

И. Стычинский, студ. магистратуры

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

ИЗУЧЕНИЕ БЫТА И ПОВСЕДНЕВНОСТИ ВОИНОВ В ПЕРИОД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ ВО ФРОНТОВЫХ УСЛОВИЯХ (НА ПРИМЕРЕ АВСТРО-ВЕНГЕРСКОЙ И РОССИЙСКОЙ АРМИЙ)

В статье идет речь о важности изучения быта и повседневной жизни солдат на фронте во время Первой мировой войны. Обосновывается актуальность исследования и кратко анализируется комплекс источников и историографии. На примере изучения австро-венгерской и российской армии во время Великой войны показано применение источников, которые содержат информацию о быте и повседневности.

Ключевые слова: Первая мировая война, вооруженные силы, Австро-Венгрия, Российская империя, быт, повседневность.

I. Stychynskiy, Master Stud.

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

THE STUDY OF DAILY LIFE OF SOLDIERS DURING THE FIRST WORLD WAR IN WARTIME CONDITIONS (THE EXPERIENCE OF THE AUSTRO-HUNGARIAN AND RUSSIAN ARMY)

This article is about the importance of studying of soldiers' daily life in the battlefield conditions during the investigation of First World War. It justifies the topicality of the investigation and gives brief description of source and historiographic complex. On the example of Austro-Hungarian and Russian armies during First World War it shows the source application which contain the information about daily life.

Key words: The First World War, armed forces, Austro-Hungary, Russian empire, daily life.

УДК 94(477)"191":623.746

А. Харук, д-р іст. наук, проф.

Академія сухопутних військ ім. гетьмана Петра Сагайдачного, Львів

РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ В УКРАЇНІ У 1916–1918 РОКАХ

У статті описані кроки щодо розширення виробничо-конструкторської бази авіаційної промисловості в Україні у 1916–1918 рр. У статті проаналізовано такі заходи: організація виробничо-дослідного осередку в Херсоні, авіамоторного підприємства в Олександрівську, проекти створення авіазаводів в Києві та Харкові.

Ключові слова: авіаційна промисловість, авіаційне підприємство, військова авіація, Перша світова війна.

Період Першої світової війни характеризувався інтенсивним розвитком насамперед тих галузей промисловості Російської імперії, що були орієнтовані на воєнні потреби. Помітне місце серед них посідала авіаційна промисловість, кілька підприємств якої знаходились на теренах України. До них, зокрема, належали крупний завод Анатри та низка дрібніших підприємств (Адаменка, Терещенка). Однак їх виробничі можливості далеко не задовольняли потреб. Тож з метою зниження залежності від імпорту в 1916-1917 рр. було ініційовано низку проектів зі створення нових авіаційних та авіамоторних заводів. До розпаду Російської імперії ці підприємства знаходились на різних стадіях організації, фактично ще не розпочавши виробничої діяльності, а пізніше більшість цих проектів було згорнуто. Тому вони опинились поза увагою істориків. Навіть у найбільш ґрунтовних працях як радянської доби – П. Дузя [1], так і 90-х рр. ХХ ст. – В. Савіна [2] – автори, у кращому разі, обмежують короткими згадками про ці підприємства.

Метою даної роботи є висвітлення спроб розширення виробничо-конструкторської бази авіаційної промисловості в Україні в 1916-1918 рр., а саме – організація виробничо-дослідного осередку в Херсоні, авіамоторного підприємства в Олександрівську, проекти створення авіазаводів в Києві та Харкові та ін.

