

Павло Гай-Нижник

УКРАЇНСЬКА ВАЛЮТА З НІМЕЧЧИНИ
ДЛЯ УРЯДУ ДИРЕКТОРІЇ УНР
(до питання про діяльність
Фінансової агентури УНР в Берліні, «Супруніади»
та встановлення дати загибелі Д.Вітовського)

Hai-Nyzhnyk Pavlo. Ukrainian currency is from Germany for the government of Directory UNR (to the question about activity of Financial secret service of UNR in Berlin, «Supruniada» and establishment to give deaths of D.Vitovskiyi). In research on the basis of ranishe unknown documents one of episodes of activity of Financial secret service of UNR lights up in Germany which afterwards purchased a kick-up: trial and entered in historiography under the name of «Supruniada», namely process and the aspects of passage of the Ukrainian money signs which was printed in Germany are unknown until now, in the order of government of Directory UNR at 1919, and also circumstances, and to give deaths of first state secretary of soldiery businesses ZUNR D.Vitovskiyi).

У дослідженні на підставі раніше невідомих документів висвітлюється один з епізодів діяльності Фінансової агентури УНР в Німеччині, що згодом набула скандального судового процесу й увійшла в історіографію під назвою «Супруніада», а саме: процес і невідомі досі аспекти переправки українських грошових знаків, що друкувалися в Німеччині, в розпорядження уряду Директорії УНР у 1919 р., а також обставин та дати смерті першого державного секретаря військових справ ЗУНР Д.Вітовського).

На початку січня 1919 р. практично усім стало зрозуміло, що українська влада доживає свої останні дні в Києві [1]. Саме в цей

час, як згадував І. Мазепа, «спішно формувалися різні українські місії для виїзду за кордон» [2, с. 80]. Однією з цих місій була Фінансова агентура Народного 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. 15 січня 1919 р. на пропозицію міністра фінансів до всіх місій УНР, які відряджатимуться за кордон, мають призначатися агенти Народного міністерства фінансів [3, с.184]. За два дні (17 січня 1919 р.) міністр фінансів Б. Мартос представив Раді народних міністрів Г. Супруна як кандидата на посаду фінансового агента в Берліні, Парижі та Лондоні [3, 188]. Як бачимо, початково планувалося, що фінансовий агент працюватиме в столицях Німеччини, Франції та Великобританії, 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 [4], мала у своєму розпорядженні ще 14 офіційних урядовців, 3 «співробітників» та ще 2 найманих урядовців [5, арк.14–а зв.].

Зазначу, що Фінансова агентура мала надзвичайні повноваження для праці в Європі, саме в її руках зосереджувалися чи не усі 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 «Reichsdruckerei», в розпорядження Директорії.

Так звана «Справа «Deutsche Luft-Reederei», що стала одним з кількох епізодів «Справи Супруна» (т.зв. «Супруніади»), виникла в зв'язку із 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 різного щаблю та загальний стан вертикалі органів державної влади за Директорії. Слід зауважити, що початково Ревізійну комісію на чолі із О. Скорописом-Йолтуховським було призначено за наказом міністра фінансів Б.Матроса 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 захотів загострювати стосунки з Агентурою й ані уряд, ані 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 повноважень взагалі припинив виплати коштів українським місіям і посольствам за кордоном. Фінансова агентура також, незважаючи на категоричні вимоги міністра фінансів, не подавала урядові УНР жодних звітів чи справоздань щодо розпорядження нею державними грошми 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 [5, ark. 4]. 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» [5, ark. 4]. 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 «Deutsche Luft-Reederei», про деталі якої йтиметься далі, 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 державних службовців УНР періоду Директорії, в часи, коли українське військо вело безпрецедентну звитяжну боротьбу за право свого народу мати власну державу.

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» [6, с. 24]. Виникає логічне запитання: 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, 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 залишалось 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... Тим часом з приходом Галицької армії загальні потреби зросли більше ніж удвоє» [2, с. 229].

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» [6, с. 24]. 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 спішно продав великі аероплани-бомбовози [6, с. 24]. 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 Фінансової 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 «Люфтганза», а з товариством «Deutsche Luft-Reederei (Дойч Люфт Реедерай) і зроблено це було, за свідченнями самого фінансового агента Г. Супруна, за пропозицією Міністерства закордонних справ Німеччини.

То було новостворене, проте досить потужне акційне товариство, яке фактично стало піонером світової пасажирської авіації. Ще 13 грудня 1917 р. президент енергетичної компанії Allgemeine Electricität-Gesellschaft (AEG) Вальтер Патенау (Walter Rathenau) доручив Вальтеру Макентуну (Walter Mackenthun) заснувати

в Берліні дочірню фірму за назвою Deutsche Luft-Reederei (DLR) зі стартовим основним капіталом в 2 млн 500 тис. марок. Повна назва цього товариства була Deutsche Luft-Reederei GmbH (Deutsche Luft-Reederei Gesellschaft mit beschränkter Haftung) — комерційне підприємство «Німецька повітряно-транспортна компанія». Передбачаючи скорий кінець війни, компанія готувалася до опанування цивільною авіацією. Під патронатом В.Макентуна процесом керував Егон фон Рібен (Egon von Rieben). 28 травня 1918 р. DLR зареєструвалася у берлінському Торговельному записі (Trade Register of Berlin). Великі пакети її акцій відразу ж придбали АЕГ та один з найбільших і найпотужніших німецьких банків — Deutsche Bank, а згодом й пароплавна корпорація HAPAG (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt AG) та компанія з будівництва й використання дирижаблів Zeppelin Werke AG [7]. Акційний фонд DLR поділявся таким чином: 26% належало Німецькому райху, 19% — країні, 27,5% — регіональним органам (Körperschaften) і 27,5% акцій — в приватному секторі [8].

