УДК 327(477)"1918" : 327(430+436)

http://doi.org/10.17721/2524-048X.2019.13.141-156

Олександр Назарчук
кандидат історичних наук, доцент,
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»
Павло Сацький,
кандидат історичних наук, доцент,
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»

БЕЗПЕКОВІ АСПЕКТИ ВІДНОСИН УНР ІЗ НІМЕЧЧИНОЮ Й АВСТРО-УГОРЩИНОЮ У БЕРЕЗНІ-КВІТНІ 1918 Р.

Анотація. *У статті досліджується проблема відносин між урядом УНР і командуванням німецьких окупаційних військ у сфері забезпечення роботи транспорту і пошти у березні-квітні 1918 р. Дослідження здійснено на основі архівних документів які висвітлюють позицію керівництва УНР щодо заходів німецького командування по забезпеченню роботи транспорту і зв'язку, а також фінансові аспекти відносин із німецьким окупаційним командуванням. Крах на території України фінансової системи колишньої Російської імперії й військова розруха призвели до складної ситуації на залізниці й пошті. Проте, стабільна робота цих установ була принциповим питанням для безпеки УНР, а також для німецького окупаційного командування. Особливо гострим було питання виплати жалування службовцям залізниць, не вирішення якого могло мати наслідком страйк. Німецьке командування запропонувало самостійно виплатити жалування службовцям залізниць і пошти і цю пропозицію уряд УНР відкинув категорично як таку що загрожувала безпеці держави. Також, навколо проблеми функціонування транспорту і зв'язку в УНР відбувалися складні переговори між урядом УНР і представниками Німеччини щодо позики. У березні-квітні 1918 р. розгорнулась боротьба між урядом УНР і*

командуванням німецькими окупаційними військами за фактичний вплив на транспорт і зв'язок в УНР. Фактично, поставало питання суверенного права Ради Народних Міністрів УНР самостійно закладати підвалини державної безпеки України. Проблематика відносин між урядом УНР і окупаційним командуванням потребує більш глибокого дослідження з огляду на її практичне значення, зокрема, в контексті формування на системній основі міждержавних відносин у сфері фінансів, транспорту і зв'язку як характерного явища для ХХ ст.

Ключові слова: *позика, курс німецької марки, Рада Народних Міністрів УНР, виплата жалування службовцям залізниць, окупаційні війська.*

Період історії Української Народної Республіки березня-квітня 1918 р. не зважаючи на свою короткостроковість виявився надзвичайно насиченим подіями, які характеризували боротьбу за існування української державності. Для характеристики цього періоду слід відзначити, що український уряд, Рада Народних Міністрів, розпочала його із романтичного настрою, завершити участь України у Першій світовій війні[14, арк. 13] й війну із Радянською Росією, уклавши перемир'я. Проте, у боротьбі проти більшовицької Росії УНР опинилася без права на ініціативу в якості об'єкта волі командування німецько-австрійських військ [5, арк. 10]. Ініціатива М. Грушевського щодо звернення до німецького командування з приводу висунення ультиматуму більшовикам щоб вони звільнили територію України і рішення Ради Народних Міністрів звернутися до німців щодо військового впливу на більшовиків[4, арк. 8] свідчить про готовність керівництва УНР цілковито покладатися на німецьку підтримку. В результаті, уряд УНР втрачає перспективу виявляти ініціативи не лише у зовнішній, а й у внутрішній політиці й забезпечувати самостійно державну безпеку. Проявами втрати ініціативи стають питання контролю таких стратегічних галузей для держави як транспорт і зв'язок. Ці галузі мали стратегічне значення і для командування німецько-австрійськими окупаційними військами на території УНР.

