

63.3 (44ч) 61

№42

ПАНЦИРНІ ПОТЯГИ, ПАНЦИРНИКИ ТА ЗАЛІЗНИЧНІ ВІЙСЬКА

У ВИЗВОЛЬНІЙ ВІЙНІ
1917–1920 рр.

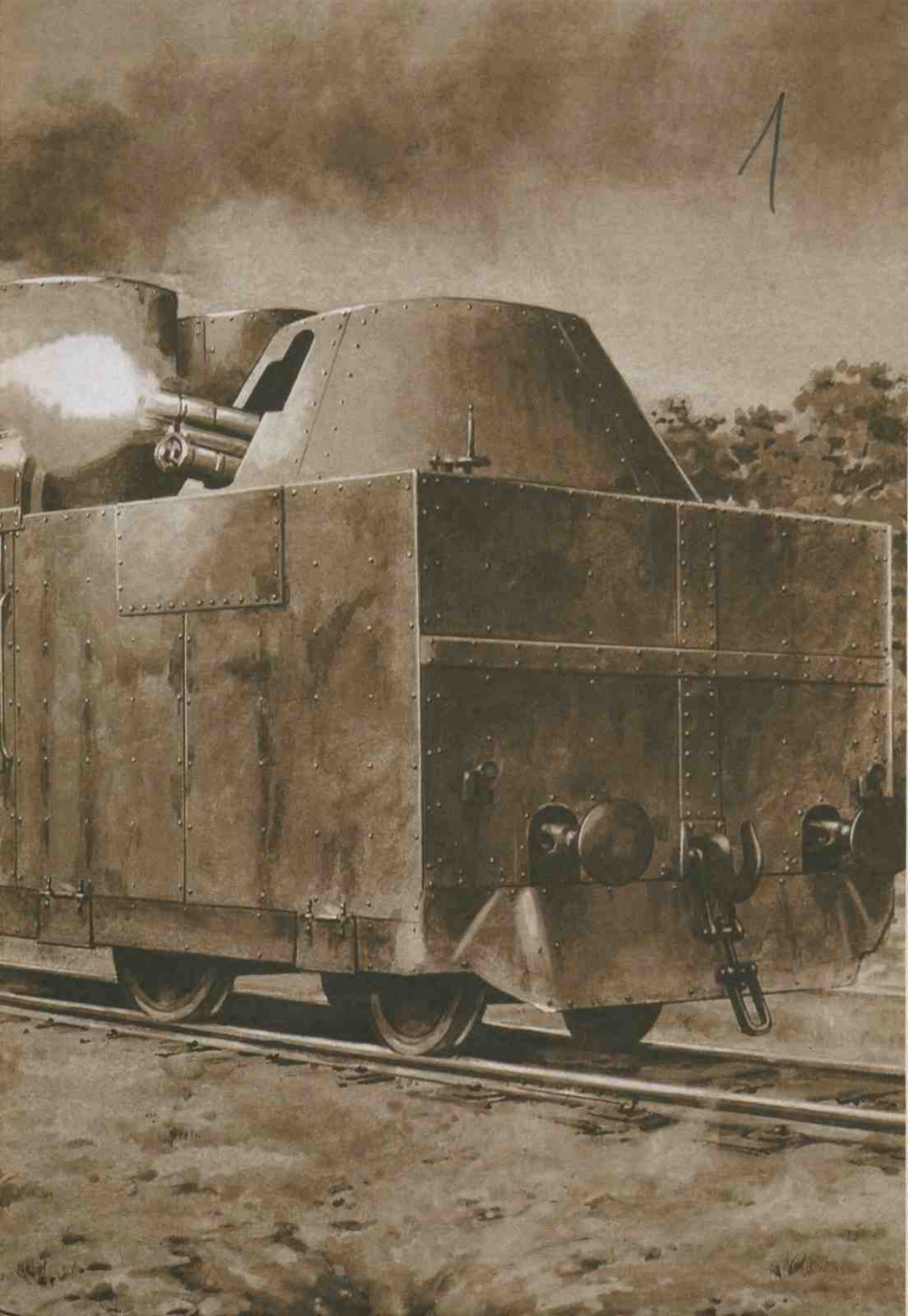
Ярослав Тинченко

художник Тарас Штик





2010





Ярослав Тинченко

ПАНЦИРНІ ПОТЯГИ,
ПАНЦИРНИКИ
ТА ЗАЛІЗНИЧНІ ВІЙСЬКА
У ВИЗВОЛЬНІЙ ВІЙНІ
1917–1920 рр.

Художник Тарас Штик

Київ



«Темпора»

2012

УДК 93(477)«1917/1920»:355.691.2

ББК 63.3(4Укр)61:68.51

Т42



Художник:	<i>Т. Штик</i>
Редактор:	<i>Л. Марченко</i>
Коректор:	<i>М. Волощак</i>
Комп'ютерна верстка та макет:	<i>Ю. Жарков</i>

Т42 Я. Тинченко.

Панцирні потяги, панцирники та залізничні війська у Визвольній війні 1917–1920 рр.: науково-популярне видання. — К.: Темпора, 2012. — 112 с.: іл.

ISBN 978-617-569-044-4

Нова праця Ярослава Тинченка присвячена створенню та діяльності українських панцирних частин у добу Визвольної війни — від 1917 до 1920 р. Видання містить описи, ілюстрації та рідкісні фото панцирної техніки, задіяної у військах УНР і Галицькій армії, а також біографічні дані вояків залізничних і панцирних підрозділів. Книга розрахована на істориків, політологів, студентів та всіх, хто цікавиться історією українських Визвольних змагань.

УДК 93(477)«1917/1920»:355.691.2

ББК 63.3(4Укр)61:68.51



ISBN 978-617-569-044-4

© Темпора, 2012

ЗМІСТ

1. Українські панцирні потяги у 1918 р.	5
2. Панцирні потяги Дієвої армії УНР, грудень 1918–листопад 1919 .	15
3. Короткі дані про панцирні потяги у 1919 р.	24
4. Панцирні потяги Армії УНР, 1920 р.	40
5. Панцирники військ Центральної Ради, 1917–1918	52
6. Панцирні частини у лютому–листопаді 1918 р.	60
7. Панцирні частини Дієвої армії УНР у 1919 р.	65
8. Справа закупівлі панцирників і танків у 1920 р.	75
9. Залізничні підрозділи та з'єднання у 1918–1919 рр.	78
10. 1-ша Окрема Запорізька залізнична сотня, 1919–1920 рр.	92
11. Панцирні потяги Галицької армії у 1918–1919 рр.	96
12. Примітки	100

Панцирні потяги та панцирники (російською — броневые поезда и броневики) з'явилися на полях битв лише під час Першої світової війни 1914–1918 рр. і згодом зумовили появу нового різновиду збройних сил — танкових військ.

У складі армій, що протягом 1917–1920 рр. боролися за незалежність України, було чимало панцирної техніки. Команди панцирних потягів та панцирників неодноразово здійснювали визначні подвиги, на жаль, цілком забуті в сучасній Україні.

Причину цього слід шукати не стільки у байдужості суспільного загалу до героїв Визвольної війни, скільки у відсутності інформації про українські панцирні війська. Адже попри те, що у цих військах протягом 1917–1920 рр. відслужило близько 2 тис. вояків, лише кілька осіб спромоглися написати докладні спогади. Серед них — командир панцирного потяга «Хортиця» сотник Дмитро Гонта і старшини панцирного потяга «Запорожець» (1920 р. побудови) Костянтин Григорович та Леонід Токайло.

У вітчизняних архівах так само маємо небагато даних про панцирники та панцирні потяги.

Із радянського боку залишилися тільки поодинокі свідчення про діяльність панцирних потягів на фронті проти Армії УНР. Зокрема, цій темі присвячено невеликі за обсягом спогади (не опубліковані), написані 1966 р. колишнім начальником броньових сил 12-ї радянської армії Кузьмою Ліхачовим. Однак у його хаотичних записах трапляється недостовірна інформація, тому їх не можна використовувати як історичне джерело¹.

Отже, відомості про українські панцирні війська Визвольної війни 1917–1920 рр. ще далеко не повні. Сподіваємося, ця праця допоможе їх розширити.

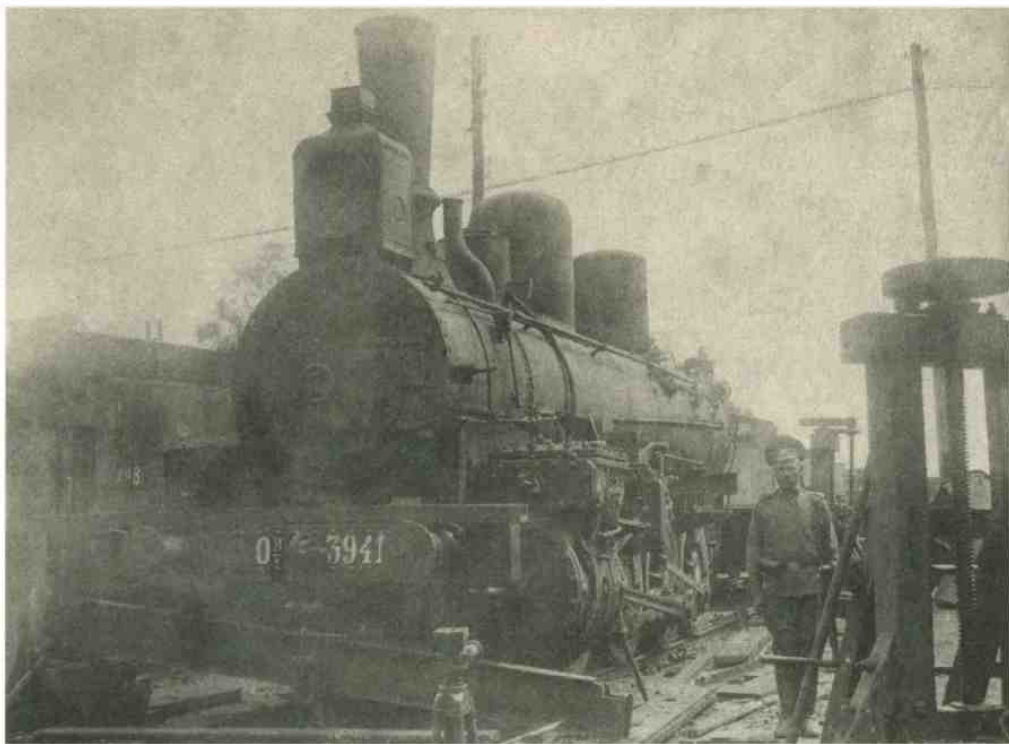
УКРАЇНСЬКІ ПАНЦИРНІ ПОТЯГИ У 1918 р.

Перший панцирний потяг з'явився у розпорядженні українських військ у грудні 1917 р. Це був старий російський панцирний потяг типу «Хунхуз» періоду Першої світової війни, якого у 1917 р. ремонтували в київських залізничних майстернях. У Києві на «Хунхуз» було набрано нову команду з юнаків-добровольців, переважно із числа гімназистів та студентів, більшість яких навіть не вміла стріляти. Командиром панцирного потяга залишився російський капітан Долгополов. В українських військах «Хунхуз» був перейменований на *«Вільну Україну»*.

Наприкінці грудня 1917 р. «Вільна Україна» попрямувала до кордону з Радянською Росією на станцію Доч. Тут уже розташовувалися частини українських військ: 1-ша Українська військова школа ім. Б. Хмельницького та Курінь Смерті. Між Центральної Радою та Радянською Росією почалася війна, й потужний панцирний потяг російського зразка, який мав на озброєнні кілька гармат і 24 кулемети, міг стати надійним форпостом України на східному кордоні.

Одночасно з «Вільною Україною» нашвидкуруч було зібрано паротяг і залізничну платформу, укріплену шпалами та мішками з піском; на неї встановили гармату й кулемет «Максим». Так постав перший український імпровізований гарматний потяг, яким керував поручик 1-го Українського козацького полку ім. Б. Хмельницького Семен Лощенко. Обидва поїзди стали на захист залізничної лінії Бахмач–Доч.

З кінця грудня 1917 р. більшовицькі загони почали наступ на станцію Доч. Радянські війська переважали, в запеклому бою 6 січня 1918 р. більшовикам вдалося знешкодити «Вільну Україну». Один з очевидців згадував: «Бронепотяг Довгополова, маневруючи на станції, вийшов на свій тор. Лощенко зі своїм „бронепотягом“ вийшов за семафор станції. Саме тоді перед мостом бронепотяг Довгополова „бризнув“ вогнем



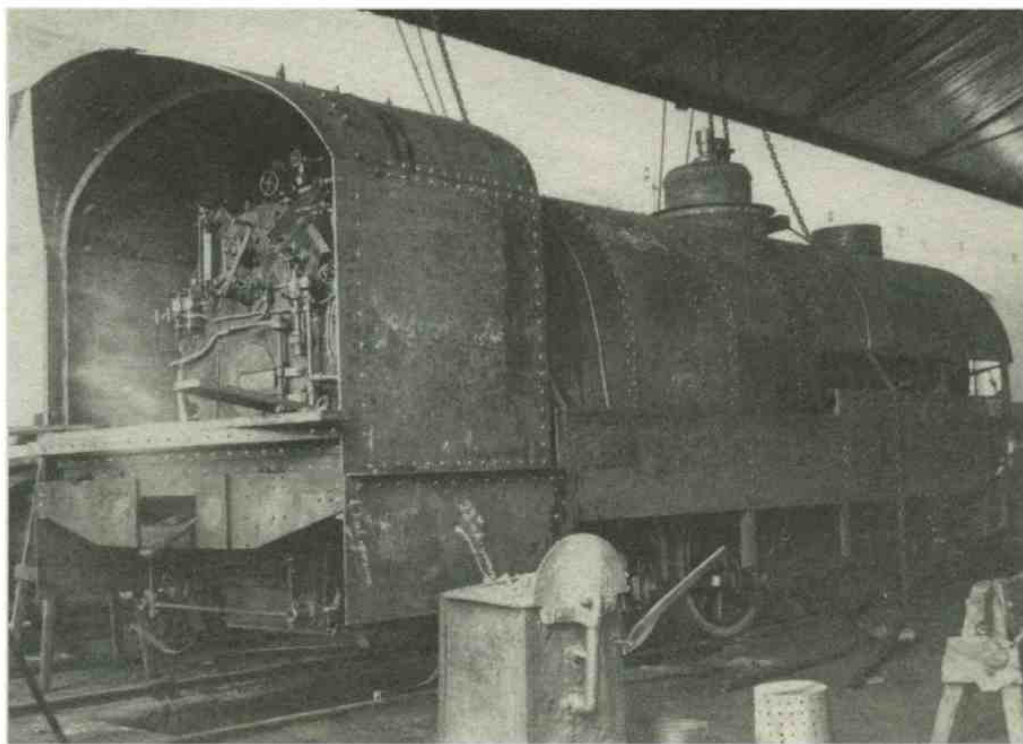
Будівництво панцирного потяга типу «Хунхуз» у майстернях Київського політехнічного інституту під час Першої світової війни.

Цей паротяг невдовзі буде окутий броньованими листами.

Фото з колекції Олександра Пересадька

з гармат і 24 скорострілів „максимів“ по московиnah... Юнаки Школи під командою Горошка йшли у наступ хоч і в темноті. Місток поправлявся. Прибула в потягах піхота Довгополова. На снігу виднілися тіла забитих москвинів. Довгополов наказав відвести до бази ранених і залишитися в Часниківці, доки не повернеться ремонтна платформа з локомотивою, а він мав зайняти Доч. Повертаючись із Часниківки, Лощенко забачив титанічний бій бронепотягу Довгополова з москвинями. Ешелони Військової Школи стояли біля блок-посту між станціями... На ранок бронепотяг Довгополова був перед семафором станції Доч, в бік Бондарівки... Бій ішов далі. Довгополов дав наказ Лощенкові: наступати на Макошино, де стояли головні сили москвинів.

Біля мостку через Десну Лощенко почав обстрілювати станцію на Макошино. Місток мав лише один тор. Піхота юнаків пішла через Десну по льоду. Бронепотяг Довгополова опинився в яких 600 метрів на переді. Наступ розпочався 6 січня. По наступаючих ворог бив з Макошина. Лощенко зі своїми юнаками йшов уперед. Нараз бронепотяг Довгополова почав відступати. Тендерна гармата була розбита, з її залоги нікого не залишилося, крім кусків тіла та мозку, передній вагон розірваний і кусні



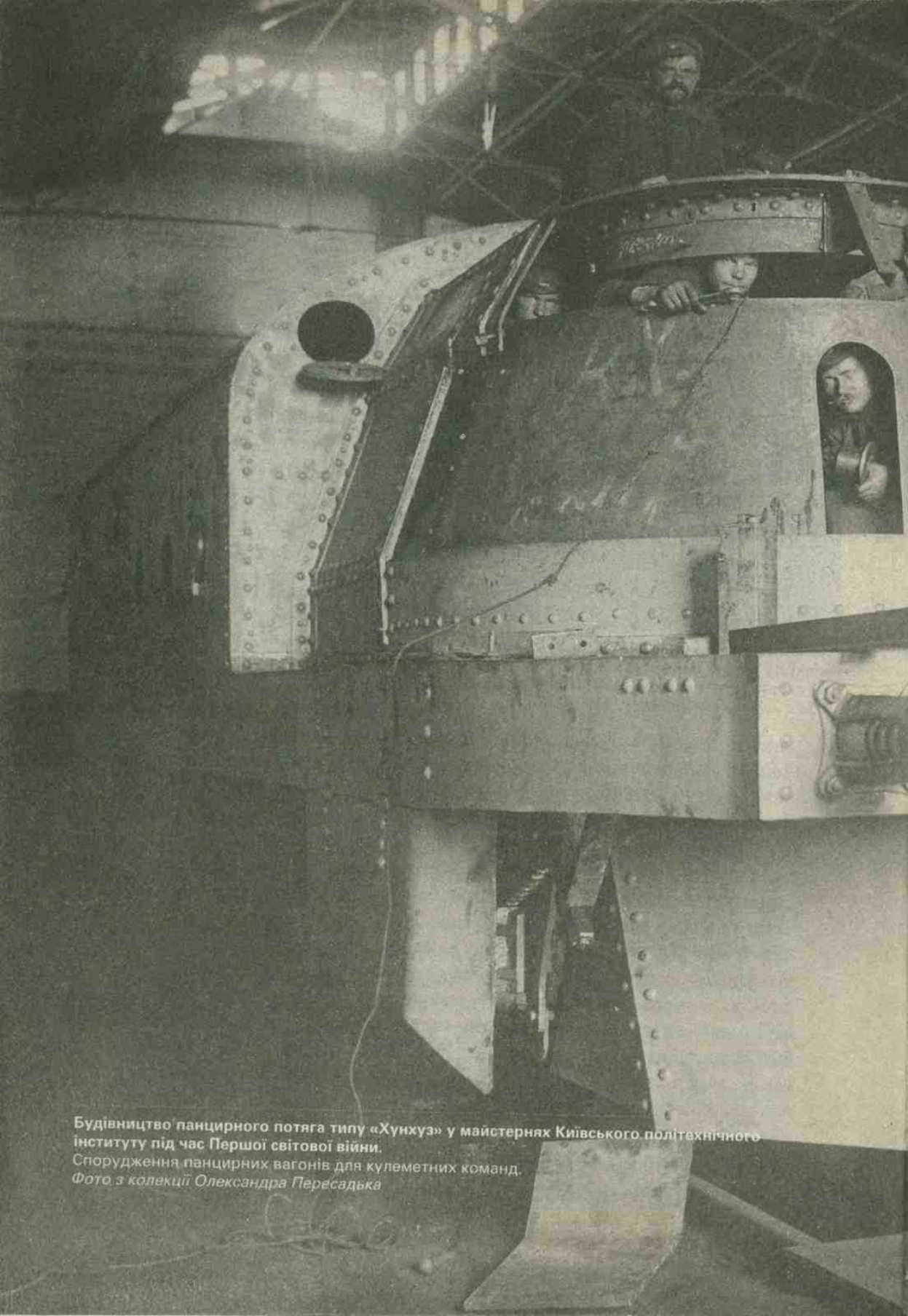
Будівництво панцирного потяга типу «Хунхуз» у майстернях Київського політехнічного інституту під час Першої світової війни.

Той самий паротяг, але вже опанцирований.