Ще під час тривання Першої світової війни Deutsche Luft-Reederei отримувало попередні пропозиції щодо співпраці в мирний час від іноземних представників, зокрема й від уряду нейтральної Швеції, який прагнув після війни налагодити повітряне сполучення з Німеччиною. Втім, німецька революція та умови повоєнного перемир'я з країнами Антанти (11 листопада 1918 р.) змусили відкласти реалізацію цього проекту на пізніший час.

Після поразки Німеччини в Першій світовій війні та підписання нею Версальського договору розвиток військово-повітряних сил країни було паралізовано. Втім, активно розпочала становлення цивільно-транспортна авіація. Вже 5 лютого 1919 р. DLR почало здійснювати перші пасажирські рейси з летовища у Гамбурзі до Берліна й стала першою в світі цивільною транспортною компанією. Тим часом новий тимчасовий уряд Німеччини вирішив перенести засідання Національних Зборів з Берліна до містечка Ваймар (Weimar), де вони й засідали від 6 лютого до 28 липня 1919 р. Відтак виникла потреба швидкого зв'язку між урядом та парламентом, чим й скористалося Deutsche Luft-Reederei. 1 березня DLR відкрило першу в світі регулярну авіалінію Берлін — Лейпциг — Ваймар*. Спочатку авіалінія використовувалася для поштових

* Зазначимо, що ще з 1 січня 1913 р. відбулися 4 польоти авіапоштовим рейсом між Санкт-Петербургом і Тампа, а також що з 20 березня 1918 р.

Закінчення посилання див. стор. 330.

перевезень, тому й кількість перших перевезених товариством DLR пасажирів становила 19 людей*. Біплани, що обслуговували пасажирську авіалінію, були з відкритою кабіною. Тому пасажирів перед посадкою до літака мусіли одягати шоломи, окуляри, польотові комбінезони та хутряні унти. Цій авіакомпанії також належить першість у розміщенні свого логотипу, що був розроблений професором Otto Firlе — злітаючий в небо журавель (сьогодні — це фірмовий знак авіакомпанії Lufthansa). З того часу за прикладом компанії DLR усі авіакомпанії світу взяли собі за правило розташовувати на корпусі літаків свої логотипи [9]. правонаступницею Deutsche Luft-Reederei у 1926 р. стала компанія Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft, яку 1933 р. було перейменовано на Lufthansa.

Після Версальського договору звичайна торговельна діяльність для DLR у співпраці з іноземними авіафірмами значно ускладнилася. Для усунення формальних перешкод Deutsche Luft-Reederei в серпні 1919 р. вступило до організації International Air Traffic Association (Міжнародна асоціація авіаперевезень) — IATA, керівництво якої знаходилося у Гаазі в Нідерландах [7]. Після цього німці змогли офіційно забезпечити міжнародну гарантію своїм плановим повітряним маршрутам.

Закінчення посилання зі стор. 329:

почалися поштової перевезення авіарейсом Відень — Київ і з 15 травня 1918 р. подібні перевезення авіамаршрутом між Поштовим відділенням США в Нью-Йорку та Вашингтоном. Проте ці авіарейси не були регулярними, не перевозили пасажирів й не відповідали міжнародним визначенням регулярних цивільних авіасполучень, як і щотижневі рейси між Парижем та Брюсселем, що розпочалися 22 березня 1919 р. Регулярні авіарейси ж Берлін — Ваймар (відстань польоту — 250 км), які розпочалися з 5 лютого 1919 р., відповідали усім критеріям відповідної кваліфікації, а саме: пасажир, цивільний, регулярний і підтверджений. Отже, за відсутності критерію «міжнародний», DLR стала першою в світі компанією, що відкрила регулярне національне повітряне обслуговування.

* Після 5 лютого 1919 р. мережа польотів літаків товариства DLR поширюється на Лейпциг, Гамбург, Брауншвейг, Ганновер, Гельзенкірхен, Варнемюнде, Свінемюнде і Вестерланд на острові Зильт. За шість місяців 1919 р. 1430 рейсів з 1532-ти (93,3%) були виконані успішно, 4,7% було перервано з технічних чи метеорологічних причин, і лише 2% довелося відмовитися через погоду. Загалом за цих півроку було подолано 556 тис. 155 км, перевезено 1 тис. 574 пасажирів і 57 тис. 081 кг газет, 20 тис. 963 кг листів та 5 тис. 098 кг. посилок [Aviation in Germany // Flight. — 1920. — July 1. — P. 683].

Навесні 1919 р. почалися переговори про співпрацю DLR з урядом УНР. Перемовини з Deutsche Luft-Reederei від імені Фінансової агентури Міністерства фінансів УНР вели Ф. Гершун, представник державного контролю УНР Вронський та Аристархів й контролювалися безпосередньо фінансовим агентом Г. Супруном. Таку угоду було оформлено 4 квітня 1919 р. [5, арк. 27]. Згідно з угодою DLR брало на себе зобов'язання перевезти до Станіслава 20 тис. кг вантажу (українських грошових знаків), за що українська Фінансова агентура мала сплачувати йому (товариству Deutsche Luft-Reederei) по 40 німецьких марок за 1 кг ваги вантажу. Українська сторона також повинна була внести 750 тис. марок на організацію і купівлю (зафрактування) аеропланів.

Йшлося про фрактування трьох п'ятимоторних важких бомбардувальників-біпланів «Zeppelin-Staaken R-XIVa» з конструкторськими номерами R-69 (реєстраційний номер D.129), R-70 (реєстраційний номер D.130), R-71 (реєстраційний номер D.131), які за умовами Версальського договору були виведені зі складу військово-повітряного флоту Німеччини.

