

## **БРОНЕПОЇЗДИ В АРМІЇ УНР** (листопад 1918 – листопад 1920 рр.)

© Моргун М.В., 2009

**Досліджено організацію та озброєння бронепоездів Армії УНР у 1918–1920 рр. Вивчено бойове застосування бронепоездів у протигетьманському повстанні, обороні проти більшовицької агресії та в інших воєнних конфліктах 1919–1920 рр.**

**The organization and armaments of armored trains in army of UNR in 1918-1920 is described. It is investigational experience of fighting using of armored trains in anti-Hetman rebellion, the defense against Bolshevik aggression and other military conflicts in 1919-1920.**

Армія Директорії УНР з листопада 1918 р. (початку протигетьманського повстання) до листопада 1920 р. (припинення бойових дій регулярних частин) мала у своєму складі бронепоезди, які активно використовувались у найрізноманітніших видах бойових дій. Епізоди їх бойового використання змальовано у багатьох дослідженнях. Зокрема, це: книга “Історія Січових Стрільців” [1], багато статей В. Савченка [2], П. Єрошевича [3], В. Проходи [4], М. Безручка [5], А. Пузицького [6], опублікованих ще у 1930-х рр. Варто згадати також мемуари Д. Гонти [8] і спогади І. Паньківа [9]. З праць сучасних істориків відзначимо публікації М. Ковальчука [10; 11] та П. Слюсаренка [12]. Однак в усіх цих дослідженнях наводяться лише розрізнені й уривчасті відомості стосовно бронепоездів Армії УНР.

**Мета роботи** – відтворити, спираючись на опубліковані праці та архівні матеріали, максимально можливий за повнотою картини стан бронепоездів Армії УНР в період з листопада 1918 р. по листопад 1920 р., дослідити їх організацію, озброєння та бойове застосування.

Наслідком внутрішньої нестабільності Української держави та невваженої політики гетьманського уряду восени 1918 р. стало протигетьманське повстання, ініційоване Директорією в середині листопада. У збройних сутичках з прихильниками Гетьманату взяли участь й бронепоезди імпровізованої конструкції. Зокрема, в загоні Січових Стрільців 15–17 листопада 1918 р. спорудили три такі бойові одиниці. Кожен з цих “бронепоездів” складався з товарного вагона з гарматою, яка вела вогонь через амбразуру в передній стінці, двох платформ з кулеметами, паровоза і кількох вагонів з десантом. Вагони і платформи були захищені мішками з піском і тюками сіна. Один з цих поездів 18 листопада взяв участь у бою з гетьманськими військами під Моговилівкою (де загинув командир поезда Федь Черник), інший ввечері 16 листопада прибув у Фастів, а третій був базою для Штабу Січових Стрільців [1, с. 126–137].

Розгортання більшовицької агресії проти УНР зумовило необхідність включення до складу армії Директорії бронепоездів заводського виготовлення, значно ефективніших за примітивні імпровізації. Від гетьманської армії було “успадковано” два такі поезди, але обидва перебували у небоєздатному стані. Тож вже 28 грудня 1918 р. була дана вказівка негайно приступити до спорудження в Києві чотирьох бронепоездів [13, с. 206–211]. Та в подальшому головний тягар бойових дій був на плечах команд імпровізованих бронепоездів. Наприклад, в 20-х числах листопада 1918 р. на станції Конотоп для Сірожупанної дивізії було обладнано бронепоезд “Палій”. У подальшому разом з частинами дивізії він брав участь в боях під Бахмутом, Ніжином, Городнею, а в січні – лютому 1919 р. діяв на Правобережжі [4, с. 90–97]. На початку 1919 р. був збудований бронепоезд “Отаман Мельник”, який складався з чотирьох вагонів (двох гарматних і двох кулеметних) і паровоза. Усі вагони були обшиті броньовими листами, а кулеметні – додатково викладені зсередини дубовими брусами й мішками з піском. Озброєний поезд був з двома

