тисяч кілометрів і триматися в повітрі до 56 годин.

На аеропланах встановлюються не лише кулемети (новітній авіаційний кулемет Григоро Фернандеса має 50 стволів, робить 3 500 стрілів за мінуту, причому конус розсіяння дозволяє покрити зону в 1 кілометр по фронту, роблячи завісу із куль при пересічній віддалі поміж них в 20 сантиметрів), а й малі гармати і радіостанції. Аеропланні бомби проєктуються вагою до 400 пудів і з великою руйнуючою силою. Відсоток прицільності бомбами збільшився з 14% до 60% (прицільність авіакулемета з 10% до 90%). Коли до всього цього додати ще, що при спробах, які були зроблені американцями, великий панцерник був потоплений 8 аеропланами при 12

бомбових стрілах, то можна уявити, яку небезпеку для флоти уявляє собою сучасна авіація, і зробить висновок про необхідність самого широкого використання цього роду зброї для оборони нашого побережжя.

В заключення цієї частини нашої праці наведемо як ілюстрацію співпраці морської флоти, малої, але міцної, з береговими збройними силами – нарис сучасної організації морської оборони Німеччини.

Як відомо, по Версальському мирному трактату Німеччина не сміє мати ні лінійних бойових кораблів, тоннаж котрих був б вище 10 тисяч тонн, ні підводних човнів, ні морської авіації. До 1924 року ціла німецька флота, що колись могла мірятися з англичанами, складалася зі старих панцерників, легких крейсерів і торпедовців, а саме: 4 старих лінійних кораблів, 3 легких крейсерів, 4 флотилій торпедовців, 4 допомогових пароплавів і, в резерві, ще двох старих панцерників, які вже ніяк не можуть змагатися з сучасними кораблями.

Але німці зуміли добре використати і ці незначні бойові сили. Ці дві незначні, але однотипові ескадри (Балтійська і Північного моря), з чудово вишколеним і досвідченим персональним складом, добре озброєні і забезпечені бойовим матеріалом, спираються на планово вироблену систему портів, морських баз і берегових фортифікацій. В 1927 році німці вже збільшили свій морський бюджет з 102 міл[ьйонів] марок до 221 міл[ьйона] марок і, не дивлячись на опір комуністів і соціалістів, приступили до зусилення своїх морських сил.

Поскільки Версальський трактат забороняє їм будівлю великих лінійних кораблів, німці почали будувати крейсери по 10 тисяч тонн. Таких крейсерів вже збудовано 5. Крім



них, побудовано 11 торпедовців новішого типу (хід 33 вузли). Озброєння: крейсери – 9 гармат по 9 дюймів і 2 протиаеропланових, торпедовці – 3 гармати по 4 д[юйми]. Але німецька морська техніка не зостановилася над тим – вона зуміла обійти Версальський трактат і толкувати його в тім змісті, що 10 тисяч тонн треба розуміти [як] 13 тис[яч] тонн при повнім вантажі, і почала будувати такі кораблі.

Озброєння тих нових кораблів складається з колосальних, порівнюючи з їх малим тоннажем, 14 – 16 дюймових гармат, граната яких важить 1 тону, тобто скільки граната англійських велетнів-дредноутів. Для того щоби вмістити цю могутню артилерію, вони відмовилися від панцерування своїх нових кораблів (ще б, артилерія – 30% тоннажу) і заступили його особливою конструкцією самого корабля, який має у них потрійне дно і складається з ряду окремих цілих частин.

Але виникає все ж питання: чи зможуть всі ці німецькі морські сили протистояти сучасним могутнім дредноутам з їх 12 – 14 гарматами по 14 – 16 дюймів та з водовміщенням в 23 – 25 тис[яч] тонн? Можна відповісти на питання позитивно. Вже така артилерія, якою озброєні нові німецькі кораблі, потребує для боротьби з собою значну силу ворога, але, мимо того, доводиться ще тепер рахуватися і зі змінами, що перепали в самому характері морського бою. Тут, як і в сухопутнім бою, хімічні засоби боротьби відіграють свою роллю і сильно зменшують перевагу великих дредноутів. Коли раніш великий, швидкий і сильно озброєний корабель міг уходити на віддаль і громити слабшого ворога своїм могутнім вогнем, залишаючися самий поза сферою його вогню, – тепер це вже мало можливо. Слабкий корабель зможе прикритися штучною завісою

куруву (димово завіса) і наблизитися до ворога для ведення бою на рівних умовах. Крім того, гранати, що дають при вибусі плинні (гази), можуть тепер вивести з бою команду ворога, тоді як раніш треба було для того потопити корабель.