Крім того, «позаяк становище було дуже непевне», DLR 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» [5, арк. 27]. Транспортування українських грошей мало розпочатися за 14 днів після укладання угоди й завершитися протягом двох з половиною місяців. З огляду на це щотижня мало б перевозитися 2 тис. кг вантажу. При цьому, коли б перевозилося більше від зазначеної ваги, то тоді мала б набрати чинності така 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., «ґрунтуючись на тім, що курс корон дуже хитається», DLR висунуло вимогу повернутися до сплати знов у марках і 3) тоді ж Гершун від імені Фінансової агентури УНР

дав згоду на вимогу DLR, аби бензин для літаків доставлявся з Кам'янця-Подільського [5, арк. 27 зв.]. В додаток до цього розпочалися консультації щодо зменшення терміну перевезень усієї маси грошей до двох місяців.

У подальші дні умови угоди зазнали нових коректур. 17 травня 1919 р. DLR заявило, що термін початку польотів розпочнеться лише з того моменту, як українські представники внесуть 3 млн 250 тис. марок у Nationalbank für Deutschland. 21 травня німці повідомили Фінансову агентуру УНР, що вони увішли в згоду з Банкірським домом Herman в Бреслау щодо оренди Trezor Raum для збереження українських грошей, що мало б обходитися по 5 тис. марок щомісяця. 28 травня від DLR на адресу Фінансової агентури УНР було надіслано копію поліса Страхового товариства, яке уклало угоду з DLR про страхівку літаків «R-69», «R-70» та «R-71» терміном на 6 місяців (тобто з 20 травня по 19 листопада 1919 р.). 2 червня 1919 р. DLR надіслало українцям нотаріально завірене посвідчення Reichsdruckerei (німецької державної друкарні) про видачу 233 скринь з українськими грішми і скаржитися, що з боку представників УНР й досі не внесені гроші до Nationalbank für Deutschland, заявляючи при цьому, що це ускладнює справу. DLR вказувало Фінансовій агентурі УНР, що кращі дні минають, і нагадувало обіцянку, що у випадку, коли польоти не відбудуться, то у будь-якому разі українська сторона муситиме сплати втрати DLR. Лист констатував, 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 була заплатити DLR.

Листом від 6 червня 1919 р. німецьке товариство погоджувалося змінити пункт призначення прямування літаків зі Станіслава на Кам'янець-Подільський, але за умови збільшення платні за цю послугу на 10%. Цим же листом DLR порушувало питання про запровадження страхівки своїх літаків. 26 червня 1919 р. Deutsche Luft-Reederei надіслало українському фінансовому агенту два листа, де одним встановило дату початків польотів в Україну 21 червня того ж року, а в іншому пропонувало 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 польотів починаються через 2 тижня 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, в свою чергу, схвалено фінансовим агентом Супруном [5, арк. 27 зв. — 28].

Німецьким товариством Deutsche Luft-Reederei планувалося до кінця жовтня 1919 р. перевезти в Україну 12 тис. 700 кг вантажу української валюти, але після 1 листопада німці вважали за неможливе здійснювати перельоти. 23 серпня DLR 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 вкрай неуспішними темпами перевезення грошей до Кам'янець-Подільського.

Згодом німецькі контрагенти висунули нову угоду, оскільки новий розмір вантажу мав становити 12 тис. 700 кг, то DLR висунуло вимогу поповнення його грошового депозиту, позаяк, мовляв, згідно з початковою угодою воно мало перевезти саме 20 тис. кг вантажу, а отже, якщо такої ваги перевезено не буде, то українська Фінансова агентура мусила б відшкодувати товариству всі втрати. Представники УНР Вронський, Гершун та Аристархів (Супруна тоді не було в Берліні) погодилися на сплату 20 тис. марок тижнево, нібито з метою, аби DLR 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 DLR, 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. Вимагалося 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» [5, арк. 28]. Залишилося, втім, невідомим не лише чому Фінансова агентура щотижнево сплачувала кошти DLR протягом грудня 1919 р., а й чому саме по 20 тис. марок на тиждень, коли відомо із листів самого Deutsche Luft-Reederei,

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 висунав зустрічні вимоги українського уряду до Deutsche Luft-Reederei. Найважчим питанням для УНР в суді, на його думку, мала б бути вимога DLR щодо відшкодування вартості літака, полоненого в Румунії (про цей інцидент йтиметься далі). Інші ж претензії вважалися ним або перебільшеними, або не доведеними. «Справедливі» ж домагання DLR 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 виняйнято німецьких юстициратів Тіхтіна та Гейне, які в своїх резолюціях (щоправда, за матеріалами, наданими їм самим Гершуном) дійшли висновку, що позиція українського юрисконсульта є правильною й обґрунтованою. На підставі вищезазначених аналізів й обрахунків юрисконсульт Гершун та представник Державного контролю Вронський повідомили DLR, 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 наприкінці 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 DLR, 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 зауважив з цього приводу: «Ці два дуже важних фактора відійшли якимось 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» [5, арк. 28 зв.]. Малося на увазі те, що німецьким товариством так і не було перевезено ще 200 скринь з українськими грішми, які залишали в Trezor Raum у Бреслау до листопада 1920 р.

Крім того, починаючи з проекту угоди від 14 квітня 1919 р., скрізь чітко й ясно було зазначено два важливі пункти: 1) що термін початку польотів мав відраховуватися через два тижні після внесення грошей до Nationalbank für Deutschland (перший політ було здійснено лише 20 червня 1919 р.) і 2) що перевезення українських грошових знаків мало відбутися протягом двох місяців. Представники Фінансової агенції УНР з якихось причин не дотримувалися цих конкретних умов під час ведення перемовин з DLR 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 агенції. 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 у разі відльоту літака з Німеччини DLR мало отримати половину потрібної суми) [5, арк. 29]. Проте, як не важко підрахувати, сплачена сума включала в себе 100% премію. Дивна фінансова щедрість з боку Фінансової агенції УНР, адже угодою визначалося, що протягом двох місяців повинно було 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 агенції УНР і в справі закупівлі аеропланів. Ревізійна комісія Міністерства фінансів УНР встановила, що ціни, які диктувало Фінансовій агенції DLR були надто високими. Так, наприклад, Комісією було встановлено, що дехто Фогт пропонував Фінансовій агенції придбати аероплани по 60 тис. марок, тоді як українські представники не звернули увагу на цю пропозицію і придбали літаки по 120 тис. марок [5, арк. 29–29 зв.]. Загалом українська Фінансова агенція купила аероплани для DLR за 1 млн. 470 тис. марок [5, арк. 30].