Проблематиці політики командування німецько-австрійських в УНР напередодні державного перевороту 29 квітня 1918 р. і спробам протидії її проявам зі сторони уряду УНР присвячено ряд досліджень. Зокрема, слід відзначити роботу «Україна між самовизначенням і окупацією 1917-1922 роки», у якій окремий розділ Вольфрама Дорніка і Пітера Ліба «Політика Центральних держав щодо України під час Першої світової війни» присвячено аналізу окупаційної політики Німеччини й Австро-Угорщини щодо України[2]. Автори роботи відзначають відсутність чіткої стратегії Центральних держав щодо України й превалювання тактичних розрахунків над стратегією. Німецько-українським двостороннім відносинам, в тому числі у період УНР березня-квітня 1918 р., присвячено роботу П. Барвінської «Українсько-німецькі відносини в 1917-1922 рр.» [1]. Проте, потребують дослідження ряд складових без пекової політики УНР, досвід якої є надзвичайно актуальним і для нинішньої України. Серед них політика щодо службовців залізниць і пошти, які забезпечували функціонування ключових галузей для безпеки УНР.

Метою статті є дослідження політики уряду УНР у березні-квітні 1918 р., спрямованої на запобігання втручанню командування німецькими окупаційними військами у роботу українських залізниць і пошти.

На засіданні Ради Народних Міністрів УНР 27 березня 1918 р. Міністр Шляхів сполучення Є. Сокович оголосив про бажання німців виплатити жалування службовцям українських залізниць і пошти. Також було поставлено питання про отримання УНР німецької позики на задоволення поточних потреб. Було прийнято ухвалу про отримання позики в іноземній валюті й доручено вести переговори Міністру торгівлі і промислу І. Фещенку-Чопівському й Міністру фінансів С. Перепелиці [6, арк. 53]. Німці висловили принципове бажання надати позику в російських рублях. Слід відзначити, що на 1918 р. емісія російських рублів вже не здійснювалась і криза неплатежів в УНР виникає саме у результаті відсутності грошової маси для виплат жалування. Україною було досягнуто угоди із Німеччиною про виготовлення української валюти, проте, для Німеччини було принциповим зберегти

прив'язку їхньої валюти, марки, до російського довоєнного рубля на територіях колишньої Російської імперії які опинилися під їхньою окупацією.

У намаганні отримати від німців позику на поточні потреби України у іноземній валюті, уряд УНР, навпаки, прагнув максимально унезалежнити свою економіку від колишньої російської спадщини, тобто, фінансової й грошової системи Російської імперії. Також для уряду УНР важливим було добитися інтеграції економіки України у європейський ринок, у тому числі у європейський валютний ринок, а для цього важливо було позбутися залежності від валюти колишньої Російської імперії. Ціноутворення на основі принципів загальноєвропейського ринку могло відіграти у цьому процесі важливу роль, проте, умови війни в Європі не давали для цього можливостей, оскільки ціноутворення на товари на європейському ринку відбувалося за принципами військового становища. Тобто, політичні принципи домінували над економічними. Також, можливості для вибору способу інтеграції у систему європейського ринку УНР втратила уклавши Брест-Литовський договір, який передбачав за правову основу для економічних відносин між Україною й Німеччиною положення договору про торгівлю та мореплавство з Російською імперією 1904 р. і тек само для економічних відносин із Австро-Угорщиною положення договору цієї імперії із Росією, укладеного 1906 р. [13, с. 302-304].

Питання отримання позики УНР і виплати жалування службовцям залізниць в пошти переплелися у результаті того, що наприкінці березня 1918 р. Рада Народних Міністрів вела переговори із німцями щодо умов цієї позички. 31 березня 1918 р. на засіданні Ради Народних Міністрів було прийнято рішення відхилити умови на яких німцями було запропоновано позику й висловлено, що позику український уряд може прийняти лише під як аванс під товари, котрі постачатимуться із України до Німеччини.