Бурхливий розвиток авіаційної техніки в роки Першої світової війни поставив питання про організацію авіаційного науково-дослідного і випробувального центру, спроможного забезпечити науковий супровід практичних робіт в галузі авіації. У військового відомстві в березні 1916 р. відбулось обговорення цієї ідеї, на якому з обґрунтуванням необхідності заснування наукового центру виступили полковник О. Вегенер та професор Г. Ботезат – визнаний авторитет в галузі літакобудування, випускник Харківського технологічного інституту. За кілька місяців Управління Військового Повітряного Флоту (російська аббревіатура – УВВФ) видало наказ про створення в Херсоні Головного аеродрому

Повітряного флоту Росії. Вибір Херсону був зумовлений природно-кліматичними факторами, а саме – великою кількістю погожих, сонячних днів, необхідних для проведення льотних випробувань [3]. В грудні того ж року полковника Вегенера офіційно призначили начальником Головного аеродрому. Науковим керівником став професор Ботезат, а завідувачем аеростанцією (льотною базою) – військовий льотчик О. Раєвський. Затверджений 15 грудня 1916 р.³ перелік завдань, що покладались на Головний аеродром, включав 27 пунктів, першочерговими серед яких були випробування літаків, озброєння, прицілів, засобів радіозв'язку та приладів [5, арк. 164-165]. Графік організації аеродрому був розрахований на 18 місяців – з 1 січня 1917 р. до 1 липня 1918 р. [5, арк. 166]. Кадрове забезпечення здійснювалось, зокрема, і за рахунок залучення іноземних фахівців. Так, 20 травня 1917 р. було вирішено виділити 75 тис. крб. для розміщення в Херсоні інструкторів та механіків з Англії [7, арк. 185 зв.].

У квітні 1917 р. відбулось урочисте відкриття Головного аеродрому. На той час уже працювала низка відділів та лабораторій, аеродромна служба, почалось будівництво аеродинамічної труби [2, с. 70]. Тоді ж було виділено майже 500 тис. крб. на продовження облаштування установи [5, арк. 168]. Станом на 14 серпня 1917 р. загальний кошторис обладнання Головного аеродрому визначався у 12 млн. 650 тис. крб. [5, арк. 189]. Така астрономічна сума викликала цілком зрозуміле прагнення обмежити витрати, і 5 вересня Управлінню Військового Повітряного Флоту було запропоновано переглянути кошторис, обмежившись тільки необхідними витратами. Одночасно передбачалось виділити негайно черговий транш у розмірі 2 млн. крб. [5, арк. 202]. Але хід революційних подій і зміна пріоритетів військово-політичного керівництва вилились, зрештою, у прийняте 2 грудня 1917 р. рішення "заморозити" облашту-

³ Усі дати до 1 березня 1918 р. наведені за старим стилем.

вання Головного аеродрому, віднісши його організацію до "потреб мирного часу" [5, арк. 223].

В період революційних подій кінця 1917 – початку 1918 рр. більшість допоміжного персоналу Головного аеродрому підтримала більшовиків [4, с. 364]. Лояльним до нової влади виявився і полковник Вегенер, який з лютого 1918 р. очолив Раду Головного аеродрому. 4 квітня того ж року більшовицька влада оголосила про ліквідацію Головного аеродрому у зв'язку з окупацією України німецькими військами [14, с. 103]. Однак Головний аеродром продовжував існувати і після відновлення влади Центральної Ради, і при гетьманові П. Скоропадському.