Зрозуміло, що і противна сторона може застосувати ті ж методи, але важливо лише те, [що] внаслідок [цього] їх перевага сильного тратиться і шанси зрівнюються. Коли прибавити до того, що бережні батареї, що охороняють морський кордон Німеччини, користуються особливою увагою німців і озброєні після останніх вимог військової техніки, а військова авіація, хоч вона і заборонена німцям Версальським трактатом, буде заступлена в випадку нової війни авіацією „комерційною”, яка розвинута в Німеччини так, як ніде, то стане ясним, на чому будується охорона морського побережжя Німеччини.

Німцям внаслідок програної світової війни довелося відмовитися від морської агресивності, але захистити себе і свої морські кордони вони зуміють.

Чи не треба і нам, українцям, використати їх приклад при організації нашої флоти і охорони нашого Чорноморського побережжя[?]

## II

Говорячи про морську оборону і флоту, ми не сміємо не зупинитися і над тою роллю, яку відіграє в цій обороні національна комерційна флота.

Зв'язок поміж комерційною флотою і морською збройною силою є безсумнівний, бо підставою самого існування морської збройної сили є наявність державного морського кордону і державних та національних інтересів, що сполучені з морем.

Не треба довго говорити про значіння комерційної флоти для



економічного життя країни – досить лише вказати, що б[увша] Росія лише 8% своїх експортуємих товарів вивозила пароплавами своєї власної комерційної флоти і таким чином виплачувала закордонним пароплавним підприємствам податок в розмірі коло 100 мільйонів карбованців річно. Чи не ліпше і не вигідніш було вжити ці гроші на свою власну національну флоту[?]

Але зараз нас цікавить інше питання, а саме: примінення комерційної флоти для цілей морської оборони країни. Яскраві малюнки ролі комерційної флоти в сучасній морській війні дає нам війна світова 1914 – [19]18 років.

„Господиня моря” – Англія з перших же днів війни побачила настирливу необхідність в використанні для цілей війни своєї комерційної флоти. Десята, так звана „блокадова”, ескадра легких крейсерів виявила свою повну устарілість і непридатність для несення блокади північних берегів Німеччини і охорони власних і була заступлена флотиллю „допомогових крейсерів”, яка була складена з модерних швидкоплавних пасажирських пароплавів. Ця флотилля понесла тяжкі втрати і в людях, і в кораблях, але цілком добре виконала своє тяжке і відвічальне завдання.

Почесне місце в історії світової війни займає один такий допомоговий крейсер „АЛЬКАНТАРА”, який загинув від торпеди німецького крейсера „ГРИФ”, але в свою чергу затопив і його своїм гарматним вогнем.

Німці також ще на початках війни почали користатися послугами таких допомогових крейсерів зі складу бувшої своєї (і чужої) комерційної флоти – як для блокади англійських берегів (бій поміж англійським допомоговим крейсером „КАРМАНІЯ” і таким же німецьким

„КАП ТРАФАЛЬГАР”, який був потоплений англичанами), так і для переведення „військового корсарства” (парусник „ЗЕЕ АДЛЕР”, який потопив більш 60 ворожих і нейтральних пароплавів, мавших „військові грузи”).

А чи не ці допомогові крейсери та озброєні комерційні пароплави (Англія озброїла більш 4000 ком[ерційних] пароплавів) перешкодили німецьким підводним човнам перевести блокаду свого побережжя та своїх морських стратегічних і торговельних шляхів, потопивши цілий ряд німецьких підводних човнів своїм вогнем (а в деяких випадках і протаранив[ши] їх) і перешкоджаючи іншим підніматися на поверх моря, що утрудняло сильно їх працю.

Тисячі б[увших] комерційних пароплавів були використані англійцями та іншими державами як мінні загородителі, вартові судна, бази постачання військової флоти вуглем і військовим матеріалом, бази для підводних човнів, плавучих шпиталів, транспортів для війська, полонених і бойових та харчових припасів для армії. Англія використала для цих цілей коло 90% цілої своєї комерц[ійної] флоти, яка по кількості була на першій місці в світі.