Начальником Департаменту залізничних шляхів Міністерства Шляхів УНР П. Плевако було виявлено ініціативу у відносинах із німцями заради вирішення поточних проблем із виплатою жалування залізничникам. Власне, ця ініціатива полягала у можливості виплати німцями жалування службовцям

українських залізниць. П. Плевако був не лише начальником Департаменту в Міністерстві Шляхів УНР, а також і виступав від імені профспілки українських залізничників, фактично, як громадський діяч. На засіданні Ради Народних Міністрів від 31 березня було прийнято рішення в ультимативній формі заявити німцям, що уряд УНР не допустить їх втручання у виплату жалування службовцям залізниці й пошти. У тому ж контексті було також прийнято рішення доручити Міністру Шляхів зробити П. Плевако догану за його самовільні переговори з німцями щодо позики під виплату жалування службовцям й пригрозити йому звільненням [7, арк. 55].

У контексті проблеми виплати жалування службовцям залізниць в УНР слід відзначити, що українська спілка залізничників як і ВІКЖель, всеросійська профспілка залізничників, від 1917 р. займали особливу політичну позицію у революційних подіях цього періоду. Зокрема, позиція залізничників відзначалась радикалізмом й ефективними діями щодо заколоту Корнілова і Другого Всеросійського З'їзду Рад, на якому було проголошено радянську владу. У грудні 1917 р. в переговорах із Генеральним Секретаріатом УНР ВІКЖель також виступав, фактично, як рівна сторона [3, арк. 68]. Тому невиплата службовцям залізниць жалування могла мати наслідком параліч транспортної системи на території УНР, основою якої був залізничний транспорт.

Для окупаційних військ Німеччини й Австро-Угорщини важливо було гарантувати як постачання і можливість оперативного переміщення своїх військ територією України так і можливість здійснювати вивезення із території України товарів. Зважаючи на складну ситуацію для Німеччини на Західному фронті у Першій світовій війні, можливість оперативного переміщення військ давала певну змогу розраховувати на переміщення за потребою військ із окупованої території. Це мало вагоме значення, зважаючи на потребу для Німеччини досягнути перелому у війні в 1918 р. Крім того, вивезення товарів із України для Німеччини було важливим, зважаючи на складну ситуацію в самій Німеччині так і для забезпечення її союзників по Четвертному союзу, особливо

Австро-Угорщини. Іще у ході консультацій під час Брест-Литовської конференції із Австро-Угорщиною німці погодилися поступитися на користь союзника своєю часткою у продовольстві, яке мало вивозитися із України [15, с. 278-279]. Тому, фактично, від безперебійної роботи залізниць в УНР залежала міцність Четвертного союзу. Оперативне переміщення окупаційних військ було важливим не лише з огляду на потреби фронтів Першої світової війни, а й з огляду на назрілу потребу активного втручання у ситуацію в Україні із посівом хліба й вилученням продовольства і діяльністю повстанських загонів. Німці вже у квітні 1918 р. готувалися до здійснення силових акцій по вилученню продовольства і для їх здійснення їм важливо було мати цілковито лояльних працівників залізниць. Також німецькі окупаційні війська потребували стабільної роботи засобів зв'язку, найважливішим у цей період був телеграф. Тому для німців було важливо вирішити питання кризи неплатежів працівникам залізниць і пошти в УНР. Виплата жалування саме німцями мала для них політичне значення, оскільки цим актом німецьке окупаційне командування мало змогу забезпечити лояльність служачи залізниць і пошти до нього, при тому, що уряд УНР не мав змоги вирішити питання цієї кризи. У свою чергу, для уряду УНР було політично важливо забезпечити лояльність працівників ключових галузей (транспорт і зв'язок) до себе. Отже, у березні 1918 р. зав'язалась боротьба за політичну симпатію зі сторони цих категорій службовців між урядом УНР і німецьким окупаційним командуванням. У майбутніх силових акціях, планованих німецьким окупаційним командуванням, роль залізничного транспорту мала відігравати ключове значення для переміщення військових підрозділів.