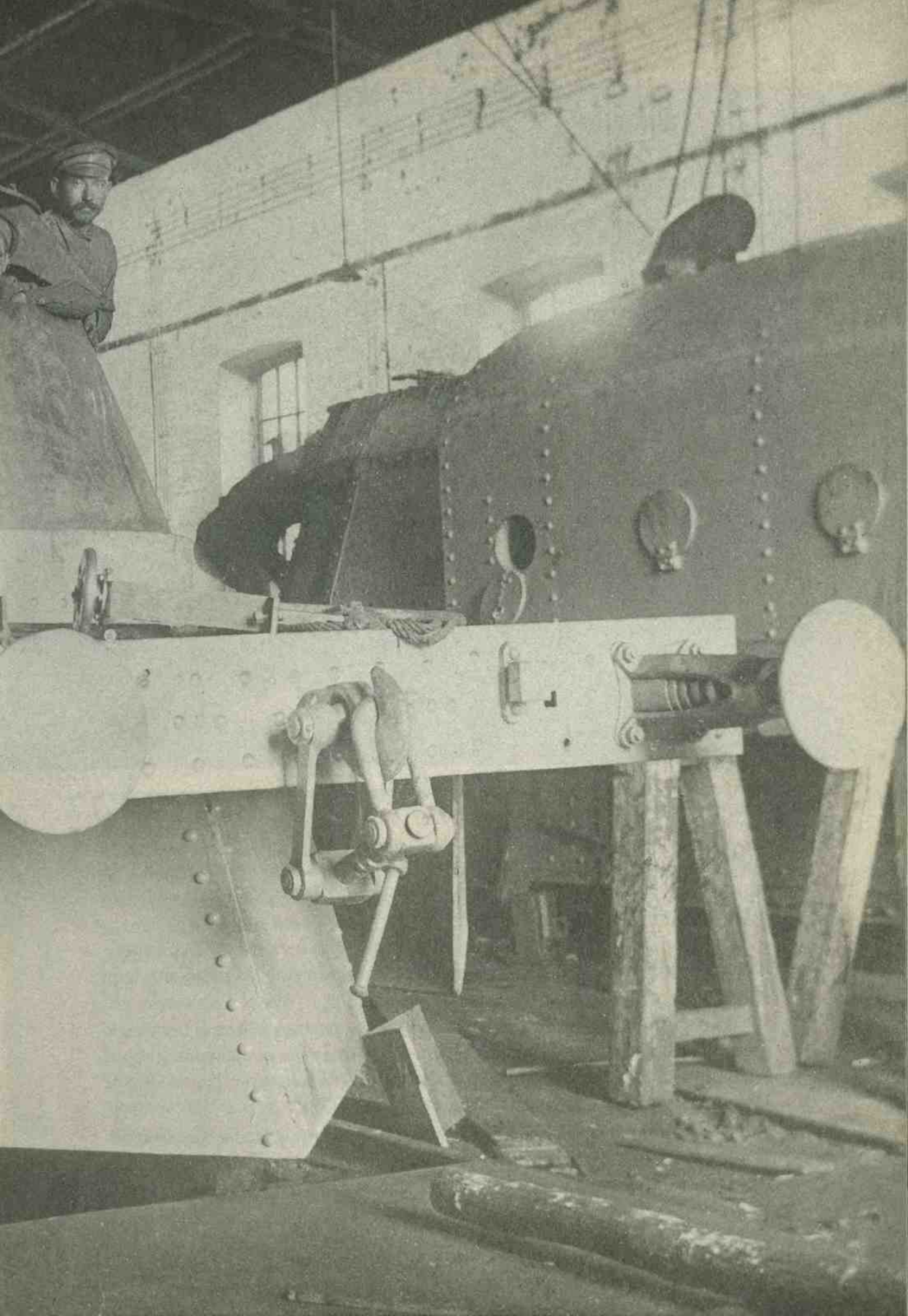
Фото з колекції Олександра Пересацька

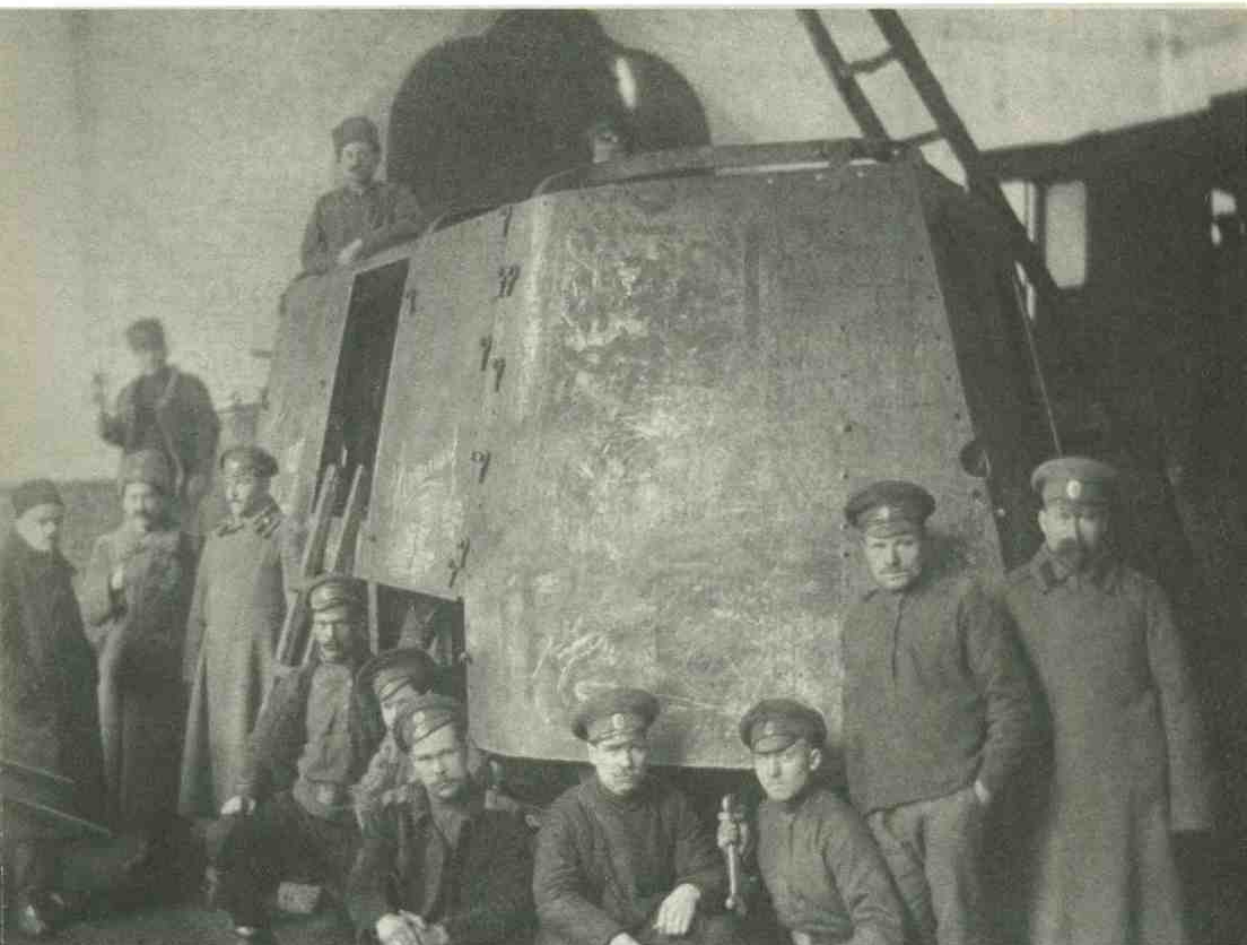
панциру звисають. Відходив він поволі на Бондарівку... На другому боці мосту появилвся теж модерний бронепотяг ворога. Артилерія Лощенка вліпила до нього кілька стрілів, і він почав спішно відходити від напрямку на міст. Вогонь був перенесений на станцію Макошино, до залізниці підтягалася юнацька піхота, яку Лощенко забрав на свій „бронепотяг“, відступаючи перед переважаючими силами ворога на Бондарівку. Там застали пошматований і змасакрований бронепотяг капітана Довгополова. Сам був тяжко ранений в ноги, які звисали йому, коли сидів в обсерваційній вежі. Юнаки тут сіли до своїх ешелонів. Почали відходити на станцію Доч. Бронепотяг Довгополова сунувся повільно — він уже не був здібний ні до чого. Залога його була майже вся мертва, гармати знищені, біля одной лежав поручник із відірваною головою... Були значні втрати. Виносили забитих і ранених до санітарного вагону. Довгополов ледве дихав від втрати крові, і надвечір 6 січня, поранений, не здібний до бою бронепотяг зі своїм санітарним вагоном відійшов до Києва»².

Колишній юнак 1-ї Української військової школи ім. Б. Хмельницького так описав цей бій: «...у нас почався наступ матроських відділів зі сторони Гомеля. Шостого січня вони дійшли до ст. Доч, де й зустріли їх 1 і 3 сотні



Будівництво панцирного потяга типу «Хунхуз» у майстернях Київського політехнічного інституту під час Першої світової війни.
Спорудження панцирних вагонів для кулеметних команд.
Фото з колекції Олександра Пересацька





Будівництво панцирної дрезини у майстернях Київського політехнічного інституту під час Першої світової війни.

Фото з колекції Олександра Пересадька

школи та бронепотяги. Матроси не знали добре пішої війни, йшли „під спиртом“ (п'яні), не лягаючи; їх багато забито і вони відійшли за річку. У нас знищено бронепотяг і перебито багато obsługi»³.

У районі Бахмача залишився один «панцирний потяг» — саморобна рухома батарея Семена Лощенка, яка згодом героїчно показала себе у бою під Крутами.

«Вільна Україна» у сутичках із більшовиками втратила майже всю свою команду. Серед померлих відомі тільки імена двох юнаків-добровольців — київських євреїв, які загинули під Макошино 6 січня 1918 р. Це гарматники Ісидор Троцький та Олександр Жук⁴.

Після бою напівзруйнована «Вільна Україна» прибула до київських головних залізничних майстерень. Робітники швидко полагодили частину панцирного потяга, але потому використали його у своїх цілях. На по-



Збудована та готова до бою панцирна дрезина.

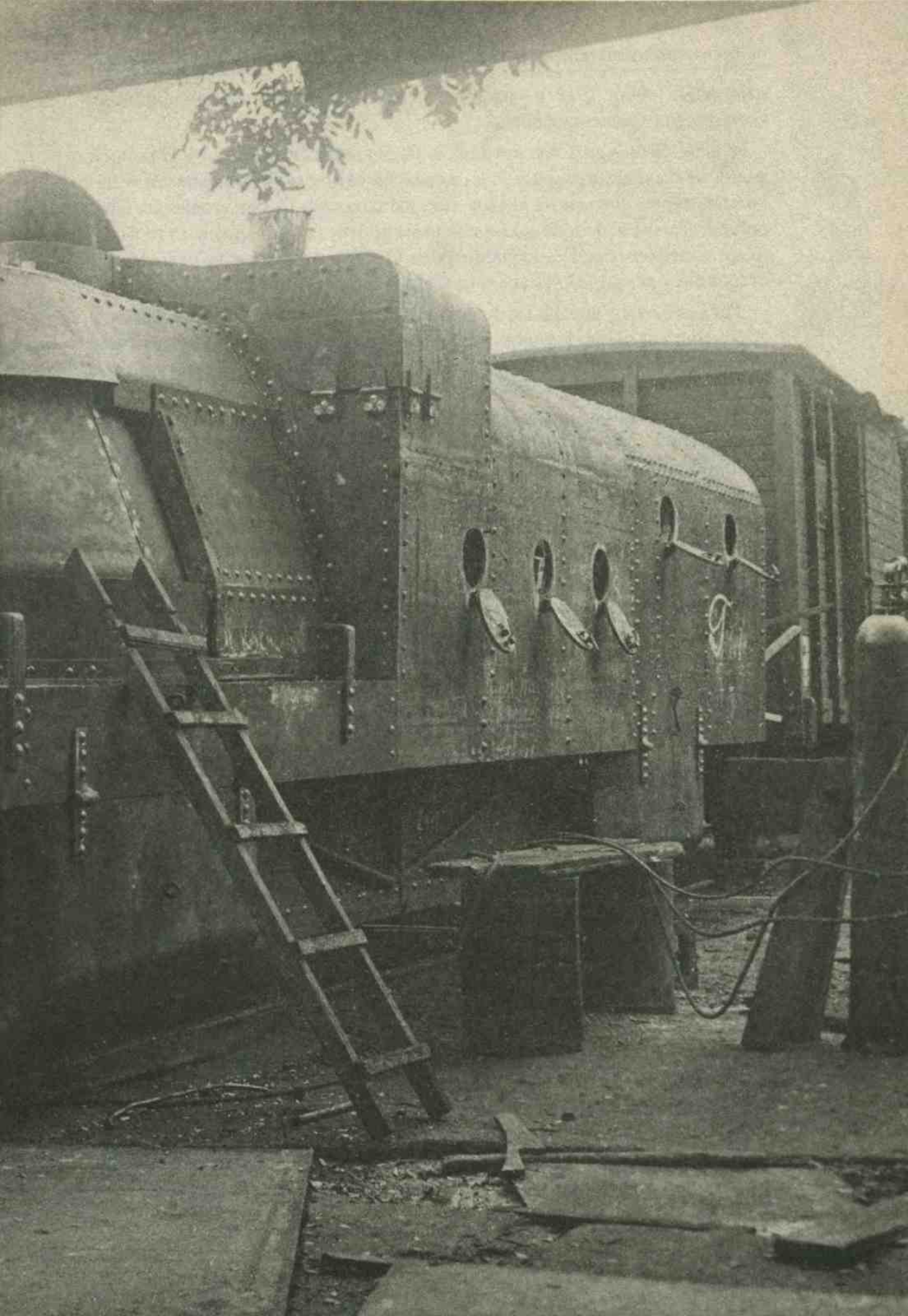
Фото з колекції Олександра Пересацька

чатку лютого 1918 р., під час київських вуличних боїв між місцевими більшовиками та військами Центральної Ради, червоногвардійці головних залізничних майстерень виставили панцирний потяг проти українських підрозділів. Колишню «Вільну Україну» вдалося знешкодити лише у бою 4 лютого 1918 р., під час штурму залізничного вокзалу, б'ючи прямою наводкою з гармат. Однак 7 лютого вона знов опинилася в руках червоних, тепер — радянських армій, які наступали з Лівобережної України. Потому панцирний потяг було перейменовано на «№ 4 Сводно-революционных войск», а його командиром став матрос О. Полупанов. Пізніше, вже у складі РСЧА, цю бойову машину було застосовано проти румунів та білогвардійців⁵.

Так само в Одесі ще 6 грудня 1917 р. до міських залізничних майстерень прибув на ремонт російський панцирний потяг № 4, зарахований до складу військ Центральної Ради⁶. Але під час вуличних боїв в Одесі



Будівництво панцирного потяга типу «Хунхуз» у майстернях Київського політехнічного інституту під час Першої світової війни.
Готовий до озброєння панцирний вагон.
Фото з колекції Олександра Пересадька



наприкінці січня 1918 р. червоногвардійці-залізничники використали його проти українських військ.

У січні 1918 р., під час сутичок із більшовиками вздовж залізничних колій, воякам Центральної Ради довелося самотужки створювати й інші «панцирні» потяги на зразок тих, які збудував Семен Лощенко. Так, поблизу Києва більшовицьким військам протистояли паротяги з гарматними платформами під керівництвом Олекси Алмазова та невідомого старшини у складі Гайдамацького коша Слобідської України.

Після відступу українських частин із Києва 9 лютого 1918 р. на Поліссі збудовано два більш технічно досконалі саморобні панцирні потяги, ніж платформа Семена Лощенка і Перший було створено у Житомирі гарматниками 1-го куреня Січових Стрільців. Цей поїзд складався з паротяга та вантажного вагона, в передній стіні якого прорубано отвір для жерла гармати. Стіни вагона було «укріплено» тюками з сіном. Невдовзі цей саморобний «панцирний» потяг узяв участь у боях із більшовицькими підрозділами за станцію Коростень. Командував ним хорунжий Олекса Пилькевич⁷. Згодом на потягу з'явилися кулемети, а товарний вагон із гарматою було обковано залізом. Крім того, додаткову гармату встановили на приєднаній до паротяга залізничній платформі.

Про озброєння другого панцирного потяга, який дістав назву 1-го Українського кулеметно-гарматного, відомостей значно менше. Він створений 26 лютого 1918 р. і використовувався аж до закінчення Першої українсько-більшовицької війни 7 травня 1918 р. До складу його команди належали: командир — підсаул Ракунов, старшини — прапорщик Фатенко, хорунжий Яківчук-Позюрін, хорунжий Компанців, прапорщик Сілаїв, прапорщик Чернявський, прапорщик Курінний, хорунжий Вострьонків, прапорщик Сербський, прапорщик Чеботаїв, прапорщик Канів, прапорщик Шльонський (єврей з походження, який раніше належав до 1-го батальйону євреїв-воїнів, що мав бути сформований у Києві в складі військ Центральної Ради) та 7 козаків. Загалом — 19 осіб⁸. Кількість вояків, які служили на 1-му Українському кулеметно-гарматному потягу, свідчить про те, що на ньому було навряд чи більше 1 гармати та 4–5 кулеметів.

У травні 1918 р. обидва саморобні панцирні потяги, які належали до складу Окремої Запорізької дивізії, було розформовано.

В Армії Української Держави гетьмана П. П. Скоропадського всі панцирні потяги, які по розпаді Південно-Західного та Румунського фронтів Першої світової війни залишилися в Україні, було реквізовано німцями. Відомо лише про два старі російські поїзди, які випадково залишилися на ремонті в майстернях Києва та Одеси. У листопаді 1918 р. вони фігурували у протиборстві між урядом П. П. Скоропадського та Директорією. «Одеський» панцирний потяг врешті опинився у складі Дієвої армії УНР; доля «київського» невідома.

ПАНЦИРНІ ПОТЯГИ ДІЄВОЇ АРМІЇ УНР, ГРУДЕНЬ 1918 — ЛИСТОПАД 1919

Першим на озброєнні військ Директорії з'явився російський панцирний потяг конструкції інженера Балля, який від грудня 1917 р. перебував на ремонті в Одесі. Наприкінці листопада 1918 р. його захопили повстанці в районі Фастова. Під час гетьманування П. П. Скоропадського цей поїзд було відремонтовано та включено до складу Армії Української Держави.

Після початку Протигетьманського повстання панцирний потяг дістав наказ негайно вирушити до Києва на підтримку уряду гетьмана, але на шляху прямування його зупинили війська Директорії: потяг отримав нову назву — «Січовий Стрілець».

Невдовзі почалася Друга українсько-більшовицька війна. У боях із червоними під Києвом у другій половині січня 1919 р. взяло участь чотири українські панцирні потяги: «Січовий Стрілець», «Січовий», «Гетьман Дорошенко», «Чорноморець»⁹.

Під час боїв на Лівобережній Україні останній з цих потягів було втрачено. Після залишення Києва всі панцирні потяги ДА УНР зосередилися на Правобережній Україні. Протягом січня—березня 1919 р. їх чисельність значно збільшилася.

За даними радянської розвідки, за станом на 1 квітня 1919 р. у Дієвій армії УНР перебувало 13 панцирних потягів, а саме:

- 5 — на північному напрямі;
- 3 — у південно-західному регіоні;
- 5 — у районі Вапнярки¹⁰.

Згідно з українськими даними, у той час у розпорядженні ДА УНР панцирних потягів було навіть дещо більше. Найбільше «фортець на



Невідомий саморобний «панцирний потяг» Дієвої армії УНР на фронті, весна 1919 р.

Фото з фондів ЦДАКФДУ ім. Г. С. Пшеничного

колесах» перебувало у розпорядженні командування Північної групи ДА УНР. Майже всі панцирні потяги Північної групи були саморобними — часто створені нашвидкуруч у залізничних депо станцій Коростень, Вінниця, Шепетівка, Жмеринка, Рівне, Луцьк тощо. Першими панцирними потягами Північної групи були «Сух», «Свобода» (згодом «Воля»), «Кліш», «Гандзя» (захоплений радянськими військами), трохи пізніше з'явилися «Грім», «Партизан», «Агатон» і «Запорожець». Крім того, у квітні 1919 р. у військах Північної групи опинився відбитий 19-ю дієвою дивізією у червоних панцирний потяг «Товариш Троцький»: у документах його тривалий час називали «Полонений», «окремім панцирний потяг», та врешті перейменували на «Сагайдачний».

На початку квітня 1919 р. командування Північної групи ДА УНР вжило заходів до упорядкування панцирних військ. Наказом по Північній групі від 8 квітня 1919 р. було створено два панцирні дивізіони. До складу *1-го панцирного дивізіону*, що мав оперувати на північному (сарненському) напрямі, ввійшли панцирні потяги «Партизан»,

«Полонений» та «Грім». **2-й панцирний дивізіон**, який діяв на східному (коростенсько-бердичівському) напрямі, мав у своєму складі поїзди «Воля», «Кліщ», «Сух» та «Запорожець». Панцирний потяг «Агатон» залишився у безпосередньому підпорядкуванні начальника 19-ї дієвої дивізії Агатона Добрянського.

До складу Групи Січових Стрільців, що навесні 1919 р. розташовувалася в районі Старокостянтинова, належали панцирні потяги: «Січовий Стрілець» та «Гетьман Дорошенко». Перший — важкий, капітальної будови, другий — легкий, саморобний. «Січового Стрільця» було захоплено радянськими військами в Коростені у квітні 1919 р. Щоправда, вже 21 квітня Група Січових Стрільців заволоділа червоним поїздом «Товариш Ворошилов», що, як видно з фотоматеріалів, являв собою старий російський важкий панцирний потяг типу «Хунхуз». Його названо «Січовий Стрілець» та укомплектовано командою зі старого однойменного потяга. Однак уже за місяць, 23 травня 1919 р., на лінії Броди–Радзивилів (сьогодні — Радивилів) польській кінноті вдалося захопити «Січового Стрільця», згодом перейменованого поляками на «General Dowbor».

За кілька днів, 26–27 травня 1919 р., на станції Здолбунів через загрозу з боку ворога командуванню Групи Січових Стрільців довелося знищити 5 власних панцирних потягів. Ситуація складалася так, що Група Січових Стрільців мала залишити залізничний тор та пішки відійти в район м. Кременець. Панцирні потяги «Агатон», «Партизан», «Полонений» («Сагайдачний»), «Грім», «Гетьман Дорошенко», що стояли у Здолбунові, не могли прорватися по залізниці в район зосередження ДА УНР, тож зброю з них було знято, а самі їх — підірвано чи спалено¹¹.

Доля панцирних потягів, що перебували у складі Південної групи Дієвої армії УНР, малодосліджена. Проте відомо, що склалася вона трагічно: переходячи з рук до рук, поїзди часто змінювали свої назви.

Так, за станом на 28.01.1919 у складі Південної групи ДА УНР між Черкасами, станцією Бобринською (тепер — ім. Т. Г. Шевченка) та Знам'янкою проти радянських повстанців оперувало три панцирні потяги: «Гайдамака», «Республіканець», «Самостійник».

У березні 1919 р. «Республіканець» перейшов на бік ворога, і 26.03.1919 його бойова частина була включена до складу радянського панцирного потяга «Чорноморець».

На 29.03.1919 до складу Південної групи ДА УНР формально належали панцирні потяги:

— «Богуна» — станція Бірзула, командир Бережний, 34 старшини, 162 козаки (+2 немуштрових), 136 рушниць, 7 кулеметів, 3 легкі гармати; 54 муштрових та 16 немуштрових коней;

- «*Козубського*» — станція Бірзула, командир Козубський, 7 старшин, 1 медик, 1 урядовець, 3 підстаршини, 86 козаків, 120 рушниць, 12 кулеметів, 2 легкі гармати;
- «*Бойка*» — станція Слобідка, командир Бойко, даних про озброєння немає;
- «*Свобода*» — станція Балта, командир Самійленко, 2 старшини, 20 козаків, 43 рушниці, 13 кулеметів, 1 легка гармата;
- «*Вітек*» — Старокостянтинів, командир Савойко, 1 старшина, 20 козаків, 21 рушниця, 1 легка гармата¹²;

Слід зауважити, що «Свобода» на той час уже була перейменована на «Волю» та воювала у складі Північної групи ДА УНР. До того ж у реєстрі не згадано про саморобний «1-й панцирний потяг Твердовського».

30.03.1919 до радянських військ перейшли 1-й піший полк ім. С. Петлюри та окремі частини 1-го Республіканського та 3-го Гайдамацького полків Південної групи Армії УНР. Здався червоним і один панцирний потяг, назва якого не збереглася, — з 20 кулеметами та кількома гарматами¹³.

1 квітня 1919 р. радянська розвідка повідомляє про два поїзди, які залишилися у складі Південної групи та відступали з-під Вапнярки до Бірзули, зокрема — про панцирний потяг Матвія Твердовського, пізніше переданий румунам¹⁴.

Невдовзі Південна група ДА УНР, притиснута червоними до Дністра, мусила інтернуватися на румунській території, втративши наявну броньовану техніку.

У червні 1919 р. було проведено реорганізацію наявних панцирних військ та створено два окремі дивізіони. Усі панцирні потяги отримали порядкові номери (від 1 до 7). 1-й окремий панцирний дивізіон (загін) підпорядковувався Групі Січових Стрільців; очолював його хорунжий Бойчук (ветеран Січових Стрільців). До складу цього дивізіону входили важкі панцирні потяги Дієвої армії УНР: «*Стрілець*» (ч. 1), «*Січовий*» (ч. 2), «*Запорожець*» (ч. 3) та «*Помста*» (ч. 4).

У складі 2-го окремого панцирного дивізіону (загону), що перебував у розпорядженні штабу ДА УНР, числилися легкі панцирні потяги: «*Воля*» (ч. 5), «*Кліш*» (ч. 6) та «*Сух*» (ч. 7). Командиром дивізіону став полковник Марчевський.

18 червня 1919 р. у битві з більшовицькими військами вздовж залізничної колії Деражня–Жмеринка ДА УНР втратила панцирний потяг ч. 2 «*Січовий*». Радянські джерела зберегли докладний опис цього бою:

«ОПЯТЬ БОЕВАЯ РАБОТА. Со второй половины июня месяца 1919 г. начинается непрерывная боевая работа курсов. Курсантов на долгое время отрывают от учебы. Для ликвидации многочисленных банд на



Невідомий гайдамака, отаман Янів та командир панцирного потяга свого імені отаман Козубський, весна 1919 р. Фото з видання «За державність»

Украине требовались решительные действия хорошо организованных и дисциплинированных частей.

Ввиду этого в конце июня курсы выделили боевой отряд в составе 300 чел. для действий против двигавшегося на Киев Петлюры.

Отряд был направлен под ст. Жмеринка в распоряжение т. Подвойского.

Высадившись в 10 верстах от г. Жмеринки, курсанты соединились с отрядом других курсов.

Началось наступление на город. Издали виднелись уже его огни и огни станции.

Было около 12 час. ночи.

Тов. Подвойский отдал приказ: „Взять Жмеринку во что бы то ни стало“.