Все це примушує і нас відвести питанню створення і організації нашої національної комерційної флоти визначне місце при складанні планів оборони нашого побережжя. Тісно з цим зв'язано і друге питання – питання підготовки кадрів старшин, підстаршин і моряків для наших військової і комерційної флоти. Хоч ми і не мали власної держави, але наші люди, українці, несли службу в флотах держав, поміж котрими була поділена Україна, і далеко не були поганими моряками.

В російській флоті багато було і старшин „малоросів”, які, на жаль,



не визнавали і досі ще не визнають себе українцями, а ще більш підстаршин і матросів. Майже 75% т.з. гвардійського екіпажу, з якого комплектувалися команди б[увших] царських яхт і пароплавів і команди „почесних” (георгіївських кораблів), були українцями по походженню. Більш 40% підстаршинського складу був[шої] російської військової флоти були українцями і користалися особливою повагою і любов'ю тодішнього морського начальства.

Майже цілий Чигиринський повіт Київщини займався морською службою як „отхожим промислом” чи на пароплавах Російського т[овариства] пароплавства і торгівлі, чи на кораблях полувійськового державного „Добровольного флота”. Ці люди – українці, що жили так далеко від моря, ставали професійними моряками, яких дуже важили капітани кораблів. Але завдяки „наряду мобілізації” в Росії більшість цих першокласних моряків військову службу відбували в військах сухопутних і не були використані для військової флоти.

В б[увшій] Австрії старшин моряків майже не було (бо українці не були „шляхетною нацією”), але підстаршини і моряки військової австрійської флоти зустрічалися дуже часто.

Коли пригадати до того ще сміливі морські походи наших запорожців, то можна казати, що наші люди надаються дуже і мають велику охоту і здібність до морської служби і наша флота не буде мати недостатку в відповіднім для її укомплектування матеріалі.

Але мало є мати такий матеріал – треба його відповідно використати, виховати і організувати. Треба потурбуватися не лише про необхідні кадри для дієвої військової та національної комерційної флоти та

про людські резерви на випадок війни, але й зробити національну морську „ідею” популярною в народі, створити психіку професійної морської корпорації, „морського стану”, як це є у Франції, де існує спеціальний „морський стан”. Там з метою заселення берегів океану і морів заведена т.з. морська запись (conskription maritime), і лише професійні моряки, що належать до „корпорації”, мають право служити на судах французької торговельної флоти, займатися морським промислом і риболовством на морях і ріках, состояти на службі в портах, на маяках, бути лоцманами тощо. Вони користуються ще цілим рядом інших привілеїв, і інваліди і вдови їх одержують підпору від держави, але всі вони мусять відбувати службу в військовій флоті. Тим держава не лише забезпечує себе потрібними для флоти кадрами, але має велику економію на обученні цих кадрів морському ділу.

Такий „морський стан” буде сам зацікавленим в розквіті та раціоналізації нашого морського господарства, ним можуть бути укомплектовані: флота військова і комерційна, морська прикордонна сторожа, морські фортифікації тощо, при мобілізації він буде давати знайомих з берегами і морською справою моряків-професіоналів, навчання котрих військово-морській справі не буде потребувати ні зайвих сил, ні часу, ні витрат...

Другим засобом популяризації нашої національної морської ідеї, особливо серед молоді, є розвиток всіх видів морського і водного спорту, морського скаутизму, наукових, агітаційних і професійних морських добровільних організацій. Держава не тільки не сміє ставати на перешкоді заснуванню та розвиткові подібних організацій, але мусить сприяти їм всіма можливими засобами.



Не будемо спинятися тут над питанням організації та підготовки підстаршинського корпусу нашої майбутньої військової флоти – воно розв'язалося б при існуванні „морського стану” само собою, бо підготовка цього корпусу з кадрів людей вже практично добре знайомих з морським ділом не буде ні довгим, ні тяжким.

Гірше стоїть справа з підготовленням командного складу нашої військової флоти. Ми називаємо командним складом лише ту категорію морських старшин, яка мусить керувати стратегічним і тактичним використанням бойових засобів флоти, і виключаєм старшинський персонал технічний і адміністративний, як не потрібуючий довгої спеціально-морської підготовки.