Так само незрозумілою є особа якогось п. Радке, якого члени Фінансової агенції (не встановлено, хто саме, чи то Хом'як, чи то Скнар) найняли на експерта з аеропланіки, обов'язком якого був 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 [5, ark. 29–29 зв.]. Цікавим є й той факт, що після купівлі за порадною експерта Радке аеропланів (які він інспектував) на вищезазначену суму, той же Радке незабаром виставив Фінансовій агентурі рахунок від DLR на ремонт моторів у 4 літаках на суму 86 тис. марок [5, ark. 30]. І Фінансова агентура УНР його сплатила, хоча за умовами угоди саме DLR повинно було 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» [5, ark. 29 зв.]. Суть питання полягала в тому, чому, якщо проект першої угоди від DLR 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. У свою чергу, Ревізійна комісія встановила, що така заява фінансового агента є брехнею. Було виявлено, що ще 3 лютого 1919 р. Г. Супрун одержав у Райхсбанку (Reichsbank) 8 млн 400 тис. марок, з яких 1 млн 400 марок наступного дня виплатив німецькій державній друкарні (Reichsdruckerei), а решту суми (7 млн 399 тис. 600 марок) залишилася в його розпорядженні. З цих грошей він не сплатив необхідний за контрактом з DLR внесок до Nationalbank für Deutschland, а натомість вніс до цього ж банку 4 млн 600 тис. марок з метою купівлі цінних паперів для комерсантів братів Рабиновичів, аби здійснити спільну оборудку з купівлею і продажем чаю. Один пакет цих цінних паперів було перенадіслано до Голландії (в Амстердам), а інший переслати не вдалося через те, що саме тоді було накладено 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 передав братам Рабиновичам 2 млн 300 марок готівкою [5, ark. 29 зв.]. Таким чином, оборудка з чаєм, яка варта окремого наукового дослідження, була для українського фінансового агента в Берліні Г.Супруна (спільно з представником державного контролю УНР Вронським) більш

нагальною справою, ніж переправка грошей в Україну, уряд та військо якої знаходилися у вкрай скрутних воєнних і фінансових обставинах і які надзвичайно потребували грошей.

Гроші ж за угодою з DLR (3 млн 250 тис. марок) було внесено до Nationalbank für Deutschland лише після звільнення на початку травня 1919 р. у Відні з-під арешту 85 млн крон, та й то лише 11 червня 1919 р. Таким чином, не було виконано умови чергового варіанту угоди з DLR (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 (зафрахтовані) три п'ятимоторні важкі бомбардувальники-біплани «Zeppelin-Staaken R-XIVa» з конструкторськими номерами R-69 (реєстраційний номер D.129), R-70 (реєстраційний номер D.130), R-71 (реєстраційний номер D.131), тобто німецькі важкі бомбардувальники R-69, R-70 та R-71. Ці літаки, хоч і були продані УНР й мали українські розпізнавальні знаки, мали німецьку обслугу та залогу. З України та від української авіації з ними тримав регулярний радіозв'язок радист Першого Запорізького окремого авіадивізіону в Кам'янці-Подільському хорунжий Володимир Пилипець [10].

Уперше подібний бомбардувальник R-XIV піднявся в повітря 1917 р. Це були найбільші і найпотужніші бойові літаки періоду Першої світової війни. Ширина верхнього крила становило 4,6 м, а нижнього крила — 3,6 м, розмах крила — 42,2 м, швидкість польоту — 135 км на годину. В повітря їх підіймали п'ять 260-потужних моторів фірми Maybach (потужність 180 кВт) та згодом — 4 ПД Mercedes D.IVa (потужність 190 кВт), чотири з яких було розташовано в тамдемних крилах, а п'ятий — в носі фюзеляжа. Мотор у носовій частині фюзеляжа обертав тяговий гвинт діаметром у 4100 мм, чотири інші попарно тандемно розташовувалися в двох мотогондолах. Передні мотори обертали тягові гвинти діаметром у 3250 мм, а задні — штовхаючі гвинти діаметром у 4300 мм. Паливні баки (два у фюзеляжі й один у центроплані верхнього крила) сумарно вміщали 3150 л палива. 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 кращі англійські та французькі важкі бомбардувальники — трохи більше за тонну.

Дальність польоту зі стандартним навантаженням (2 тонни) становила 1300 км. Екіпаж складався з 7 чоловік, озброєння — від чотирьох до шести 7.92-мм кулеметів «Parabellum». Максимальна висота — 3.700 м, до рівня 3 км підіймався за 70 хвилин. Під час Першої світової війни такі літаки, окрім фірми «Zeppelin Staaken», збиралися також на фірмах «Аутомобіль унд Авіатік АГ» (Лейпциг), «Люфтшіффау Шюте-Лянц» (Цессен), «Остдойче Альбатросверке ГмбХ» (Шнайдмюль), «Авіатік», «Шюте-Лянц» та «Альбатрос». До кінця війни німці спромоглися побудувати 13 таких бомбардувальників [11].

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 DLR 33 тис. 462 марки [5, арк.29]. 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 доставлялося 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 отримало 5 (18) жовтня 1919 р.) [12, с. 457]. Щоправда, він помилково вважав, що пересилку організував посол УНР в Німеччині М.Порш, проте тепер вже виявилось, що насправді цю справу залагоджувала Фінансова агентура УНР в Берліні. Я.Макогон писав також, що гроші перевозилися величезними апаратами типу «Муромець», тільки ще більшими.

