

було безсумнівним успіхом повстанства, наголошує Д. Архієрейський.

Певна економічна стабілізація стала причиною того, що з 1923 – 1924 рр. селянський рух опору помітно вщухає. Селяни погодились на співіснування і співробітництво з новою владою. Політичні антирадянські виступи на селі дедалі рідшали, не маючи масової підтримки. Поразкою закінчилися й спроби ініціювати повстанський рух з-за кордону.

1. *Органи державної безпеки на Полтавщині // Ю.М. Парамонов, Л.Л. Бабенко, В.Д. Вишневецький та ін. – Полтава, 2005.*
2. *Ганжа О.І. Державне регулювання соціально-економічних відносин в умовах непу / Український історичний журнал. – 1990. – №10.*
3. *Політичний терор і тероризм в Україні: XIX – XX ст. Історичні нариси / Д.А. Архієрейського, О.Г. Бажан, Т.В. Голкова та ін. – К.: Наукова думка, 2002.*
4. *Архієрейський Д. Влада і селянство в Україні у 20-ті рр. // З архіву ВУЧК-ГПУ-НКВД-КГБ. – 1999. – № 1/2.*
5. *Державний архів Полтавської області (далі – ДАПО). – Ф. 363. – Оп. 1. – Спр. 12.*
6. *ДАПО. – Ф. 363. – Оп. 1. – Спр. 1.*
7. *ДАПО. – Ф. 9032. – Оп. 1. – Спр. 24.*
8. *ДАПО. – Ф. 9032. – Оп. 1. – Спр. 146.*
9. *ДАПО. – Ф. 363. – Оп. 1. – Спр. 22.*
10. *Мельничук О.А., Кузьмінець Н.П. Політика більшовиків в українському селі у 1919-1920 рр. // Український селянин. – 2002. – Вип. 6.*
11. *ДАПО. – Ф. 9032. – Оп. 1. – Спр. 141.*
12. *ДАПО. – Ф. 9032. – Оп. 1. – Спр. 80.*

П. Гай-Нижник

ДОСТАВКА ДЛЯ УРЯДУ ДИРЕКТОРІЇ УКРАЇНСЬКИХ ГРОШЕЙ З НІМЕЧЧИНИ І ЗАГИБЕЛЬ Д. ВІТОВСЬКОГО (1919 Р.)

Як відомо, у 1919 р. український уряд знаходився у складній військово-політичній та фінансово-економічній ситуації. З метою полегшення фінансового становища республіканської влади взагалі й щонайшвидшого набуття коштів, необхідних для українського війська, було вирішено доставити великі суми українських грошей з Німеччини, друк яких у 1918 р. замовили ще уряди УНР та Української Держави в німецькій державній друкарні “Reichsdrukerei”. 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” [1, 24].

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” [1, 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. Мартоє 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 [1, 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.

Автор статті ставить за мету з'ясувати механізм доставки української гривні з Німеччини в 1919 р. для уряду Директорії. Об'єктом вивчення є фінансова діяльність Директорії, а предметом – фактори, що впливали на доставку грошей з Німеччини в Україну.

Як свідчать архівні документи (“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 “Дейч Люфт Реєдерай” (“Deich Luft Reederai”) і зроблено це було, за свідченнями самого фінансового агента Г. Супруна, за пропозицією Міністерства закордонних справ Німеччини. Перемовини з “Дейч Люфт Реєдерай” (ДЛР) 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. [2, 27]. Згідно угоди, ДЛР брала на себе зобов'язання перевезти до Станіслава 20 тис. кг. вантажу (українських грошових знаків), за що українська Фінансова агентура мала сплачувати йому (товариству “Дейч Люфт Реєдерай”) по 40 німецьких марок за 1 кг. ваги вантажу. Українська сторона також повинна була внести власні кошти на організацію і купівлю аеропланів.

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 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 “Майбах” (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. Відносно висока енергозбросність дозволяла цим літкам-гігантам нести фантастичне за тих часів бойове навантаження – понад 4 т (для порівняння: російський “Илья Муромец” підіймав до 500 кг. бомб, а кращі англійські та французькі важкі бомбардувальники – трохи більше за тону). Дальність польоту із стандартним навантаженням (2 т) складала 1300 км. Чисельність екіпажу складалася з 7 осіб, озброєння – від чотирьох до шести 7,92-мм кулеметів “Parabellum”. Під час світової війни такі літаки крім фірми “Штаакен” збиралися також на фірмах “Аутомобиль унд Авиатик АГ” (Лейпциг), “Люфтшиффбау Шюте-Лянц” (Цессен), “Остдойче

Альбатросверке ГмбХ” (Шнайдемюль), “Авіатік”, “Шютте-Лянц” та “Альбатрос”.

Перший літак відлетів з Німеччини до України 20 червня 1919 р. і привіз до Кам’янка-Подільського 760 кг грошей, за що в Берліні Фінансовою агентурою УНР було сплачено ДЛР 33 тис. 462 марки [2, 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 Берліну своєчасно аеропланами в Україну в середньому постачається 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.) [3, 457]. Щоправда, він помилюво вважав, що пересилку організує 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 “Муромець”, 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’їджені” [1, 25]. Це дійсно було так. Чотири щойно придбані літаки, як вказувалося вище, невдовзі вже потребували 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” [1, 25]. За такого стану літальних апаратів не обійшлося й без аварій та прикрих інцидентів за час перельотів. Аероплани, бувало, падали і часто обстрілювалися.

