

# Україна ДИПЛОМАТИЧНА



**НАУКОВИЙ ШОРІЧНИК**

*Випуск десятий*

**Упорядники**

*Леонід Губерський, Павло Кривонос,  
Борис Гуменюк, Анатолій Денисенко*

**Київ • 2009**

## **СПРАВА DEICH LUFT REEDERAI (або коли і на яких умовах урядові УНР переправлялися гроші з Німеччини)**

**В** поданій нижче статті розглядатиметься досі недосліджений істориками аспект діяльності однієї з державних структур УНР часів Директорії, а саме — Фінансової агентури в Німеччині, який проливає нове світло одразу на кілька напрямків української урядової політики — фінансовий, закордонний та внутрішньої організації роботи державної служби. Зауважимо, що Фінансова агентура мала надзвичайні повноваження для праці в Європі, саме в її руках зосереджувалися чи не всі закордонні рахунки та грошові фонди УНР та щонайширші повноваження щодо їх використання за кордоном і, зокрема, фінансування українських місій та представництв тощо.

Одним з багатьох ділянок роботи Фінансової агентури в Берліні було й завдання переправки українських грошових знаків, замовлених 1918 р. українським урядом для друку в німецькій державній друкарні «Reichsdrukerei», в розпорядження Директорії. Так звана «Справа «Deich Luft Reederai» виникла у зв'язку з виконанням Фінансовою агентурою саме цього завдання під час перевірки її діяльності Ревізійною комісією, яка прибула в Німеччину з України у 1920 р. Ревізія цікава й тим, що її висновки висвітлюють не лише діяльність Фінансової агентури УНР в Європі, а й тим, що яскраво свідчать про моральні якості державних службовців УНР різних щаблів та загальний стан вертикалі органів державної влади за Директорії.

Перед тим як власне перейти до визначеного питання, вважаємо за доцільне нагадати, що Ревізійну комісію на чолі з О. Скорописом-Йолтуховським було призначено за наказом міністра фінансів Б. Мартоса 16 грудня 1919 р. Вона, однак, своєчасно приступити до праці не змогла, позаяк голова Фінансової агентури в Німеччині Г. Супрун не допустив її до ревізії. Цікаво, що міністр фінансів не схотів загострювати стосунки з агентурою й ні уряд, ні Директорія не вдалися до жодних жорстких дій щодо такого свавілля голови Фінансової агентури аж до березня 1920 р., коли Г. Супрун без усіяких на те повнова-

жень взагалі припинив виплати коштів українським місіям і посольствам за кордоном. Фінансова агенатура також, незважаючи на категоричні вимоги міністра фінансів, не подавала урядові УНР жодних звітів чи справоздань щодо розпорядження нею державними грішми, або взагалі щодо своєї діяльності.

Врешті-решт навіть наказ міністра фінансів (від 31 березня 1920 р.), затверджений Директорією 8 квітня 1920 р., про звільнення Г. Супруна з посади з 29 березня 1920 р. «за невиконання наказів і зловживання виданими йому уповноваженнями» не був визнаний ані ним, ані співробітниками Фінансової агентури. Більше того Г. Супрун відмовився передавати справи, кошти і майно Фінансової агентури новопризначеному на його місце Ів. Мірному, заявивши, що «Міністра Мартоса і того Уряду, якого представником він єсть, він, Супрун, не визнає»<sup>1</sup>. Разом з тим припинили працю в агентурі всі її урядовці та співробітники. Лише через німецький суд та особисті гарантії Г. Супруну від українського уряду дозволили новопризначеній Ревізійній комісії розпочати перевірку діяльності Фінансової агентури УНР в Німеччині, яка супроводжувалася приховуванням документації, саботажем і відвертим глузуванням з української влади.

«Справа «Deich Luft Reederai», про деталі якої йтиметься нижче, виявилася під час роботи вищевказаної Ревізійної комісії й стала лише одним з багатьох, але доволі показовим епізодом з низки кричущих зловживань, корупції та моральної деградації значного прошарку вищих урядовців та держслужбовців УНР періоду Директорії, в часи, коли українське військо вело безпрецедентну звитяжну боротьбу за право свого народу мати власну державу.

На початку січня 1919 р. практично всім стало зрозуміло, що українська влада доживає свої останні дні в Києві. Саме в цей час, як згадував І. Мазепа, «спішно формувалися різні українські місії для виїзду за кордон»<sup>2</sup>. Однією з цих місій була Фінансова агенатура Міністерства фінансів УНР. Цю місію було сформовано в січні 1919 р. на чолі з колишнім директором Кредитової канцелярії Народного міністерства фінансів Центральної Ради Григорієм Супруном. Початково планувалося, що фінансовий агент працюватиме в Берліні, Парижі й Лондоні<sup>3</sup>, але через політичні обставини Фінансова агентура та її голова осіли в столиці Німеччини. На грудень 1919 р.

українська Фінансова агентура в Берліні, окрім її очільника Г. Супруна, мала у своєму розпорядженні ще 14 офіційних урядовців, 3 «співробітника» та ще 2 урядовця найманих<sup>4</sup>.