Як я вже зазначав, насправді то були біплани «Zeppelin Staaken (R-XIVa)» під номерами «R-69», «R-70» та «R-71». Б.Мартос додавав, що для перевезення було використано три п'ятимоторні літаки та два дещо менші тримоторні, «але всі вони вже були досить з'їжджені» [6, с. 25]. Це справді було так. То були вже вказані вище три п'ятимоторні колишні німецькі важкі бомбардувальники класу «Zeppelin Staaken (R-XIVa)» та три легші — типу «Gotha GV». Чотири щойно придбані літаки, як вказувалося вище, невдовзі вже потребували ремонту моторів. Б. Мартос оповідав, 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» [6, с. 25]. За такого стану літальних

апаратів не обійшлося й без аварій та прикрих інцидентів під час перельотів. Аероплани, бувало, падали і їх часто обстрілювали.

Так, 2 серпня 1919 р. над Польщею (в районі Познані) з якоїсь причини загорівся біплан «Zeppelin Staaken» і впав уже 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 С. 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 [13, с. 560; 14, с. 694]. Не відповідає дійсності й повідомлення вже згаданого підп. Я. Макогона, який стверджував, що падіння літака відбулося 7 вересня через те, що його було збито [12, с. 457].

Найближчою до істини є дата 4 серпня 1919 р., яку встановили свого часу С. Ріпецький, М. Заклинський і яку часто використовують нинішні історики (Р. Горак, Д. Веденєєв та інш.) [15; 16; 17; 18]. Втім, і ця дата є дещо неточна.

Вихідна суть помилки полягає в тому, що на тоді, фактично, один за одним (протягом двох діб) катастрофи зазнали два біплани виробництва «Zeppelin Staaken». Подібність літаків в очах пересічних випадкових свідків, близькість подій, розголос у пресі, ажіотаж і політична кон'юнктура (доцільність / недоцільність розголосу події в умовах постверсальської Німеччини, протистояння Польщі та УНР тощо) досить швидко заплутали головні деталі (відмінності) катастроф і сприяли виникненню низки подальших плутанин і навіть вигадок у визначенні головних ознак та, зокрема, дат трагедій.

4 серпня 1919 р. розбився інший літак, а саме — «Zeppelin Staaken (R-VI)» під маркуванням «R-39/16», який не належав УНР і не був перероблений на цивільний. То був модифікований військовий бомбардувальник «Zeppelin Staaken (R-VI)», 18 машин якого типу R-25 — R-39 та R-52 — R-54 зібрали у 1918 р. на фірмах: «Staaken» — 8 машин; «Аутомобіль унд Авіатік АГ» (Лейпциг) — 8 машин; «Люфтшіффбау Шюте-Лянц» (Цессен) та «Остдойче Альбатросверке ГмбХ» (Шнаймюль) — по 3 машини. Крім того, цей літак мав не п'ять, а чотири мотори. То були не надто надійні 6-циліндрові двигуни «Мерседес D.IVa» (потужність — 190 кВт) та

«Maubach Mb.IVa» (потужність — 180 кВт). Двигуни стояли парно у двох мотогондолах й обертали дерев'яні дволопастні гвинти «Гаруда» — штовхаючий й тягнучий. Не вдаючись до технічних характеристик подібних літаків, додам, що ці двигуни були обладнані автоматичними електричними стартерами фірми «Бош», пов'язаними з акумуляторами. При цьому в гондолах між двигунами знаходився механік, що стежив за роботою моторів у польоті. І для цього були підстави, адже попри високі досягнення німецьких авіатехніків, ера будови літаків тільки-но починалася. З вісімнадцяти зазначених бомбардувальників «Zeppelin Staaken, R-VI» (R-25 — R-39 та R-52 — R-54) шістьнадцять літаків було використано безпосередньо на Західному фронті Світової війни у 1918 р. Чотири машини було збито винищувачами та зенітною артилерією супротивника, а вісім — розбилися в аваріях.

Один з уцілілих тоді літаків (R-39), і який у 1919 р. став фігурантом плутанини із датою загибелі Д.Вітовського, здійснив рекордний об'єм бомбардування. В перебігу двадцяти бойових польотів цей літак скинув на ворога 26 тис. кг бомб, у тому числі три 1 тис. кг бомби — усі такі бомби, що були скинуті протягом війни на Англію. Після війни цей літак не був проданий УНР, проте після встановлення перемир'я здійснював поштові та дипломатичні перевезення з Німеччини в Україну, і саме його було збито польською зенітною артилерією близько дев'ятої години ранку під Ратибором у Верхній Сілезії (Oberschlesien), коли біплан якраз перелітав р.Руду, що являла тогочасний кордон між Німеччиною та Польщею [19]. Літак мав розпізнавальні знаки німецького військово-повітряного флоту, а отже, й не міг бути одним з куплених українською Фінансовою агентурою літаків для доставки товариством Deutsche Luft-Reederei українських грошей для уряду Директорії.

Це був саме «Zeppelin Staaken, R-VI» (R-39/16) і летів він ustalеним повітряним маршрутом між Бреслау та Станіславим (згодом — Кам'янець-Подільським), проте Д.Вітовського та М.Чучканя на його борту не було. Про те, що літак було збито, а також про відсутність на його борту міни або сторонніх осіб заявила й спеціальна слідча комісія німецьких повітряних сил, як і начальник леговища в Бреслау, що особисто контролював підготовку машини до вильоту [17, с. 130, 131].