Приняв боевой порядок, редкими цепями двинулись курсанты вперед.

Петлюровцы оказывали упорное сопротивление.

Со стороны железной дороги они открыли артиллерийский огонь с бронепоездов. У курсантов артиллерии не было, поэтому они вынуждены были остановиться и залечь.

Попытки подняться и продвинуться вперед не удались, настолько силен был огонь противника.

Пришлось отходить назад.

ВЗЯТИЕ ЖМЕРИНКИ. Вторичный приказ говорил: „Жмеринка должна быть взята“.

На совещании командного состава решено было разбить курсантов на группы по 30–40 чел.; каждой группе дали задание захватить определенный важный пункт на станции или в городе (здание, учреждение и т. д.), т. е. произвести партизанский налет, навести панику и удерживать город до подхода подкрепления.

Группы курсантов, на больших интервалах между собой, быстро поднялись и двинулись вперед.

В короткое время, несмотря на необычайно сильный огонь противника, курсанты ворвались на станцию, захватили почту, телеграф, и бой начался уже на улицах города.

ЗАХВАТ БРОНЕПОЕЗДА. В это время бронепоезд Петлюры курсировал по участку и поливал непрерывным огнем редкие цепи курсантов, нанося им большие потери.

Решено было бронепоезд захватить.

4 курсанта Инженерных курсов с ручными гранатами пробрались в тыл бронепоезда и подорвали путь. Бронепоезд остановился.

В это время курсанты 6-х Пехкурсов (Широколобов и два других) вскочили на вагон и закидали прислугу у пулеметов ручными гранатами.

Другая группа курсантов в 5 чел. то же проделала с паровозом.

Бронепоезд был захвачен и из уцелевшей пушки открыт был огонь по противнику»¹⁵.

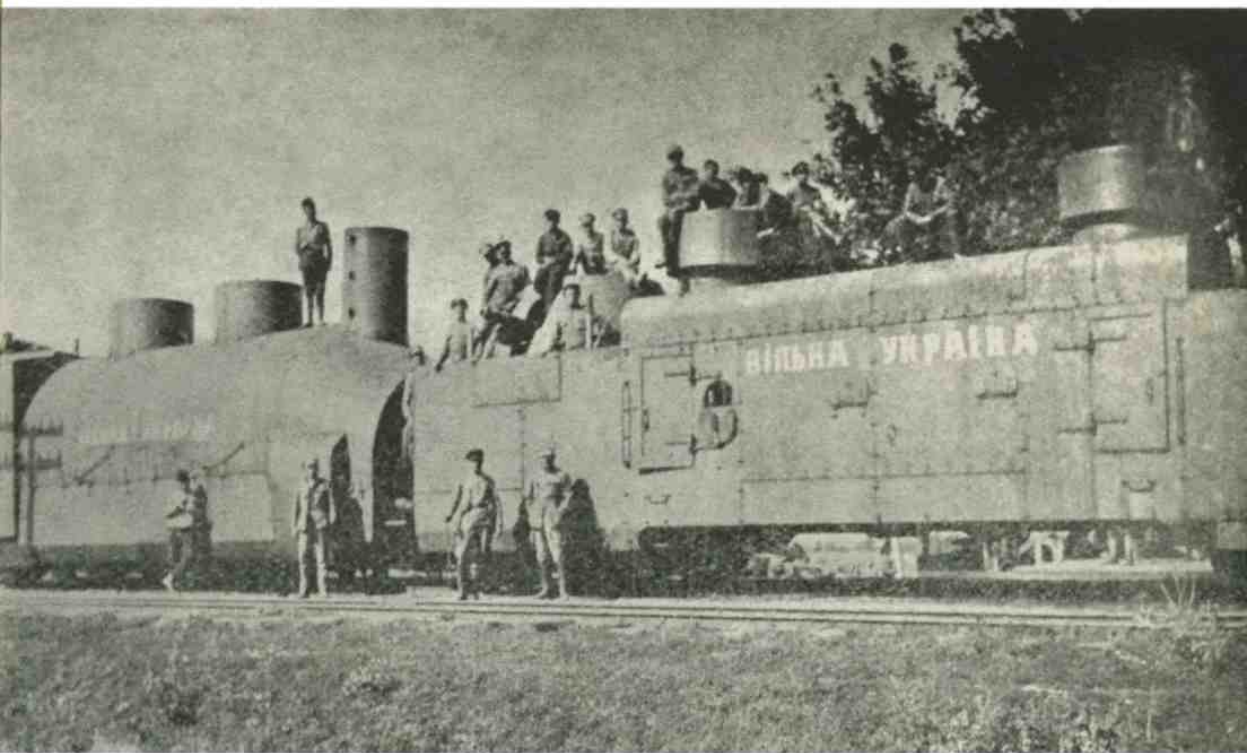
Після того, як «Січовий» захопили радянські війська, до складу 1-го дивізіону було включено панцирний потяг «Правобережний», імовірно, відбитий ДА УНР у РСЧА (обставини його здобуття невідомі).

Від середини липня 1919 р., коли з-за річки Збруч на допомогу ДА УНР прийшла Галицька армія, почався спільний наступ українських військ у напрямках на Київ–Одесу. Уже 30 липня їм вдалося заволодіти радянським панцирним потягом «Богунець», а 1 серпня — «Коммунист Коростенского района». Ось як описували галицькі мемуаристи захоплення цих поїздів:

«В перших днях серпня 1919 золочівська бригада станула штабом в Проскуріві, а полки піхоти та артилерія рушили на Староконстантинів і обсадили лінію Бужка, захоронюючи Проскурів від большевиків.

Хоч ворог подався на Староконстантинів, то захорони треба було. Проскурів все стояв перед небезпекою обстрілу ворожими панцирними потягами. Вони й не довго дали на себе ждати.

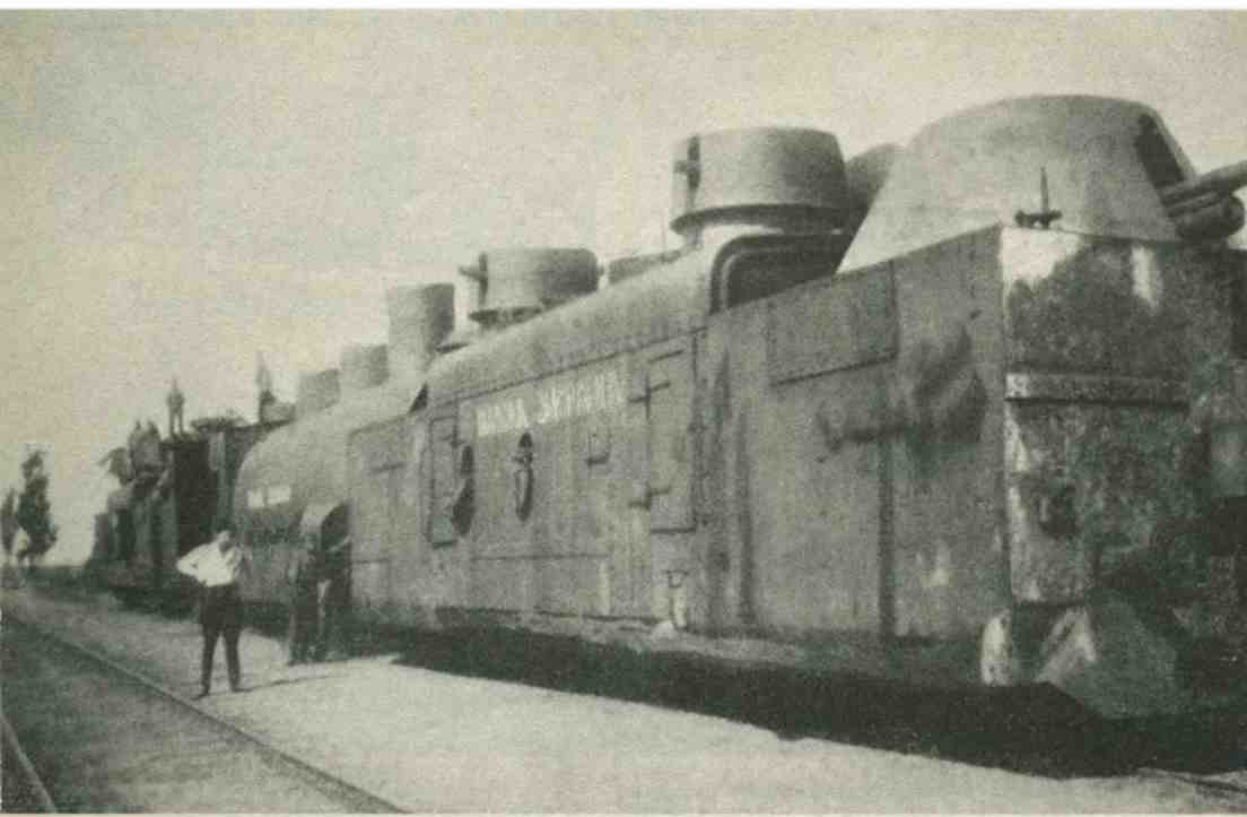
Здавалося, що частини бригади зведуть в боротьбі з цим родом зброї. Вниж тут вперше з ними стрічалися і то серед нових обставин. Перший



Загальний вид панцирного потяга «Вільна Україна».

Фото з видання «Золоті Ворота. Історія Січових Стрільців 1917–1919». — Львів, 1937

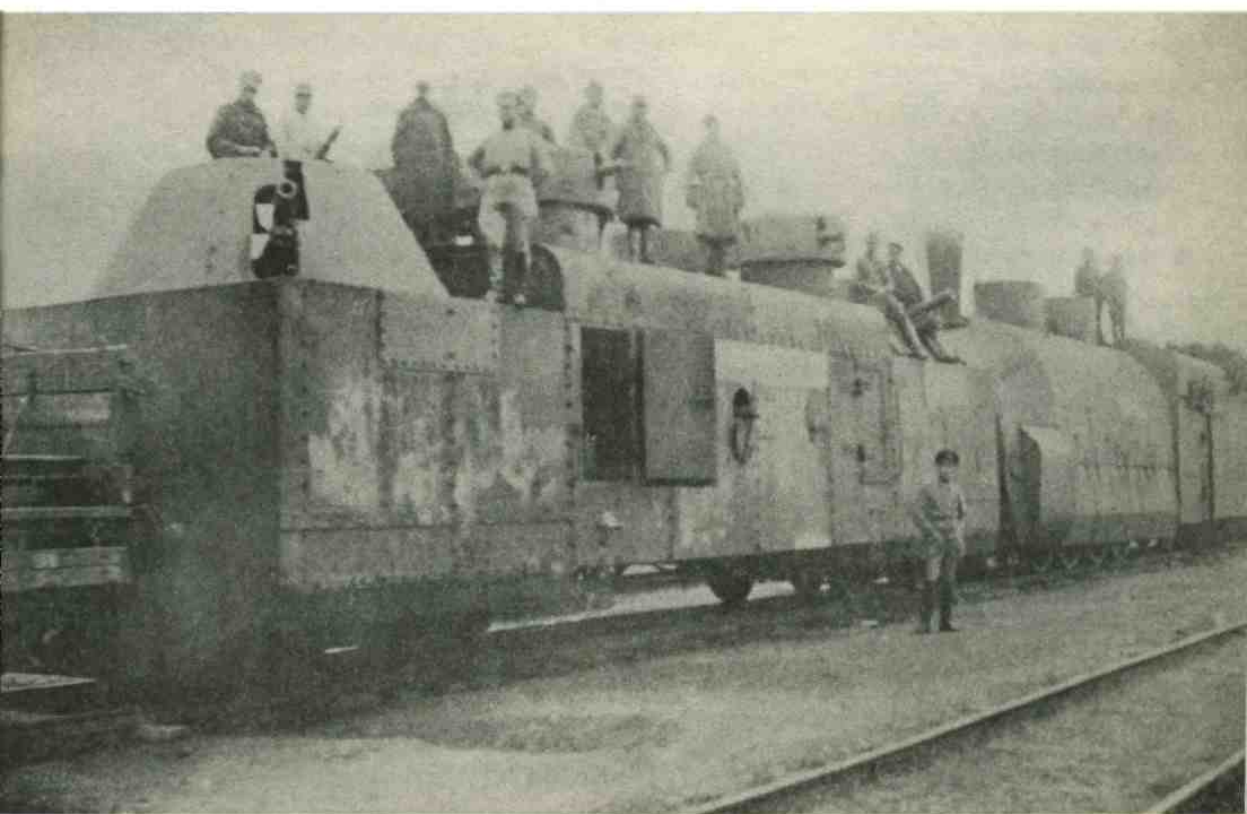
панцирний потяг базувався на станції Бірзула. З 16.09.1919 брав участь у протистоянні з білогвардійцями під станцією Мардарівка. У бою з білими 21.09.1919 «Вільна Україна» була виведена з ладу влучним вогнем ворога, але після ремонту повернулася на фронт. 28 вересня 1919 р., під час боїв із білогвардійцями в районі станції Абомеліково, стався конфлікт між командиром панцирного потяга Іваном Машурою та начальником 4-ї дивізії ДА УНР. У доповіді до штабу Дієвої армії останній писав: «Бронепотяг „Вільна Україна“ усилено тікає від ворога. Командир бронепотяга змінен. Настрій команди бронепотяга кепський, розпущений: раненому Начдів 4, який приїхав до бронепотяга, щоб пожурити команду за плоху роботу, відповіли, що кулеметів на „Вільній Україні“ хватить і для Начдіва, а з інспектором і балакать не захотіли». Замість Машури командиром потягу став поручик Семен Лощенко (щоправда, сам Машура вже 1 жовтня дістав призначення на посаду командира 1-го окремого панцирного загону). 3 жовтня 1919 р. панцирний потяг відзначився у битві з білогвардійським панцирним потягом «Коришун», який намагався відновити зруйнований українськими військами залізничний міст. Невдовзі «Вільну Україну» було пошкоджено та відправлено на ремонт на станцію Проскурів, де потяг і перебував за дани-



Передня платформа панцирного потяга «Вільна Україна»,
вид зліва. Фото з видання «За Державність»

ми від 11 листопада 1919 р. Потому достовірних відомостей про долю «Вільної України» немає. Коли Проскуровом оволоділи білогвардійські війська, панцирний потяг опинився на їх території. Однак ще 7 листопада 1919 р. командування Галицької армії підписало перемир'я з білогвардійцями і 17 листопада закріпило його мирною угодою, за якою галицькі частини входили до складу Збройних сил Півдня Росії. Таким чином «Вільна Україна», свого часу захоплена Галицькою армією, перейшла під її юрисдикцію. Як стверджував один з українських мемуаристів, потяг було укомплектовано галичанами та білогвардійськими офіцерами, а в січні 1920 р., спільно з білим панцирним потягом «Генерал Марков», він воював проти частин Дієвої армії УНР. У подальшому «Вільна Україна» була захоплена червоними в Одесі та знову ввійшла до складу РСЧА²⁸.

«Воля» (ч. 5). Саморобний легкий панцирний потяг, створений наприкінці 1918 — на початку 1919 р. Попервах мав назву «Свобода», в лютому перейменований на «Волю». 22.02.1919 зарахований до складу військ Південно-Західного району ДА УНР. Командиром панцирного потяга був



Передня платформа панцирного потяга «Вільна Україна»,
вид справа. Фото з видання «За Державність»

тоді сотник Іван Самійленко, помічником — Дмитро Яротинський, у його команді служило 35 козаків. Трохи згодом командиром «Воли» став військовий старшина Казінін. Спочатку на озброєні панцирного потяга було 8 кулеметів і 3 гармати, але невдовзі залишився тільки броньований вагон із кулеметами. За станом на 25.02.1919 «Воля» стояла на станції Козятин. У березні-квітні 1919 р. цей потяг брав участь у боях із радянськими військами на бердичівському та коростенському напрямках. 13.04.1919 старшину Казініна усунуто з посади через хворобу, а на його місце призначено сотника Гарбузюка. Під керівництвом останнього «Воля» воювала з червоними на Поділлі. Від червня 1919 р. іменувався «5-м панцирним потягом „Воля“». На 16.08.1919 був озброєний 6 кулеметами, команда нараховувала 15 старшин і 45 козаків, очолюваних сотником Гарбузюком. 22 вересня 1919 р. «Воля» провадила бій із білогвардійськими військами під станцією Мардарівка (район м. Ананьїв), у якому, зокрема, пошкодила ворожий панцирний потяг. 25–26 вересня 1919 р. «Волю» оточили й захопили білогвардійці. Перш ніж залишити місце служби, українська команда зіпсувала гармати. Згідно з радянськими розвідданими, наприкінці вересня 1919 р. панцирний потяг



Броньована площадка панцирного потяга «Вільна Україна»,
відбита у білогвардійців червоними військами в Одесі у лютому 1920 р.
Фото з видання «Белые бронепоезда в гражданской войне». — Москва, 2007

«Воля» воював проти РСЧА у складі Збройних сил Півдня Росії — в районі Ворожба–Коренево–Льгов²⁹.

«Гайдамака». Достовірних відомостей про конструкцію та озброєння цього панцирного потяга немає. Його було захоплено у білогвардійців (?) 3-м Гайдамацьким полком Омеляна Волоха наприкінці грудня 1918 р. під станцією Переїзна в Донецькому басейні; перейменовано на «Гайдамаку». Потому потяг воював із махновцями та білогвардійцями у складі 3-го Гайдамацького полку. 25 січня 1919 р. «Гайдамаку» було перекинуто в район станції Бобринська — для ліквідації повстання отамана Зеленого проти влади Директорії. У лютому 1919 р. панцирний потяг брав участь у боях із радянськими військами під Бердичевом, був сильно пошкоджений, тривалий час ремонтувався в Жмеринці. У червні 1919 р, коли ДА УНР залишала значні території та мережу залізниць, був знищений власною командою. За станом на 9.07.1919 у резерві штабу ДА УНР перебувала на обліку команда панцирного потяга «Гайдамака» у складі 200 вояків та 5 кулеметів. Напевно, пізніше вона перейшла на якийсь інший потяг ДА УНР³⁰.

«Галичина» («Золочів»). Колишній радянський панцирний потяг «Богунец», захоплений 30.07.1919 8-м полком 4-ї Золочівської бригади Галицької армії в районі с. Пашківці під Коростенем. Був озброєний 1 гарматою та 5 кулеметами. Спочатку названий «Золочів» (на честь 4-ї Золочівської бригади), потім — «Галичина». Перебував у складі Галицької армії. 17 листопада 1919 р. з боєм повернутий радянськими повстанцями,



Старшини та козаки команди панцирного потяга «Помста», літо 1919 р.
 Фото з часопису «Ставка», 1919 р.

але вже 25 листопада відвойований білогвардійцями та ввійшов до складу Збройних сил Півдня Росії. На 13.01.1920 перебував у складі Жмеринського угруповання білогвардійців, а потому відбув на південь — у район Одеси³¹.

«Гандзя». Створений 21–23.11.1918 у конотопському залізничному депо із залізничних площадок та 2 гармат Гарматного полку Сірожупанної дивізії. Початково мав назву «Палій» (на честь начальника Сірожупанної дивізії), потім перейменований на «Гандзю». У грудні 1918 — січні 1919 р. відзначився у боях із радянськими військами на Чернігівщині. У січні 1919 р. перекинутий під м. Овруч. 23.02.1919 (наказом від 24.02.1919) зарахований до складу військ Північної групи ДА УНР. На той час у своєму складі мав: 2 старшини, 31 козака, 2 гармати, 4 кулемети. 24.04.1919 командир потяга «Гандзя» старшина Степан Сидоренко та хорунжий Петра Грицик отримали грошові винагороди за взяття Коростеня. У середині квітня 1919 р. під Коростенем «Гандзю» оточили радянські війська. Не маючи змоги прорватися з оточення, команда змушена була підірвати потяг. Його було захоплено військами РСЧА та відремонтовано на станції Гречани. Із власною назвою, але під червоним прапором уже з початку липня 1919 р. поїзд протистояв Дієвій армії УНР. Від серпня 1919 р. воював із білогвардійцями під Орлом, а згодом — на Північно-Західному та Північному фронтах. Припинив своє існування на станції Клин неподалік Москви у квітні 1920 р. через вибух пороху в бронеплощадці, який стався внаслідок нещасного випадку³².

«Гетьман Дорошенко». Саморобний легкий панцирний потяг, створений у грудні 1918 р. у складі Осадного корпусу. Командиром панцирного потяга був хорунжий Іван Коцюруб, особовий склад набрано з гарматників Гарматної бригади Січових Стрільців. У лютому–квітні 1919 р. панцирний потяг брав участь у боях під Коростенем, Бердичевом, на Волині. З початку травня 1919 р. «Гетьман Дорошенко» воював із поляками під Здолбуновом. 26–27 травня 1919 р. знищений власною командою на станції Здолбунів разом із чотирма іншими панцирними потягами ДА УНР³³.

«Грім». Час створення, конструкція та склад команди невідомі. У складі Корпусу Січових Стрільців 24 березня 1919 р. воював за Бердичів. 26–27 травня 1919 р. знищений власною командою на станції Здолбунів із чотирма іншими панцирними потягами ДА УНР³⁴.

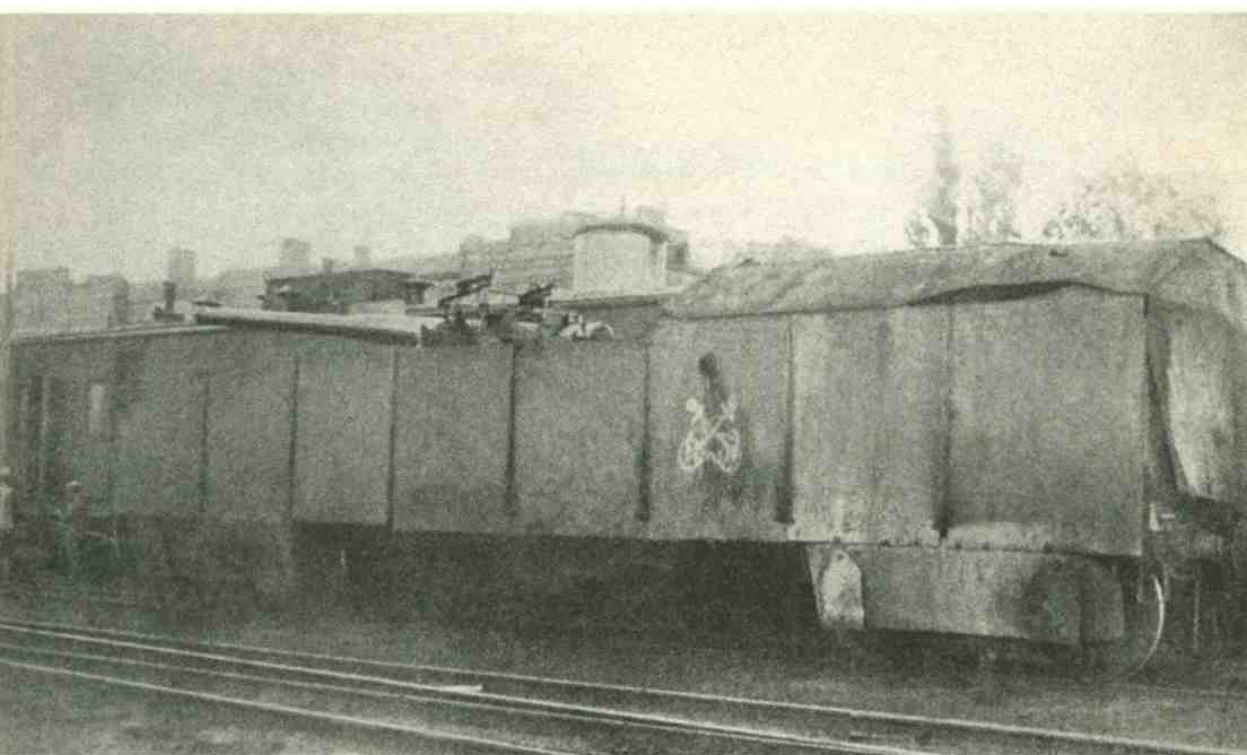
«Запорізька Січ». Легкий саморобний панцирний потяг, збудований у липні 1919 р. у Кам'янці-Подільському. Один із вояків, що служили на «Запорізькій Січі», згадував про його устрій: «На звичайнім помості (платформі) були зроблені із шпал стіни, у стінах прорізані отвори для скорострілів, а спереду і ззаду — більші люки для гармат. Щоби змилити ворога, пофарбували його сіро-зеленою фарбою, аби виглядав, як правдивий бронепотяг. Але „панцирник“ „Запорізька Січ“, незважаючи на те, що його, пробивала звичайна крісова куля, не то гарматне стрільно, був вигідний; дуже низький, творив він малу ціль для ворожих батарей». Наприкінці серпня 1919 р. команді «Запорізької Січі» було передано радянський панцирний потяг «7-й Сумской», захоплений українськими військами у Жмеринці. Отже, постав новий панцирний потяг «Хортиця»³⁵.