Слід звернути увагу також на особливості системи залізничного транспорту на території України, котра планувалась і будувалась під економічні й стратегічні інтереси колишньої Російської імперії. Фактично, через територію УНР мало відбуватися сполучення усієї західної й південно-західної частини європейської Росії. Тому важливим було забезпечити лояльність залізничників, котрі могли потрапити під вплив більшовицької Росії, а також командування

Збройних Сил Півдня Росії, котре вважало себе вірним зобов'язанням перед союзниками по Антанті, а німців розглядало як противника. Цей факт створював загрозу для німецьких окупаційних військ на територіях колишньої Російської імперії, зважаючи на активну роботу країн Антанти, спрямовану на налагодження відносин із державними утвореннями на територіях колишньої Російської імперії, яку вони системно розгорнули іще наприкінці 1917 р. [16, с. 214].

На засіданні Ради Народних Міністрів 3 квітня 1918 р. до обговорення було винесено питання про отримання позики від німців за рахунок якої мало бути погашено заборгованість перед службовцями залізниць. Міністр Шляхів сполучення Є. Сокович висловився про надзвичайно важке становище на залізницях і необхідність негайно виплатити жалування, а тому слід переглянути постанову, якою було відхилено умови, висунені німцями для отримання займу УНР. Серед вимог, які було висунено німцями, було встановлення курсу російського рубля, валюті в якій німці готові були надати позику УНР, до марки 1,33 марки за 1 карбованець [9, арк. 58]. Зважаючи на знецінення марки в результаті перерваних торгівельних відносин Німеччиною із іншими державами й її блокади країнами Антанти, даний курс карбованця був поступкою німецькій стороні. Німеччина активно намагалась користуватися можливостями забезпечити курс своєї валюти вибудовуючи торгівельні відносини із державними утвореннями на територіях колишньої Російської імперії й вибудовуючи відносини із не більшовицькими державами, як УНР, на засадах, котрі діяли відповідно із договірними відносинами до Першої світової війни.

Принциповим було для Німеччини розбудовувати відносини саме із небільшовицькими державними утвореннями, оскільки лише встановлення торгівельних відносин із цими утвореннями на загальноприйнятих у світі принципах могло забезпечити механізми для встановлення курсу валюти. Із більшовицькою Росією, котра відмовилась від принципів економічної політики в середині країни і з іншими державами на загальноприйнятих засадах, як

націоналізація банків і підприємств, відмова від зовнішніх боргових зобов'язань і приватної власності на землю, німцями вибудовувалися відносини на фактичних засадах отримання контрибуції. Також, встановлення економічних відносин із цими утвореннями на основі договірних задах, котрі діяли із Російською імперією, зокрема у Брест-Литовському договорі від 9 лютого 1918 р. було передбачено дія договору ряду положень договору 1904 р. «Про торгівлю і мореплавство» у економічних відносинах із УНР, мало для Німеччини вагоме значення у організації принципів міжнародних економічних відносин після завершення Першої світової війни. Умови позики Німеччини УНР щодо курсу рубля були принциповими і у даному разі німці користувалися критичною ситуацією на залізницях і пошті й телеграфі, яка склалась в Україні.

Радник Народного Міністра фінансів В. Мазуренко здійснював переговори із німцями щодо отримання УНР займу і виплати жалування залізничним службовцям і про результати переговорів він звітував на засіданні Ради Народних Міністрів 1 квітня 1918 р. Зокрема, доповів, що німцями було запропоновано позику у російських рублях із курсом меншим за 1,5 марок за рубль (1,33) під 7% під товари і сума займу мала складати 25 млн. рублів. З українського боку умови німців було відкинуто, наполягаючи на курсі в 1,5 марок до рубля і заявлено про неможливість виплати жалування службовцям залізниць з німецької казни. Заявлено, що український уряд сам виплатить жалування службовцям [8, арк. 56]. При цьому, німці висували все більш жорсткі вимоги щодо вивозу товарів із України, погрожуючи, що будуть здійснювати їх вивіз силою. В. Мазуренко заявив, що німці могли поступитися всіма висунутими ними умовами позики, проте категорично наполягатимуть на курсі рубля до марки в 1 рубль до 1,33 марки.