Натомість, 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 «Zeppelin Staaken (R-XIVa)» під маркуванням «R-70» та «R-71») з українськими грішми. Перший літак («R-70»), крім грошей, узяв на борт ще й Ю. Бачинського і своєчасно вилетів. Інший літак («R-71/18») з вантажем у 3 млн крб., на якому мав відлетіти й Д. Вітовський та його ад'ютант М. Чучман, не вилетів через злам у моторі і його довелося лагодити. Вилетів він з Бреслау (з Д. Вітовським на борту) того ж дня але близько десяти 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») [5, арк. 30–30 зв.]. Цей 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 [5, арк. 30], чи що у літак було підкладено міну з метою вбивства Д. Вітовського й що з українського боку не було зроблено спроб розслідувати цей інцидент [17, с. 131] тощо. Все це, безумовно, вигадки; літак упав у ліс під Ратібором і розбився через несправність у моторі [21]. Як свідчать документи, в цьому разі висновок Ревізійної комісії Міністерства фінансів УНР у контексті розслідування діяльності української Фінансової агентури в Німеччині, Д. Вітовський загинув 2 серпня 1919 р. в катастрофі літака «Zeppelin Staaken (R-XIVa)» (R-71) під час перельоту з Бреслау до Кам'янця-Подільського.

Взагалі то всі літаки цього виробника мали проблеми з двигунами ще з часів Світової війни. Спочатку замість майбахівських на літак було встановлено п'ять двигунів фірми «Австро-Даймлер» (найпотужніші — 237 кВт — на той час мотори в Німеччині), проте двигуни виявилися недорозробленими й відтак часто відмовляли в польоті. В травні 1918 р. їх замінили на двигуни «Бассе унд Сельве BuS.IVa» (потужністю в 220 кВт), проте ці мотори

* Після похорону Д. Вітовського в ресторані готелю «Едем» в Берліні відбулися поминки по ньому, на яких були присутніми 20 осіб. Принагідно зазначимо, що замовлені для вечери страви, квіти, лікйори, 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). — Арк. 104].

виявилися ще гіршими за попередні. Так на літаки знов було встановлено двигуни «Майбах Mb.IVа» потужністю в 180кВт.

24 серпня зазнав катастрофи й упав в м.Раудені інший літак, гроші, що були на його борту, згоріли [5, ark. 99 зв.]. 8 жовтня один з літаків, що вже повертався з Кам'янка-Подільського, упав і розбився над територією Польщі. Про інший випадок підп. Я.Макогон свідчив, що 25 жовтня 1919 р. поблизу Кракова польськими жовнірами «через пустощі» було збито один з таких літаків. Усі пасажери і літуни загинули, гроші ж невдовзі було повернуто українському урядові.

Старший пілот іншого літака («Zeppelin Staaken (R-XIVa) — R-70 / D.130»), німецький офіцер, вертаючись уже з Кам'янка-Подільського до Берліна, самочинно, без відома української сторони, взявся підвезти пасажера до Відня, де в аеропорту Aspern 29 липня його літак було заарештовано та конфісковано французькими солдатами від імені антантської контрольної комісії (IAACC) [7].

Ще один аероплан змушений був через зіпсування моторів приземлитися в Галичині, не долетівши до Кам'янка [6, с. 25].

Інший літак («Zeppelin Staaken (R-XIVa) — R-69 / D.129»), який перевозив гроші для українського уряду, чомусь летів не над Галичиною, а над Буковиною і, знову ж через паливні проблеми у всіх п'яти моторах, не долетів 10 км до Дністра [6, с. 25]. 19 вересня бомбардувальник змушений був здійснити аварійну посадку на румунській території. З українського боку Дністра було спрямовано машини на той бік річки, але два румунські вояки 37-го Піхотного полку підоспіли першими й, загрожуючи зброєю, конфіскували і літак, і гроші — 303 мільйони гривень, що були виготовлені в Німеччині для Української Держави ще за часів Гетьманату П.Скоропадського (5, 6 та 24 жовтня 1918 р.). Румуни заарештували також трьох німецьких літунів (капітана Ганса Вольфа фон Гарага (Hans Wolf von Harah) й двох пілотів — Генріха Шмільца (Heinrich Smiltz) й Генріха Треткена (Henrig Tretken), а також українського урядовця та його помічників, що летіли з ними. Згодом українців звільнили і переправили на український бік Дністра, а німецьких пілотів інтернували пізніше — після відбуття арешту в румунській в'язниці [7].

Жодні заходи української місії в Бухаресті щодо повернення хоча б коштів (303 млн грн.) не мали успіху. Колишній голова уряду УНР І.Мазепа пояснює таку позицію тим, що на той час Румунія ще не мала підписаного мирового договору з Німеччиною,

проте додає, що згодом ці гроші, що перевозив аероплан, все ж було передано українському представництву в Бухаресті, але потрапили вони в розпорядження уряду УНР аж у 1920 р. [2, с. 301].

Що ж до літака, то «Zepelin Staaken (R-XIVa — R-69 / D.129)» так і не було повернуто ані українській стороні, ані німецькому товариству Deutsche Luft-Reederei. Румунські авіаційні інженери полагодили його, і екіпаж пілотів на чолі з 1-м технічним лейтенантом Петре Макавеєм (Petre Macavei) перелетіли на ньому до Бухареста. Зазначимо, що і в польоті двигуни літака завдали чимало клопотів румунським пілотам. Цей літак більше так ніколи й не злетів у небо. Протягом кількох років він перебував на летовищі й врешті був демонтований, а його дерев'яні гвинти опинилися у Військовому музеї в Бухаресті.