Розглядаючи сучасний старшинський склад флоти великих європейських держав, ми бачимо, що він в модерній флоті складається з наступних корпусів:

I. Корпус морського командного складу підготовляється спеціальним старшинським вишколом.

II. Корпус інженер-механіків і інших спец[іальних] інженерів, що можуть бути підготовлені відповідними високими технічними школами.

III. Корпус ревізорів і адміністративних старшин – може складатися з людей з загальною (університетською) високою освітою і спеціальним морським учебним курсом.

IV. Корпус технічних старшин по різних фахах, як-то гарматчики, мінери, радіотелеграфісти та ін., який поповнюється зі складу підстаршин відповідної спеціаліти після прослухання додаткового курсу і складення відповідного старшинського іспиту.

V. Корпус корабельних (палубних) старшин, що поповнюється підстаршинами муштровими після відповідного курсу і іспиту.

VI. Корпус санітарних старшин – складається з осіб з закінченою високою медичною освітою.

VII. Корпус старшин морської авіації (пілотів) – поповнюється особами, що закінчили спеціальні авіаційні школи старшин з додатковим курсом морської авіації або зі складу корпусу підстаршин авіації після складення ними додаткового старшинського іспиту.

Як бачимо з наведеного, підготовлення кадрів для більшості цих старшинських категорій не будуть потребувати особливої праці нашого морського керування, коли не рахувати організацію різних додаткових курсів по різних спеціальностях, але організації корпусу морського командного складу мусить бути присвячена його особлива увага.

Це не значить, що ми по прикладу б[увшої] Росії (та й інших держав) мусимо творити якусь привілейовану морську старшинську касту, – це, як показав досвід, лише шкодить справі і витворює замість дійсних моряків, що йшли б на морську військову службу „по призыву”, кадри людей, які нічого спільного з морем і морською справою не мають і служать у флоті лише тому, що вони належали до „морської родини”, що служба в морській флоті була особливо „почесною”.

А на практиці доводилося зустрічати „моряків”, які почували повну огиду до свого фаху і навіть до кінця своєї служби не мали змоги позбавитися нахилу... до морської хвороби.

Цікаво відмітити, що і во всіх інших державах кастова замкнутість корпусу морських старшин, як пережиток старовини, дає місце ширшим і складнішим вимогам життя, і воєнно-морська справа зв'язується вже не стільки з політично-соціальною системою, скільки з організацією творчих сил і культури нації. Так, Бритійське адміралтійство вислови-



лося за те, щоби спеціальна морська освіта старшин військової флоти по можливості ще поповнювалася науковою підготовкою в високих школах. Досвід співпраці Адміралтійства з Кембриджським університетом дав блискучі наслідки і цілу плеяду освічених загально і фахово моряків-старшин.

Ми мусимо категорично висловитися проти системи підготовки морських старшин, яка була прийнята в б[увшій] Росії і була заснована на кастових принципах „привілеїв”, і вважаємо потрібним завести таку організацію підготовки цього складу, яка б забезпечила вільний доступ до старшинського морського фаху всім, що проявлять відповідні для цього здібності і знання.

Ми проти створення у нас, на Україні, шкіл типу відомого російського морського корпусу, до котрого приймалися ще діти в тім віці, коли ще абсолютно неможливо встановити їх нахилів і здібностей до військово-морської служби; крім того, обов'язкова приналежність до „шляхетського стану” (дворяни) зачиняла доступ туди тисячам здібних і відповідаючих всім суворим вимогам молодих людей „інших станів” (приклад: славний російський адмірал Макаров не був шляхтичем і попав до старшин флот цілком випадково, а скільки таких Макарових не дісталися туди?).

Военно-морська освіта у нас, на Україні, мусить бути загальнодоступною для всіх класів і верств нації, і до кандидата на морську командну службу вимоги мусять базуватися не на його шляхетським походженні, а на його здібностях до цієї служби, що будуть встановлені методами науковими модерної психотехніки, його теоретичних знаннях і його практичних вміннях.

Сучасний морський командир не може уже задовольнити постав-

лених до нього вимог тим лише, що він є добрим моряком та знає свій вузький фах гарматчика, мінера тощо. Техніка корабля, а разом з тим і морської війни зробила дуже великий покр<sup>\*\*\*\*</sup>, вивчена і розроблена нова тактика морського бою, з'явилася нова зброя і нові засоби боротьби з нею. Сучасний морський командир, а таким може і мусить стати кожний морський старшина, мусить знати не лише єдину морську справу, але підводне діло, авіацію, хімію, електротехніку та ін. Розуміється, що він не має потреби (та й можливості) бути фахівцем всіх тих галузей, але є зобов'язаний досконало знати всі їх тактичні примінення.