Тогочасний міністр фінансів уряду Директорії Б. Мартос з цього приводу згадував, що «з огляду на те, що навіть у Києві важко було організувати друк грошей в достатній кількості», він, «виряджаючи за кордон новопризначеного фінансового агента Г. Супруна, дав йому завдання організувати доставку грошей з берлінської друкарні, хоч би це коштувало дуже дорого»<sup>5</sup>. Виникає логічне питання: як дорого обійшлася ця відправка державній скарбниці України, скільки грошових знаків було доставлено з Берліна в розпорядження уряду УНР і яка природа походження тих коштів?

Це були українські грошові знаки, що були надруковані в Німеччині ще на замовлення урядів Центральної Ради та гетьмана П. Скоропадського. Колишній голова Ради народних міністрів УНР згадуючи, що в державній друкарні Німеччини залишалося з часів Гетьманату близько 10 млрд грн, наголошував на їхню потребу в тому, що «наш фінансовий стан був тим тяжчий, що головні грошові запаси, вивезені Директорією з Києва, були витрачені попередніми урядами [УНР] головним чином на ті легендарні формування різних отаманів...<sup>6</sup> Тим часом з приходом Галицької армії загальні потреби зросли більше ніж удвоє»<sup>7</sup>.

Згодом, голова Фінансової агентури Міністерства фінансів УНР Г. Супрун, за словами Б. Мартоса, відправив з Німеччини в Україну «цілий вагон готових грошей та різних друкарських матеріалів, але поляки тоді захопили Холмщину, і той вагон вернувся до Берліна»<sup>8</sup>. Саме після цього інциденту (Б. Мартос не вказує на дату), він через спеціального кур'єра Хом'яка доручив Г. Супрунові організувати доставку українських грошей повітряним шляхом, а через другого кур'єра (Скнара) дав наказ прискорити цю справу. Б. Мартос пише, що з цією метою Г. Супрун уклав угоду із щойно створеним в Німеччині товариством «Люфтганза» («Lufthansa»), якому німецький уряд спільно продав великі аероплани-бомбовози<sup>9</sup>. Втім, насправді тут закралися перші помилки в цій справі, які згодом перекочували до всієї історіографії революційного періоду української історії взагалі та цієї справи зокрема.

Як свідчать архівні документи (конкретно — «Доклад Ревізійної комісії міністру фінансів У.Н.Р. в справі ревізії Фінан-

сової агентури в Німеччині за час керування нею п. Супруна, з 1 лютого 1919 р. до 30 квітня 1920 р.»), угоду про доставку українських грошових знаків урядові УНР було укладено не з «Люфтваганза», а з товариством «Дейч Люфт Реедерай» («Deich Luft Reederai») і зроблено це було, за свідченнями самого фінансового агента Г. Супруна, за пропозицією Міністерства закордонних справ Німеччини. Перемовини з «Дейч Люфт Реедерай» (ДЛР) від імені Фінансової агентури Міністерства фінансів УНР вели Ф. Гершун, представники державного контролю УНР Вронський та Аристархів й контролювалися безпосередньо фінансовим агентом Г. Супруном. Таку угоду було оформлено 4 квітня 1919 р.<sup>10</sup> Згідно з угодою ДЛР брала на себе зобов'язання перевезти до Станіславова 20 тис. кг вантажу (українських грошових знаків), за що українська Фінансова агентура мала сплачувати йому (товариству «Дейч Люфт Реедерай») по 40 німецьких марок за 1 кг ваги вантажу. Українська сторона також повинна була внести 750 тис. марок на організацію і купівлю аеропланів. Крім того, «позаяк, становище було дуже непевне», ДЛР вимагало внести з українського боку ще 2 млн. 500 тис. марок до банку «як квоту за для своєчасних і правильних розрахунків платні за перевозку грузу»<sup>11</sup>. Транспортування українських грошей мало розпочатися за 14 днів після укладання угоди й завершитися протягом двох з половиною місяців. З огляду на це кожного тижня повинно було б перевозитися 2 тис. кг вантажу. При цьому, коли б перевозилося більше від зазначеної ваги, то тоді б в силу мала вступити наступна шкала премій:

4-й	тиждень як перевозка	більш 2.000 кілограмів	— 100%
5-й	“	“	— 100%
6-й	“	“	— 80%
7-й	“	“	— 60%

Водночас Ревізійна комісія Міністерства фінансів УНР на чолі з І. Мірним (пізніше його замінить Є. Сокович), що прибула з України до Берліна, виявила низку обставин: 1) незважаючи на те, що умовами угоди передбачалася оплата марками, розрахунок з українського боку здійснювався австрійськими кронами; 2) 12 травня 1919 р., «грунтуючись на тім, що курс корон дуже хитається», ДЛР висунула вимогу повернутися до сплати знов у марках і 3) тоді ж Гершун, від імені Фінансової агенту-

ри УНР, дає згоду на вимогу ДЛР, аби бензин для літаків доставлявся з Кам'янця-Подільського<sup>12</sup>. На додаток до цього розпочалися консультації щодо зменшення терміну перевезень всієї маси грошей до двох місяців.