Після втрати вищезазначених літаків DLR запропонувало Україні для продовження доставки грошей з Німеччини використати інший бомбардувальник — Friedrichshafen G.III-a, відомий як FF-45 [7]. Friedrichshafen G.III з'явився на початку 1917 р. і досить швидко склав істотну конкуренцію іншому німецькому бомбардувальнику Gotha. Варто сказати, що його бомбове завантаження було у півтора раза більшим від Gotha. Окрім фірми-розробника, бомбардувальники Friedrichshafen випускали також заводи Ханзейтш Флюгцойгверк (Ганза) та Даймлер Флюгцойгбау. Розмах крила цих літаків становив 23,70 м, довжина — 12,80 м, площа крила — 95 кв м. Двигуни 2-ПД Mercedes D.IV-a дозволяли розвинути швидкість у 141 км. на годину (крейсерська швидкість — 118 км/год.). Термін польоту — 5 годин. Екіпаж складався з трьох чоловік. На озброєнні було два-три 7,92-мм кулемети Parabellum MG14, що встановлювалися на шворнях у носі та в задній кабіні. Бомбове навантаження — 1500 кг. Модифікація Friedrichshafen G.III-a була з двокилевим біплановим опірнням і без носового колеса. Загалом G-III обох модифікацій було збудовано 245 бомбардувальників. Вони були задіяні до останніх днів війни як нічні, так і денні бомбардувальники проти об'єктів у Франції, Бельгії та Британії. По війні німці використовували їх як транспортно-пасажирські машини. У 1920 р. два такі літаки закупила радянська Росія, й ще кілька використовувалися у складі Червоного повітряного флоту. Ще один біплан такого типу, що здійснив вимушену посадку на території Литви, після ремонту став бойовою одиницею литовських військово-повітряних сил [22; 23].

Наразі немає даних, чи були бомбардувальники Friedrichshafen G.III-a (FF-45) в розпорядженні уряду УНР, проте достеменно відомо, що частина авіації, належної Deutsche Luft-Reederei, була таємно переміщена з Німеччини до України [7]. Цілком вірогідно, що серед тих літаків (зокрема, відомо про розвідувальні авіамашини DFW, LVG, Hansa-Brandenburg, винищувачі Halberstadt, Albatros, Fokker та інші) був і вищезгадуваний бомбардувальник Zeppelin Staaken (R-VI) (R-39/16), що був збитий поляками 4 серпня 1919 р. і факт польоту якого в Україну ретельно приховувався німецькою слідчою комісією. Відомо також, що біплани Zeppelin Staaken (R-VI) точно перебували на летовищі Кам'янець-Подільського вже в грудні 1918 р., проте твердження деяких дослідників про те, що їх нібито було захоплено у німців [24], не відповідають дійсності. Цілком логічно, що в зв'язку з тим, що таємне надання Німеччиною (через DLR) літаків урядові УНР приховувалося обома сторонами від зайвого розголошення (з огляду на реакцію Антанти та Польщі), а відтак їхня наявність видавалася як українські трофеї. Частина ж літаків була покинута австрійськими та німецькими військами під час повернення на Батьківщину, проте їхній технічний стан був не найкращий.

Достеменно відомо також про зафрактування українською стороною ще й чотирьох легких бомбардувальників Gotha (три літаки Gotha G-V та один — Gotha GL-VII). Двомоторний бомбардувальник Gotha GL-VII з українськими розпізнавальними знаками, відомий під бортовим іменем «Олена», наприкінці 1919 р. під час перельоту до Відня (пілот — німець Клаузен) змушений був приземлитися в околицях Братислави й був інтернований чехословацькою владою [24].

Бомбардувальники типу Gotha мали замінити дирижаблі, що стали уразливими для досягнення винищувачів, й вже 13 червня 1917 р. серед дня скинули бомби на Лондон*. Досить скоро ці літаки стали називати «повітряними монстрами» [25]. Спроектовані Гансом Буркгардом (Hans Burkhard) й розроблені компанією

* Внаслідок цього нальоту загинуло 162 людини й більш як 400 були поранені, що становило найбільшу чисельність постраждалих від повітряних бомбардувань Великобританії за весь час тривання Першої світової війни. Згодом продовжилися нічні бомбардування, які тривали до травня 1918 р. Загалом бомбардувальники Gotha здійснили 22 нальоти на Англію й скинули на її територію понад майже 85 тонн (84.745 кг) бомб [Електронний ресурс: <http://www.4to40.com/encyclopedia/index.asp?id=30>].

Gothaer Waggonfabrik AG, вони дійсно були грізною зброєю. Розмах крила Gotha G-V становив 23,70 м., довжина — 11,86 м, висота — 4,30 м, площа крила — 89,50 кв м. Вага порожнього літака становила 2740 кг. (взлітна — 3975 кг.), а двигуни типу 2 ПД Mercedes D.IV-a (потужність — 2+260 п.с) дозволяли розвинути максимальну швидкість у 142 км/год. (крейсерська швидкість — 126 км/год.) й набирати висоту до 6500 м. Три пілоти екіпажу мали в своєму розпорядженні, окрім бомб загальним вантажем у 500 кг, два 7,92 мм кулемети Parabellum MG14, що були встановлені на шарнірних кріпленнях у носовій та надфюзеляжній позиціях [26].

Загалом з Бреслау до Кам'янця-Подільського було здійснено 18 польотів [5, арк. 28], що, до речі, спростовує твердження Б. Мартоса, нібито аероплани з грішми здійснили лише кілька перельотів [6, с. 24]. Загалом же за усі 18 перельотів з Німеччини до Кам'янця-Подільського було перевезено грошових знаків на суму в 1 млрд 242 млн 140 тис. гривень [5, арк. 28], які, безумовно, були вкрай потрібні урядові та війську УНР у складні часи літа-осені 1919 року. Разом з тим, значний об'єм вантажу — більш як 200 скринь — все ж так і не був перевезений й зберігався у Бреслау до листопада 1920 р. [5, арк. 28 зв.]. Якщо врахувати, що урядом УНР було замовлено у Німеччини 3,5 млрд грн [27], то ледь менше двох третин суми німецькі літаки урядові УНР не перевезли.