гарматами і 16-ма кулеметами. До залози входили командир, його заступник, 10 гармашів та 18 кулеметників – усього 30 осіб (без врахування паротягової команди) [9, с. 5–7]. У бою біля Чуднова-Волинського поїзд “Отаман Мельник” був пошкоджений брандером – вцілів паровоз і два вагони. У Бердичеві він пройшов ремонт, отримавши нові вагони досконалішої конструкції, після чого довший час діяв в околицях Старокостянтинова. Зрештою “Отаман Мельник” був знищений власною залогою, потрапивши в оточення на станції Тарасівка на українсько-румунському кордоні [9, с. 30–44]. В боях на Лівобережжі бронепоїзд примітивної конструкції, озброєний двома гарматами й шістьма кулеметами, використовував 1-й Запорозький полк імені Дорошенка. Цей потяг, зокрема, відзначився в бою 3 січня 1919 р. поблизу Козачої Лопані [2, с. 130]. 1-й полк Сірожупанників поблизу станції Доч захопив більшовицький бронепоїзд з далекосяжною гарматою [2, с. 137]. Однак подальшу долю цієї бойової одиниці простежити не вдалось.

Розрізнене використання бронепоїздів, приданих окремим піхотним частинам, далеко не завжди було ефективним. Тож на початку 1919 р. в армії Директорії робляться перші спроби об’єднати ці бойові одиниці в більші угруповання. 20 лютого був відданий наказ про створення “дивізіону бронепотягів”, до складу якого увійшли два бронепоїзди – “Стрілець” та “Гайдамака”. Очолив його отаман Бойчук [13, с. 283]. Пізніше до складу дивізіону увійшли ще два трофейні бронепоїзди – “Запорожець” і “Помста”. За описом, наведеним М. Безручком, кожен з цих поїздів мав на озброєнні одну–три гармати та 12–16 кулеметів [5, с. 48–49].

Навесні 1919 р. українські бронепоїзди активно діяли на Східній Волині, Київщині та Поділлі. Однак бойова ефективність броньованих одиниць навесні 1919 р. часто страждала через неузгодженість дій між командирами різних рівнів. Наприклад, коли 16 квітня війська отамана Бєня вдерлись до Житомира, обіцяний для підтримки бронепоїзд “Стрілець” так і не прибув. У підсумку українські загони змушені були Житомир залишити. 20 квітня штаб Північної групи вимагав у командування корпусу Січових Стрільців скерувати “Стрілець” на зайняття Звягеля, але й у цьому випадку розпорядження виконане не було [14, с. 379]. Станом на 30 квітня значна частина бронепоїздів Дієвої армії була зосереджена в районі Рівне–Здолбунів. Тут перебували, зокрема, “Воля” (на ремонті в Рівному), захоплений у більшовиків “Товарищ Ворошилов”, відтягнутий з Луцька до Рівного “Сагайдачний”, “Дорошенко”. На Сарненському напрямі діяв поїзд “Запорожець”. Бронепоїзд “Слава” перебував у складі групи отамана Бєня в районі Дубно [14, с. 380–381]. Та наприкінці травня 1919 р. броньові частини Дієвої армії зазнали істотних втрат. 27 травня під час відступу корпусу Січових Стрільців зі Здолбунова довелось знищити п’ять панцирних потягів [5, с. 55]. Серед них: “Агатон” (колишній “Тимчасовий”), “Партизан”, “Сагайдачний” (колишній більшовицький “Товарищ Троцький”), “Дорошенко” та “Грім”. 24 травня до рук поляків потрапив потяг “Стрілець”, який отримав назву “Крехов’як”, а згодом – “Генерал Довбор”.