В подальші дні умови угоди зазнають нових коректур. 17 травня 1919 р. ДЛР заявляє, що термін початку польотів розпочнеться лише з того менту, як українські представники внесуть 3 млн 250 тис. марок у «Національбанк фюр Дойтчлянд». 21 травня німці повідомили Фінансову агентуру УНР, що вони увійшли в згоду з Банкірським домом «Герман» в Бреслау щодо оренди «Трезор Раума» для збереження українських грошей, що мало б обходитися по 5 тис. марок щомісяця. 28 травня від ДЛР на адресу Фінансової агентури УНР було надіслано копію поліса Страхового товариства, яке уклало угоду з ДЛР про страховку літаків Р-69, Р-70 та Р-71 терміном на 6 місяців (тобто з 20 травня по 19 листопада 1919 р.). 2 червня 1919 р. ДЛР надіслало українцям нотаріально завірене посвідчення Райхсдрукерай (німецької державної друкарні — Reichsdrukerei) про видачу 233 скринь з українськими грішми і скаржитися, що з боку представників УНР й досі не внесені гроші до «Національбанк фюр Дойтчлянд», заявляючи при цьому, що це ускладнює справу. ДЛР вказує Фінансовій агентурі УНР, що кращі дні минають і нагадує обіцянку, що у випадку, коли польоти не відбудуться, то у будь-якому разі українська сторона муситиме сплатити втрати ДЛР. Лист констатує, що кожен день коштує 1 тис. 500 марок. 4 червня українцям було повідомлено про придбання німецьким товариством за 15 тис. марок окремого поштового аероплану і саме цю суму Фінансова агентура УНР повинна тепер заплатити ДЛР.

Листом від 6 червня 1919 р. німецьке товариство погоджується змінити пункт призначення прямування літаків із Станіславова на Кам'янець-Подільський, але за умови збільшення платні за цю послугу на 10%. Цим же листом ДЛР порушує питання про запровадження страховки своїх літаків. 26 червня 1919 р. «Дейч Люфт Реедерай» надсилає українському фінансовому агенту два листа, де одним встановлює дату початків польотів в Україну 21 червня того ж року, а в іншому пропонує змінити (відсунути) терміни польотів і виробити їх лише після повернення до Німеччини першого літака. Це абсолютно порушувало укладену угоду, де було чітко зазначено, що терміни по-

льотів починаються через 2 тижні після внесення оплати українцями. Так само постійно представники Фінансової агентури УНР на чолі з Г. Супруном йшли на поступки (досить не вигідні для української скарбниці) щодо корекції умов угоди транспортування грошей. Того ж дня на своєму засіданні представники Фінансової агентури УНР (Гершун, Вронський та Аристархів) погодилися на сплату 60 тис. марок на амортизацію, що було, своєю чергою, схвалено фінансовим агентом Супруном<sup>13</sup>.

Німецьким товариством «Дейч Люфт Реедерай» планувалося до кінця жовтня 1919 р. перевезти в Україну 12 тис. 700 кг вантажу української валюти, але після 1 листопада німці вважали здійснювати перельоти за неможливе. 23 серпня ДЛР запропонувало Фінансовій агентурі УНР, задля пришвидшення перевезення грошей, придбати шість великих аеропланів за 720 тис. марок. Ця пропозиція була прийнята українцями, як і підвищення платні за перевозку кожного кілограма до 120 марок. Українські агенти пішли на цей крок у зв'язку з українськими неспішними темпами перевезення грошей до Кам'янця-Подільського.

Згодом німецькі контрагенти висунули нову угоду, оскільки новий розмір вантажу мав становити 12 тис. 700 кг, то ДЛР висунуло вимогу поповнення його грошового депозиту, позаяк, мовляв, згідно з початковою угодою воно мало перевезти саме 20 тис. кг вантажу, а відтак, якщо такої ваги перевезено не буде, то українська Фінансова агентура мусить відшкодувати товариству всі втрати. Представники УНР Вронський, Гершун та Аристархів (Супруна тоді не було в Берліні) погодилися на сплату 20 тис. марок щотижнево, нібито з метою, аби ДЛР не розпускало своєї організації (фактично було додатково сплачено за відрізок з 1 по 31 грудня 1919 р.). Коли ж у грудні Г. Супрун, який повернувся до Берліна, 12 числа повідомив ДЛР, що пересилка грошей в Україну припиняється взагалі і не буде відновлена, німецьке товариство заявило про неможливість припинення угоди до того часу, поки не буде перевезено саме 20 тис. кг вантажу і, з огляду на факт відмови від польотів та транспортування грошей, розпускає свою організацію й висуває офіційну претензію урядові УНР. Вимагалось до 2 млн марок «за шкоди при перевозі» і додаткове відшкодування втрат, «які Д.Л.Р. має від того, що не перевезло всієї ваги, на перевозку котрої рахувало»<sup>14</sup>. Залишилося, втім, невідомим не лише чому Фінансова агентура щотижнево сплачувала кошти ДЛР протя-

гом грудня 1919 р., а й чому саме по 20 тис. марок на тиждень, коли відомо з листів самого «Дейч Люфт Реедерай», що один день організації обходиться в 1 тис. 500 марок (тобто на тиждень — 10 тис. 500 марок).