Поряд з Головним аеродромом у Херсоні передбачалось розташувати й інші авіаційні інституції. Зокрема, на початку 1917 р. керівництво УВВФ обґрунтувало необхідність заснування державного ("казенного") літакобудівного заводу. Мотивувалось це відсутністю інтересу у приватних підприємств до вдосконалення конструкцій літаків. Приватні фірми прагнули до масового випуску усталених, часто морально застарілих типів літаків; державне ж підприємство мало займатись впровадженням нових, найсучасніших взірців. Спочатку планувалось придбати недобудоване підприємство акціонерного товариства "В.А. Лебедєв" у Пензі за 1 млн. 443 тис. крб. [5, арк. 129-130], однак згодом вирішено будувати новий завод на півдні. Цікаво, що спочатку плани розміщення підприємства в Херсоні були заблоковані Головним управлінням Генерального Штабу (ГУГШ) з "поважної" причини – у цьому місті передбачалось розмістити румунський королівський двір та уряд в разі їх евакуації, а отже, вільних приміщень не було. УВВФ довелося запевнити, що Управління не претендує на приміщення в місті, а розмістить завод за містом [5, арк. 3-4]. До середини лютого 1917 р. були підібрані земельні ділянки для будівництва літакобудівного й авіамоторного заводів. Зокрема, для авіазаводу була визначена ділянка розміром 4,5х3 версти поблизу залізничної станції, а суміжна ділянка дещо меншої площі – для організації моторобудівного заводу та відділення прокатки цільнотягнутих труб. Ще раніше було отримано дозвіл Херсонської міської думи на відчуження 500 десятин землі при зниженні ціни з 2400 до 1200 крб. за десятину [5, арк. 145]. 18 березня 1917 р. Особлива нарада з обговорення й об'єднання заходів з оборони держави остаточно ухвалила пропозицію УВВФ про будівництво в Херсоні казенного авіазаводу потужністю 200 літаків на рік і вартістю 3 млн. 350 тис. крб., а також моторного заводу потужністю 200 моторів на рік і вартістю 3 млн. 400 тис. крб. [5, арк. 127]. Для організації будівництва створили спеціальний орган – Комісію з будівництва авіаційних заводів в Херсоні. Відповідно до графіку робіт, в першу чергу передбачалось до 1 липня 1917 р. ввести в дію майстерню з виготовлення кулеметних установок і бомботримачів, до кінця року розгорнути виробництво запчастин для авіамоторів і літаків, а до 1 липня 1918 р. завершити спорудження заводів [5, арк. 171]. Для вирішення проблеми робочої сили 7 квітня 1917 р. було санкціоновано використання на будівництві заводів в Херсоні військовополонених і "тубільних робочих дружин" [5, арк. 169]. Та реально роботи велись вкрай низькими темпами, і херсонські підприємства так і не були введені в дію. Остання згадка про них в документах УВВФ датована 5 березня 1918 р., коли у відповідь на прохання надати кошти для продовження робіт була дана телеграма з вимогою відзвітувати про витрату вже виділених коштів [5, арк. 241]. В подальшому Комісія з будівництва авіазаводів згадується у матеріалах часів Директорії як один з органів, на базі

яких передбачалось створення Аеротехнічного інституту [6, арк. 17]. Тобто, вона існувала принаймні до кінця 1918 р.

Однією з найгостріших проблем, від якої потерпала російська авіація в роки Першої світової війни, була нестача авіаційних моторів. Імпортні поставки велись неритмічно, а кілька власних підприємств далеко не задовольняли потреб. Вихід був один – розширювати власну виробничу базу авіамоторної промисловості. З цією метою низка підприємств отримала державні субсидії на організацію випуску авіамоторів. Серед них був і петроградський електротехнічний концерн "Дюфлон і Константинович", або ж "Дека". Директором авіамоторного відділу призначили інженера М. Бріллінга, який в ініціативному порядку працював над проектом двигуна власної конструкції. Але в якості прототипів для серійного випуску на новому підприємстві були вибрані трофейні німецькі шестициліндрові двигуни рідинного охолодження типу "Мерседес". З підприємством уклали контракти, що передбачали випуск п'яти двигунів потужністю 100 к.с., 50-ти – 129 к.с. і 180-ти – 168 к.с. на загальну суму понад 5,3 млн. крб. [7, арк. 102-103]. Виготовлення перших зразків моторів велось у Петрограді. Згідно із телеграмою від 29 вересня 1916 р., напередодні перший мотор потужністю 100 к.с. успішно пройшов випробування [8, арк. 215]. Для серійного випуску моторів концерн побудував у другій половині 1916 р. завод в м. Олександрівськ (нині Запоріжжя). Це підприємство належало до найкраще обладнаних заводів, що підтвердив відповідний акт обстеження від 15 серпня 1917 р. [9, арк. 79-81]. На жаль, серійне виробництво двигунів так і не було налагоджене. За даними станом на 31 серпня 1917 р. завод "Дека" здав усього один двигун потужністю 100 к.с. Почалось виготовлення 50-ти моторів потужністю 129 к.с., а роботи по контракту на 180 двигунів потужністю 168 к.с. ще не починались [10, арк. 44]. Підприємство катастрофічно зривало графік поставок, адже із замовлених 235-ти авіамоторів 135 одиниць повинні були бути готові ще до 31 грудня 1916 р. [11, арк. 40-41]. Треба відзначити, що радянські дослідники стверджують, що випуск двигунів потужністю 129 і 168 к.с. таки був налагоджений у 1917 р. [1, с. 71]. Проте архівні матеріали це не підтверджують. Дійсно, у вересні 1917 р. почалось виготовлення деталей для партії із 100 одиниць моторів потужністю 168 к.с. [10, арк. 374зв.]. Але у звіті військового представника на заводі "Дека" за листопад 1917 р. відзначається, що жодних змін у стані виконання замовлень не відбулося [10, арк. 711]. Наприкінці грудня 1917 р. Рада народних комісарів видала декрет про націоналізацію заводу "Дека" [12, с. 347-348]. Проте налагодити роботу підприємства вдалось лише на початку 20-х рр. XX ст. [13, с. 11-12].