Так, 8 жовтня один із 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 “із озорства” було збито один із таких літаків. Всі пасажери і пілоти загинули, гроші ж невдовзі було повернуто українському урядові. Старший пілот іншого літака, німецький офіцер, вертаючись вже з Кам’янка-Подільського до Берліна самочинно, без відома української сторони, взявся підвезти пасажирів до Відня, де його літак було заарештовано антантською контрольною комісією. Ще один аероплан змушений був через зіпсування моторів приземлитися в Галичині, не долетівши до Кам’янка [1, 25]. 2 серпня 1919 р. над Польщею (в районі Познані) з якоїсь причини загорівся інший аероплан і впад впаде на терені Німеччини (в околиці Рагібора). Загинули усі пасажери, в тому числі й перший державний секретар військових справ ЗУНР полк. Д. Вітовський, якого згодом поховали в Берліні.

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 [4, 560; 5, 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 [3, 457]. Найближчою до істини є дата 4 серпня 1919 р., яку встановили свого часу С. Ріпецький, М. Заклинський і яку часто використовують нинішні історики [6, 51–53; 7, 117–118; 8, 635]. Втім, і ця дата є дещо неточна. Як свідчить розслідування української Ревізійної комісії в Німеччині, 2 серпня 1919 р. з Бреслау до Кам'яця-Подільського о третій з половиною ранку збиралися відлетіти два літака (“Р.70” і “Р.71”) з українськими грошми. 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 годині 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”) [2, 30–30 зв.]. 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 ніби то польський літак напав на цей аероплан і знищив його, або що його збили тощо [2, 30]. Все це, безумовно, вигадки; літак розбився через несправність у моторі, а Д. Вітовський був похований у Берліні 14 серпня 1919 року на цвинтарі Гугенотів (2002 р. у Львові відбулося урочисте перепоховання Д. Вітовського).

24 серпня зазнав катастрофи й упав в м. Раудені літак “Р. 71”. Гроші, що були на його борту, згоріли [2, 99 зв.]. 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 пілотів і українського урядовця, що летів з ними (згодом німецьких пілотів інтернували, а українця звільнили). Літак і гроші (300 млн. грн.) було конфісковано [1, 25]. 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 українському представництву в Бухаресті, але потрапили вони в розпорядження уряду УНР аж у 1920 р. [9, 301]. Втім, значна кількість грошових знаків, більше 200 скринь, все ж так і не була

* 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, лікери, фрукти і цигарки були оплачені (5 тис. 558 марок 35 пфенінгів) коштом Фінансової агентури УНР в Берліні [2, 104].

перевезена в Україну й продовжувала зберігалася у Бреслау до листопада 1920 р. [2, 28 зв.].

В цьому контексті необхідно спростувати ще одне твердження колишнього голови Ради народних міністрів і міністра фінансів УНР Б. Матроса про те, ніби-то аероплани з грішми здійснили лише кілька перельотів [1, 24]. Це не відповідає дійсності. Насправді загалом з Бреслау до Кам'янець-Подільського було здійснено 18 польотів і перевезено 1 млрд. 242 млн. 140 тис. гривень [2, 28], які, безумовно, були вкрай потрібні урядові та війську УНР у складні часи літа-осені 1919 року.

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

2. *Biblioteka Narodowa w Warszawie. – Скр. 23 XXIV-10 (17).*

3. *Ковальчук М. Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння. – К.: Темпора, 2006.*

4. *Чикаленко Є. Х. Щоденник, 1919–1920. – Київ; – Нью-Йорк: Вид-во Олени Теліги, 2005.*

5. *Директорія, Рада Народних Міністрів Української Народної Республіки. Листопад 1918 – листопад 1920 рр.: Документи і матеріали. – Т. 2. – К.: Вид-во імені Олени Теліги, 2006.*

6. *Ріпецький С. Дата смерті полк. Дмитра Вітовського // Вільна Україна. – 1960. – 36. 26.*

7. *Заклинський М. Дмитро Вітовський. Грамадський діяч, стрілецький ідеолог, вождь Листопадового зриву, секретар військових справ ЗО УНР. – Нью-Йорк: Червона калина, 1967.*

8. *Веденєв Д. В. Вітовський Дмитро Дмитрович // Енциклопедія сучасної України. – К., 2005.*

9. *Мазена І. Україна в огні й бурі революції. – К.: Темпора, 2003.*

Г. Голиш

УЧАСТЬ НЕПОВНОЛІТНІХ УКРАЇНЦІВ У ПІДПІЛЬНІЙ БОРОТЬБІ ПРОТИ НАЦИСТСЬКИХ ОКУПАНТІВ (1941 – 1945 РР.)

Історія війни СРСР з нацистською Німеччиною містить чимало фактів безпосередньої участі неповнолітніх українців у боротьбі цивільного населення з ворогом. Цей особливий феномен воєнної доби водночас увібрав у себе як щемливо трагічні, так і гідні подиву героїчні сторінки. Акселеровані реаліями суворой воєнної пори, юні українці стали учасниками підпільної боротьби з окупантами і зробили свій гідний внесок у наближення перемоги. Незважаючи на очевидну актуальність та гносеологічно-виховний потенціал означеної проблеми, вона ще не знайшла свого достатнього висвітлення у історіографії, що віддзеркалює нелогічну і некоректну тенденцію залишення наймолодших акторів історичної драми на узбіччі наукових студій. Лише в окремих сюжетах радянських та вітчизняних істориків міститься інформація