Серед інших умов отримання позики, які було висунуто німцями, були такі, що сприйнято було урядом УНР як такі, що є втручанням у внутрішні справи УНР, а також право німців здійснювати контроль за використанням авансу цієї позики [9, арк. 58 зв.]. Такими, що є втручанням у внутрішні справи УНР на засіданні уряду було розцінено забезпечення німецького займу

залізницями, використання займу урядом на виплату залізничникам і контроль зі сторони німців за використанням цього займу. Щодо неприпустимості прийняття цих умов займу висловився Міністр Внутрішніх Справ П. Христюк. Власне, забезпечення займу залізницями для німців було важливою умовою, оскільки вони мали на меті отримати контроль над транспортними магістралями України й інтерес до залізниць у німецького уряду був превалюючим на всіх територіях, які опинялися під їхнім контролем. Так, у ході вироблення умов вирішення польського питання під час Брест-Литовської конференції, німці у переговорах зі своїм союзником Австро-Угорщиною висували умовою передачу їм контролю над залізницями на території російського Царства Польського [15, с. 293]. Саме на виділення авансу у сумі 100 млн. карбованців, у крайньому разі 25 млн. карбованців розраховувала Рада Народних Міністрів УНР. На цьому засіданні Ради Міністрів також Ткаченко виступив проти позики на висунутих німцями умовах, оскільки це був би політичний удар по Україні. Міністр продовольчих справ Д. Коліух виступив проти прийняття умов щодо висуненого німцями курсу рубля відносно марки, заявивши, що це могло дійсно призвести до страйку на залізницях. У результаті встановлення курсу російського рубля відповідно вимогам німців жалування для залізничників фактично зменшувалося, оскільки таким чином зменшувалась купівельна спроможність грошей, якими це жалування мало виплачуватися.

Із першого випуску грошей УНР від 6 квітня 1918 р. на засіданні Ради Народних Міністрів, яке відбулося 5 квітня 1918 р., було вирішено виділити 2,5 млн. крб. Міністерству Шляхів, потім щодня видавати по 1,5 млн. крб. [10, арк. 61 зв.]. Другим за розмірами виділеної суми було Міністерство Пошт і Телеграфів, якому щодня було вирішено виділяти по 500 тис. крб. Іншим відомствам, які значилися в переліку, вже відсутнє було положення про виділення сум щодня. Міністерству Внутрішніх Справ вирішено було виділити 300 тис. крб. для Біженецького департаменту і 500 тис. на утримання міліції.

Міністерству освіти виділити 500 тис., Міністерству Торгу і Промисловості 40 тис., Міністерству праці – 50 тис. [10, арк. 62].

Проте, вже 20 квітня 1918 р. на засіданні Ради Народних Міністрів Міністром шляхів сполучень УНР В. Єщенком було надано інформацію про стан справ на залізниці. Зокрема, заявлено, що виникла нагальна потреба у 593500000 карбованців позички для потреби залізниць, на виплату жалування службовцям, відбудову залізниць та для закупівлі палива. Міністром було наголошено, що ситуація на залізницях склалась катастрофічна і якщо негайно питання позики не вирішити, то була висока імовірність втручання у справу німців у небажаному для уряду УНР у напрямі й небезпечному для держави. Було вирішено доручити Міністерству фінансів вирішити це питання без зволікань [11, арк. 83]. Тобто, німецьке окупаційне командування, не зважаючи на категоричну позицію уряду УНР щодо його втручання у справу на залізницях, залишало за собою можливість взяти ініціативу по забезпеченню умов для роботи транспорту в Україні й втрутитися у цю справу не зважаючи на протести зі сторони уряду УНР. Рішучу готовність втручання у внутрішні справи УНР заради забезпечення отримання продовольства на території України німецьке командування продемонструвало розпорядженням Ейхгорна від 6 квітня, яким зобов’язало здійснювати засів посівних площ. Для окупаційних військ Німеччини і Австро-Угорщини було важливим забезпечення умов безперебійного перевезення продовольства і закуплених в Україні матеріалів, а також переміщення їх військових контингентів. Оскільки Центральні держави вважали УНР зобов’язаною перед ними за звільнення від більшовиків, то розглядали за необхідне щоб її урядом було забезпечено умови перебування окупаційних військ на території України. Відповідно, виникнення труднощів із забезпечення роботи транспорту давало окупаційному командуванню політичні підстави для активізації його втручання у внутрішні справи УНР. З іншого боку, забезпечення виплати жалування та інші витрати мало бути забезпечено твердими грошима, отримання яких було можливим за умови активізації торгівлі із Центральними державами і нейтральними у