Таким чином, вимоги, що ставить морська служба до старшин, дуже збільшилися, і стара система військово-морського старшинського вишколу вже не була б в стані їх цілком задовольнити. На наш погляд, морський старшинський вишкіл тепер не сміє бути ізольованим, як це бувало раніш, від загальної освіти, а, навпаки, [має] бути тісно пов'язаним з нею. Тому ми вважаємо, що школа морського командного складу нашої української військової флоти мусить бути такою ж **ВИСОКОЮ ШКОЛОЮ**, якими є школи технічні, медичні тощо.

Кандидат, з певним успіхом закінчивший середню освіту, може бути прийнятим до неї на тих же підставах, як і до інших високих шкіл, але при умовах задоволення тих окремих вимог, які ставлять до нього особливі умови морської служби. Для цього кандидат по скінченні середньої освіти і по подачі відповідної заяви мусить підлягати першому психотехнічному іспиту, і в випадку його сприятливості направляється на службу на бойових кораблях української флоти в якості „однорічника” на певний термін (не більше одного року). По скінченні цього терміну кандидат мусить знову



скласти як другий (суворіший) психотехнічний іспит, так і іспит з морської практики і статутів.

Ті кандидати, що задовольняють вимогам тих іспитів, після своїх успіхів і вимог контингенту б[увшого] року, відправляються до високої воєнно-морської академії, а решта демобілізується, як виконавши військову повинність, з зарахуванням до резерви флоту або дістає старшинську чи підстаршинську службу в побережних фортеціях, [у складі] морської прикордонної сторожі тощо. Таким чином получимо подвійну користь – і зробимо відповідний „підбір” ліпших сил для нашого командного складу флоту, і забезпечимо її на випадок мобілізації та війни відповідним резервним старшинським і підстаршинським матеріалом, не говорячи вже про створення кадрів для підсобних інституцій та установ морської оборони і охорони.

Щодо самої високої старшинської школи, то нам не треба вже щось вимишляти, робити якісь винаходи. Чудовий зразок такої школи ми маємо в американській Морській академії (Naval Academy) в Аннаполісі. Ця академія займає колосальні будови і розрахована на 2 500 людей, хоч обичний її контингент всього лише 1 600. (Нам, зрозуміло, цей масштаб є завеликий.) Курс в ній продовжується 4 роки, і далеко не всі її учні закінчують там навчання. Так, в 1925 р[оці] там закінчили лише 438 з 600 вступивших – решта перепала. Учні Академії замість старої назви морських кадетів (naval kadets) мають рангу „мідшипмен” (midshipmen) і рахуються на дійсній службі флоту з платнею 600 доларів річно, за що мають відслужити 8 років, включаючи і 4 роки, які були в Академії. Скінчивши з успіхом курс відправляються на кораблі дієвої флоту з рангом (ensign), який

відповідає французькому enseigne de vaisseau de 2-me classe (такого рангу в російській флоті не було – це молодше мічмана).

Не рахуючи муштрових занять, програм Академії складається зі слідуючих предметів: 1) Морська практика, 2) Артилерія, 3) Навігація та астрономія, 4) Корабельне будівництво і морські машини, 5) Математика, 6) Фізика і хімія, 7) Електрицтво, 7) Англійський та чужі мови, 8) Гігієна та фізіологія, 9) Авіація (з 1926 року). В Академії царить сурова дисципліна, порядок і всіма засобами пестується спорт як на березі, так і на воді, чому придають особливе значіння і дивляться на спорт не як на розвагу, але як на необхідний тренінг сміливості, ініціативи, виносливості і зміцнення фізичних сил. Наскільки велике значіння надається спортові можна бачити з того, що один мідшипмен мусив, не дивлячись на успішність, залишити Академію лише тому, що не вмів навчитися добре плавати.

Для підтримки корпоративного духу і для збереження інтересу к морю професорами з'являються виключно старшини флоту, але й ті не залишаються постійно в Академії, а після деякого часу повертаються до дієвої флоту, що сприяє підтримці постійного зв'язку з флотою, і професори постійно знаходяться в курсі всіх змін і новин, що введені там.