У досліджуваній період було зроблено спробу організувати авіаційне виробництво в Києві. Базою стали майстерні Київського політехнічного інституту (КПІ). 1915 р. їм надали державну субсидію у 120 тис. крб. для будівництва "аерогаражу", а наступного року було організовано ремонт літаків, а також виготовлення різноманітних запчастин для авіації [15, с. 133]. Чисельність працівників наприкінці 1916 р. становила 200 чол., з них безпосередньо у авіаційному відділенні – 60 чол. Майстерні мали механічне відділення з необхідними верстатами, ливарне відділення, кузню, майстерню термічної обробки, лабораторію та інші необхідні виробничі підрозділи [16, арк. 12].

Завідувач майстернями професор М.О. Воропаєв 27 листопада 1916 р. скерував до військового міністерства доповідну записку, в якій обґрунтовувалась доцільність організації на базі майстерень авіаційного заводу [16, арк. 10-13зв.]. Попередньо професор заручився

підтримкою великого князя Олександра Михайловича – командувача російською військовою авіацією, – який у вересні 1916 р. відвідав майстерні і висловив побажання реорганізувати їх у казенне підприємство, яке служило б регулятором цін для приватних заводів, а також дослідною станцією. В якості додаткових аргументів професор Воропаєв наводив такі: відсутність в Києві на відміну від інших крупних центрів (Петрограда, Москви, Одеси) авіаційного заводу; наявність кваліфікованих фахівців, дешевої і якісної робочої сили; низька вартість землі і будівельних робіт; нарешті, традиції київської конструкторської школи, найвидатнішим представником якої був І. Сікорський. Представлений кошторис витрат, головним статтями якого були будівництво головного корпусу заводу площею 800 кв. сажнів, низки допоміжних приміщень (сушили для дерева, складів тощо), закупівлю обладнання, визначав необхідну суму для організації заводу у 800 тис. крб. Щомісячні поточні витрати (зарплатня з розрахунку на 300 працюючих, закупівля матеріалів, орендна плата за землю, амортизаційні відрахування) мали б становити 130 тис. крб., а проектна місячна продуктивність – 20 літаків-винишувачів чи 15 розвідників [16, арк. 12-12зв.]. За умови належного фінансування будівництво заводу передбачалося завершити до серпня-вересня 1917 р., а до кінця 1917 р. завод мав би вийти на проектну потужність. На початку січня 1917 р. військовий міністр скерував записку Воропаєва до міністерства промисловості й торгівлі, під егідою якого мав би організовуватись завод [16, арк. 3]. Відзначалося, що військове міністерство готове виділити необхідні для організації підприємства кошти, але в подальшому планує виступати тільки замовником, а завод діяв би на комерційних засадах і користувався повною самостійністю у внутрішніх питаннях. Проте подальше наростання політичної нестабільності й економічної кризи зробили неможливим розгортання майстерень КПІ у повноцінний авіазавод. Упродовж 1917 р. їх головною продукцією лишались пропелери для літаків типів "Фарман", "Анаде", "Бреге" та ін. Потенційна продуктивність майстерень оцінювалась у 40 пропелерів на місяць, однак реальна була суттєво нижчою через перебої з постачанням лісоматеріалів [17, арк. 40]. Здійснювався ремонт літаків, у тому числі й трофейних – наприклад, 30 серпня 1917 р. було передано військовим літак типу "Альбатрос" [17, арк. 3]. Робились спроби налагодити й виробництво літаків. 28 червня 1917 р. майстерням КПІ було замовлено два навчальні літаки "Фарман IV", які мали бути виготовлені до кінця вересня [11, арк. 22]. Проте про повномасштабний випуск літаків мова не йшла. Нормальній роботі майстерень не сприяли інфляція та затримки в розрахунках за виконані роботи з боку військового міністерства. Це призвело до початку у вересні 1917 р. страйку робітників та до відставки професора Воропаєва з посади завідувача майстернями [15, с. 133]. На рубежі 1917-1918 рр. керівництво майстерень докладало зусиль зі збереження виробництва, однак 18 січня 1918 р. з УВВФ було отримано телеграму, в якій повідомлялось, що Управління не планує розміщувати нові замовлення в майстернях КПІ. За часів гетьманату майстерні виконували дрібні роботи для різноманітних військових частин та установ. У лютому 1919 р., після вступу до Києва більшовиків, майстерні КПІ увійшли як відділ до складу Головної Київських авіаційних майстерень. А в серпні того ж року, залишаючи Київ, більшовики вивезли майже все обладнання підприємства [15, с. 134].