На це юрисконсульт Фінансової агентури УНР Ф. Гершун висунув зустрічні вимоги українського уряду до «Дейч Люфт Реедерай». Найважчим питанням для УНР в суді, на його думку, мала б бути вимога ДЛР щодо відшкодування вартості літака, полоненого в Румунії (про цей інцидент йтиметься нижче). Інші ж претензії вважалися ним або перебільшеними, або не доведеними. «Справедливі» ж домагання ДЛР задовольнялися звичайним порядком постановою юрисконсульта Ф. Гершуна (який за свою працю, до речі, отримав 250 тис. марок) і за погодженням з представником Державного контролю Вронським. Для перевірки висновків Ф. Гершуна Фінансовою агентурою було найнято німецьких юстициратів Тіхтіна та Гейне, які в своїх резолюціях (щоправда, за матеріалами, наданими їм самим Гершуном) дійшли висновку, що позиція українського юрисконсульта є вірною й обґрунтованою. На підставі вищезазначених аналізів й обрахунків юрисконсульт Гершун та представник Державного контролю Вронський повідомили ДЛР, що Фінансова агентура УНР в Берліні вважає претензії цього товариства занадто перебільшеними і безпідставними. Після цього відбулася ще ціла низка засідань та переговорів, котрі, проте, не дали ніякого позитивного вислідку, а в кінці березня 1920 р. й зовсім припинилися.

Разом з тим викликає здивування (на що у 1920 р. звернула також свою увагу й Ревізійна комісія Міністерства фінансів УНР) те, що не був опротестований (а навпаки — задоволений) головний аргумент скарги ДЛР, її головна вимога — перевезення саме 20 тис. кг грошей, що дійсно було передбачено угодою. Проте тією ж угодою визначався й термін початку польотів та графік перевезень, і ці пункти були порушені німецькою стороною. Голова української Ревізійної комісії Є. Сокович логічно зауважує з цього приводу: «Ці два дуже важних фактора відійшли якось на другий план, а залишилась тільки загальна вага, котра скрізь далі й існує, і ні представники Державного Контролю, а ні Юрисконсульт Гершун нігде не звернули уваги, що кількість грузу грошей була до послуг Д.Л.Р. і що вже це була власна справа їх самих своєчасно перевезти цей груз»<sup>15</sup>.



Малося на увазі те, що німецьким товариством так і не було перевезено ще 200 скринь з українськими грішми, які залишалися в Трезор Раумі у Бреслау до листопада 1920 р.

Крім того, починаючи з проекту угоди від 14 квітня 1919 р. скрізь чітко й ясно було зазначено два важливих пункти: 1) що термін початку польотів має відлічуватися через два тижні після внесення грошей до Національбанк фюр Дойтчлянд (перший політ було здійснено лише 20 червня 1919 р.) і 2) що перевезення українських грошових знаків повинно відбутися протягом двох місяців. Представники Фінансової агентури УНР з якихось причин не дотримувалися цих конкретних умов під час ведення перемовин з ДЛР і не наполягали на їх виконанні, а навпаки — йшли на поступки безпідставним додатковим вимогам німецької сторони, чим завдали державній скарбниці додаткових збитків (необґрунтованих витрат).

Необґрунтованими були й інші дії та сплати Фінансової агентури. Так, наприклад, за перший політ до Кам'янця-Подільського німецькому товариству було виплачено 33 тис. 462 марки за вантаж, що важив 760 кг (за умовами контракту при відльоті літака з Німеччини ДЛР мала отримати половину потрібної суми)<sup>16</sup>. Проте, як не важко підрахувати, сплачена сума включала в себе 100% премію. Дивна фінансова щедрість з боку Фінансової агентури УНР, адже угодою визначалося, що протягом двох місяців має бути перевезено 20 тис. кг, тобто приблизно 2 тис. кг на тиждень, і лише за умови доставки протягом двох тижнів більш як цих 2 тис. кг вантажу мала бути встановлена 100% премія. Отже премію (100%) німцям було виплачено безпідставно.

Можна також закинути й безпідставні витрати державних грошей й безпринципність представників Фінансової агентури УНР і в справі закупівлі аеропланів. Ревізійна комісія Міністерства фінансів УНР встановила, що ціни, які диктувала Фінансовій агентурі ДЛР, були надто високими. Так, наприклад, Комісією було встановлено, що дехто Фогт пропонував Фінансовій агентурі придбати аероплани по 60 тис. марок, тоді як українські представники не звернули увагу на цю пропозицію і придбали літаки по 120 тис. марок<sup>17</sup>. Загалом українська Фінансова агентура купила аероплани для ДЛР за 1 млн 470 тис. марок<sup>18</sup>.

Так само незрозумілою є особа якогось п. Радке, якого члени Фінансової агентури (не встановлено, хто саме, чи то Хом'як, чи то Скнар) найняли на експерта з аеропланіки, в обов'язки якого доручався огляд машин. Залишилося без відповіді, чому з численних берлінських технічних фахівців чи наукових організацій у цій галузі, до яких не було зроблено жодного офіційного запиту, вибір було зроблено на нікому не відомому Радке, на підставі висновків якого купувалися аероплани й сплачувалися величезні державні кошти<sup>19</sup>. Цікавим є й той аспект, що після купівлі за порадою експерта Радке аеропланів (які він інспектував) на вищезазначену суму, той же Радке незабаром виставляє Фінансовій агентурі рахунок від ДЛР на ремонт моторів у 4 літаках на суму 86 тис. марок<sup>20</sup>. І Фінансова агентура УНР його сплачує, хоча за умовами угоди саме ДЛР повинна була відповідати за ті випадки, які кваліфікувалися як наслідки технічних несправностей.