Після переходу Галицької Армії за Збруч і об’єднання її з Дієвою армією створились сприятливі умови для розгортання наступальних дій. Внаслідок перемов між військово-політичним керівництвом Директорії та ЗУНР був ухвалений план операції, що увійшла в історію як похід українських армій на Київ–Одесу. Першочерговим завданням для українських військ було оволодіння Проскуровом. Наступ Запорозької групи та групи Січових Стрільців, що розпочався 27 липня 1919 р., підтримували бронепоїзди. Спочатку вони виконували роль рухомих артилерійських батарей, обстрілюючи вузли оборони більшовиків на станціях Гречани і Проскурів. Згодом у взаємодії з кіннотою чорношличників панцирні потяги розпочали переслідування радянської 1-ї дивізії, нав’язавши їй частинам бій поблизу с. Калинівка і завдавши ворогові значних втрат [15, с. 166–168]. У подальшому склад бронечастин поповнився за рахунок трофеїв. Зокрема, 2-й Галицький корпус на початку серпня 1919 р. здобув в Старокостянтинові два бронепоїзди заводського виготовлення, яким були дані назви “Вільна Україна” й “Галичина”. Ще два бронепоїзди в ті ж дні були здобуті в Жмеринці. Один з них, названий “Вірний син”, разом з “Вільною Україною” й “Хортицею” був перекинутий на вапнярський напрямок. Тут потяги підсилили 3-тю дивізію, яка обороняла Вапнярку від переважаючих сил ворога [16, с. 214–215]. Цікава й історія формування бронепоїзда “Хортиця”. Основою для його формування стала трофейна бронеплощадка більшовицького бронепоїзда “7-й Сумской”, захоплена в Жмеринці. У боях спільно з частинами 3-ї

Залізної дивізії проти більшовиків, що захопили Крижопіль, був здобутий ще один броневагон з двома гарматами й вісьмома кулеметами, який теж включили до складу “Хортиці”. Разом з бронепоездом “Великий Луг” та ще одним, назву якого встановити не вдалось, “Хортиця” потрапила в оточення в районі Христинівки, з якого вдалось вирватись. “Хортицю” скерували до Жмеринки, де повністю переформували, включивши до складу бронепоезда дві бронеплощадки трофейного більшовицького бронепоезда “ОВО ч. 5” [8, с. 74–79]. Ця історія загалом типова для періоду визвольних змагань – панцирні потяги могли неодноразово повністю змінювати свій склад, але зберігати при цьому кістяк залоги й попередню назву.

Станом на 16 серпня 1919 р., тобто на момент початку вирішальної фази походу українських армій на Київ–Одесу, Дієва Армія УНР, за даними М. Ковальчука, мала у своєму складі дев’ять бронепоездів [11, с. 188]. Вони були зведені у два загони (дивізії) армійського підпорядкування. На озброєнні цих поездів знаходилося 12 гармат та 54 кулемети, а особовий склад загонів нараховував 727 осіб – 98 старшин, 50 підстаршин та 579 козаків. Уточнити і конкретизувати ці відомості дає змогу дислокаційна відомість Дієвої Армії УНР станом на 16 серпня 1919 р. Відповідно до неї, 1-й панцирний загін (командир – хорунжий Бойчук) включав такі потяги: “Стрілець” (командир хорунжий Машура; озброєння – 4 гармати, 8 кулеметів); “Запорожець” (хорунжий Петришин; озброєння – 1 гармата, 4 кулемети); “Помста” (чотар Твардовський; 1 гаубиця, 2 гармати, 7 кулеметів); “Правобережний” (полковник Овчаренко; 1 гаубиця, 3 гармати, 14 кулеметів). 2-й загін очолював полковник Марчевський. Під його команду були такі поезди: “Сух” (командир сотник Лебедів; озброєння – 4 кулемети); “Кліщ” (чотар Личик; 5 кулеметів); “Воля” (сотник Гарбузюк; 6 кулеметів); “Богунець” (відомості про командира і озброєння відсутні); “Комуніст” (відомості про командира і озброєння відсутні) [14, с. 475]. За місяць, 15 вересня 1919 р., в складі Дієвої Армії було вже чотири панцирних загони, а в їх складі – 199 старшин, 17 урядовців, 14 лікарів та фельдшерів, 93 підстаршин та 1048 козаків (загалом 1371 осіб особового складу) [11, с. 190].