Ще одним крупним промисловим центром України, кадровий потенціал та інфраструктура якого дозволяли організувати авіаційне виробництво, був Харків. Ініціа-

тором цієї справи виступив професор Миколаївської інженерної академії, генерал-лейтенант у відставці В.М. Іванов. Він був досить досвідченим організатором машинобудівного виробництва. Зокрема, ще у 1895 р. Іванов займався створенням Харківського паровозобудівного заводу, а у 1911 р. – Миколаївського суднобудівного заводу "Руссуд". Спираючись на свій досвід, професор Іванов у лютому 1916 р. скерував до військового міністерства доповідну записку з планом організації в Харкові (точніше – в "Харківському районі") заводу з випуску авіаційних двигунів потужністю 200 виробів на рік [8, арк. 4-5]. В якості фінансових умов висувалось гарантоване державне замовлення в обсязі 12 млн. крб. на три роки. При цьому випуск продукції міг розпочатись, як вважав автор плану, вже в першій половині 1917 р. Але план Іванова не отримав схвалення і не був реалізований. Також без позитивної відповіді лишилась і пропозиція представника ремонтно-механічного заводу в м. Мелітополь В. Караванського організувати випуск авіадвигунів на цьому підприємстві [8, арк. 51]. Можна навести й зворотні факти – коли пропозиції військових щодо організації авіаційного виробництва були відкинуті керівництвом підприємств. Так, приміром, вчинило правління товариства Дебальцевського механічного заводу. На пропозицію налагодити виробництво авіамоторів типу "Мерседес" воно відповіло відмовою, пославшись на відсутність досвіду й персоналу належної кваліфікації [8, арк. 1].

Підсумовуючи сказане відзначимо, що у 1916-1917 рр. на території України почалась реалізація низки проектів зі створення нових підприємств авіаційної галузі. Найбільш масштабним, безумовно, був проект створення авіаційного осередку в Херсоні, що включав літакобудівний та авіамоторний заводи, а також дослідно-випробувальний центр (Головний аеродром). Проте з цієї програми був реалізований, до того ж частково, лише проект організації Головного аеродрому. До досить масштабних відносився і проект концерну "Дека" з організації авіамоторного заводу в Олександрівську. Хоча це підприємство і не вийшло на повну потужність під час Першої світової війни, але в подальшому стало одним з провідних моторобудівних заводів СРСР. Так і не були реалізовані плани організації авіаційного заводу в Києві та авіамоторного – в Харкові. Причини такого розвитку подій потребують більш глибокого вивчення, однак вже зараз можна констатувати, що однією з них стала невідповідність широко закреслених планів реальним фінансовим та технічним можливостям.