«Запорожець» (ч. 3). Був наново сформований (як свідчать документи) у складі Північної групи ДА УНР 2.04.1919 під назвою «9-й панцирний потяг „Запорожець“».



За твердженням генерала М. Безручка, певний час мав на озброєнні 2 тридюймові гармати та 12–16 кулеметів. Командиром панцирного потяга був старшина Микола Куликівський. У квітні 1919 р. «Запорожець» відзначився у боях на Сарненському напрямі, пізніше — у боротьбі з червоними військами на Поділлі. Особливо уславився під час здобуття м. Проскурів 20.07.1919, про що було оголошено в окремому наказі по військах ДА УНР. Від червня 1919 р. називався «3-й панцирний потяг

Федір Суярко, сотник, у 1919 р. начальник кулеметів на панцирних потягах «Помста» і «Тасмний». Фото з видання «За Державність»



Радянський важкий панцирний потяг, захоплений українськими військами у липні 1919 р.
Імовірно, це був майбутній панцирний потяг «Правобережний» ДАУНР.
Фото з видання «За Державність»

«Запорожець», входив до складу 1-го окремого панцирного дивізіону, підпорядкованого командуванню Групи Січових Стрільців. За станом на 16.08.1919 був озброєний 1 легкою гарматою, 8 кулеметами, командир — хорунжий Петришин. Мав у своєму складі 13 старшин, 10 підстаршин і 100 козаків. Доля «Запорожця» після жовтня 1919 р. невідома³⁶.

«Кліц» (ч. 6). Саморобний легкий панцирний потяг, створений на Волині на початку 1919 р., мав на озброєнні 8 кулеметів і 1 гармату, команда панцирного потяга складалася з 1 старшини та 15 козаків. 16.02.1919 був залічений до складу Північної групи ДА УНР. У лютому 1919 р. брав участь у боях із червоними під Костоподем та Сарнами. 4.03.1919 командиром панцирного потяга було призначено хорунжого Івана Матвієва, його помічником — хорунжого Грицька Матвієнка, гарматними старшинами — значкового Семенченка та хорунжого Миколу Легека. Команду «Кліц» було укомплектовано козаками 1-ї гарматної бригади Північної групи ДА УНР. Трохи згодом командиром панцирного потяга став сотник Вишнівський, який 24.04.1919 отримав грошову винагороду за взяття м. Сарни. В архіві зберігся наказ про нагородження командира гарматної батареї Якова Гальчевського (Орла) від 2.04.1919, що також певний



Панцирний потяг «Січковий Стрілець».

Перед ним старшини: командир потяга О. Вудкевич, його помічники четарі В. Глова та Грицюк. Київ, кінець 1918 р.

Фото з видання «Золоті Ворота. Історія Січових Стрільців 1917–1919». — Львів, 1937

час воював на «Кліщі». У тексті цього наказу зазначено подробиці участі панцирного потяга у боях із більшовиками: «Панцерник „Кліщ“ був у бою під Костоподем. При наступі ворога на Костополь гарматним і кулеметним вогнем 3 кулеметами Драченко (козак) стримував ворога і дав можливість полку відступити в порядку. Коли піхота залишила ст. Костопіль і Любомирську — панцерник „Кліщ“ залишився один впереди Любомирської і тримався до того часу, поки не підійшли свіжі сили і зірвав в тилу ворога залізницю і взяв разом з пораненими козаками 4 ворогів в полон. Керував розвідним отрядом під ст. Сарнами де обстріляв ворога та під гарматним і кулеметним вогнем ворога був поранен в руку. При наступі на Костополь був весь час на панцирнику до взяття Костополя. В мент зміни 61 пішого полку 56-м з ворожого боку зачалась величезна стрілянина з гармат. Ворог попадав по нашим панцирникам і ешелону 56 полку. Козаки всі розбіглись, машиніст з ешело-



Панцирний потяг польської армії «General Dowbor» — колишній «Стрілець»
(*Pociąg pancerny. — Białystok, 1999*)

ну 56 полку теж утік, ешелон запружував дорогу панцирникам. Не дивлячись на це він зійшов з панцирника і пішов до ешелона 56 полку, в поровику котрого не було ні дров, ні води, ні пару, нагнав пару і витяг цей ешелон, а також дав можливість виїхати і підбитому панцирнику. Це він робив бувши легко контуженим. При наступі на Сарни був з кулеметом під великим гарматним вогнем ворога, підтримуючи бадьорість козаків». У травні–липні 1919 р. «Кліш» виступав проти радянських військ на Поділлі. Від червня 1919 р. звався «6-й панцирний потяг „Кліш“». За станом на 16.08.1919 був озброєний 5 кулеметами, командир — чотар Личик (Леgek?). Мав у своєму складі 5 старшин, 2 підстаршин, 48 козаків. У вересні 1919 р. пошкоджений. Імовірно, захоплений білогвардійцями 18.10.1919 на станції Бірзула³⁷.

«Окремий панцирний потяг» («Полонений», «Сагайдачний»). Важкий панцирний потяг, відвойований у червоних наприкінці березня 1919 р. 19-ю дієвою дивізією Північної групи ДА УНР. За українськими даними, в РСЧА мав назву «Товариш Троцький». Був озброєний 2 гаубицями, команда панцирного потяга складалася з 3 старшин, 2 підстаршин та 38 козаків. Наприкінці квітня 1919 р. був перейменований на «Сагайдачний». 26–27 травня 1919 р. знищений власною командою на станції Здолбунів разом із чотирма іншими панцирними потягами ДА УНР³⁸.

«Отаман Мельник» (?). Достовірних даних про цей панцирний потяг віднайти не вдалося. Не виключено, що він змінював назву, і навес-

ні 1919 р. міг називатися «Грім», «Гетьман Дорошенко» чи якимось інакше. Належав до складу Корпусу Січових Стрільців. «Отамана Мельника» було створено у Києві в січні 1919 р. Один з його вояків, Іван Паньків, згадував: «Панцирний потяг „Отаман Мельник“ складався з чотирьох вагонів та паротягу по середині. В переднім вагоні містилася гармата, цівка якої виставала поза опанцирення вагону. З-заду у вагоні містилася муніція до гармат та гарматчики. В другім вагоні містилися скоростріли по два з кожного боку. З другої сторони були також два вагони, один із скорострілами, другий із гарматою. Сила вогню нашого панцирника становила: 2 гармати і вісім скорострілів марки „Максім“. Крім цього озброєння було ще вісім ручних скорострілів системи „Люїс“, звичайні кріси й ручні гранати. Залога складалася із 30-тьох людей, 10 гарматчиків та 18 обслуги скорострілів, командант і заступник. Як я вже згадував, наш панцирник не відповідав всім вимогам будови панцирників, але як на скору руку збудований, все таки представляв із себе сильну бойову одиницю. Вагони, в яких містилися гармати, були це товарні вагони відповідно пристосовані до вимог стріляння з гармати та покриті панцирем. Був тільки назовні отвір, крізь який виставала цівка гармати. Вагони, в яких були приміщені скоростріли, були це товарні вози залізної конструкції, вилонені з нутра грубими дубовими брусами, мішками з піску та як знутри так і з-зовні покриті панцирною бляхою, яку навіть зблизьку вистрілена куля не могла пробити». У лютому-березні 1919 р. панцирний потяг воював у районі Фастова, Бердичева, Проскурова, Гречан, Ярмолинець та Кам'янця-Подільського. Знищений у Кам'янці-Подільському в травні 1919 р.³⁹

«Партизан». Легкий саморобний панцирний потяг, створений навесні 1919 р. у районі Сарн. Озброєний 5 кулеметами та 1 гарматою. У квітні-травні 1919 р. у складі 19-ї дієвої дивізії Агатона Добрянського діяв на сарненському напрямі Північної групи ДА УНР. Команда панцирного потяга складалася з 4 старшин, 1 лікаря, 2 підстаршин і 36 козаків. 26–27 травня 1919 р. ліквідований своєю ж командою на станції Здолбунів⁴⁰.

«1-й панцирний потяг Твердовського». Легкий саморобний потяг, створений в січні 1919 р. у Ніжині сотником Матвієм Твердовським. Воював із більшовицькими військами на Лівобережній Україні та у складі Південної групи ДА УНР. У квітні 1919 р. знешкоджений і переданий румунами. Команда потяга на чолі з Твердовським невдовзі перейшла на новий панцирний потяг «Помста»⁴¹.

«Помста» (ч. 4). Спочатку — легкий саморобний панцирний потяг, збудований у Кам'янці-Подільському в червні 1919 р. На ньому воювала команда з «потяга Твердовського». У серпні 1919 р. на станції Жмеринка було захоплено важкий радянський панцирний потяг «Імени т. Ленина» (№ 1), який було перейменовано на «Помсту». Як згадував

начальник штабу Корпусу Січових Стрільців Марко Безручко, «Помста» мала одну легку 3-дюймову гармату, одну легку гаубицю та до 16 кулеметів. За станом на 16.08.1919 потяг був озброєний 1 гаубицею, 2 легкими гарматами, 7 кулеметами. Команда складалася з 15 старшин, 2 підстаршин і 30 козаків. Командував «Помстою» чотар Матвій Твердовський (доки не захворів на тиф; помер у листопаді 1919 р.). Потім змінив його на цій посаді молодший брат Осип Твердовський. Протягом осені 1919 р. панцирний потяг брав участь у боях із білогвардійцями. Зокрема, у двобої 31.10.1919 під станцією Вапнярка з білогвардійським панцирником «Коршун»: «Помста» вийшла переможницею. За українськими даними, наприкінці листопада 1919 р. потяг було підірвано. Але, як видно з архівних матеріалів, за станом на липень 1920 р. броньований гарматний вагон з «Помсти» перебував у польських залізничних майстернях м. Львова. У результаті переговорів із командуванням Армії УНР його передали на укомплектування нових українських панцирних потягів⁴².

«Правобережний» («Вірний син України»?). Важкий панцирний потяг, у складі ДА УНР з'явився в липні 1919 р. За станом на 16.08.1919 був озброєний 1 гаубицею, 3 легкими гарматами. Командир — полковник Овчаренко. Команда потяга складалася з 14 старшин, 2 підстаршин і 125 козаків. Імовірно, наприкінці серпня — на початку вересня 1919 р. був перейменований на «Вірний Син України». Восени 1919 р. воював із білогвардійцями. 29 листопада 1919 р. покинутий і спалений своєю командою на станції Проскурів через загрозу захоплення білогвардійцями⁴³.

«Республіканець». Легкий саморобний панцирний потяг, створений на початку 1919 р. Команда — 20–30 вояків. Діяв на Правобережній Україні у складі Південної групи ДА УНР. У березні 1919 р. перейшов на бік ворога (командир потяга на той час — К. Сорока, склад команди — 26 вояків). 26.03.1919 бойова частина «Республіканця» була приєднана до панцирного потяга РСЧА «Чорноморець», якого в серпні 1919 р. відбили частини ДА УНР⁴⁴.



Михайло Смаль, поручик, командир кулеметної сотні панцирного потяга «Стрілець».

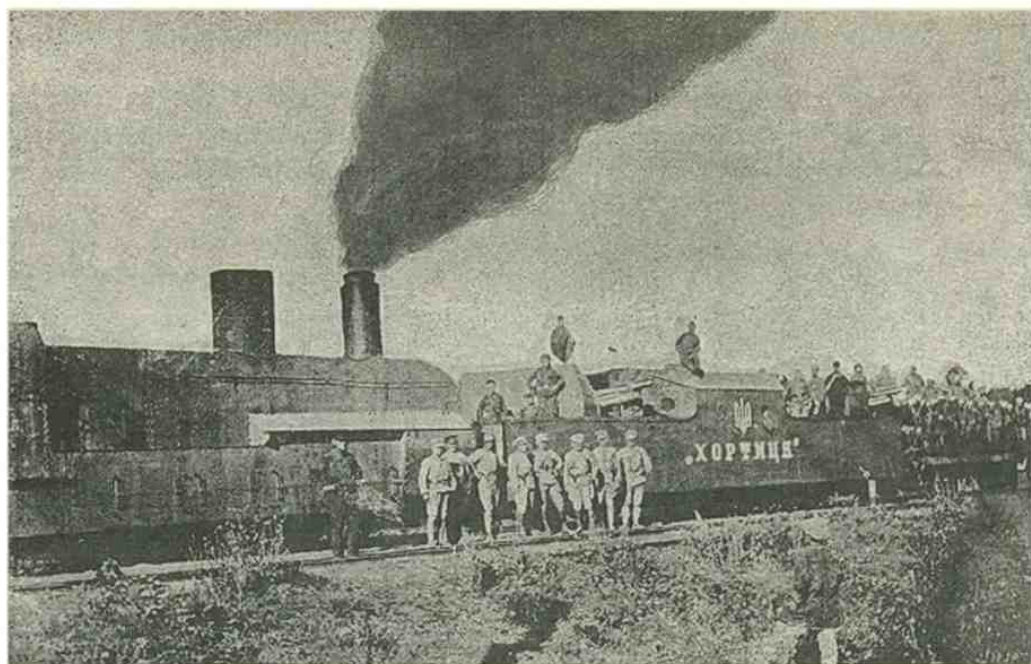
У бою під Дубно втратив обидві ноги, після чого покінчив життя самогубством.

Фото з видання «За Державність»

«**Січовий**» (ч. 2). Саморобний панцирний потяг Корпусу Січових Стрільців, існував з початку 1919 р. За свідченням генерала Безручка, навесні 1919 р. був озброєний однією польовою тридюймовою гарматою і 16 кулеметами. У січні 1919 р. брав участь у боях із радянськими військами на Лівобережній Україні, у березні — воював під Бердичевом, потім — Шепетівкою та Старокостянтиновом. Від червня 1919 р. називався «2-й панцирний потяг „Січовий“». Захоплений радянськими військами 18 червня 1919 р. під станцією Деражня. На той час мав на озброєнні 2 гармати та 4 (?) кулемети⁴⁵.

«**Січовий Стрілець**» (I). Колишній російський панцирний потяг № 4 конструкції інженера Балля. З грудня 1917 р. перебував на ремонті в Одесі. У 1918 р. надійшов на озброєння Армії Української Держави. Наприкінці листопада того ж року під Фастовом відвойований військами Директорії в офіцерських дружин, які боронили владу гетьмана П. П. Скоропадського. Потому потяг було передано командуванню Осадного корпусу та названо «Січовий Стрілець». Як згадував очевидець, у той час панцирний потяг був озброєний однією гарматою та «десятьма кулеметів». Його команду складали гарматники з Гарматної бригади Січових Стрільців. Командиром став хорунжий О. Вудкевич, командирами кулеметних відділень — чотарі Глова та Грицюк. На початку січня 1919 р. панцирний потяг змінив назву на «Стрілець» — у зв'язку із появою в складі Осадного корпусу ДА УНР поїзда «Січовий». У січні 1919 р. воював із більшовиками на Лівобережній Україні. За станом на 20.03.1919 перебував на фронті під Коростенем, мав на озброєнні 1 польову гармату та 8 кулеметів «Максим». Генерал ДА УНР П. Єрошевич у своїх спогадах назвав «Стрілець» чудовим потягом. Захоплений радянськими військами в квітні 1919 р. у Коростені⁴⁶.

«**Січовий Стрілець**» (II). Важкий панцирний потяг, відбитий у червоних частинами Групи Січових Стрільців 21 квітня 1919 р. між станціями Дертка та Миропіль. Це був старий російський панцирний потяг типу «Хунхуз», який в РСЧА звався «Товарищ Ворошилов»; перейменований на «Січовий Стрілець». Його командиром призначено О. Вудкевича, який раніше командував утраченим у Коростені «Січовим Стрільцем». З 1 травня 1919 р. начальником потяга став хорунжий Іван Машура. Більшість команди склали вояки зі старого «Січового Стрільця». Панцирний потяг брав участь у боях із більшовиками, а потім — із поляками. 24.05.1919 був оточений ворогом та залишений власною командою у бою з поляками під станцією Озеряни — між Дубном і Здолбуновом. Командант кулеметної сотні потяга поручик Михайло Смаль втратив обидві ноги й, намагаючись уникнути польського полону, застрелився. «Січового Стрільця» захоплено поляками — 1-м полком уланів Креховицьких. Польські мемуаристи так описали цей потяг: «Локомотив і 2 вагони з кулеметами — панцирні; вагон із постачанням, вагон



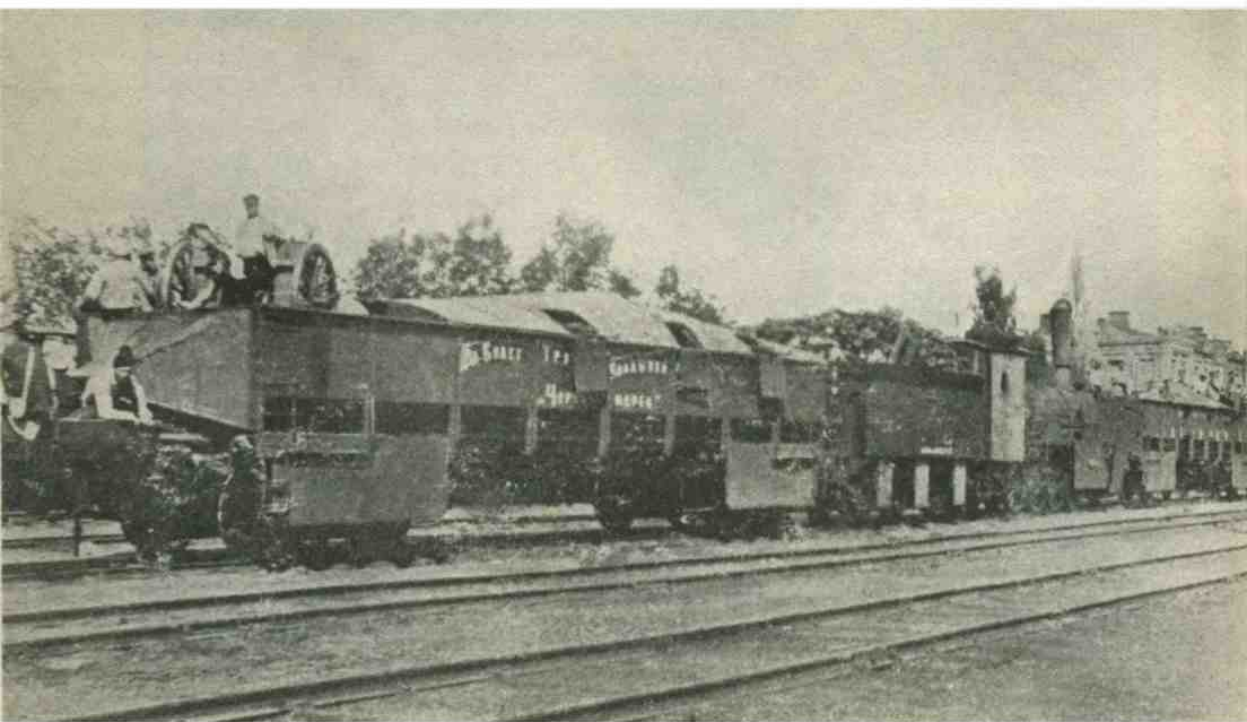
Панцирний потяг «Хортиця».

Листівка 1920-х років

для набоїв та обслуги — перероблені зі звичайних товарних вагонів, подекуди окуті залізом, у торцях — кулемети російського зразка і люках, амуніція — російська. Протягом двох днів нова залога знайомилася з потягом. Усі кулемети виявилися знищені, довелося замінювати їх новими, які дістали просто із ящиків зі здобичі, здобутої завдяки полку на складах у Радзивілові». *«Січового Стрільця»* було зараховано до складу польської армії, спочатку під назвою *«Krehowiak»*, потім — *«General Dowbor»*. Аж до 23 червня 1920 р. цей потяг воював із Червоною армією, доки у бою під Бердичевом із частинами 1-ї Кінної армії Будьонного не був частково знищений та взятий ворогом. Після втрати свого панцирного потяга команда *«Січового Стрільця»* (близько 165 вояків) відступила до розташування своїх військ і за станом на 9.07.1919 перебувала в резерві штабу ДА УНР. Згодом, після захоплення частинами Галицької армії радянського панцирного потяга *«Коммунист Коростенського району»*, перейшла на нього, назвавши його *«Вільна Україна»*⁴⁷.

«Стрілець». Саморобний панцирний потяг, створений у Полтаві на початку січня 1919 р. Сотню залоги та кулеметну чоту потяга склали вояки 4-го Запорізького ім. І. Богун полку на чолі з хорунжим Махоньком. Вірогідно, захоплений радянськими військами у Полтаві 19.01.1919⁴⁸.

«Сух» (ч. 7). Саморобний легкий панцирний потяг, створений у Вінниці (?) на початку грудня 1918 р. у складі військ Директорії для боротьби



Панцирний потяг «Чорноморець», серпень 1919 р.

Фото з видання «За Державність»

з офіцерськими дружинами гетьмана П. П. Скоропадського. За станом на 10.01.1919 перебував у Житомирі — в Окремому ударному загоні отамана Палієнка. 1.03.1919 начальником панцирного потяга було призначено сотника Лебедіва, його помічником — значкового Гончаріва, начальником кулеметів — хорунжого Луцькевича, діловодом — рангового Чеснокова. 3 лютого 1919 р. входив до складу військ Південно-Західного району, потім — Північної групи ДА УНР, у березні-квітні — до Групи Січових Стрільців. Потому панцирний потяг діяв проти радянських військ на Поділлі. Від червня 1919 р. називався «7-й панцирний потяг „Сух“». За станом на 16.08.1919 був озброєний 4 кулеметами, мав у своєму складі 5 старшин, 8 підстаршин і 29 козаків; командир — сотник Лебедів. У вересні того ж року в бою із білогвардійцями потяг був пошкоджений. Пізніших згадок про «Сух» поки що не віднайдено. Імовірно, захоплений білогвардійцями 18.10.1919 на станції Бірзула⁴⁹.

«**Таємний**». Легкий панцирний потяг, озброєний гірськими гарматами та кулеметами; перебував на службі Дієвої армії УНР восени 1919 р. У бою з білогвардійцями в районі Проскурова 16 листопада був зруйнований вогнем ворога⁵⁰.