Ревізійна комісія зазначала також, що «в той час, коли на Україні була велика потреба в грошах, коли дійсно існування Держави могло залежати від своєчасної доставки грошей — справа перевозки грошей велася дуже мляво»<sup>21</sup>. Суть питання полягала в тому, чому, якщо проект першої угоди від ДЛР був представлений Фінансовій агентурі УНР 14 квітня 1919 р., перший політ аероплана в Україну відбувся аж 20 червня 1919 р. За угодою початок переправки грошей в Україну мав розпочатися після сплати Фінансовою агентурою 3 млн 250 тис. марок, чого Фінансова агентура не могла здійснити, за словами фінансового агента Г. Супруна, через відсутність в її розпорядженні належних коштів. Своєю чергою, Ревізійна комісія встановила, що така заява фінансового агента є брехнею. Було виявлено, що ще 3 лютого 1919 р. Г. Супрун одержав у Райхсбанку 8 млн 400 тис. марок, з яких 1 млн 400 марок наступного дня виплатив німецькій державній друкарні (Райхсдрукерей), а решта суми (7 млн 399 тис. 600 марок) залишилася в його розпорядженні. З цих грошей він не сплачує необхідний за контрактом з ДЛР внесок до Національбанк фюр Дойтчлянд, а, натомість, вносить до цього ж банку 4 млн 600 тис. марок з метою купівлі цінних паперів для комерсантів братів Рабиновичів, аби здійснити спільну оборудку з купівлі-продажу чаю. Один пакет цих цінних паперів було перенадіслано до Голландії (в Амстердам), а інший переслати не вдалося через те, що саме тоді було накла-

дено заборону на пересилку цінних паперів з Німеччини за кордон. 4 травня банк повернув Г. Супруну гроші за ненадісланий пакет цінних паперів. Тим не менш 24 травня Г. Супрун передає братам Рабиновичам 2 млн 300 марок готівкою<sup>22</sup>. Таким чином оборудка з чаєм, яка варта окремого наукового дослідження, була для українського фінансового агента в Берліні Г. Супруна (в спілці з представником держконтролю Вронським) більш нагальнішою справою, ніж переправка грошей в Україну, уряд та військо якої знаходилися в украї скрутних воєнних і фінансових обставинах і які надзвичайно потребували грошей.

Гроші ж за угодою з ДЛР (3 млн 250 тис. марок) було внесено до Національбанк фюр Дойтчлянд лише після звільнення на початку травня 1919 р. у Відні з-під арешту 85 млн крон, та й те лише 11 червня 1919 р. Таким чином не було виконано умови чергового варіанта угоди з ДЛР (від 14 травня), а наступний був значно обтяжливіший для УНР, через що українська державна скарбниця знову ж зазнала великих фінансових втрат, яких можна було б уникнути. Не кажучи вже про потребу в грошах армії та уряду УНР на Батьківщині.

Українською стороною були закуплені німецькі важкі бомбардувальники Р-69, Р-70 та Р-71, розроблені концерном «Zeppelin-Staaken». Вперше подібний бомбардувальник Р-14 піднявся в повітря 1917 р. Це були найбільші і найпотужніші бойові літаки періоду I світової війни. Ширина верхнього крила складала 4,6 м, а нижнього — 3,6 м, розмах крила — 42,2 м, швидкість польоту — 135 км на годину. В повітря їх підіймали п'ять 260-потужних моторів фірми «Майбах» (потужність 180 кВт) та згодом — 4 ПД Mercedes D.IVa (потужність 190 кВт), чотири з яких було розташовано в тандемних крилах, а п'ятий — в носі фюзеляжа. Відносно висока енергоозброєність дозволяла цим літкам-гігантам нести фантастичне за тих часів бойове навантаження — понад 4 тонн (для порівняння: російський «Илья Муромец» підіймав до 500 кг бомб, а найкращі англійські та французькі важкі бомбардувальники — трохи більше за тонну. Дальність польоту зі стандартним навантаженням (2 тонни) становила 1300 км. Чисельність екіпажу налічувала 7 чоловік, озброєння — від чотирьох до шести 7.92-мм кулеметів «Parabellum». Під час світової війни такі літаки крім фірми «Штаакен» збиралися також на фірмах «Аутомобильунд Авиатик АГ» (Лейпциг), «Люфтшиффбау Шюте-Лянц»



(Цесен), «Остдойче Альбатросверке ГмбХ» (Шнайдемюль), «Авіатік», «Шютте-Лянц» та «Альбатрос».

Перший літак відлетів з Німеччини до України 20 червня 1919 р. і привіз до Кам'янця-Подільського 760 кг грошей, за що в Берліні Фінансовою агентурою УНР було сплачено ДЛР 33 тис. 462 марки<sup>23</sup>. Колишній начальник відділу закордонної преси Генштабу армії УНР підп. Я. Макогон, який утік до Польщі й 26 листопада 1919 р. надав денікінцям (військовому аташе Збройних сил Півдня Росії в Польщі) докладну доповідь про командний склад української армії, повідомляв, що з Берліна своєчасно аеропланами в Україну в середньому доставляється 50–100 млн крб кожних 10–12 днів. Іноді, зазначав він, надсилалися й царські рублі вартістю по 500 руб. (як, наприклад, 80 млн руб. було отримано 5 (18) жовтня 1919 р.)<sup>24</sup>. Щоправда, він помилково вважав, що пересилку організовує посол УНР в Німеччині М. Порш, проте тепер вже виявилось, що насправді цю справу налаштовувала Фінансова агентура УНР в Берліні. Я. Макогон писав також, що гроші перевозяться величезними апаратами типу «Муромец», тільки ще більшими. Як вже зазначалося мною вище, насправді то були аероплани Р-69, Р-70 та Р-71. Б. Мартос додає, що для перевезу було вжито три п'ятимоторні літаки та два дещо менші тримоторні, «але всі вони вже були досить з'їжджені»<sup>25</sup>. Це дійсно було так. Чотири щойно придбані літаки, як вказувалося вище, невдовзі вже по-