Першій світовій війні країнами. Торгівля УНР із нейтральними державами була можливою лише за посередництвом Німеччини й Австро-Угорщини, оскільки мала відбуватися через їх територію. Тобто, залежність УНР від Центральних держав була цілковитою не лише у питанні безпеки, а й в економіці.

25 квітня 1918 р. головнокомандувачем німецькими окупаційними військами на території України Ейхгорном було видано наказ про запровадження юрисдикції німецьких військових судів. Це викликало протест зі сторони Ради Народних Міністрів, зокрема, на засіданні 27 квітня Міністр Закордонних Справ М. Любинський висунув пропозицію відкликати із УНР Ейхгорна або Мума чи все німецьке військо, а також можливість відкликання посла УНР із Берліна [12, арк. 90]. Єщенко звернув увагу, що позиція німецьких генералів не завжди відображає позицію німецького уряду [12, арк. 90-90 зв.]. А Міністр Внутрішніх Справ П. Христюк зауважив, що у таких діях командування німецькими окупаційними військами винні окремі політичні сили в Україні, які здійснюють підривну роботу [12, арк. 90 зв.]. Важливо відзначити заяву Рудницького, який висловився, що Україна входить в орбіту Західно-Європейських держав і такі накази німецького командування утворюють психологічну атмосферу, яка не сприяє цьому процесу [12, арк. 90 зв.]. Тобто, укладення Брест-Литовського договору і німецька окупація вважалися українським урядом як фактичний акт інтеграції у європейську систему цінностей.

Отже, УНР, будучи вимушеною поступитися правом власної ініціативи у створенні умов для своєї безпеки, отримала на підставі Брест-Литовського договору від 9 лютого 1918 р. можливість інтегруватися у європейську систему міжнародних відносин. Як відзначали урядовці УНР, відбувалося долучення України до орбіти Західно-Європейських держав. Проте, сама Європа у 1918 р. була розділена Першою світовою війною і тому УНР стає заручницею обставин, перебуваючи у залежності в питаннях створення умов своєї безпеки від окупаційного командування німецько-австрійських військ. Із виходом УНР з економічної й фінансової орбіти Росії й у результаті військових дій на

території України транспорт і зв'язок, ключові для безпеки й життєдіяльності держави сфери опиняються у катастрофічному стані. Командування окупаційними військами виявляє ініціативи скористатися скрутним становищем уряду УНР і самостійно здійснювати виплату жалування службовцям залізниць і пошти. Також, представники Німеччини намагаються використовуючи складне економічне становище УНР, активно прагнули надати позику її уряду на невигідних умовах. Проте, Рада Народних Міністрів намагалась до перевороту 29 квітня 1918 р. активно протидіяти прагненням окупаційного командування фактично звести нанівець суверенітет УНР у питаннях управління транспортом і зв'язком та системою фінансів.

У подальших дослідженнях безпекових аспектів відносин між УНР в командуванням німецько-австрійськими окупаційними військами вартими уваги є проблеми забезпечення залізничного сполучення між Україною і країнами Четвертного союзу.

Список використаних джерел та літератури:

1. Барвінська П. Українсько-німецькі відносини в 1917-1922 рр. / П. Барвінська : автореф. дис. … к-та іст. наук : 07.00.02 ; Одеський національний університет імені І. І. Мечникова. Одеса, 2001. – 21 с.