«**Хортиця**». Важкий панцирний потяг, колишній радянський «7-й Сумской», захоплений українськими військами у залізничних майстернях

Жмеринки в серпні 1919 р. Згодом був переданий команді саморобного панцирного потяга «Запорізька Січ». Старшина, що служив на ньому, так оповідав про цей поїзд: «На Христинівку зі жмеринських майстерень привезли передній вагон з большевицького панцирника, захопленого нами при здобутті Жмеринки. Це був великий залізний гарбель для перевозу вугілля, але большевики переробили його на панцирник, додаючи ще один поверх для кулеметів. Панцирник називався „7-ой Сумской“. Цей-то большевицький панцирник і віддано нам. Треба було його охрестити. А що це було по арешті от. Божка й розформуванні „Запорізької Січі“, то командир панцирного дивізіону „Січі“, перейменованого тепер на 4-й панцирний відділ, полк. Л., щоб оминати зв'язаної з отаманом назви, пропонував назву „Киянин“. Нам ця назва була не до вподоби, бо цілком нищила всю традицію нашого колишнього панцирника. Щоб зберегти стару славу, я предложив назву „Хортиця“, яку ухвалили й козаки, й командир. Зараз же звернулися до залізничних майстерень, прийшли малярі і зробили напис на новім возі, який ми тільки що дістали і причепили його до потяга, уставивши скоростріли і гармати. За годину на сіро-зеленому полі красувалися зверху тризуб, по боках його три літери — У. Н. Р., а під ним — „Хортиця“. У бою під ст. Попелюхи „Хортиці“ вдалося розбити радянський панцирний потяг Одеської військової округи № 3. З цього панцирного потяга було забрано броньований паротяг та два броньованих вагони, які потому приєднано до „Хортиці“. У жовтні-листопаді 1919 р. панцирний потяг брав участь у боях з білогвардійцями. 29 листопада покинутий та спалений своєю командою на станції Проскурів. Командирами панцирного потяга були поручик Дмитро Гонта, а з 29 жовтня — хорунжий Василь Ляшенко⁵¹.

«Чорноморець» (I). Легкий саморобний панцирний потяг, сформований наприкінці 1918 р. у районі Києва в складі Осадного корпусу військ Директорії. У січні 1919 р. виступав проти радянських військ на Лівобережній Україні (зокрема під станцією Гребінка); був захоплений (за іншими даними, його команда добровільно перейшла на бік ворога)⁵².

«Чорноморець» (II). Легкий радянський саморобний панцирний потяг. Не виключено, що це — колишній «Чорноморець» Осадного корпусу ДА УНР. Уже в лютому 1919 р. воював з українськими військами у складі РСЧА. 26.03.1919 з'єднаний із бойовою частиною панцирного потяга «Республіканець», що перейшов з ДА УНР на бік червоних. За свідченням радянських мемуаристів, командир потяга М. Гордієнко та його команда мали боротьбистсько-анархістські настрої та періодично вступали у конфлікти зі своїм командуванням. Наприкінці серпня 1919 р. «Чорноморець» був відвойований українцями в районі станції Біла Церква. Але ДА УНР не встигла скористатися цим панцирним потягом. Уже 7.09.1919 його захопили білогвардійці на станції Фастів⁵³.

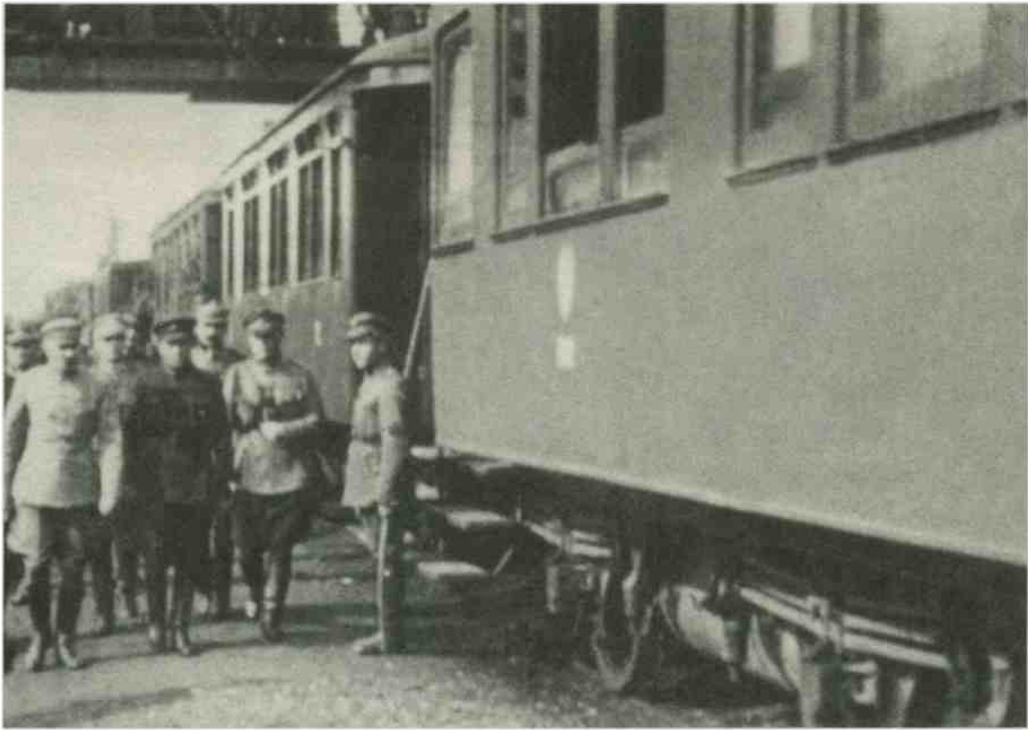
ПАНЦИРНІ ПОТЯГИ АРМІЇ УНР, 1920 р.

24 квітня 1920 р. у Варшаві між польським та українським урядами було підписано мирну угоду, один із пунктів якої передбачав військовий союз. Польська та українська армії відтепер мали діяти спільно. За допомогою поляків у районі міст Могилів-Подільський та Брест-Литовський було сформовано 1-шу та 2-гу українські дивізії (згодом — 6-та Січова та 3-тя Залізна Армії УНР). На початку травня 1920 р. Армія УНР на чолі з М. Омеляновичем-Павленком повернулася з Першого Зимового походу та біля м. Ямпіль на Поділлі з'єдналася з 2-ю українською дивізією, що діяла у складі польських військ, і зайняла крайній правий фланг польського антибільшовицького фронту.

На території, що перебувала під контролем Армії УНР, було кілька залізничних колій, придатних для курсування панцирних потягів. У червні 1920 р. Симон Петлюра звернувся до Йозефа Пілсудського з проханням допомогти в організації нових українських броньованих поїздів.

Перший панцирний потяг, названий на честь подільського повстанського ватажка кінця XVIII ст. *«Кармелюк»*, було збудовано у залізничних майстернях м. Станіславів. Він мав досить примітивну конструкцію: складався з 4 звичайних залізничних платформ, обкутих залізом, і паротяга, також обшитого бронею. На озброєнні мав 2 тридюймові гармати, 7 кулеметів і 38 рушниць. У команді панцирного потяга на початку його існування служило 8 старшин і 42 козаки⁵⁴. Пізніше його командиром став сотник Павло Перів.

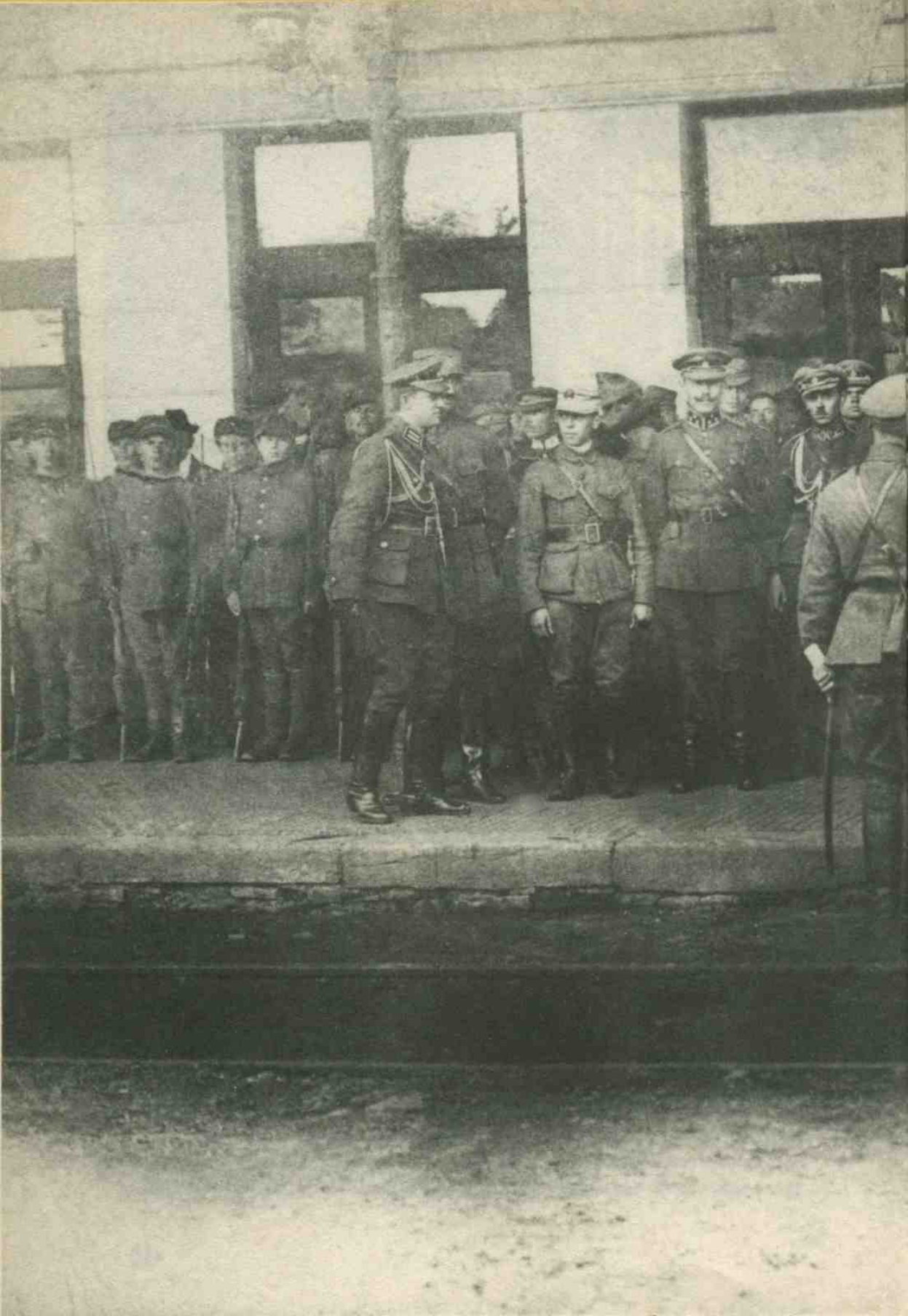
Своє перше бойове завдання *«Кармелюк»* отримав 14 липня 1920 р. — спільно з 3-ю Залізною дивізією він відбув на відтинок фронту в район м. Гусятин, де 17 липня відзначився у відбитті наступу червоних військ, засипавши їх гарматним та кулеметним вогнем. Невдовзі українським і польським військам під тиском ворога довелося відступити на тери-



Приїзд головнокомандувача польських військ Йозефа Пілсудського та Головного отамана УНР Симона Петлюри до Станіславова на початку липня 1920 р.
для участі в урочистостях з нагоди освячення панцирного потяга «Кармелюк».
Фото з приватної колекції

торію Східної Галичини. Тут «Кармелюк» оперував у районі станцій Тлусне та Заліщики. Згодом він брав участь у боях поблизу Чорткова та Джурина. Потяг настільки дошкуляв червоним, що 5 серпня радянське командування наказало своїм військам за всяку ціну знешкодити його. Попри це, «Кармелюк» продовжував свою бойову роботу, захищаючи протягом 5–7 серпня станцію Бучач⁵⁵.

У радянських джерелах трапляється згадка про захоплення та ліквідацію якогось українського панцирника, однак вона не підтверджується жодними українськими даними. Як свідчить історія 41-ї радянської стрілецької дивізії, що воювала проти Армії УНР, знешкодження цього «безіменного» панцирника відбулося 29 серпня 1920 р. Червоноармійцям начебто вдалося розібрати в тилу потяга залізничну колію, після чого радянська артилерія відкрила вогонь. Панцирник дав задній хід, наскочив на розібрану колію, і паротяг зійшов під укіс. Потім частини дивізії атакували панцирний потяг, полонивши 4 старшин і 50 козаків та забравши 2 гармати, 10 кулеметів, близько 200 гарматних набоїв та інше майно. При цьому командир панцирника застрелився⁵⁶. Не виключено, що червоним дійсно вдалося захопити якийсь панцирник, але це цілком міг





Церемонія освячення панцирного потяга «Кармелюк».

Начальник 3-ї Залізної дивізії Армії УНР Олександр Удовиченко складає рапорт Йозефу Пілсудському. Праворуч від Й. Пілсудського: С. Петлюра, поручик Чарнецький, прем'єр-міністр уряду УНР В. Прокопівич, командувач Армії УНР М. Омелянович-Павленко, міністр залізничних сполучень уряду УНР інженер С. Тимошенко (високий, у кашкеті), начальник 2-ї Волинської дивізії О. Загородський (у кубанці).

Фото з приватної колекції

бути польський саморобний панцирний потяг, кілька яких діяло у Східній Галичині у серпні 1920 р.

Тим часом Симон Петлюра вживав заходів, аби отримати від поляків справжні панцирні потяги, сконструйовані фахівцями-інженерами. Невдовзі було досягнуто попередньої згоди про надання Армії УНР 2 броньованих паротягів та 6 панцирних вагонів, що будувалися чи ремонтувалися у львівських залізничних майстернях для потреб польських військ під керівництвом інженера Адама Марі.

13 липня 1920 р. до Львова було делеговано начальника дорожньо-технічного відділу управління військових комунікацій Генерального штабу УНР сотника Сажина та його помічника сотника Телятника. Сажин зустрівся з інженером Марі, і той підтвердив, що готовий передати Армії УНР потрібні паротяги та панцирні вагони, але на це потрібна згода польського Генерального штабу. Доки тривав огляд панцирних вагонів, з Варшави надійшла відповідь, що польський Генеральний штаб тимчасово забороняє передавати готові панцирники у розпорядження Армії УНР. Ця відмова, напевно, зумовлювалася ситуацією на фронті: саме у той час радянські війська вели наступ на Варшаву, і всі панцирні потяги могли знадобитися для захисту столиці.

З огляду на обставини, сотник Сажин особисто відвідав Варшаву, де побував на прийомі в польському Генеральному штабі. 26 липня, коли загроза столиці Польщі минула, було отримано дозвіл на передачу Армії УНР 1 панцирного паротяга та 6 панцирних вагонів із львівських майстерень. Чотири з наданих вагонів були кулеметними (розраховані на 16 кулеметів) і 2 — гарматними (на 4 гармати): всі мали повне озброєння та достатню кількість набоїв (так, до кожної гармати додавалося 300 снарядів). Щоправда, під час огляду виявилось, що паротяг і вагони потребують доопрацювання і зможуть відбути на фронт не раніше 3–5 серпня.

Командуванню Армії УНР сотник Сажин так запропонував розпорядитися наданим поляками майном:

- а) доукомплектувати «Кармелюк» панцирним паротягом, 1 кулеметним і 1 гарматним панцирними вагонами;
- б) з інших чотирьох панцирних вагонів створити ще один панцирний потяг⁵⁷.

Тим часом українському командуванню вдалося умовити поляків додатково передати Армії УНР:

- панцирний потяг «Rewera» (команда його складалася з росіян, українців і білорусів, а сам потяг формально належав до збройних формувань Булака-Балаховича, але оперативно підпорядковувався командуванню 6-ї польської армії);
- старий паротяг польського панцирного потягу «Pionier»;



Йозеф Пілсудський, Симон Петлюра, українські та польські старшини під час молебня на честь освячення панцирного потяга «Кармелюк».

На задньому плані добре видно два вагони «Кармелюка», лівий з якого — опанцрований, з одним отвором для гармати та двома — для легких кулеметів.

Фото з видання: *Rok 1920. — Warchawa, 2007*

— панцирну площадку з гарматною баштою від українського панцирного потяга 1919 р. «Помста», яка зберігалася у львівських майстернях.

За наказом польського командування, у залізничних майстернях Львова інженер Марі мусив установити на потягу «Rewera» ще дві гармати. Крім того, сотник Сажин приватно домовився із львівськими залізничниками (пообіцявши їм по 200 польських марок на добу), щоб вони приєднали паротяг «Pionier» до панцирної площадки з колишньої «Помсти» та переладнали їхні колеса з великої колії на вузьку. Таким чином, у розпорядженні Армії УНР невдовзі мало опинитися чотири панцирні потяги.

Наприкінці серпня 1920 р. сотникові Сажину додатково вдалося отримати від поляків 25 тон сталевий панцирної бляхи для здійснення самостійного окуття паротягів і вагонів.

Слід зауважити, що для самих поляків їхня допомога Армії УНР була досить відчутною. Як видно з відомості залізничних військ, складеної польським Генеральним штабом за станом на 8.08.1920, самі вони у той час мали тільки 12 панцирних потягів:

- «Lis Kula», «Hallerczyk», «Danuta», «Msciciel» — у складі 1-ї армії;
- «Zagonczyk» — у 3-й армії;
- «Poznanczyk» — у 4-й армії;
- «Wilk» — у 5-й армії;
- «Pilsudczyk», «Pionier», «Iwaszkiewicz», «Stefan Batory», «Chrobry» — у 6-й армії⁵⁸.

У зазначеній польській відомості від 8 серпня згадано й два панцирні потяги у складі Армії УНР — «Кармелюк» і «Запорожець»; останній — уперше.

Справді, на початку серпня у залізничних майстернях Станіславова тривала жвава робота з реорганізації «Кармелюка» та створення нового панцирного потяга «Запорожець». Спочатку в розпорядженні майбутньої команди «Запорожця» — 4 старшин і 18 козаків — було 2 старі товарні вагони, 2 залізничні платформи та 1 стара російська гармата без замків. Призначений командиром потяга сотник Шепарович планував обшити отримані вагони залізом у залізничних майстернях Чорткова, але там не виявилось відповідних верстатів, тож довелося їхати до Станіславова. Власними силами старшинам «Запорожця» вдалося обкути залізом два товарні вагони (один з яких потім забрала команда панцирного потяга «Чорноморець»), а також сконструювати платформу для гармати. У другому вагоні було розміщено 4 кулемети. Помічник сотника Шепаровича поручик Григорович про будування нового панцирного потяга згадував:

«Почали на скору руку складати наш бронепоезд: на площадку піввідкриту, в якій раніше возили вугілля, нанесли шпал та установили гармату, з боку „площадки“ виклали цеглою, щоб за нею ховалися від куль. За гарматним вагоном, був кулеметний бронерований, потім паропотяг, а за ним кулеметний вагон не бронерований. Паропотяг був — звичайний тягаровий паротяг, та ще й з коротким тендером, так що треба було вугілля брати двічі на день. В такому вигляді ми виїхали на фронт, на залізничний міст, під м. Нижнів. В базі ми не встигли бронепоезд свій навіть „охрестити“, а тому вирішили що охрестимо його на фронті після першого обстрілу. Що до назви, то багато було пропозицій. Пропонували такі: „Львів, Петлюра, Галичина, Київ, Запорожець, Богун“ та інші. Нарешті зупинилися на „Запорожець“. На другий день нас здалека обстріляли, ми стріляли лише один раз, командір сказав промову до старшин та козаків, після чого заспівали гімн, потім випили кругову добру чарку горілки

і бронепоезд таким чином був охрещений та заняв своє місце в визвольній нашій боротьбі»⁵⁹.

По-іншому описував початок існування «Запорожця» поручик Леонід Токайло: «Броневи́к „Запорожець“ був зремонтований і посвячений у приявності Головного Отамана, славної пам'яті Симона Петлюри в Станіславові. Командантом броневи́ка був сотник Шепарович (гарматчик), адіютантом сотник Шмалій, командантом гарматнього відділу поручник Григорович, а кулеметного відділу сотник Шульга. Молодші старшини на броневи́ку були такі: гармаші — поручник Костик (галичанин), Скрипка, хорунжий Яворський (галичанин), кулеметники — поручник Токайло, хорунжий Ярмолинський, хорунжий Слиш, хорунжий Нагорний, залізничний інженер Янкевич, лікар Банах та перший водій — машиніст бунчужний Скиба (другого забув прізвище), діловод Замлинський та 48 підстаршин і козаків. Спочатку броневи́к стояв на станції Тисьмениця. Телеграф і телефон обслуговувала п-а Павлишінова Маланка — українка. Бойова частина броневи́ка „Запорожець“ була поділена на дві зміни. Тоді як одна зміна виїжджала на позиції, друга залишалася на відпочинку в базі. „Запорожець“ завжди мав зв'язок із частинами, які були в боях проти більшовиків і мав таке спорядження: 4 кулемети „Максима“ та 4 „Льюїса“, дві маленькі гармати та рушниці»⁶⁰.

Уже 18 серпня 1920 р. «Кармелюк» і «Запорожець» відбули на фронт. Перший надійшов у розпорядження командира 4-ї Київської дивізії та зайняв відтинок фронту в районі Іезуполя (нині Єзупіль Івано-Франківської обл.), а другий був переданий командувачеві Запасових військ із місцем розташування в районі Нижнева на Дністрі. До середини вересня 1920 р. обидва панцирні потяги провадили завзяту боротьбу з червоними військами у призначених районах⁶¹.

У вересні 1920 р. у залізничних майстернях Станіслава для «Запорожця» було остаточно дороблено 1 гарматний і 2 кулеметні панцирні вагони (напевно, з тих, які отримав сотник Сажин у Львові). Тепер, як згадував поручик Григорович, його панцирний потяг виглядав таким чином: «Спереду була „контрольна площа-ка“ на якій були рельси та шпали на випадок, коли б нам розібрали залізницю; за



Григорович Костянтин,
поручник, заступник командира панцирного потяга
«Кармелюк», автор спогадів.
Фото з видання «За Державність»

нею був гарматний вагон з новою гарматою яка стріляла на всі боки, на гарматнім вагоні також були установленні 2 кулемети „Максима“ і один „Люїс“. За гарматним — кулеметний вагон з 4 кулеметами „Максима“ і 1 „Люїса“, за ним був паротяг, який був уже забронерований також, потім знов кулеметний вагон з 4 кулеметами „Кольта“ й задній гарматний вагон з одною гарматою і одним кулеметом „Льїса“. Закінчувався бронепоїзд „контрольною площадкою“. Це був уже бронепоїзд, на якому дійсно можна було уже витримувати бодай кулеметний вогонь!». В одному з архівних джерел знаходимо інформацію, що 1 вересня 1920 р. «Запорожцю» передано на озброєння 2 тридюймові гармати⁶².

Подавши допомогу в створенні панцирних потягів Армії УНР, польське командування вимагало, аби всі вони були укомплектовані відповідно до штатів, затверджених польським Генеральним штабом: панцирний потяг мав складатися з 1 панцирного паротяга, 6 панцирних вагонів (2 гарматних, кулеметного, санітарного, для штурмового відділу, кухні) та 2 площадок. Крім того, в кожного потяга повинна бути своя база — з паротяга, 2 вагонів першого або другого класу та 16 звичайних критих вагонів⁶³. Вочевидь, ці норми були тільки побажаннями, і далеко не всі польські панцирні потяги мали такий штат. Однак польський Генеральний штаб залишав за собою право технічного затвердження наявних панцирних потягів Армії УНР.



19 серпня 1920 р. у розпорядження командира 3-ї Залізної дивізії надійшов ще один український панцирний потяг «*Чорноморець*» — колишній польський поїзд «*Rewera*», створений у травні-червні 1920 р. у районі Києва та укомплектований переважно особами непольського походження. Тривалий час цей панцирний потяг вважався складовою частиною збройних сил генерала Булака-Балаховича, що діяв у союзі з польськими військами на Поліссі та мав у своєму складі російські білогвардійські формування. Сам Булак-Балахович у 1919 р. був генералом білогвардійської Північно-Західної армії, і по її розгромі перейшов зі своєю дивізією на службу до поляків. У 1920 р. позиціонував себе як білоруса, але у складі

Токайло Леонід,

старшина панцирного потяга «Кармелюк», автор спогадів.