Система навчання дуже своєманітна. Лекцій немає. Кожний мідшипмен дістає друкований підручник і проходить курс сам. Роля професора зводиться лише до пояснення незрозумілих учню місць і [він] керує практичними вправами.

По закінченні повного курсу і підвищенні до рангу ensign абсолюенти поступають на кораблі флоту, в морське інтендантство, в морську піхоту. В самій флоті одні несуть чисто морську службу, інші виконують різні



обов'язки по механічній частині, міняючись постійно поміж себе, всі ці функції.

По двох роках *ensign* дістають рангу *junior lieutenant*, в якій мусять прослужити 3 роки, після чого остаточно закріплюються по обібраних ними фахах.

Ми цілком може[мо] погодитися з подібною системою навчання і прийняти цей тип високої морської школи як найбільш гарантуючий поповнення кадрів командного складу нашої флоти відданими своїй справі і фахово вишколеними старшинами.

Сумуючи усе вищесказане, ми можемо зробити наступні висновки:

1. Оборона українського Чорноморського побережжя внаслідок сприяючих міжнародних політичних умов і морської слабості сусідів – можливих ворогів України – не вимагає стільки уваги, як сухопутна оборона, і дозволяє на перших порах обмежитися тою флотою, що залишиться нам в спадщину від ССРСР.

2. При дальшій розбудові нашого флоту і при складанні стратегічного плану нашої морської оборони мусять бути прийняті під увагу всі новинки морської техніки, особливо що[до] типу і озброєння кораблів та співпраці як їх поміж собою, так і співпраці з підводною флотою і морською авіацією.

3. Крім військової флоти, оборона побережжя України мусять бути побудована на детально плановій системі мінної оборони, берегових батарей та фортецій і берегової авіації. Всі ці засоби оборони в інтересах справи і згідно досвіду світової війни мусять бути підпорядковані єдиному командуванню.

4. Заходи нашої української дипломатії можуть сприяти обороні нашого побережжя (союзи з Туреччиною та Болгарією тощо).

5. Українська держава мусять вжити всіх заходів для створення

власної торговельної флоти і мати плани виужиткування цієї флоти на випадок війни.

6. Мусять бути створеним окремий морський стан, що за певні вигоди і привілеї буде служити джерелом для створення кадрів нашої військової і торговельної флоті, а також і для всіх інших інституцій, що пов'язані з нашою морською обороною.

7. Мусять бути створена „українська морська ідея” – шляхом зацікавлення цілої української нації нашими морськими справами. Для цього потрібні заснування і державна підтримка всіх морських організацій – як спортовних, так і професійних.

8. Морська освіта мусять бути організована раціонально на підставі досвіду інших держав і мусять забезпечити українській військової флоті освічений і фахово кваліфікований командний склад.

Прага, 2.ІІ.31

## ПРИМІТКИ

\* Маються на увазі міноносці, ескадрові міноносці.

\*\* Йдеться про кораблі для тралення мін. Цей самий термін „тралер” пропонує і сучасний словник. Див: Бурячок А., Демський М., Якимович Б. Російсько-український словник для військовиків. – Київ; Львів: Вид-во „Варта”, 1995.

<sup>1</sup> Бій біля мису Коронель (Чилі) стався 1 листопада 1914 р. між німецькою тихоокеанською ескадрою адмірала М.фон Шпее (2 панцерні й 3 легкі крейсери) і загоном британських кораблів під командуванням адмірала К.Крейдока (2 панцерні й 1 легкий крейсер). Через 50 хвилин після відкриття вогню німці потопили обидва британські панцерні крейсери, на яких загинуло близько 1700 матросів і офіцерів, серед них і адмірал К.Крейдок.

<sup>2</sup> Бій біля Фолклендських островів (поблизу берегів Аргентини) стався 8 грудня 1914 р. між німецькою ескадрою адмірала М. фон Шпее (у тому ж самому складі) і британською



ескадрою адмірала Д.Стерді (2 лінійні, 3 панцерні й 2 легкі крейсери), яка мала завдання відвернути прорив німецьких кораблів в Атлантику і взяти в них реванш за поразку біля о.Коронель. Незважаючи на велику перевагу супротивника, німецькі моряки чинили запеклий опір англійцям, однак через 4 години бою все було скінчено. Всі німецькі кораблі, за винятком легкого крейсера „Дрезден“, були потоплені. Німці втратили понад 2100 матросів і офіцерів. Загинув і адмірал М. фон Шпеє.