Оголошення 24 вересня 1919 р. війни з Добровольчою армією генерала Денікіна призвело до відкриття ще одного фронту, на якому активно діяли бронепоезди, причому з обох боків. Білогвардійським військам протистояли українські бронепоезди 4-го дивізіону “Хортиця”, “Вільна Україна”, “Вірний син”, а також 3-го – “Сух”, “Таємний” і “Помста”. Поблизу Рудниці “Хортиця” витримала артилерійську дуель з білогвардійськими бронепоездами “Коршун” і “Новоросія” [8, с. 82–83]. 29 жовтня п’ять українських бронепоездів – “Вільна Україна”, “Вірний син”, “Хортиця”, “Помста” і “Таємний” – здійснили спробу захопити Вапнярку. У цьому бою “Хортиця” потрапила під фланговий вогонь замаскованої ворожої батареї й зазнала серйозних ушкоджень. Шість козаків залоги потягу були вбиті, а ще 12 – поранені. 31 жовтня потяг “Помста” у артилерійській дуелі завдав значних ушкоджень “Коршунові”, який, проте, білогвардійцям вдалось евакуювати [14, с. 420]. 13 листопада бронепоезди “Помста” і “Вірний син” відбивали наступ ворога на ст. Сербиновці, але зазнали значних втрат в особовому складі й змушені були відступити. Згодом “Вірний син” був знищений ворожою артилерією. 15 листопада ворожим вогнем був пошкоджений і виведений з ладу потяг “Таємний” [14, с. 447]. Потяг “Вільна Україна” 17 листопада 1919 р. був захоплений білогвардійцями і перейменований ними на “Грозу” [17, с. 69]. У той же день більшовики роззброїли в Калинівці дивізіон панцирних потягів Дієвої Армії, а його особовий склад (наддніпрянців і галичан) ув’язнили [18, с. 14].

У грудні 1919 р. Дієва Армія УНР під тиском переважаючих сил ворога змушена була перейти до партизанських дій, а частина її з’єднань відійшла на територію, контрольовану поляками. Такі обставини спричинили повну руйнацію броньових частин Дієвої Армії.

Укладення в квітні 1920 р. угоди з Польщею відкрило для УНР перспективи продовження боротьби за державність. Та за нових умов Українська Армія цілком залежала від нового союзника, який не поспішав ділитись кращою зброєю. Як наслідок, в бойових діях в квітні–травні 1920 р. спільно з поляками проти більшовиків жодних українських броньових одиниць задіяно не було. Та командування Дієвої Армії прекрасно розуміло необхідність таких засобів і вживало заходів щодо будівництва бронепоездів.

Вступ українських й польських військ у Київ створив передумови для використання виробничої бази підприємств міста. Особливу увагу привертав ливарно-механічний завод на хуторі Грушки, де було 60 верстатів, 24 ковальські горна та інше обладнання. 3 червня 1920 р. Військово-технічна управа УНР порушила клопотання про передачу ливарно-механічного заводу Військовому відомству [19, с. 12]. За два дні було запропоновано доручити цьому підприємству спорудження десяти бронепоездів, для чого виділити десять паровозів і 20 платформ системи “Арбель”, а також кошти в обсязі 4,5 млн. крб. [20, 3]. Але через більшовицький контрнаступ і залишення українськими військами Києва цей план не був реалізований.

Незважаючи на крах планів з будівництва бронепоездів, все ж кілька одиниць цього виду зброї влітку 1920 р. вдалось спорудити. Зокрема, в середині липня 1920 р. бронепоезд “Кармелюк” відзначився в боях за Гусятин, де він допомагав 3-й Залізній дивізії відбивати атаки більшовицьких частин, що намагались переправитись через р. Збруч. Пізніше він діяв в районі Єзупіль-Галич, підтримуючи 4-ту Київську дивізію. 3 21 серпня на фронті знаходився бронепоезд “Чорноморець”, а з 22 серпня – “Запорожець” [21, с. 138].