требували ремонту моторів. Б. Мартос оповідає, що літаки часто псувалися, «інколи вдавалося направити їх своїми засобами, але частіше літак мусів чекати, поки через другого літака давали знати про це в Берліні, і аж третій літак привозив мотор чи яку іншу запасну частину»<sup>26</sup>. За такого стану літальних апаратів не обійшлося й без аварій та прикрих інцидентів за час перельотів. Аероплани, бувало, падали й часто обстрілювалися.

Так, 8 жовтня один з літаків, що вже повертався з Кам'янця-Подільського, упав і розбився над територією Польщі. Про інший випадок підп. Я. Макогон свідчив, що 25 жовтня 1919 р. поблизу Кракова польськими жовнірами «из озорства» було збито один з таких літаків. Всі пасажери і літуни загинули, гроші ж невдовзі було повернуто українському урядові. Старший пілот іншого літака, німецький офіцер, вертаючись вже з Кам'янця-Подільського до Берліна самочинно, без відома української сторони, взявся підвезти пасажера до Відня, де його літак було заарештовано антантівською контрольною комісією. Ще один аероплан змушений був через зіпсування моторів приземлитися в Галичині, не долетівши до Кам'янця<sup>27</sup>. 2 серпня 1919 р. над Польщею (в районі Познані) з якоїсь причини загорівся інший аероплан і впав вже на терені Німеччини (в околиці Ратібора). Загинули усі пасажери, в тому числі й перший державний секретар військових справ ЗУНР полк. Д. Вітовський, якого згодом поховали в Берліні (2002 р. у Львові відбулося урочисте перепоховання Д. Вітовського).

З цього приводу варто дещо з'ясувати. В примітках до видання щоденника Є. Чикаленка В. Верстюк та О. Бойко помиляються, коли вказують, що Д. Вітовський загинув 8 липня 1919 р. в авіакатастрофі, і ця помилка потім перекочувала в інші укладені ними видання<sup>28</sup>. Не відповідає дійсності й повідомлення вже згаданого підп. Я. Макогона, який стверджував, що падіння літака відбулося 7 вересня через те, що його було збито<sup>29</sup>. Найближчою до істини є дата 4 серпня 1919 р., яку встановили свого часу С. Ріпецький, М. Заклинський і яку часто використовують нинішні історики<sup>30</sup>. Втім, і ця дата є дещо неточна.

Як свідчить розслідування української Ревізійної комісії в Німеччині, 2 серпня 1919 р. з Бреслау до Кам'янця-Подільського о третій з половиною ранку збиралися відлетіти два літака («Р.70» і «Р.71») з українськими грішми. Перший літак («Р.70») крім грошей узяв на борт ще й Ю. Бачинського і

своєчасно вилетів. Інший літак («Р.71»), на якому мав відлетіти й Д. Вітовський, не вилетів через злам у моторі і його довелося лагодити. Вилетів він з Бреслау (з Д. Вітовським на борту) того ж дня, але близько 10-ї години ранку (про це свідчив спеціальний рапорт Фогта, «котрий подаючи відомости про відправку грошей пише, що аероплян полетів тільки в 10 годин, бо мотор був несправний і його приходилось лагодити»)<sup>31</sup>. Це факт офіційно занотований у звіті Ревізійної комісії в Берліні для уряду УНР. Таким чином літак на кордоні тогочасних Німеччини і Польщі міг зазнати катастрофи лише 2 серпня 1919 р., позаяк не робив зупинок на цьому відрізку шляху, а отже — саме ця дата і є днем загибелі Дмитра Вітовського\*. Пізніше, вже почалися розмови та пересуди, що нібито польський літак напав на цей аероплан і знищив його, або що його збили тощо<sup>32</sup>. Все це, безумовно, вигадки; літак розбився через несправність у моторі, а Д. Вітовський був похований у Берліні 14 серпня 1919 року на цвинтарі Гугенотів.

24 серпня зазнав катастрофи й упав в м. Раудені літак «Р. 71», гроші, що були на його борту, згоріли<sup>33</sup>. Ще один літак, який перевозив гроші для українського уряду, чомусь летів не над Галичиною, а над Буковиною і, знову ж через несправність у всіх п'яти моторах, не долетів 10 км до Дністра й змушений був здійснити аварійну посадку на румунській території. З українського боку Дністра було спрямовано машини на той бік річки, але румунські вояки підоспіли першими й, загрожуючи зброєю, арештували німецьких літунів і українського урядовця, що летів з ними (згодом німецьких пілотів інтернували, а українця звільнили). Літак і гроші (300 млн грн) було конфісковано<sup>34</sup>. Жодні заходи української місії в Бухаресті щодо повернення хоча б коштів не мали успіху. І. Мазепа пояснює таку позицію тим, що на той час Румунія ще не мала підписаного мирового договору з Німеччиною, проте додає, що згодом цих 300 млн грн, що перевозив аероплан, все ж було передано

---

\* Після похорону Д. Вітовського в ресторані готелю «Едем» у Берліні відбулися поминки по ньому, на яких були присутніми 20 осіб. Принагідно зазначимо, що замовлені для вечери страви, квіти, лікери, фрукти і цигарки були оплачені (5 тис. 558 марок 35 пфенінгів) коштом Фінансової агентури УНР в Берліні (Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17). — К. 104).