Фото з видання «За Державність»

його збройних сил було лише кілька білоруських національних формувань. Зважаючи на те, що особовий склад «Rewera» був польським, спочатку цей панцирний потяг приписано до Булака-Балаховича, потім — до Армії УНР. Очевидець, який служив на «Чорноморці», зазначав, що цей панцирний потяг був озброєний 4 тридюймовими гарматами та 1 — на чотири з половиною дюйми, а також 10–12 кулеметами. Команда складалася переважно з офіцерів та однорічників-добровольців, більшість яких потрапила на потяг у червні-липні 1920 р. з району Києва та Полісся. Крім того, мемуарист додавав, що серед команди панував «чисто руский дух»⁶⁴. Щоб українізувати команду «Чорноморця», на службу сюди було призначено колишніх старшин і матросів військово-морського флоту, які перебували в Армії УНР: загалом надіслали 107 членів флотського півекіпажу УНР. Командиром панцирного потяга став лейтенант військово-морського флоту УНР Микола Сокольщук.

Уже 23 серпня «Чорноморець» відбув зі Станіслава у північно-західному напрямі для підтримування зв'язку між Армією УНР та польськими військами. Згодом панцирний потяг дістав наказ встановити зв'язок із 6-ю Січовою дивізією, яка наприкінці серпня 1920 р. боронила від червоних фортецю Замостя. Через Ходорів і Львів «Чорноморець» невдовзі дістався Замостя, де відзначився у переможних боях із 1-ю Кінною армією червоних під командуванням Будьонного.

15 вересня 1920 р. Армія УНР спільно з польськими військами розпочала контрнаступ на схід — на Велику Україну. Подолавши з боями 110 км, українські частини 18 вересня перейшли Збруч й опинилися на Наддніпрянщині. Українські панцирні потяги могли супроводжувати війська лише до Збруча: збудовані польськими інженерами, вони призначалися для експлуатації на європейських вузькоколіїних залізницях (такі самі були прокладені у Східній Галичині). На території колишньої Російської імперії, зокрема на Наддніпрянщині, залізнична колія була ширшою, тож потяги потребували заміни коліс. В умовах бойових дій ця робота вимагала забагато часу. До того ж польський Генеральний штаб та уряд УНР планували замінити на Наддніпрянщині широкі колії російського зразка на вузькі — європейські. Тому, 19 вересня 1920 р. панцирним потягам «Кармелюк» та «Запорожець» наказувалось «підтягнути до ст. Монастириська (нині Івано-Франківська обл.) і сообразно з перешивкою колії посуватись наперед»⁶⁵.

Вочевидь, переробка залізниці у воєнний час виявилася справою ще більш складною, ніж переобладнання поїздів. Отже, через технічні проблеми з коліями до листопада 1920 р. Армія УНР фактично позбулася підтримки своїх панцирних потягів.

Тим часом, крім трьох існуючих, почалося створення четвертого панцирного потяга — *«На Україну»*. За станом на 30 вересня 1920 р. чисельність команд на українських панцирних потягах була такою:

- «Кармелюк» — 20 старшин, 266 козаків,
- «Запорожець» — 23 старшини, 101 козак;
- «Чорноморець» — 20 старшин, 210 козаків;
- «На Україну» — 6 старшин, 51 козак.

Штати українських панцирних потягів було передано на затвердження польського Генерального штабу. Щодо «Кармелюка» та «Запорожця», то їх існування не викликало у поляків жодних заперечень. Доля «Чорноморця» розглядалася: адже це був колишній польський панцирний потяг, і передавати його Армії УНР назавжди поляки вагалися. Що ж до нового поїзда «На Україну», то вже наприкінці вересня 1920 р. польський Генеральний штаб розпорядився розформувати його, розподіливши матеріальну частину між «Кармелюком» та «Запорожцем». Отже, панцирний потяг «На Україну» існував лічені дні⁶⁶.

Перешити залізничний тор вдалося лише на невеличкій ділянці на відтинку Гусятин–Ярмолинці. Тут мав оперувати панцирний потяг «Запорожець». Двом іншим поїздам вирішили замінити колеса на такі, що могли б просуватися широкою залізницею. Першим на черзі був «Чорноморець», який по прибутті з-під Замостя певний час ремонтувався у Станіславові. 9 жовтня його передали у розпорядження командувача Лівої групи Армії УНР, що діяла в районі Деражня–Літин–Летичів.

18 жовтня 1920 р. на польсько-радянському фронті було встановлено перемир'я; невдовзі Польща та Радянська Росія домовились про мир. Армія УНР залишалася наодинці зі своїм ворогом. Для українських військ бойові дії мали поновитися 10 листопада. До того часу всі три панцирні потяги після заміни коліс були готові до операцій на території Східної України.

Для здійснення централізованого керівництва всіма трьома панцирними потягами їх підпорядковували начальникові Технічних військ Армії УНР полковникові Рукіну. Коли збіг час перемир'я, червоні війська одразу атакували позиції Армії УНР. Кожний потяг мав боронити свою ділянку залізниці:

- «Кармелюк» — прикривати правий фланг Армії УНР по лінії Проскурів–Деражня;
- «Чорноморець» — оперувати на лінії Проскурів–Ярмолинці;
- «Запорожець» — діяти на лінії Ярмолинці–Гусятин⁶⁷.

У цих останніх боях найбільше відзначився панцирний потяг «Кармелюк», який 14 листопада спільно з Окремою Запорізькою залізничною сотнею, що пересувалася на ньому як десант, полонив 71 червоноармійця. Надвечір 15 листопада ворожий загін зайшов у тил «Кармелюку» і знищив залізничний місток у районі с. Літки. Однак залізнична сотня швидко полагодила місток, і потяг вирвався з пастки⁶⁸.

Під тиском переважаючих сил ворога українським військам довелося відступати у бік Збруча. 16 листопада панцирні потяги отримали нові сектори дій: «Кармелюк» — Проскурів–Богданівці, «Чорноморець» — Буйволівці–Волудринці, «Запорожець» — Ярмолинці–Олексинець–Польний.

Тим часом радянські війська стрімко наступали: їм вдалося зайти у тил панцирному потягу «Запорожець» та підірвати залізничну колію. У ніч з 18 на 19 листопада в темряві поїзд наскочив на підірваний тор. Контрольна площадка зійшла з колії, але була швидко відчеплена, і «Запорожець» поїхав назад. Вояки намагалися зв'язатися зі своєю базою, але телефони вже не працювали — червоні перерізували телефонний та телеграфний дроти. Панцирний потяг опинився у пастці. За таких умов команда «Запорожця» зіпсувала найцінніше обладнання, зняла 4 кулемети «Льюїса» й замки від решти кулеметів та гармат і, залишивши потяг непризвозяще, вирушила у напрямку р. Збруч, де з'єдналися з українськими військами⁶⁹.

«Кармелюк» та «Чорноморець» ще кілька днів продовжували завзяту боротьбу, прикриваючи гарматним і кулеметним вогнем відхід українських військ під Чорним Островом та Волочиськом. Станція Волочиськ розташовувалася біля Збруча — на кордоні з польською територією. Переобладнані для ширококоліїної залізниці панцирні потяги не могли діяти за цією межею. Полковник Рукін на чолі Окремої Запорізької залізничної сотні та кількох інших технічних частин здійснив відчайдушну спробу «перекинути» кілька сотень метрів широкого залізничного тору на польську територію. Але реалізувати цей план не вдалося. Дізнавшись про намагання українських залізничників, Волочиськ стрімко атакувала кінна бригада 45-ї радянської стрілецької дивізії Г. І. Котовського. Коли «Кармелюк» та «Запорожець» достріляли останні гарматні набої, команди мусили, познімавши кулемети та гарматні замки, покинути обидва панцирні потяги у Волочиську, де їх згодом захопили радянські війська.

У таборах інтернованих українських вояків команди панцирних потягів тривалий час зберігали свою організацію та окремішність від інших частин. Вояки «Запорожця» на чолі з сотником Пилипом Шульгою (сотник-галичанин Шепарович у той час залишив Армію УНР) та «Чорноморця» — з лейтенантом Миколою Сокольщук — розмістилася у Калішу. Команда «Кармелюка» під керівництвом сотника Павла Періва опинилася у Вадовицях (тепер м. Вадовіце (Польща)). Організаційно всі команди були зведені у Технічний загін полковника Рукіна, який за станом на 1.04.1922 нараховував 44 старшини, 327 козаків і 5 жінок. Лише 1923 р., з розформуванням частин Армії УНР, команди трьох панцирних потягів припинили своє існування.

ПАНЦИРНИКИ ВІЙСЬК ЦЕНТРАЛЬНОЇ РАДИ, 1917–1918

На озброєнні Російської армії за часів Першої світової війни перебувала панцирна техніка, сконструйована як вітчизняними, так і закордонними інженерами-винахідниками. Зокрема, згадаймо про конструктора-українця Віктора Поплавка, за проектами якого протягом 1916 р. було збудовано 30 панцирних машин. Навесні 1917 р. капітан (а згодом підполковник) Поплавко прилучився до українського військового руху та незабаром став одним із його керівників. Він був членом Українського генерального військового комітету, комісаром Центральної Ради при штабі Одеської військової округи, військовим консультантом на мирних переговорах у Брест-Литовську. 1919 р. Віктор Родіонович став представником Директорії на переговорах з Антантою. У 1920-ті повернувся на батьківщину. 1931 р. заарештований у справі Українського Національного Центру. Подальша його доля досі не з'ясована. В українських військах використовувалися панцирники переважно російського виробництва. Був серед них і щонайменше один панцирник системи Поплавка.

Перші панцирні авто з'явилися у розпорядженні військ Центральної Ради наприкінці жовтня 1917 р. У той час 1-й Український козацький полк ім. Б. Хмельницького повертався з фронту до Києва, де точилися жорстокі вуличні бійки між більшовиками та прихильниками Тимчасового уряду. На станції у Козятині вояки полку захопили окремий броньовий дивізіон, викликаний із Бердичева до Києва командуванням прибічників Тимчасового уряду. Зусиллями бердичівського коменданта штабс-капітана Н. Григор'єва (майбутнього відомого повстанського отамана) ще влітку 1917 р. цей підрозділ було частково українізовано.

Окремих броньовий дивізіон увійшов до складу полку ім. Б. Хмельницького та був перейменований на 1-й Український панцирно-автомобільний дивізіон військ Центральної Ради. Трохи пізніше, в листопа-

ді 1917 р., у Києві богданівці роззброїли збільшовичені 19 та 26 броньові відділення. 4 панцирники, що належали до них, також були включені до складу дивізіону. Тепер він мав 10 панцирних авто, на кожному з яких з обох боків було намальовано тризубці та накреслено українські назви, а саме: «Хортиця» (важкий панцирник, озброєний 1 гарматою та 3 кулеметами), «Залізник» (так само важкий панцирник із гарматою та кулеметами), «Іван Сірко», «Запорожець», «Гайдамака», «Хмельницький», «Богун», «Непереможний», «Чорт», «Швидкий». Командиром дивізіону був підпоручик Чорний (загинув у київських вуличних боях). Спочатку підрозділ розташовувався на станції Пост-Волинський, а потім — у спеціальних казармах на Печерську⁷⁰.

Згодом панцирні війська Центральної Ради поповнилися ще кількома автоброньовими відділеннями у Харкові, Одесі, на Південно-Західному та Румунському фронтах, які заявили про свою українізацію. У зв'язку з цим 16 грудня 1917 р. у складі Військового міністерства Центральної Ради було створено Автопанцирний відділ, начальником якого став колишній завідувач автомобільної частини Південно-Західного фронту генерал-майор Микола Ніколич. Його помічником призначено випускника Офіцерської військово-автомобільної школи у Петрограді сотника Вуколу Дітеля.

Уже наприкінці 1917 р. між Центральною Радою та більшовицьким Раднаркомом спалахнув збройний конфлікт, у якому активну участь взяли панцирні авто. Зокрема, відомо, що окремі панцирники зі складу 1-го Українського панцирно-автомобільного дивізіону висилалися до Полтави, Конотопа, Бахмача, Ромодана тощо для підтримки різних військових частин Центральної Ради. Сотник Степан Самійленко, який служив у 1-му Українському панцирно-автомобільному дивізіоні, оповідає, що два очолювані ним панцирники у січні 1918 р. певний час супроводжували саморобний панцирний потяг Олекси Алмазова. Панцирники розміщувалися на спеціальних залізничних платформах. Потяг Алмазова здійснив рейд у район Сарн, де намагався захопити радянського головнокомандувача М. Криленка. Поїзд Криленка Алмазову справді вдалося наздогнати, але більшовицького діяча там не виявили, — він вийшов станцією раніше, аби відправити термінову телеграму⁷¹.

Доля окремих панцирників 1-го Українського дивізіону частково простежується зі слів підполковника Армії УНР Вуколи Дітеля, який у 1931 р. дав інтерв'ю з цього приводу іншому ветерану — сотникові Борису Монкевичу. В. Дітель стверджував, що у десятиденних київських вуличних боях між військами Центральної Ради та більшовиками, які спалахнули 29 (16) січня 1918 року, взяли участь 5 панцирних автомобілів. Інші 3 перебували у ремонті, а ще 2 були відправлені до Житомира. Ремонтовані панцирники під час боїв стояли в майстернях на вул. Прорізній, але



Панцирник, збудований за проектом Віктора Поплавка,
літо 1917 р., вид збоку.

Фото з колекції Олександра Пересацька

через саботаж працівників полагодити їх не вдалося. Броньовані авто, що прибули до Житомира, після початку київських вуличних боїв отримали від українського командування наказ про повернення, але військовий міністр Немоловський відмінив це розпорядження.

Про дії 5 панцирників у сутичках на вулицях Києва Борис Монкевич зі слів Вуколи Дітеля переповідав:

«Всеж таки на підсилення наступу на Арсенал, обложений з вірним Урядові військом, послано авто-панцирники. Це була чета поручника Борковського з трьох панцирників, — одного з гарматою і два з кулеметами, яка мала завдання ділати зі східно-південної сторони Арсеналу. Цей поручник зі своїми козаками сумлінно кілька діб стримували наступ ворога, являючись в найбільш загрожених місцях облоги. Один



Панцирник, збудований за проектом Віктора Поплавка, літо 1917 р., вид спереду.

Фото з колекції Олександра Пересадька

авто-панцирних невдовзі був підбитий ворожою гранатою, а поручник Борковський тяжко ранений.

З північної сторони Арсеналу від вулиці Олександрівської на підсилення полку Вільного козацтва та партизанів, вислано два авто-панцирники з кулеметами, один під командою поручника Че-ка, другий охотника Лі-кого. Ці авто-панцерники не раз проривалися далі на Печерськ і розпорошували большевицькі боївки, що збирались на вулицях, прилеглих до Арсеналу. Курсування ж іноді авто-панцирників вздовж Олександрівської вулиці замикало доступ до Печерська большевицьким боївкам, що збирались на Подолі»⁷².

У статті Б. Монкевича чомусь не згадано про участь у київських вуличних боях самого Вуколи Дітеля на чолі одного з панцирників. Сотник

В. Дітель керував важким панцирником (озброєним 1 гарматою та 2 кулеметами, ймовірно — «Залізняк»), який 29 (16) січня 1918 р., у перший день боїв, вирушив на Велику Володимирську вулицю для захисту Центральної Ради та Військового міністерства. Крім того, панцирник В. Дітеля відзначився й у штурмі найбільшої захопленої більшовиками будівлі в тому районі — готелю «Прага». Спочатку панцирник відігнав червоногвардійців від будинку, а потім під прикриттям його кулеметів українські частини штурмували «Прагу», і заволоділи нею, майже не зазнавши втрат⁷³.

Наступного дня панцирник, можливо, теж очолюваний В. Дітелем, узяв участь у штурмі будівлі типографії Корчака-Новицького на розі Пушкінської та Фундуклеївської вулиць. Пізніше ці події описав один з учасників: «Дарма гайдамаки з великою самопошаною намагаються просунутись Пушкінською вулицею — ці, що обсадили типографію, продовжують стріляти так влучно, що Вільні Козаки втратили із сімох аж чотирьох вбитих й раненими (це були січові стрільці. — *Прим. Я. Т.*), а гайдамаки трьох, і не могли посунутись ані на крок вперед... ми змагалися аж до тої пори, поки не підійшов наш панцирник та не висадив брами типографії, що примусило її залогу зникнути, залишивши трьох вбитих у цивільному одязі, а одного в одязі російського старшини та скоростріл Кольта»⁷⁴.

Під час штурму типографії Корчака-Новицького ворог устиг закидати український панцирник гранатами, майже знешкодивши її.

Сотник Степан Самійленко у своїх спогадах наводить дані про діяльність кількох інших панцирників. Він стверджував, що 28 (15) січня 1918 р. отримав наказ на чолі 4 панцирників вантажитись до ешелону. Того ж дня ці панцирники відбули до станції Крути, де точився запеклий бій між українськими та більшовицькими військами. Проте через диверсії на залізниці ешелон Самійленка не встиг вчасно прибути на поле битви. Пізніше Самійленко дістав розпорядження вирушити до Дарниці та з'єднатися там із загonom Симона Петлюри — Гайдамацьким кошем Слобідської України та 1-ю сотнею Січових Стрільців. Таким чином 30 (17) січня 1918 р. 4 панцирники ввійшли до загону С. Петлюри. Зі спогадів Степана Самійленка можна встановити й назви трьох із чотирьох панцирників, а також імена їх командирів. Це:

- важкий панцирник із гарматою та 3 кулеметами «Хортиця» на чолі з поручиком Володимиром Конокотіним;
- легкий панцирник «Запорожець» поручика Жидика;
- легкий панцирник «Гайдамака», яким керував сам автор.

Панцирники С. Самійленка взяли участь у боях із більшовиками за мости через Дніпро та в штурмі заводу «Арсенал». Ці події відбувалися 1–3 лютого (19–21 січня) 1918 р., однак у спогадах Степана



Військовий парад на Софійській площі у Києві.

1. Важкий панцирник з гарматою (напевно, «Залізняка») зі складу 1-го Українського панцирного дивізіону. Кадри кінохроніки, 12 січня 1918 р. (30 грудня 1917 р.).

2. За важким гарматним панцирником їде двобаштовий кулеметний панцирник військ Центральної Ради. Кадри кінохроніки, 12 січня 1918 р. (30 грудня 1917 р.).

3. Панцирники облишають площу, праворуч добре видно жовто-блакитний плакат, на якому можна розібрати слова: «Слава!.. Слава!..». Кадри кінохроніки, 12 січня 1918 р. (30 грудня 1917 р.).

З фондів ЦДКФФАУ ім. Г. С. Пшеничного

Самійленка, написаних майже через сорок років, вони злилися в один — задовгий — день:

«Ми поволі рушили вперед через міст, у напрямі на Поділ. Наші чотири кулемети Максим стріляли безперервно. Під сильним кулеметним і рушничним вогнем ворога добрались до ворожої барикади. Силою ударів панцерника і під його вагою розстрошили барикаду і кулеметним вогнем зрізали її залог. Так перейшли на другий бік мосту, а за нами, під охороною нашого вогню йшли гайдамаки.

Відбули коротку нараду, визначивши дороги, якими хто піде на Арсенал. Частина Коша Гайдамаків мала йти Печерським підйомом, з цією частиною мали йти і мої панцерники. Рушили. Незабаром сталась затримка, бо, їдучи на передньому панцернику „Запорожець“, я побачив поперек дороги досить міцно побудовану барикаду, чисельно обсажену людьми одягнутими в цивільне, а подекуди у військове убрання. А що в ті часи неперебірливої боротьби дуже тяжко було пізнати і відрізнити ворога за одягом, то я наказав панцерникові підїхати до самої барикади, щоб довідатись — чи це ворог, чи свої. Підїхали. Я відчинив двері панцерника і запитав, що то за відділ. У відповідь я почув:

— Отряд большевиков с Подола!

Наш панцерник стояв так близько від барикади (у мертвому терені), що ми не могли її обстріляти, не відїхавши назад. Тим часом большевики догледіли на панцернику вимальований тризуб і напис „Запорожець“. Миттю вони відкрили по нас кулеметний і рушничний вогонь. Хоч кулі

не завдавали жодної шкоди панцерникові і його залозі, проте становище було прикре, бо щоб відіхати назад, треба було маневрувати на близькій віддалі від ворога.

Гайдамаки, що йшли за панцерниками „гусаком“ вгору Печерським підйомом до Арсеналу, розпорошились і залягли за принагідним укриттям та відкрили вогонь по залозі барикади. На допомогу підійшли два мої інші панцерники, які відкрили густий вогонь з кулеметів, а „Хортиця“ до того ж і з гармати. Якби не панцерники, то було б мені і ближчим гайдамакам скрутно.

Побачивши підмогу інших панцерників, я наказав водієві ударити з усією силою нашого панцерника в барикаду, щоб її проломити. Барикада була проломлена, на допомогу наспіли ще два панцерники і багато обронців барикади лягло на місці.

Наші три панцерники й гайдамаки, після цієї затримки, спішно рушили вперед, наздоганяючи частину, що пішла до Арсеналу іншою дорогою. Підїхавши під Арсенал, ми там застали гарячий бій: гармати полковника Алмазова і Коша Гайдамаків обстрілювали Арсенал з близької віддалі, а мій автопанцерник „Гайдамака“ розїжджав Олександрівською вулицею і стріляв по вікнах Арсеналу, а також по большевиках, що поодиночі, а то й гуртом перебігали з Арсеналу на другу сторону вулиці, щоб засісти в брамах чи у вікнах принагідних будинків і стріляти по гайдамаках.

Бій під Арсеналом тривав майже до вечора, аж поки наші гармати і кулемети автопанцерників не змусили замовкнути майже всі вікна Арсеналу, що виходили на вулицю, і служили червоним за бійниці. Тоді до середини Арсеналу увірвались гайдамаки і пішла гаряча робота, яка припинилась тільки тоді, коли командир Коша Гайдамаків, отаман Петлюра, стримав хлопців, сказавши, що між червоними є багато і свідомих українців, тільки збаламучених большевицькою пропагандою.

Бій ущух. Арсенал бух здобутий»⁷⁵.

Після взяття «Арсеналу» змучений безперервними боями Степан Самійленко мусив добу або дві перепочити, але його панцирники продовжували запеклу боротьбу. Зокрема, один із них (напевно, «Хортиця»), озброєний гарматою, був розбитий гарматним вогнем більшовиків під час битви за вокзал та головні залізничні майстерні 4 лютого (22 січня) 1918 р.

Наступного дня рештки 1-го Українського панцирно-автомобільного дивізіону повернулися до своїх казарм на Печерськ. С. Самійленко згадував про це: «Наш дивізіон у безперервних боях послаб. Залишилось тільки три автопанцерники. Два автопанцерники були сильно пошкодженні у вуличних боях і залишені на місці. Чотири автопанцерники, ще майже добрі, не діяли: вони потребували ремонту, а майстерні не працювали через брак запасних частин і потрібного матеріалу. І в людях ми понесли великі втрати. На Великій Васильківській вулиці вбито командира дивізіону,

підпоручника Чорного, коли він виходив з панцерника, тяжко поранено поручника Грекова. Я перейняв командування дивізіону. Людей лишилось коло сотні, з них може половина старшин»⁷⁶.

У подальшому своєму оповіданні С. Самійленко згадує лише про долю двох із трьох вцілілих панцирників. За наказом Симона Петлюри в передостанній день боїв у них завантажили золотий запас із Державного банку й спрямували їх спочатку до Святошина, а потім до Житомира.