Список використаних джерел

1. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России. – М.: Машиностроение, 1989. – 336 с.
2. Савин В.С. Авиация в Украине. Очерки истории. – Х.: Основа, 1995. – 264 с.
3. Шавров В.Б. 60 лет со дня учреждения в России "Главного аэродрома" // Из истории авиации и космонавтики. – Вып. 29. – М., 1976. – С. 70-71.
4. Революционное движение в военных округах (март 1917 г. – март 1918 г.). Сборник документов и материалов. – М.: Наука, 1988. – 488 с.
5. Российский государственный военно-исторический архив (далі – РГВИА), ф. 493, оп. 6, спр. 11.
6. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України, ф. 2300, оп. 1, спр. 1.
7. РГВИА, ф. 493, оп. 4, спр. 384.
8. РГВИА, ф. 493, оп. 4, спр. 69.
9. РГВИА, ф. 493, оп. 9, спр. 67.
10. РГВИА, ф. 493, оп. 11, спр. 305.
11. РГВИА, ф. 493, оп. 4, спр. 365.
12. Декреты Советской власти. – Т. 1. – М.: Госполитиздат, 1957. – 626 с.
13. Харук А.І. Деякі аспекти виробничої діяльності Запорізького авіамоторного заводу в 20-30-х рр. XX ст. // Дослідження з історії техніки. – Випуск 9. – К.: НТУУ "КПІ". – 2006. – С. 11-18.
14. Татарчук В.В. Зародження та становлення системи вищої авіаційної освіти в Україні та в Росії (1918-1930 рр.) // Дослідження з історії техніки. – Випуск 9. – К.: НТУУ "КПІ". – 2006. – С. 102-110.

15. Татарчук В.В. Діяльність авіаційно-автомобільних майстерень КПІ в роки I світової війни // Матеріали 5-ї Всеукраїнської наукової конференції "Актуальні питання історії техніки". – К.: ПП "ЕКМО", 2006. – С. 132-134.

16. РГВИА, ф. 493, оп. 4, спр. 351.

17. РГВИА, ф. 493, оп. 4, спр. 541.

Надійшла до редколегії 07.08.14

А. Харук, д-р ист. наук, проф.

Академия сухопутных войск им. гетмана Петра Сагайдачного, Львов, Украина

РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УКРАИНЕ В 1916–1918 ГОДАХ

В статье описаны шаги по расширению производственно-конструкторской базы авиационной промышленности в Украине в 1916–1918 гг. Проанализированы такие мероприятия: организация производственно-исследовательского центра в Херсоне, авиамоторного предприятия в Александровске, проекты создания авиазаводов в Киеве и Харькове.

Ключевые слова: авиационная промышленность, авиационное предприятие, военная авиация, Первая мировая война.

A. Kharuk, Doctor of History

Hetman Petro Sahaydachnyi Army Academy, Lviv, Ukraine

THE DEVELOPMENT OF AIRCRAFT INDUSTRY IN UKRAINE IN 1916–1918

The steps on widening of the production and design base of aircraft industry in Ukraine in 1916-1918 are described in this article. Next measures are analysed: organization of the industrial and research centre in Kherson; establishment of air motor plant in Oleksandrivsk; the projects of build up aircraft factories in Kyiv and Kharkiv.

Key words: aircraft industry, aviation plant, military aviation, The First World War.

УДК 94(477)"1917-1918"

І. Хома, канд. іст. наук, доц.