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

«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 Вронський і п. Арістархів

* Що стосується, власне, долі самої компанії «Deutsche Luft-Reederei», то невдовзі настав 1921 р., коли у повному обсязі набули чинності §§ 198–202 Версальського договору, які передбачали або знищення, або ж передачу союзним країнам Антанти усіх повітряно-літальних апаратів Німеччини. Відтак DLR було змушене самоліквідуватися.

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» [5, арк. 30 зв.].

Довести розслідування до завершення й до судового рішення, як щодо питання постачання грошових знаків в Україну, так 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 закрито, а всіх урядовців звільнено або відраджено до Міністерства фінансів без утримання [5, арк.12], 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 [5, арк. 12–12 зв.], 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 очевидні 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 усіх співробітників Агентури, саботаж і елементарну безвідповідальність, які були поєднані з усвідомленням безкарності. Додамо, що Г.Супрун так і не зазнав покарання за свої зловживання державними коштами УНР; він і надалі мешкав у Берліні й у 1924 р. спільно з Я.Оренштайном та Щепаловим навіть заснував у столиці Німеччини велику видавничу фірму українських «творів красного письменства та історії» [28].

Інші ділянки ревізії діяльності Фінансової агентури УНР вказують на те, що фінансові махінації, корупція та крадіжки державних коштів, які здійснювалися головою і членами Фінансової агентури, були тісно переплетені з найвпливовішими державними і політичними діячами та організаціями Української Народної Республіки. 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 з діяльності О.Севрюка в Італії, українських представників на Паризьку мирну конференцію, принципів партійної та особистої квоти в призначенні урядовців, отаманщини в Україні, безпорадності держконтролю та судової системи, чварів у Директорії, фактичного безсилля урядових структур і практичної узурпації влади головним отаманом С.Петлюрою, масштаб якої водночас обмежувався ареалом його особистої присутності тощо), а отже, й дозволяла подібним елементам не лише підточувати українську державність з середини, але дискредитувати її в очах світової спільноти 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.

1. 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 взаємоевпливів. — С. 165–175.

2. Мазепа І. Україна в огні й бурі революції. — К.: Темпора, 2003.

3. Директорія, Рада Народних Міністрів Української Народної Республіки. Листопад 1918 — листопад 1920 рр.: Документи і матеріали. — Т. 1. — К.: Вид-во ім. Олени Теліги, 2006.

4. Центральний державний історичний архів України у Львові (ЦДІА України у Львові). — Ф.681. — Оп.1. — Спр.1. — Арк.6.

5. Biblioteka Narodowa w Warszawie. — Скр. 23 XXIV-10 (17).

6. Мартос Б. Українська валюта 1917–1920 років // Мартос Б., Зозуля Я. Гроші Української Держави. — Мюнхен: Український технічно-господарський інститут, 1972.

7. Mulder R. Deutsche Luft-Reederei Gesellschaft mit beschränkter Haftung — DLR (1917–1923) // Електронний ресурс: www.europeanairlines.no.

8. Електронний ресурс: <http://www.flight-depot.com/flight-history-data/flighthistory/alsverkehrsmittel/index.html>.

9. Електронний ресурс: <http://www.calend.ru/event/4219>.
10. Шанковський Л. З історії Української авіації // Електронний ресурс: http://www.chota.plast.org.ua/aviohistoriPA.htm#_ftnref1.
11. Ел. ресурс: Wunderwaffe: <http://wunderwaffe.narod.ru/Magazine/AirWar/87/02.htm>.
12. Ковальчук М. Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння. — К.: Темпора, 2006.
13. Чикаленко Є. Х. Щоденник, 1919–1920. — Київ; — Нью-Йорк: Вид-во Олени Теліги, 2005.
14. Директорія, Рада Народних Міністрів Української Народної Республіки. Листопад 1918 — листопад 1920 рр.: Документи і матеріали. — Т. 2. — К.: Вид-во імені Олени Теліги, 2006.
15. Ріпецький С. Дата смерті полк. Дмитра Вітовського // Вільна Україна. — 1960. — 36. 26. — С. 51–53.
16. Заклинський М. Дмитро Вітовський. Громадський діяч, стрілецький ідеолог, вождь Листопадового зриву, секретар військових справ ЗО УНР. — Нью-Йорк: Червона калина, 1067. — С. 117–118.
17. Горак Р. Дмитро Вітовський // Дзвін. — 1992. — №1–2. — С. 130–142.
18. Веденєєв Д. В. Вітовський Дмитро Дмитрович // Енциклопедія сучасної України. — К., 2005. — С. 635.
19. Baczkowski W. Samoloty bombowe pierwszej wojny swiatowej // Biblioteczka Skrydlatej Polski. — Warszawa, 1986. — S. 143.
20. Grosz P.M. Zeppelin Staaken R.VI // Windsock Datafile. — 2002. — № 95. — P. 27.
21. Rimell R. Staaken at war // Windsock Datafile. — 2007. — № 123. — P. 25.
22. Електронний ресурс: <http://www.airwar.ru/enc/bww1/frhg4.html>.
23. Електронний ресурс: http://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.asp?aircraft_id=602.
24. Харук А. Крила України: Військово-повітряні сили України, 1917–1920 рр. — К.: Темпора, 2008. — С. 61.
25. Grant R. Airpower Genesis // Air Force Magazine. — 2008. — November. — P. 55.
26. Електронний ресурс: <http://www.spartacus.schoolnet.co.uk/FWWgotha.htm>.
27. Gunter Schmitt. Als die Oldtimer flogen. Die Geschichte des Flugplatzes Berlin — Johannisthal // Transpress VEB Verlag fur Verkehrswesen. — Berlin. — 1980. — S.196.
28. Монолатій І. Львівська подорож Якова Оренштайна 1924 року: невдала спроба реалізації українського проєкту // Ї. — 2008. — №51.