Не виключено, що доля третього панцирника описана у статті Бориса Монкевича: «У перший день заняття більшовиками Києва, підчас відносного вже спокою в місті, на Хрещатику раптово піднялася кулеметна стрілянина. Виявилось, ще один із наших авто-панцирників переховувався якийсь час в подвірку десь в околиці Миколаївської вулиці, а потім виїхав на Хрещатик і давай палить... Очевидно, думав пробитись за своїми! Доля цих лицарів невідома й досі!... Завдяки цій несподіваній суматосі вдалося полковникові В. Дітелю втікти з центра міста на околиці, а пізніше і зовсім з Києва»⁷⁷.

Рештки 1-го Українського панцирно-автомобільного дивізіону було об'єднано в загін у кількості 67 вояків, озброєних 9 кулеметами «Максим» та 5 легкими кулеметами. 9 лютого 1918 р. цей загін на чолі зі Степаном Самійленком склав кулеметну сотню частково вцілілого полку ім. Б. Хмельницького, що влилися до складу 1-го Запорізького куреня Окремого Запорізького загону військ Центральної Ради⁷⁸.

Підсумовуючи всі зібрані дані про діяльність 1-го Українського панцирно-автомобільного дивізіону, можна дійти висновку, що в Києві було втрачено лише 6 панцирників — знешкоджених у боях чи поламаних. 2 панцирники відступили у напрямі Житомира з золотим запасом, а ще 2 під час вуличних боїв у Києві перебували у Житомирі.

Кілька броньових відділень у Харкові та Одесі наприкінці 1917 р. оголосили себе українськими. 29-те відділення у Харкові, що мало у своєму складі 4 панцирники, у ніч з 9 на 10 грудня 1917 р. було несподівано захоплене більшовицькими військами. Зі складу панцирного відділення 7-ї автомобільної роти в Одесі одним панцирником, відправленим на ремонт до Олександрівська, згодом без бою заволоділи червоногвардійці. Проте два інші панцирники, що перебували у розпорядженні українського командування в Одесі, відзначилися у боях за місто проти радянських військ 27–30 (14–17) січня 1918 р.

ПАНЦИРНІ ЧАСТИНИ У ЛЮТОМУ–ЛИСТОПАДІ 1918 р.

9 лютого 1918 р. рештки військ Центральної Ради відступили з Києва у напрямі Житомира. Разом із ними відійшли й два панцирники зі складу 1-го Українського панцирно-автомобільного дивізіону, які брали участь у київських вуличних боях, а тепер охороняли національний золотий запас. У Житомирі до них приєдналися ще 2 панцирники зі складу 1-го Українського панцирно-автомобільного дивізіону та кілька (точну чисельність встановити не вдалося) — з 34-го та 44-го броньових відділень російської армії, які з 11 грудня 1917 р. уважалися українізованими⁷⁹. Згодом ці панцирники воювали з більшовицькими військами на Волині та Поліссі. У наказі військового міністра Центральної Ради Олександра Жуківського від 12 лютого 1918 р. згадується назва одного з цих панцирників — «Швидкий».

1 березня 1918 р., по звільненні Києва від більшовиків німецькими та українськими військами, у складі Окремої Запорізької дивізії Армії УНР було сформовано т. зв. панцирну колону старшини Овчаренка. У ній було два панцирні дивізіони, які очолювали старшини Мержинський та Бадлев (або Болотов). Причому, в 1-му дивізіоні числилася одна батарея (відділення), а в 2-му — дві. За станом на 21.03.1918 у складі колони за списком було 10 панцирників, 2 легких і 2 важких авто, 1 мотоцикл і 1 майстерня. Щоправда, з числа цього автомайна на ходу були тільки 5 панцирників, 1 легке та 1 важке авто, мотоцикл і майстерня: решта лагодилася⁸⁰.

Після звільнення Києва Окрема Запорізька дивізія продовжила переслідування ворога до Полтави й далі — до Харкова. Уже в другій половині квітня панцирна колона старшини Овчаренка разом із Донецькою групою Окремої Запорізької дивізії боролася з червоними у Донбасі.

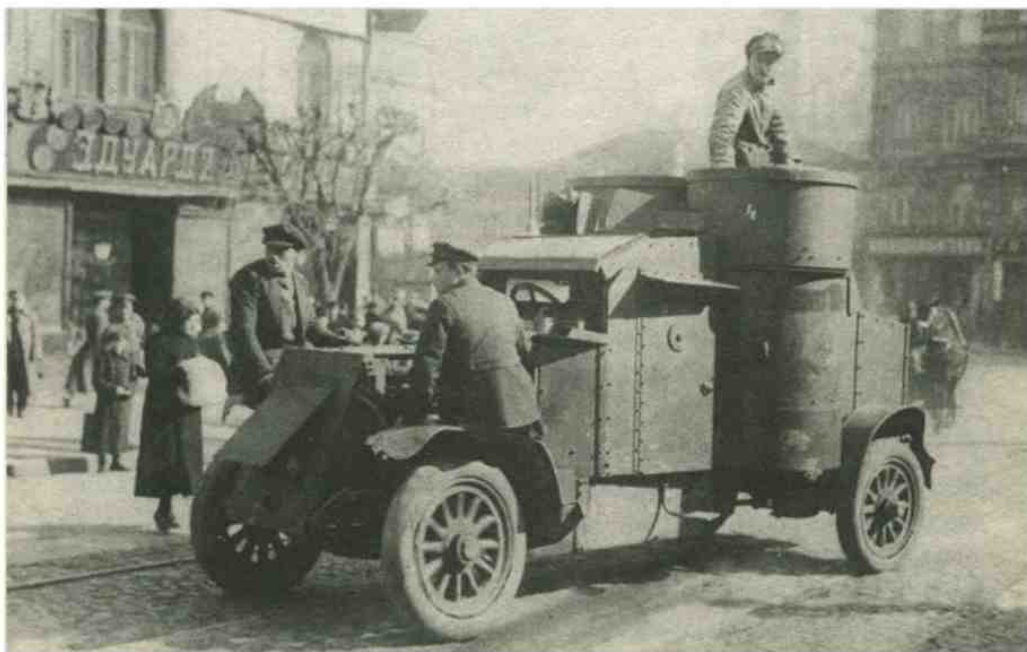
У травні 1918 р., по звільненні всієї України від більшовиків, почалася реорганізація наявних панцирних військ. Інспектором автомобільних

та панцирних частин Армії Української Держави 27 червня було призначено генерального хорунжого Миколу Ніколіча.

Крім панцирної колони старшини Овчаренка, у розпорядженні Військового міністерства опинилися кадри кількох російських панцирних дивізіонів, які взимку-навесні 1918 р. оголосили про свою українізацію. Це, зокрема, 4-й панцирний дивізіон — в Одесі, 7-й — у Жмеринці (командир — капітан Смирницький), 8-й — в Олександрівську (командир — капітан Тавтгерідзе), 9-й — у Харкові, 11-й — у Києві (командир — підполковник Новиків), Особливий — у м. Рівне⁸¹.

Із наявних кадрів Військове міністерство Української Держави планувало створити 8 панцирних дивізіонів, у кожному з яких мало бути 6 панцирних машин: 4 — озброєних кулеметами і 2 — гарматами. Фактично панцирники більшості броньових підрозділів потребували капітального ремонту. Боездатні машини мав лише 5-й панцирний дивізіон, сформований з 1-го Запорізького. В інших дивізіонів справними були, у кращому разі, 1–2 панцирники. Доля цих підрозділів складалася по-різному.

1-й панцирний дивізіон (Житомир, згодом — Луцьк). Створений із кадровиків Особливого панцирного дивізіону російської армії. За розпорядженням Генерального штабу від 7.10.1918 переведений із Житомира до Луцька⁸². У грудні 1918 р. дивізіон, поповнений справними панцирниками,



Панцирник типу «Остін» зі складу Окремої Запорізької дивізії на вулицях Києва, березень 1918 р.

Фото з часопису «Україна», серпень 1918 р.

увійшов до складу Дієвої армії УНР і згодом узяв участь у боях із червоними військами.

2-й панцирний дивізіон (Вінниця). Організований із кадру 7-го панцирного дивізіону російської армії. На початку листопада 1918 р. у дивізіоні не було жодного боездатного панцирника. Під час Протигетьманського повстання Вінницю однією з перших захопили війська Директорії. Швидше за все, кілька броньованих машин вдалося полагодити і на прохання уряду Західно-Української Народної Республіки передати для потреб галицьких частин. На початку січня 1919 р. кадр 2-го панцирного дивізіону було згорнуто в 2-гу автопанцирну батарею Дієвої армії УНР. За станом на 11 січня 1919 р. ця батарея мала у своєму складі 75 багнетів при 2 кулеметах; панцирників у ній не було⁸³. Трохи згодом 2-гу автопанцирну батарею розформували за непридатністю.

3-й панцирний дивізіон (Одеса). Формувався з кадру 4-го панцирного дивізіону російської армії. У другій половині листопада 1918 р. особовий склад дивізіону в 3-му Херсонському корпусі перейшов на бік Добровольчої армії генерала А. І. Денікіна. Згідно з даними радянської розвідки, він мав спочатку 6, а потім 10 панцирників. Однак напевно, в радянських даних фігурують і ті панцирники, які були на озброєнні 3-го панцирного дивізіону, так і ті, що перебували на ремонті в Одеській автомайстерні⁸⁴.

4-й панцирний дивізіон (Київ). Створений із кадру 11-го панцирного дивізіону російської армії. Вночі з 14 на 15 грудня 1918 р. 3 панцирники зі складу дивізіону було захоплено військами Директорії⁸⁵. Один із них невдовзі передано до т. зв. Ударного корпусу отамана Палієнка військ Директорії, два інші — до складу Панцирного дивізіону Осадного корпусу (пізніше — Корпусу Січових Стрільців Дієвої армії УНР).

5-й панцирний дивізіон (Чернігів). Колишній 1-й Запорізький панцирний дивізіон Окремої Запорізької дивізії Армії УНР, найбільш боездатний з усіх. Прибув із Харкова до Чернігова на початку вересня 1918 р. За твердженням українських мемуаристів, мав на озброєнні 7 панцирників. Майже всі старшини та козаки дивізіону належали до партії Українських соціал-революціонерів (боротьбистів) і відверто симпатизували більшовикам. 12.01.1919, під час захоплення Чернігова радянськими військами, дивізіон у повному складі перейшов на їх бік⁸⁶. Згідно з радянськими даними, у захопленому в Чернігові дивізіоні було 4 панцирники та 40 автомашин (зі складу 5-ї автоколонії). Причому, як свідчить радянський командувач Українського фронту В. Антонов-Овсієнко, з цих 4 панцирників тільки 2 були справні. Усі ці авто перейшли у розпорядження командування 1-ї Української дивізії радянських військ. Захоплений легкий панцирник було перейменовано на «Богунец», два



Старшини Кінно-гайдамацького полку ім. К. Гордієнка біля панцирника Окремої Запорізької дивізії «Швидкий», квітень 1918 р.

Фото з колекції Олексія Зарайського

важкі — на «Красноармеец» і «Тарашанец». Доля четвертого панцирника невідома⁸⁷.

6-й панцирний дивізіон (Полтава). Колишній 2-й Запорізький панцирний дивізіон Окремої Запорізької дивізії Армії УНР. Командувач 6-го Полтавського корпусу генеральний бунчужний В. Слюсаренко згадував, що цей дивізіон був переданий до Полтави влітку 1918 р., але прибув до 6-го корпусу в складі 1 панцирника. Ще 4, за твердженням генерала, залишилися у розпорядженні Окремої Запорізької дивізії, а 3 перебували на ремонті у Києві⁸⁸. Як свідчать документи, ще наприкінці весни 1918 р. 2-й Запорізький панцирний дивізіон складався з 7 панцирників (розподілених між 1-ю та 2-ю батареями). Проте 1-шу батарею 28.05.1918 на станції Дружківка було роззброєно австрійцями й частину її особового складу

(командира батареї та 11 козаків) розстріляно, а 4 панцирники відібрано. Майно 2-ї батареї (3 панцирники та 1 вантажну машину) захопили німці по прибутті батареї до Полтави⁸⁹. Командир Донецької групи полковник Володимир Сікевич писав: «25 квітня (дата у спогадах помилкова. — *Прим. Я. Т.*), через донос якогось мерзотника, німці зробили трус в Крематорівці, під протекстом, що там большевики мають свій головний штаб. Не питаючи нікого арештували полковника Болотова і 16 козаків і всіх їх без суда розстріляли, а їх панцирники забрали до себе. Я негайно запротестував перед німцями, вони відповіли, що зробили це тому, що один чоловік в уніформі австрійського старшини, який знаменито говорив по німецьки, приніс багато документів, очевидно сфабрикованих самим, що панцирники в злуці з червоними, щоб знищити німців. Розуміється, це була провокація і я за згодою німців назначив слідство. Я був переконаний, що полковник Болотов був людиною чесною і великим патріотом»⁹⁰. Генеральний штаб Української Держави ужив заходів щодо повернення панцирників у розпорядження 6-го Полтавського корпусу. Результати цих переговорів невідомі. За даними радянської розвідки, за станом на кінець листопада 1918 р. у Полтаві війська Директорії мали 2 панцирники, які було 19.01.1919 захоплено радянськими військами після їх вступу до Полтави⁹¹.

7-й панцирний дивізіон (Харків). Організований з кадру 9-го панцирного дивізіону російської армії. За станом на листопад 1918 р. мав у своєму складі 2 справні панцирники, що брали участь у повстанні проти П. П. Скоропадського у Харкові в ніч з 15 на 16 листопада 1918 р. (Р. С. Осінь 1918 р. на Харківщині // *Літопис Червоної Калини*. — Львів, 1930. — № 3. — С. 8) Пізніше обидва панцирники перебували у розпорядженні штабу Лівобережного фронту УНР та Окремого Запорізького корпусу Дієвої армії УНР. Згідно з радянськими даними, 30.03.1919, під час зрадницького переходу на бік Червоної армії 1-го пішого полку ім. С. Петлюри та частин 1-го Республіканського та 3-го Гайдамацького полків Дієвої армії УНР разом з ними перейшли й два панцирники⁹². Не виключено, що це були саме ті панцирники, які колись числилися у складі 7-го панцирного дивізіону.

8-й панцирний дивізіон (Олександрівськ, тимчасово — Катеринослав). Формувався з кадру 8-го панцирного дивізіону російської армії. Після проголошення гетьманом П. П. Скоропадським універсалу про федерацію з майбутньою оновленою Росією, дивізіон, як і весь 8-й Катеринославський корпус, оголосив себе складовою частиною Добровольчої армії генерала А. І. Денікіна. 27.11.1918 8-й панцирний дивізіон у складі 8-го Катеринославського корпусу вирушив із Катеринослава до Криму на з'єднання з Добровольчою армією. Однак першої ж ночі усі панцирники цього підрозділу довелося підірвати, бо вони не могли їхати по глибокому снігу. Один із білогвардійських мемуаристів твердив, що панцирників було 3, інший називав цифру 5⁹³.

ПАНЦИРНІ ЧАСТИНИ ДІЕВОЇ АРМІЇ УНР У 1919 р.

Дієвій армії УНР, яка почала формуватися з військ Директорії наприкінці 1918 р., дісталася порівняно невелика кількість панцирників, адже особовий склад 3-го та 8-го панцирних дивізіонів Армії Української Держави перейшов на бік білогвардійців. Команди панцирників 5-го та 6-го панцирних дивізіонів дочекалися приходу Червоної армії та влилися до її складу.

Отже, у розпорядженні Дієвої армії УНР залишалися рештки чотирьох панцирних дивізіонів: 1-го (Житомир, згодом — Луцьк), 2-го (Вінниця), 4-го (Київ) та 7-го (Харків). Крім того, певна кількість панцирників стояла на складах у Новограді-Волинському. На базі цих частин було сформовано кілька нових панцирних підрозділів.

25 лютого 1919 р. вийшов наказ штабу ДА УНР про створення *Панцирного дивізіону особливого призначення*, в якому мали об'єднатися всі наявні в українських військах панцирники. Вірогідно, до його складу мали б увійти Луцький панцирний дивізіон, Автопанцирний дивізіон Осадного корпусу та панцирники, що належали різним окремим з'єднанням⁹⁴. Але цього наказу виконано не було.

Найбільш численними та боездатним вважався *Луцький панцирний дивізіон (9-й дієвий панцирний дивізіон)*, створений у грудні 1918 р. у Луцьку в складі 1-го Волинського корпусу військ Директорії — замість 1-го панцирного дивізіону, розформованого під час Протигетьманського повстання. На озброєння дивізіону надійшли 4 легкі панцирники системи «Джеффері», що розміщувалися на складі у Новограді-Волинському, а також один відібраний у колишнього начальника міліції м. Житомир — зі складу 1-го панцирного дивізіону Армії Української Держави. Після 11 січня до дивізіону було передано ще 1 панцирник — від роззброєного у Житомирі т. зв. Особливого Ударного загону отамана Палієнка (раніше це авто числилося у скла-



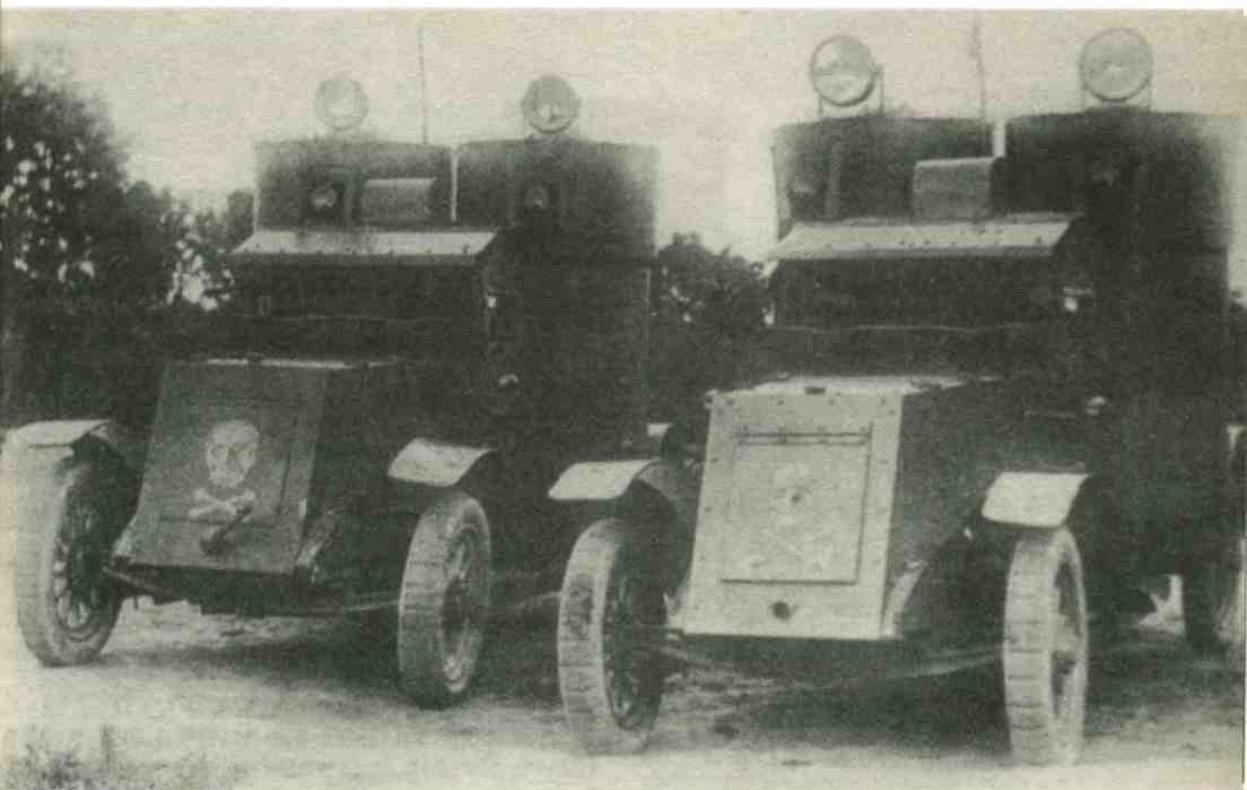
Панцирник «Черник» зі складу Автопанцирного дивізіону Січових Стрільців на Сихові під Львовом у грудні 1918 р.

Фото з видання «Золоті Ворота. Історія Січових Стрільців 1917–1919». — Львів, 1937

ді 4-го панцирного дивізіону Армії Української Держави). Отже, загалом дивізіон мав 4 панцирники системи «Джеффері», 1 — «Остен» та 1 — «Пірліс».

3 лютого 1919 р. Луцький панцирний дивізіон перебував у розпорядженні штабу Північної групи військ ДА УНР, де був перейменований на 9-й дієвий панцирний дивізіон. У березні–травні 1919 р. панцирники цього дивізіону виступали проти радянських військ на житомирському, бердичівському та коростенському напрямках. Команди панцирників неодноразово відзначалися у наказах по Дієвій армії УНР та Північній групі ДА УНР. Зокрема, у наказі штабу ДА УНР ч. 15 від 15 березня 1919 р. відзначено панцирник «*Чорноморець*», який брав участь у двотижневій обороні Житомира та був знищений противником: «...автопанцирник Чорноморець загинув героїською смертю, будучи підірван ручними бомбами, врізавшись в ворожі колони...»⁹⁵.

11 квітня 1919 р. Головний Отаман Симон Петлюра висловив подяку особовому складу 9-го дієвого панцирного дивізіону: «Від 9 дієвого автопанцирного дивізіона три броневики „Пірліс“, „Остін“ і „Джеффері“

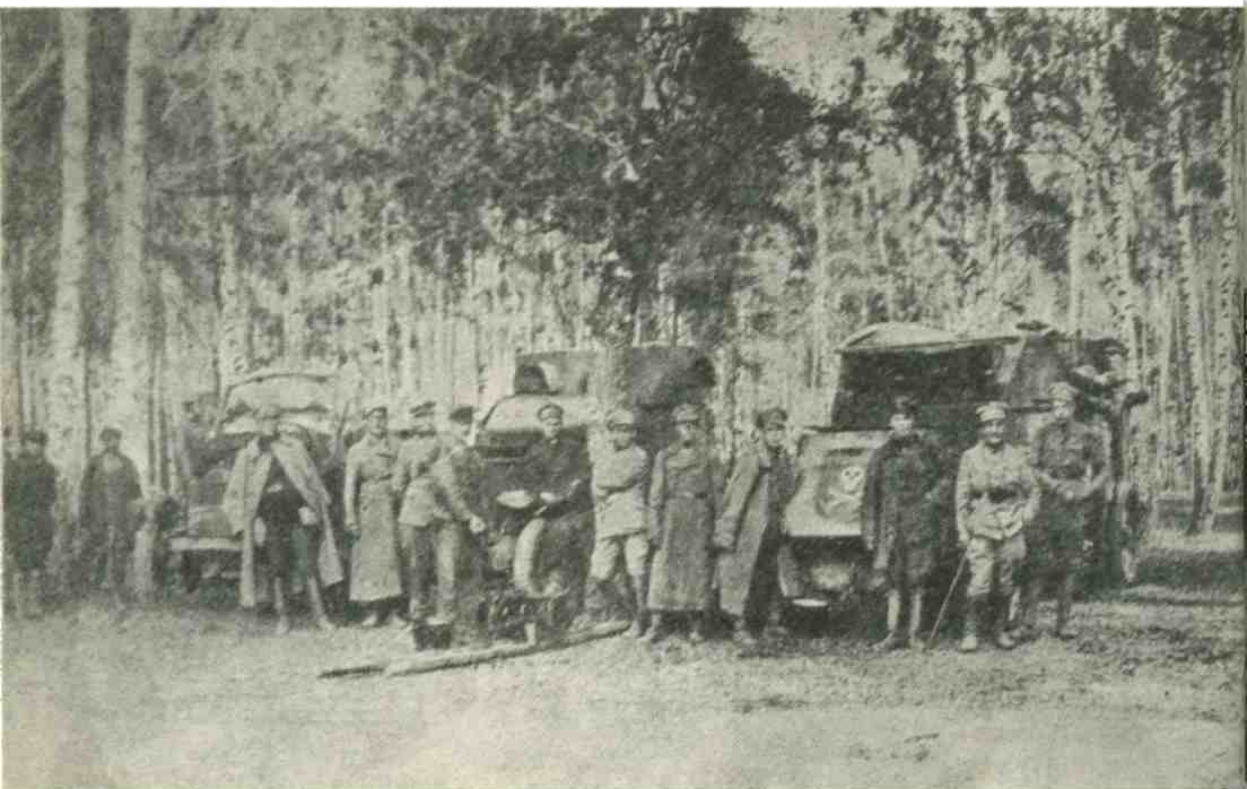


Російські панцирники 9-го броньового дивізіону на Південно-Західному фронті влітку 1917 р.
Судячи з забарвлення, один із них згодом потрапив до Армії УНР

приймали участь в боях по Київському шоссе на схід від Житомира безперервно з 29 березня по 1 квітня. Команда цих машин проявила надзвичайну доблість розбила два ворожих броневика і нанесла ворогу немало втрат. На наших броневиках були ранені ворогом шофера Гонтаренко, Можарський і Вишневський. Оголошую щирю подяку командирам броневиків старшинам Будзінському і Тарашенко, раненим Гонтаренко, Можаровському, Вишневському і всім приймавши участь в бою шоферам, їх помішникам, гарматчикам і кулеметчикам»⁹⁶.