2. Дорнік В., Ліб П. Політика Центральних держав щодо України під час Першої світової війни / В. Дорнік, П. Ліб // Україна між самовизначенням і окупацією 1917-1922 роки / Кер. авт. кол. Дорнік В. – К.: Ніка-Центр, 2015. – С. 93-126.

3. Журнал засідання Генерального Секретаріату 9 листопаду 1917 року // ЦДАВО України, ф. 1076, оп. 1, спр. 18.

4. Журнал №15 засідання Ради Народніх Міністрів 31 січня 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

5. Журнал №17 засідання Ради Народніх Міністрів 8лютого 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

6. Журнал Ради Народних Міністрів № 42 від 27 березня 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

7. Журнал Ради Народних Міністрів № 44 від 31березня 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

8. Журнал Ради Народних Міністрів № 45 від 1 квітня 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

9. Журнал Ради Народних Міністрів № 46 від 3 квітня 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

10. Журнал Ради Народних Міністрів № 47 від 5 квітня 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

11. Журнал Ради Народних Міністрів № 56 від 20 квітня 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

12. Журнал Ради Народних Міністрів № 60 від 27 квітня 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 2592, оп. 1, спр. 65.

13. Мирный договор между Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией, с одной стороны, и Украинской Народной Республикой – с другой. Брест-Литовск, 9 февраля 1918 г. // Советско-германские отношения от переговоров в Брест-Литовске до подписания Рапалльского договора. Сборник документов : у 2 т. / Под ред. С. Дёргберг и др. – М.: Политиздат, 1968-1971. – Т. 1: (1917-1918 гг.). – 1968. – 758 с.; – т. 2: (1919-1922 гг.). – 1971. – 758 с. – С. 298-308.

14. Наказ Військовому Міністерству Української Народньої Республіки. 9 лютого 1918 р. // ЦДАВО України, ф. 1076, оп. 1, спр. 18.

15. Протокол переговоров в имперской канцелярии между представителями Германии и Австро-Венгрии. Берлин, 5 февраля 1918 г. // Советско-германские отношения от переговоров в Брест-Литовске до подписания Рапалльского договора. Сборник документов : у 2 т. / Под ред. С. Дёргберг и др. – М.: Политиздат, 1968-1971. – Т. 1: (1917-1918 гг.). – 1968. – 758 с.; – т. 2: (1919-1922 гг.). – 1971. – 758 с. – С. 277-297.

16. Фош Ф. Воспоминания (война 1914-1918 гг.) / Ф. Фош. – М.: Государственное Военное Издательство наркомата Обороны Союза ССР, 1939. – 432 с.

References:

1. Barvinska, P. (2001). *Ukrainsko-nimetski vidnosyny v 1917-1922 rr. :avtoref. dys. ... k-ta ist. nauk : 07.00.02*. Odesa: Odeskyi natsionalnyi universytet imeni I. I. Mechnykova

2. Dornik, V. and Lib, P. (2015) Polityka Tsentralnykh derzhav shchodo Ukrainy pid chas Pershoi svitovoi viiny. In *Ukraina mizh samovyznachenniam i okupatsiieiu 1917-1922 roky*. Kyiv: Nika-Tsentr.

3. Zhurnal zasidannia Heneralnoho Sekretariatu 9 lystopadu 1917 roku // TsDAVO Ukrainy, f. 1076, op. 1, spr. 18.

4. Zhurnal №15 zasidannia Rady Narodnikh Ministriv 31 sichnia 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

5. Zhurnal №17 zasidannia Rady Narodnikh Ministriv 8 liutoho 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

6. Zhurnal Rady Narodnykh Ministriv № 42 vid 27 bereznia 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

7. Zhurnal Rady Narodnykh Ministriv № 44 vid 31 bereznia 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

8. Zhurnal Rady Narodnykh Ministriv № 45 vid 1 kvitnia 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

9. Zhurnal Rady Narodnykh Ministriv № 46 vid 3 kvitnia 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

10. Zhurnal Rady Narodnykh Ministriv № 47 vid 5 kvitnia 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

11. Zhurnal Rady Narodnykh Ministriv № 56 vid 20 kvitnia 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

12. Zhurnal Rady Narodnykh Ministriv № 60 vid 27 kvitnia 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 2592, op. 1, spr. 65.