<sup>3</sup> Бій біля о.Гельголанд (поблизу північного узбережжя Німеччини) стався 25 серпня 1914 р. між легкими силами британського й німецького флотів. Дії британських легких крейсерів підтримала ескадра лінійних крейсерів адмірала Дж.Бітті, що й визначило перевагу англійців. Німці втратили 3 легкі крейсери й один підводний човен. В англійців тяжкі пошкодження дістали два легкі крейсери.

<sup>4</sup> Битва 31 травня – 1 червня 1916 р. біля півострова Ютланд (Північне море) між головними силами британського Гранд-Фліт і німецького Флоту відкритого моря, найбільша морська баталія Першої світової війни. З обох боків у ній взяли участь близько 250 кораблів, у тому числі 50 дредноутів і 14 лінійних крейсерів. Однак жодна зі сторін не зуміла досягти поставлених цілей. Британці, попри відчутну перевагу (150 кораблів проти 90 німецьких), не спромоглися завдати нищівної поразки супротивникові. Водночас німцям не вдалося захитати позиції Гранд-Фліту в боротьбі за панування на морі й зняти морську блокаду Німеччини. Втрати англійців становили 3 лінійні й 3 панцерні крейсери, 8 есмінців (близько 6800 убитих, поранених і полонених). Німці недорахувалися 1 лінійного крейсера, 1 лінійного корабля додредноутного типу, 4 легких крейсерів і 5 есмінців (близько 3100 вбитих і поранених).

\*\*\* Тобто учасники бойових дій.

<sup>5</sup> Келого – Бріана пакт, підписаний 28 серпня 1928 р. в Парижі представниками Франції, США, Німеччини, Великої Британії, Італії, Японії та ще 9 країн, до яких приєднався й СРСР. Міжнародна угода, спрямована на заборону війни як засобу національної політики. У 1934 р. учасниками цієї угоди вже були 63 держави. Однак згаданий пакт не

став дійовою перепорою на шляху до розв'язання нових воєн.

<sup>6</sup> Вашингтонська конференція за участю США, Великої Британії, Китаю, Японії, Франції, Італії, Нідерландів, Бельгії та Португалії відбулася 12 листопада 1921 р. – 6 лютого 1922 р. За результатами її підписано низку міжурядових угод стосовно Тихоокеанського регіону. Серед них – морський договір між США, Великою Британією, Японією, Францією та Італією про обмеження морських озброєнь. Проте цей договір невдовзі почали порушувати держави, які його підписали, що привело до скликання Лондонської морської конференції 1930 р.

<sup>7</sup> Лондонська морська конференція за участю США, Великої Британії, Японії, Франції, Італії, британських домініонів та Індії відбулася 21 січня – 22 квітня 1930 р. з метою внесення доповнень до угод про обмеження морських озброєнь, укладених на Вашингтонській конференції 1921–1922 рр. На Лондонській конференції встановлено нове співвідношення таких типів бойових кораблів, як крейсери, есмінці, підводні човни для великих держав, визнано право США мати військовий флот, що дорівнював би флоту Великої Британії.

<sup>8</sup> Дарданелльська операція 1915 р. розпочалася зі спроб військових флотів Великої Британії і Франції впродовж 19 лютого – 18 березня прорватися через протоки Дарданелли й Босфор до Стамбула і вивести з війни Туреччину, яка виступала на боці Німеччини. Після низки невдач союзники 25 квітня висадили на Галіполійському півострові десант, прагнучи об'єднати морську частину операції з бойовими діями на суходолі. Та і тут вони не досягли поставленої мети. Щобільше, на мінах, встановлених німцями і турками, а також від дій німецьких підводних човнів англо-французькі сили втратили кілька лінійних кораблів додредноутного типу та низку інших. Врешті 8 січня 1916 р. експедиційний корпус союзних військ був евакуйований з Галіполійського півострова.

\*\*\*\*\* Покрок (з чеської) – поступ, прогрес.

*Вступне слово, публікація  
документа та примітки  
Анатолія КЕНТІЯ*