українському представництву в Бухаресті, але потрапили вони в розпорядження уряду УНР аж у 1920 р.<sup>35</sup>

Загалом з Бреслау до Кам'янця-Подільського було здійснено 18 польотів і перевезено 1 млрд 242 млн 140 тис. гривень<sup>36</sup>, які, безумовно, були вкрай потрібні урядові та війську УНР у складні часи літа-осені 1919 року\*. Ці факти спростовують твердження Б. Мартоса нібито аероплани з грошми здійснили лише кілька перельотів до України<sup>37</sup>. При цьому слід зазначити, що міністр фінансів, а згодом й голова Ради народних міністрів УНР не міг не знати про те, що перельотів було зроблено принаймні більше десятка (а не кілька), а отже, з огляду на численну критику його фінансової політики, таким заниженням кількості доставок грошей Б. Мартос, очевидно, прагнув виправдати власну неефективну грошову політику, а можливо, й зловживання чи невиправдані фінансові «розтрати».

Урядова Ревізійна комісія, яка перевіряла діяльність Фінансової агентури УНР в Берліні, з огляду на вищезазначені факти, дійшла (1921 р.) таких попередніх висновків щодо «справи «Deich Luft Reederai»:

«1) Супрун, маючи можливість своєчасно внести гроші в Банк — цього не зробив, наслідком чого були: а) несвоєчасна доставка грошей на Україну. Як би замість купівлі цінних паперів Бр[атам] Рабиновичам були внесені своєчасно гроші Д.Л.Р. можливо, що вся кількість грошей була б перепроваджена на Україну; б) великі матеріальні втрати, бо згодом Д.Л.Р. перейшло на більш дорогі умови;

2) Представники Фінансової Агентури юрисконсульт Гершун, представники Державного Контролю Бронський і п. Арістархів не боронили інтересів Держави і майже шли на повіді у всіх бажаннях Д.Л.Р., задовольняючи їх завше по за умовам договору;

3) в справі з Д.Л.Р. є багато чисто юридичних правонарушень і змін умов, заключених договорів явно не на користь Українській Державі»<sup>38</sup>.

Довести розслідування до завершення й до судового рішення як щодо питання постачання грошових знаків в Україну, так

---

\* Значна кількість грузу, більш як 200 скринь, все ж так і не була перевезена і зберігалася у Бреслау до листопада 1920 р. (Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17). — К. 28 зв.).

і щодо взагалі діяльності Фінансової агентури Міністерства фінансів УНР в Берліні, Ревізійній комісії не судилося. За наказом нового міністра фінансів УНР Х. Барановського від 1 грудня 1920 р. Фінансову агентуру в Німеччині було (за браком коштів) ліквідовано, помешкання її закрилося, а всіх урядовців звільнено або відряджено до Міністерства фінансів без утримання<sup>39</sup>, а невдовзі Ревізійну комісію теж було закрито. Для закінчення справ ревізії і підготовки актів, розпорядженням того ж таки Х. Барановського від 17 грудня 1920 р. її співробітникам було дозволено працювати лише до 1 лютого 1921 р., та й то без відпуску коштів на її утримання<sup>40</sup>, хоча й члени Комісії неодноразово вказували, що розслідували лише окремі епізоди діяльності Г. Супруна та його співробітників і готові продовжити роботу, об'єднавши її з юридичним аналізом і, як наслідок, судовою справою.

Тим не менш, навіть з тих фактів, що відкрилися під час ревізії діяльності Фінансової агентури Міністерства фінансів УНР в Німеччині, цілком ясно видно глибокі корені корупції та нечистоплотності фінансового агента УНР Г. Супруна, який мав фактично надзвичайні та одноосібні повноваження у розпорядженні державними коштами України за кордоном, злочинну співпрацю чи не всіх співробітників агентури, саботаж і елементарну безвідповідальність, які були поєднані з усвідомленням безкарності. Інші ділянки ревізії діяльності Фінансової агентури УНР, які в цій статті не були висвітлені, вказують на те, що фінансові махінації, корупція та крадіжки державних коштів, які здійснювалися головою і членами Фінансової агентури, мали тісне переплетіння з найвпливовішими державними і політичними діячами та організаціями Української Народної Республіки, а це дає право припустити, що згорання роботи Ревізійної комісії міністром фінансів УНР Х. Барановським було пов'язане не лише із військово-політичними ускладненнями тогочасної української влади.