Наприкінці серпня 1920 р. начальник технічних військ полковник Рукін розробив штати “панцирного потягу”. У його складі передбачалось мати 15 старшин, 5 урядовців та 141 козак. Озброєння складалось з двох гармат та 10-ти кулеметів “Максим”, а також 150 гвинтівок. Бронепоезду мала надаватись десантна сотня (4 старшин, 128 козаків; озброєння, крім рушниць, одна гармата і два ручні кулемети “Льюїс”) [12, с. 45]. Та реально ці штати в дію не вводились – кожен бронепоезд комплектувався, враховуючи наявні можливості.

Упродовж серпня–вересня 1920 р. бронепоезди Дієвої Армії УНР продовжували брати участь в бойових діях. Пошкоджений 22 серпня, підірвавшись на міні, “Кармелюк” був відремонтований в залізничних майстернях в Станіславові (не виключено, що пошкоджений “Кармелюк” відновленню не підлягав, а в Станіславові збудували новий потяг з такою самою назвою). На урочистій посвяті “Кармелюка” були присутні С. Петлюра та Ю. Пілсудський. Бронепоезд “Чорноморець” брав участь у невдалій спробі Окремої кінної дивізії разом з польськими частинами розбити радянську 8-му кавалерійську дивізію в районі м. Стрий наприкінці серпня 1920 р. На рубежі серпня–вересня 1920 р. “Чорноморець” і “Запорожець” підтримували спробу Дієвої Армії форсувати р. Дністер. Усі три бронепоезди активно використовувались при обороні лінії Дністра від атак Червоної армії. Цьому сприяло те, що уздовж правого берега річки йшла залізнична колія, і це уможливлювало швидко перекидати панцирні потяги на небезпечні ділянки.

На час укладення перемир'я з більшовиками 18 жовтня 1920 р. Дієва Армія УНР мала у своєму складі три бронепоезди [22, с. 202]. Всі вони на той момент перебували в безпосередньому підпорядкуванні командування Армії. Бронепоезд “Чорноморець” був приділений Середній групі М. Безручка (5-та і 6-та дивізії) із завданням відкинути ворога за р. Південний Буг, а “Кармелюк”, згідно з наказом військам Дієвої Армії УНР ч. 191 від 29 жовтня, – російському загону генерала Перемикіна. Цей загін був союзником УНР, і йому було поставлено завдання якомога довше утримувати Шепетівку [22, с. 215]. Реально ж запланований наказом ч. 191 і призначений на ніч з 10 на 11 листопада наступ Української Армії не відбувся – більшовики завдали удару на випередження, розпочавши свій наступ 10 листопада. Бронепоездам довелось вести ар'єргардні бої, інколи вдаючись до контрударів. Наприклад, 14 листопада “Кармелюк” відзначився при підтримці удару лівого крила 2-ї Волинської дивізії на Бар-Васютинці [22, с. 230]. Та вже наступного дня “Кармелюк” ледь не потрапив в оточення і змушений був відійти. Надалі аж до завершення бойових дій “Кармелюк” залишався при Волинській дивізії. “Запорожець” же діяв доволі пасивно. Він кілька днів простояв на ст. Ярмолинці, а потім від'їхав на Гусятин [22, с. 233]. Останнім же акордом в бойовій історії бронепоездів українського війська в 1920 р. стало знищення “Кармелюка” і “Чорноморця” власними залогами на Волочиському плацдармі надвечір 21 листопада – перед відходом Дієвої Армії УНР за р. Збруч [23, 4]. “Запорожець” же був підірваний залогою ще 19 листопада [24, с. 189].

Підводячи підсумки зазначимо, що період Директорії УНР став часом найбільш інтенсивного й масштабного застосування бронепоездів українськими арміями. Вже з перших днів протигетьман-

ського повстання в складі загонів Директорії використовувались імпровізовані, споруджені нашвидкуруч самими повстанцями, бронепοїзди. Поступово бронепοїзди стали одним з головних засобів збройної боротьби. Кількість їх в Армії Директорії зростала, що змусило для більш раціонального керівництва діями поїздів зводити їх в дивізіони (загони). Перший дивізіон був сформований у лютому 1919 р., згодом кількість таких частин зросла до двох, а до осені 1919 р. – до чотирьох. Кількість одночасно діючих на фронті бронепοїздів досягала десяти і більше одиниць, причому дедалі частіше вони застосовувались групами по два–чотири. Бронепοїзди брали участь у найрізноманітніших видах бойових дій, але найдоцільнішим було їх використання в рухомих діях – рейдах, набігах, а також ар’єргардних боях під час відступу. Слід також відзначити, що бойове застосування бронепοїздів Дієвої Армії ще вивчене недостатньо – особливо це стосується періоду липня–серпня 1919 р. (під час походу українських армій на Київ–Одесу). Уточнення цих питань потребуватиме детальнішого аналізу архівних документів.