13. D`yornberg, S. (eds.) (1968). Mirnyy dogovor mezhdu Germaniyey. Avstro-Vengriyey. Bolgariyey i Turtsiyey. s odnoy storony. i Ukrainskoy Narodnoy Respublikoy – s drugoy. Brest-Litovsk. 9 fevralya 1918 g. In *Sovetsko-hermanskie otnosheniya ot perehovorov v Brest-Litovske do podpisaniya Rapall'skoho dohovora. Sbornik dokumentov*, Vol.1. Moskow: Politizdat.

14. Nakaz Viiskovomu Ministerstvu Ukrainskoi Narodnoi Respubliky. 9 liutoho 1918 r. // TsDAVO Ukrainy, f. 1076, op. 1, spr. 18.

15. D`yornberg, S. (eds.) (1968). Protokol peregovorov v imperskoy kantselyarii mezhdu predstavitelyami Germanii i Avstro-Vengrii. Berlin, 5 fevralya 1918 g. In *Sovetsko-hermanskie otnosheniya ot perehovorov v Brest-Litovske do podpisaniya Rapall'skoho dohovora. Sbornik dokumentov*, Vol.1. Moskow: Politizdat

16. Fosh, F. (1939) *Vospomynaniya (voyna 1914-1918 hh.).* Moskow: Hosudarstvennoe Voennoe Izdatel'stvo narkomata Oborony Soyuza SSR.

Olexander Nazarchuk,
Ph.D. (history), Associate Professor,
Vadym Hetman National Economic University of Kyiv
Pavlo Satskyi,
Ph.D. (history), Associate Professor,
Vadym Hetman National Economic University of Kyiv

THE SECURITY ISSUES OF THE UKRAINIAN PEOPLE'S REPUBLIC RELATIONS WITH GERMANY AND AUSTRIA-HUNGARY IN MARCH-APRIL 1918

In this article the research of the problem of the relations between the government of Ukrainian People's Republic and the leadership of German occupational troops in the support of the transport system work and the post-offices in the period of time of March-April 1918 has been made. The study is based on archival documents that cover the position of the leaders of the Ukrainian People's Republic with respect to the German command's measures to ensure the operation of

transport and communication as well as the financial aspects of relations with the German occupation command. The collapse of the financial system of the former Russian Empire and the military breakup led to a difficult situation with the railway and the post offices. However, the stable work of these institutions was a principal question for the security of Ukrainian People's Republic as well as for the German occupational leadership. The most acute aspect was the question of paying salaries to the railway employees as well as to the employees of the post offices. Disregarding this question could lead to strikes. The German leadership suggested to pay salaries to the employees of the railway and the post offices on their own, but this offer was categorically rejected by Ukrainian People's Republic because it could have led to the absence of security in the country. More over, over the problem of the functioning of the transport system and the communication system the complicated negotiations between the government of Ukrainian People's Republic and German representatives in terms of the loan took place. Trade, financial and credit relations between the UPR and Germany and Austria-Hungary should have been built around the problem of compensation payments to postal and railway workers. In March-April 1918 the fight between the government of Ukrainian People Republic and the leadership of the German occupational troops over the actual influence on the transport and communication system in Ukrainian People's Republic took place. In fact, the question of the right for the sovereignty arose for the Council of Ministers of Ukrainian People's Republic to make the fundamentals of the state security of Ukraine independently. The problems of relations between the UPR government and the occupation command requires a deeper study in view of their practical importance, in particular, in the context of consistent formation of inter-state relations in the finance, transport, and communication sectors as a phenomenon prevailing in the 20th century.

***Keywords**: loan, the rate of the German mark, Council of People's Ministers of Ukrainian People's Republic, payment of salaries to employees of railways, occupation forces.*

Надійшла до редколегії 18.04.2019.