Вочевидь сама організація влади в УНР часів Директорії була вкрай неефективною (і це видно не лише з аналізу роботи Фінансової агентури в Німеччині, але й у діяльності О. Севрюка в Італії, українських представників на Паризьку мирну конференцію, принципах партійної та особистої квоти в призначенні урядовців, отаманщині в Україні, безпорадності держконтролю та судової системи, чварах в Директорії, фак-



тичному безсиллі урядових структур і в практичній узурпації влади головним отаманом, масштаб якої водночас обмежувався ареалом його особистої присутності тощо), а отже й дозволяла подібним елементам не лише підточувати українську державність зсередини, а й дискредитувати її як в очах світової спільноти, так і власного народу. Зазначені факти лише підтверджують те, що як фінансові, так і державотворчі проблеми УНР часів Директорії були набагато глибшими за банальну «корупцію» Супрунів та їм подібним і крилися у вихідних принципах організації та функціонування системи державної влади в УНР.

---

<sup>1</sup> Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17). — К. 4.

<sup>2</sup> Мазела І. Україна в огні й бурі революції. — К.: Темпора, 2003. — С. 80.

<sup>3</sup> Директорія, Рада Народних Міністрів Української Народної Республіки. Листопад 1918 — листопад 1920 рр.: Документи і матеріали. — Т. 1. — К.: Вид-во імені Олени Теліги, 2006. — С. 188.

<sup>4</sup> Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17). — К. 14а зв.

<sup>5</sup> Мартос Б. Українська валюта 1917–1920 років // Мартос Б., Зозуля Я. Гроші Української Держави. — Мюнхен: Український технічно-господарський інститут, 1972. — С. 24.

<sup>6</sup> Див.: Гай-Нижник П. П. Київський період відновленої УНР: фінанси і політика (14 грудня 1918 р. — 5 лютого 1919 р.) // Наукові праці історичного факультету Запорізького державного університету. — Запоріжжя: Просвіта, 2008. — Вип. XXIV: Соціальні та економічні чинники революцій і реформ в Україні: проблеми взаємовпливів. — С.165–175.

<sup>7</sup> Мазела І. Зазнач. праця. — С. 229.

<sup>8</sup> Мартос Б. Українська валюта 1917–1920 років // Мартос Б., Зозуля Я. Гроші Української Держави. — Мюнхен: Український технічно-господарський інститут, 1972. — С. 24.

<sup>9</sup> Там само.

<sup>10</sup> Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17). — К. 27.

<sup>11</sup> Там само.

<sup>12</sup> Там само. — К. 27 зв.

<sup>13</sup> Там само. — К. 27 зв. — 28.

<sup>14</sup> Там само. — К. 28.

<sup>15</sup> Там само. — К. 28 зв.

<sup>16</sup> Там само. — К. 29.

<sup>17</sup> Там само. — К. 29–29 зв.

<sup>18</sup> Там само. — К. 30.

<sup>19</sup> Там само. — К. 29–29 зв.

<sup>20</sup> Там само. — К. 30.

<sup>21</sup> Там само. — К. 29 зв.

<sup>22</sup> Там само.

<sup>23</sup> Там само. — К. 29.

- <sup>24</sup> Ковальчук М. Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння. — К.: Темпора, 2006. — С. 457.
- <sup>25</sup> Мартос Б. Українська валюта 1917–1920 років // Мартос Б., Зозуля Я. Гроші Української Держави. — Мюнхен: Український технічно-господарський інститут, 1972. — С. 25.
- <sup>26</sup> Там само.
- <sup>27</sup> Там само.
- <sup>28</sup> Чикаленко Є. Х. Щоденник, 1919–1920. — Київ; Нью-Йорк: Вид-во Олени Теліги, 2005. — С. 560; Директорія, Рада Народних Міністрів Української Народної Республіки. Листопад 1918 — листопад 1920 рр.: Документи і матеріали. — Т. 2. — К.: Вид-во імені Олени Теліги, 2006. — С. 694 та ін.
- <sup>29</sup> Ковальчук М. Зазнач. праця. — С. 457.
- <sup>30</sup> Ріпецький С. Дата смерти полк. Дмитра Вітовського // Вільна Україна. — 1960. — 36. 26. — С. 51–53; Заклинський М. Дмитро Вітовський. Громадський діяч, стрілецький ідеолог, вождь Листопадового зриву, секретар військових справ ЗО УНР. — Нью-Йорк: Червона калина, 1967. — С. 117–118; Веденєєв Д. В. Вітовський Дмитро Дмитрович // Енциклопедія сучасної України. — К., 2005. — С. 635; та ін.
- <sup>31</sup> Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17). — К. 30–30 зв.
- <sup>32</sup> Там само. — К. 30.
- <sup>33</sup> Там само. — К. 99 зв.
- <sup>34</sup> Мартос Б. Українська валюта 1917–1920 років // Мартос Б., Зозуля Я. Гроші Української Держави. — Мюнхен: Український технічно-господарський інститут, 1972. — С. 25.
- <sup>35</sup> Мазела І. Зазнач. праця. — С. 301.
- <sup>36</sup> Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17). — К. 28.
- <sup>37</sup> Мартос Б. Українська валюта 1917–1920 років // Мартос Б., Зозуля Я. Гроші Української Держави. — Мюнхен: Український технічно-господарський інститут, 1972. — С. 24.
- <sup>38</sup> Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17). — К. 30 зв.
- <sup>39</sup> Там само. — К. 12.
- <sup>40</sup> Там само. — К. 12–12 зв.