Національний університет "Львівська політехніка", Львів

ГАЛИЦЬКО-БУКОВИНСЬКИЙ КОМІТЕТ ДОПОМОГИ ЖЕРТВАМ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ: СТВОРЕННЯ ТА ОСНОВНІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ

Стаття розкриває проблему утворення та основних засад діяльності у Києві гуманітарної соціальної організації допомоги українцям Австро-Угорщини, потерпілим від Першої світової війни. Актуальність дослідження полягає в тому, що більшість фактів вперше введена в науковий обіг. Це допомагає ретельно вивчити методи самоорганізації та інтеграції іммігрантів із Західної України в суспільно-політичне життя Наддніпрянщини.

Ключові слова: Перша світова війна, Західна Україна, Є. Коновалець.

100 років від початку Першої світової війни є вдалою нагодою підвести підсумки про стан наукової розробки військових, політичних, соціальних, економічних, громадських та інших проблем, що безпосередньо та опосередковано пов'язані з передумовами, перебігом та наслідками війни. Річниця є також вдалою нагодою для того, щоб виробити нові інтелектуальні конструкції та орієнтири для подальших досліджень. Очевидно, що сучасна вітчизняна історична наука, попри ґрунтовну розробку окремих проблем, загалом не відображає всього масштабу перебігу Першої світової війни на українських землях і її впливу на українське суспільство. На такому ж рівні ця війна відображена і в суспільній пам'яті. Певна другорядність щодо Першої світової війни успадкована з радянських часів, коли основна увага була прикута до Другої світової війни, перемога в якій стала потужним інструментом для ідеологічної пропаганди.

З огляду на це, вважаємо за необхідне актуалізувати малодосліджену проблему, пов'язану зі створенням та діяльністю в Києві західноукраїнської громадської організації з надання допомоги українським військовополоненим, біженцям та виселенцям з Австро-Угорської імперії, що в роки війни перебували в Росії. Очевидно, що значення Галицько-Буковинського комітету не є достатньо оцінене в українській історіографії.

На час утворення Центральної Ради частина вихідців із західноукраїнських земель, яких національна революція застала в статусі біженців, виселенців та військовополонених, об'єднувалась навколо "Товариства опіки й допомоги для українців Галичини". Товариство було засноване приблизно в середині 1915 р. відомим вже на той час галицьким громадсько-політичним діячем С. Федаком [1], якого 18 лютого 1915 р. заарештувала російська військова адміністрація у Львові і вивез-

ла за межі Східної Галичини. Цього ж дня разом з ним було ув'язнено професора В. Охримовича, директора "Народної торгівлі" М. Заячківського, ректора духовної семінарії Й. Боцяна, директора українського національного музею І. Свенціцького, професора В. Шухевича та інших. Загалом, з осені 1914 р. до весни 1915 р. було заарештовано сотні українських науковців, освітян, представників культури та громадсько-політичних діячів, більшість з яких вивезли за межі Наддніпрянської України [2, 3].

Певним свідченням того, що це товариство було засновано у вказаний період, є лист С. Федака від 2 (15) вересня 1915 р. з Києва до В. Охримовича, який перебував в селі Голтявино, Пінчуцької волості Єнісейської губернії [4, арк. 2]. С. Федак цікавиться, чи отримав В. Охримович грошовий переказ. У листі від 20 (3 грудня) листопада 1915 р. С. Федак згадує комітет, на адресу якого писав листи В. Охримович, але не вказує офіційної назви [4, арк. 9]. Потребує уточнення назва цього товариства чи комітету, оскільки в знайдених нами документах вона не вказується. Можливо саме на основі цього товариства в квітні-травні 1917 р. було створено "Комітет допомоги українцям виселенцям при Українській Центральній Раді".

Офіційна діяльність комітету розпочалась 4 травня 1917 р. під назвою "Комітет допомоги українцям виселенцям у Києві". У цей день відбулося перше організаційне засідання, на якому була затверджена назва комітету, обрано керівника П. Мокроуса та секретаря Ю. Охримовича, вирішено проводити засідання щотижня та увійти в тісний контакт з Центральною Радою та громадськими організаціями [5, арк. 1].

7 травня було проведено друге засідання комітету за участю М. Грушевського, п. Линниченка (представник