1. *Історія січових стрільців: Воєнно-історичний нарис.* – К.: Україна, 1992. – 347 с. 2. Савченко В. *Нарис боротьби війська УНР на Лівобережжі наприкінці 1918 та на початку 1919 рр. // За державність.* – Зб. 6. – Каліш, 1936. – С. 119–154. 3. Єрошевич П. *З боротьби українського народу за свою незалежність // За державність* – Зб. 8. – Варшава, 1938. – С. 9–65. 4. Прохода В. *Записки до історії Сірих (сірожупанників) // За державність.* – Зб. 1. – Каліш, 1935. – С. 75–127. 5. Безручко М. *Січові стрільці в боротьбі за державність // За державність.* – Зб. 2. – Каліш, 1930. – С. 47–72. 6. Пузицький А. *Боротьба за доступи до Києва // За державність.* – Зб. 7. – Варшава, 1937. – С. 9–56. 8. Гонта Д. *На панцирнику “Хортиця” // Військово-історичний альманах.* – Ч. 1(10). – К., 2005. – С. 71–91. 9. Паньків І. *На панцирному потязгу “Отаман Мельник” – Вінніпег: Новий шлях, 1954.* – 54 с. 10. Ковальчук М. *Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння.* – К.: Темпора, 2006. – 576 с. 11. Ковальчук М. *Чисельність армії УНР в Кам’янецьку добу Директорії (червень–листопад 1919 р.) в світлі архівних документів // Україна ХХ ст.: культура, ідеологія, політика: Збірник статей на пошану професора П.П. Гудзенка / Відп. ред. В.М. Даниленко.* – К.: Інститут історії України НАН України, 2007. – Вип. 12. – С. 159–197. 12. Слюсаренко П.М. *Військова техніка та озброєння армії Української Народної Республіки зразка 1920 р.: історичний аспект // Дослідження з історії техніки.* – К.: НТУУ “КПІ”, 2007. – Вип. 10. – С. 41–50. 13. *Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВОВУ), ф. 1078, оп. 1, спр. 20.* 14. *Україна: 1919 рік.* – К.: Темпора, 2004. – 558 с. 15. Капустянський М. *Похід Українських Армій на Київ–Одесу в 1919 році: У кн.: Україна. 1919 рік / Упор. Я. Тинченко.* – К.: Темпора, 2004. – 558 с. 16. Шанковський Л. *Українська Галицька армія: Воєнно-історична студія.* – Львів: НТШ, 1999. – 396 с. 17. Дрогозов І.Г. *Крепости на колесах.* – Мінськ: Харвест, 2002. – 352 с. 18. *Денник Начільної команди Української Галицької армії // Літопис Червоної Калини.* – 1992. – Ч. 2–3. – С. 12–16. 19. *ЦДАВОВУ, ф. 1075, оп. 2, спр. 171.* 20. *ЦДАВОВУ, ф. 1075, оп. 2, спр. 159.* 21. *ЦДАВОВУ, ф. 1075, оп. 2, спр. 381.* 22. Шандрок П. *Українська армія в боротьбі з Московщиною (18 жовтня – 21 листопада 1920 р.) // За державність.* – Зб. 4. – Каліш, 1935. – С. 201–236. 23. Тинченко Я. *Армии Украины 1917–1920 гг.* – М.: ИД ТМ, 2002. – 72 с. 24. Токайло Л. *Броневик “Запорожець” // За державність.* – Зб. 11. – Торонто, 1966. – С. 185–189.