Після захоплення польськими військами 16–17 травня 1919 р. м. Луцьк та радянськими військами 21–22 травня м. Рівне 9-й дієвий панцирний дивізіон зникає з реєстрів ДА УНР. Доля панцирників цього підрозділу невідома. Польські дослідники стверджують, що в Луцьку польським військам вдалося захопити три українські панцирники.

Щонайменше два панцирники зі складу колишнього 7-го панцирного дивізіону Армії Української Держави належали до Запорізького корпусу ДА УНР. Один із них називався «Мазепинець» і в лютому-березні 1919 р. перебував у складі 2-го полку ім. І. Мазепи, брав участь у боях із більшовиками в районі станцій Бобринська та Знаменка, що на Черкащині⁹⁷. Як



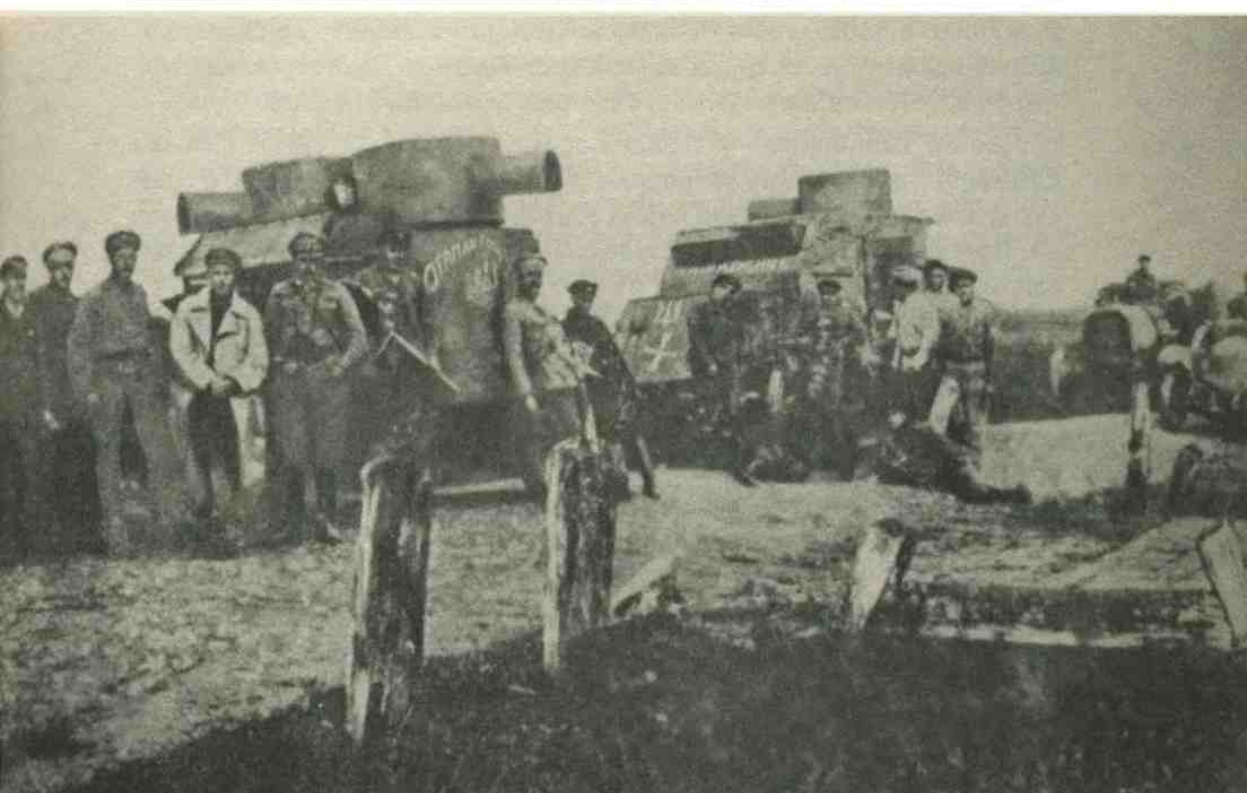
Панцирники та автомобілі Актюпанцирного дивізіону Січових Стрільців під Бердичевом, березень 1919 р.
 Фото з видання «Календар-альманах Червоної Калини»

вже зазначалося, обидва панцирники разом із деякими іншими підрозділами Запорізького корпусу 30 березня 1919 р. перейшли на бік ворога.

Кілька панцирників ще наприкінці 1918 р. за наказом Директорії було відправлено у розпорядження українських військ Західно-Української Народної Республіки. В архівах збереглися дані про те, що командування українських військ ЗУНР делегувало до Вінкиці чотаря Федора Гушаловича із завданням просити про передачу 2 панцирників ще 7 листопада 1918 р.⁹⁸

Важко сказати, коли саме прибули панцирники до складу українських військ ЗУНР, однак уже в грудні 1918 р. вони брали участь у боротьбі з поляками. За станом на 10.03.1919 у складі Галицької армії перебувало 2 панцирники (в II корпусі, що тримав облогу Львова). У відомості Галицької армії від 15.04.1919 записано вже 4 панцирники (по два у II та III корпусах), проте на 15.05.1919 у галичан залишився тільки один панцирник (у складі 4-ї Золочівської бригади)⁹⁹.

Найімовірніше, панцирники, що якийсь час перебували на службі у Галицькій армії, колись належали до 2-го панцирного дивізіону Армії



Важкі панцирки «Отаман Коновалець» та «Отаман Мельник», 1919 р.

Фото з видання «Золоті Ворота. Історія Січових Стрільців 1917–1919». — Львів, 1937

Української Держави у Вінниці. Під час своєї бойової служби під Львовом вони формально вважалися складовою частиною Автопанцирного дивізіону Корпусу Січових Стрільців Євгена Коновальця. Відомо, що два панцирники, які першими з'явилися під Львовом ще у грудні 1918 р., називалися «Федь Черник» та «Дмитро Витовський» (один із них по прибутті до Галичини ще мав на броні попереднє російське найменування — «Громобой»). Певний час у розпорядженні Галицької армії перебував і панцирник «Отаман Петлюра».

Після того, як Галицька армія мусила відступати під ударами поляків у бік Східної України, панцирники залишили її лави й повернулися до свого підрозділу в Корпусі СС.

Автопанцирний дивізіон Січових Стрільців був створений у Києві в другій половині грудня 1918 р. на базі решток 4-го панцирного дивізіону Армії Української Держави. Спочатку він іменувався Панцирним дивізіоном Осадного корпусу та мав на озброєнні два панцирники, згодом збільшив їх чисельність до трьох. Це були: «Отаман Мельник» — озброєний однією легкою гарматою й кількома кулеметами, «Отаман Петлюра»

та «Отаман Коновалець» — обидва мали тільки кулемети. До складу дивізіону також входили кілька важких авто, 2 легкові машини і кілька мотоциклів¹⁰⁰. Командиром його був сотник-галичанин Михайло Турок.

Про дії панцирників у складі Корпусу, а потім — Групи Січових Стрільців практично не збереглося докладних даних. Однак у радянських джерелах зафіксовано епізод з історії більшовицького формування Червоного козацтва, який стався навесні 1919 р., та в якому фігурує панцирник Січових Стрільців:

«Под Шепетовкой на поле боя остался раненый полусотник ингуш Рамазан. Галичане-сечевики предложили ему сдаться. Рамазан ответил: „Червонцы не сдаются“ и открыл огонь из маузера. Убив нескольких петлюровцев, последнюю пулю он сберег для себя. На следующий день бронемашина противника доставила к полемому караулу червонцев тело героя и письмо Галицких офицеров с описанием подвига Рамазана. Так сражались и умирали бесстрашные бойцы пролетарской революции»¹⁰¹.

На початку червня 1919 р. панцирник «Отаман Петлюра» було передано у тимчасове розпорядження начальника 2-ї (згодом — 3-ї Залізної) дивізії Олександра Удовиченка. Останній пізніше згадував: «Під час руху дивізії, несподівано зголосився до мене молоденький, милий старшина й доклав, що він прибув із панцерним авто до мого розпорядження. Таке цінне придбання для дивізії, як панцерне авто, викликало серед наших вояків чимале піднесення. Панцерник називався «Отаман Петлюра». Як виявилось, цей молодий старшина знайшов десь цей ушкоджений, і тому покинутий більшовиками, панцерник, відремонтував його,

зформував до нього обслугу й вирушив на фронт. На превеликий жаль, я вже не пам'ятаю прізвища цього гідного й прикладного старшини та його співбійців, але їхня коротка в часі праці в дивізії все залишиться в нашій пам'яті. (Цим старшиною був поручник Ілько Шаповал. — О. В. — примітка редактора видання Олександра Вишнівського). Вони чимало спричинилися до моральної та бойової підтримки дивізії під час нашого наступу. Цей автопанцерник зробив за свій вік дуже багато кілометрів. Його мотор



Сотник Михайло Турок, командир Автопанцерного дивізіону Січових Стрільців, фото 1920 р.

Фото з видання «Золоті Ворота. Історія Січових Стрільців 1917–1919». — Львів, 1937

був зужитий і потребував ґрунтовної направи, але для цього дивізія не мала ані відповідного матеріалу, ані майстерень, ані фахівців. Заслугою команди цього панцерника було ще й те, що, сподіваючись кожної хвилини припинення дії мотора, вона не відмовлялася виконувати своє бойове завдання. Поява цього панцерника на фронті викликала в рядах ворога, як пізніше оповідали про це полонені, великий переполох. Непевний стан мотора автопанцерника був причиною постійних наших турбот за долю його залоги, бо вона могла опинитися в скрутному становищі. Коли, під час бою, панцерник висувався занадто вперед, наші зусилля були скеровані на те, щоб у критичну хвилину рятувати обслугу»¹⁰².

За станом на 16 серпня 1919 р. у складі Дієвої армії УНР було 6 панцирників: 5 у складі Автопанцирного дивізіону Січових Стрільців, та 1 — у розпорядженні 3-ї Залізної дивізії. З відомості від 16.08.1919 видно, що панцирники Автопанцирного дивізіону СС мали на озброєнні 12 кулеметів і 3 гармати. Іншими словами, три панцирники були важкими — з гарматами та кулеметами, а два мали на озброєнні лише кулемети¹⁰³.

У вересні 1919 р. «Отаман Петлюра» повернувся до Автопанцирного дивізіону СС, який розташувався у Вінниці. Таким чином, у складі дивізіону тепер нараховувалося 14 старшин, 158 козаків, 3 гармати (на озброєнні панцирників), 6 панцирників, 9 авто¹⁰⁴.

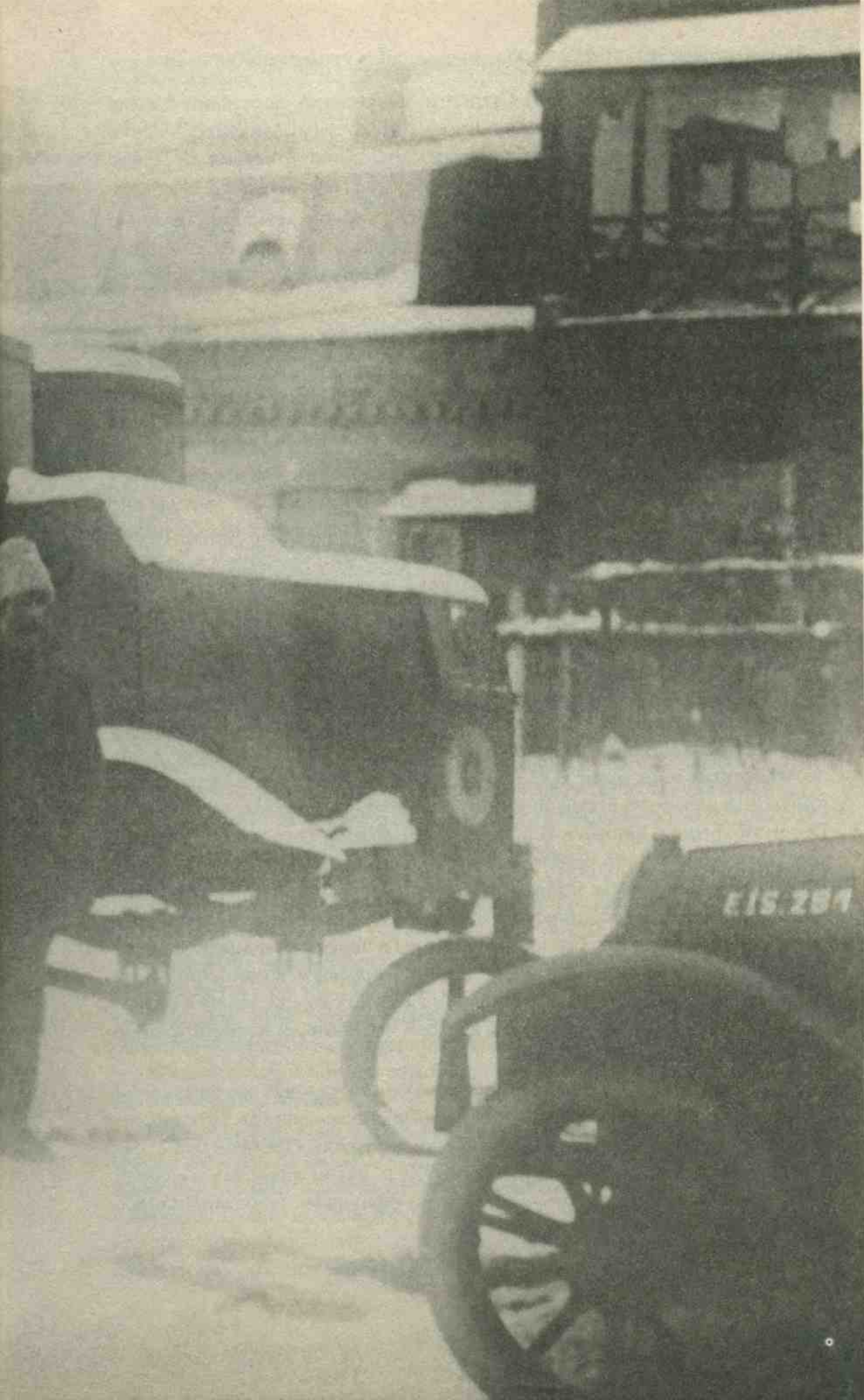
14 листопада 1919 р., у зв'язку з важким стратегічним становищем Дієвої армії УНР і поширенням епідемії тифу, Автопанцирний дивізіон був виокремлений зі складу Групи Січових Стрільців і переданий у розпорядження Галицької армії. (На той час у складі дивізіону залишалось 5 панцирників.) Частина було перейменовано на Автопанцирний дивізіон Галицької армії та включено до складу I-го Галицького корпусу¹⁰⁵.

Щоправда, з різних причин Автопанцирний дивізіон виявився небоєздатним і надалі перебував у Вінниці. Його командиром замість сотника Михайла Турка став сотник Федір Максимчук. Крім того, 29 листопада зі складу дивізіону було виключено всіх вояків, що походили зі Східної України, та замінено їх галичанами.

Після того, як Галицький ревком підписав мирну угоду з більшовиками, а Галицька армія перейшла на бік РСЧА, Автопанцирний дивізіон опинився у розпорядженні червоних. Більшовики не стали забирати панцирники, залишивши їх у складі Червоної Української Галицької армії. Автопанцирний дивізіон невдовзі було переведено до м. Балта, де за наказом більшовиків було заарештовано його командира сотника Федора Максимчука. Командування ЧУГА повернуло на посаду командира дивізіону Михайла Турка, але оскільки той затримався у Вінниці, тимчасово цю посаду обійняв колишній студент Львівської політехніки, технічний старшина чотар Іван Левандовський. Крім нього, за станом на 16 березня 1920 р. у складі дивізіону числилися такі старшини та урядовці:

Панцирник «Петлюра» без задніх колес та озброєння
на одному з вінницьких подвір'їв, зима 1920 р.
Фото з фондів Національного історичного музею України





поручики Гриць Костецький і Степан Індишевський, хорунжий Василь Солончак (командири важких панцирників), хорунжі Михайло Матвій та Степан Оробець (командири легких панцирників), хорунжий Петро Ільків (бухгалтер), урядовці Прокіп Климюк та Петро Юрчик.

У квітні 1920 р. 2-га і 3-тя бригади ЧУГА, а також деякі інші галицькі військові частини підняли повстання проти радянської влади. На цьому тлі командування РСЧА ухвалило рішення про розформування всіх частин ЧУГА.

Доля особового складу панцирного дивізіону склалася трагічно. Про це свідчить архівно-слідча справа хорунжого Степана Оробця, який неодноразово арештовувався органами ЧК протягом 1920 р. На допиті в ЧК у Харкові 7-го грудня 1920 р. він оповідав: «Войдя под командование Деникина, наша армия находилась в тылу в районе Винницы и Жмеринки, в это время я командовал бронированным автомобильным взводом. До самого разгрома красными Деникина мы никуда не выступали сидя в тылу, во время продвижения красных мы соединились с ними 12 февраля 1920 года и подчинились под общее командование красных. По приказанию полевого штаба красных наша бригада выступила на позицию, где заняла участок Могилев-Подольск, а моя рота получила приказ выехать в Киев за получением бензина и технического пополнения. В это время стоящая наша бригада на фронте перешла на сторону Петлюры, после чего мою роту разоружили в районе Фастова и отправили в Киев, а оттуда под конвоем направили в Москву в концентрац. лагерь в Кожухов. Просидев там два с половиной месяца, мы отправлены были в Казань. Пробыв в Казани одну неделю нам предложили выехать всем в Винницу, т. к. там формировалась червоная Галицкая армия. Прибыв в Винницу мне и другим товарищам военком тов. Нагуляк 1 стр. галицийск. батальона предложил поехать в Харьков на политические курсы, но вместо курсов мы были арестованы и сидели в лагере без всякого допроса 2 месяца. После прибытия в лагерь разгрузочной комиссии мы были освобождены в числе семнадцати человек и отправлены в Упраформ Украин. армии. Упраформ командировал на комдолжности в 1-й Украинский полк и зачислил комсоставом в резерве, пробыв 1 месяц с 4 ноября по 1 декабря нас вызвали на регистрацию в особый отдел, куда и явились»¹⁰⁶.

16 грудня 1920 р. Степана Оробця було засуджено до ув'язнення у концтаборі в Архангельську «до кінця громадянської війни». Потому його життєвий шлях обривається. Імовірно, хорунжий Оробець був страчений радянською владою на початку 1921 р. разом з іншими в'язнями Архангельського концтабору — колишніми офіцерами-білогвардійцями, старшинами Армії УНР та галичанами.

СПРАВА ЗАКУПІВЛІ ПАНЦИРНИКІВ І ТАНКІВ У 1920 р.

Крім панцирних потягів, у 1920 р. командування Армії УНР намагалося отримати від поляків інші технічні засоби: танки, панцирники, автомобілі, мотоцикли, велосипеди. Поляки асигнували кошти українському уряду на придбання в них цієї техніки. Закупівля здійснювалася під керівництвом заступника начальника військово-технічної управи Військового міністерства УНР полковника Михайла Вотякова. За станом на 29 серпня 1920 р. із поляками було домовлено про купування 4 легкових автомобілів, 2 панцирників системи «Форд» із приладдям і запасними частинами, 10 мотоциклів і 24 велосипедів. Крім того, українському представникові у Варшаві додатково виділили кошти на придбання 4 панцирників, 5 танків, 44 мотоциклів, 6 легкових авто та 1 вантажної автоколонии¹⁰⁷.

Щоправда, давши формальну згоду на передачу військової техніки українській армії, поляки щодень відкладали її відправку з Варшави до Станіславова.

Одночасно українські представники намагалися закупити потрібну автотехніку в Румунії. Однак на це уряд УНР знов мусив просити гроші в поляків. Крім того, в розпорядженні української сторони не було ешелону, придатного до перевезення автомобілів, тож у цій справі також звернулися по допомогу до управління залізничних сполучень польського Генерального штабу.

Фактично всю осінь поляки лише обіцяли надіслати придбану військову техніку. Приміром, 9 жовтня 1920 р. полковник Вотяків доповідав військовому міністрові УНР: «Маються відомості про погрузку в Варшаві: 10 автомобілів, 3 мотоциклів, телефонного й саперного майна для панцирного дивізіону, автоколонии і санітарної колонии, а в Румунії на ст. Сокол — 8 автомобілів»¹⁰⁸.



Французький танк Рено ФТ 17,

який надійшов на озброєння Польської армії, розвантажуюється на залізничному вокзалі.
Польща, 1920 р.

Фото з видання: *Rok 1920. — Warchawa, 2007*

Вочевидь, такі «відомості» жодним чином не могли замінити дійсної наявності потрібної техніки у військах. Незважаючи на такий стан справ, українська сторона була впевнена у тому, що поляки передадуть їй обіцяне. У відомості чисельності та озброєння Армії УНР за станом на 6 листопада 1920 р. записано 30 автомобілів, 6 панцирників і 2 танки (!)¹⁰⁹. У документах Армії УНР за 10 листопада 1920 р. зафіксовано 8 панцирників (але не згадано про танки).

Для обслуговування військової техніки, яка мала надійти з Варшави, у складі Армії УНР 8 вересня 1920 р. було організовано автопанцирну батарею. Її командиром призначено сотника Євгена Копаца, який 1918 р. служив у 1-му панцирному дивізіоні Окремої Запорізької дивізії.



Танки та члени їх екіпажів 1-го польського танкового полку.

Не виключено, що котрийсь із цих танків призначався для потреб Армії УНР. Польща, 1920 р.
Фото з видання: *Rok 1920. — Warchawa, 2007*

Але Армія УНР так ніколи й не скористалася придбаною в поляків військовою технікою: вся вона лишилася у Варшаві й пізніше була реквізована польською владою. Що ж до сотні Євгена Копача, то вже наприкінці 1920 р. вона була розформована.

ЗАЛІЗНИЧНІ ПІДРОЗДІЛИ ТА З'ЄДНАННЯ У 1918–1919 рр.

У 1917 р. чимало робітників-залізничників, що працювали на українських залізницях, виявили себе як національно свідомі громадяни, які активно підтримали Центральну Раду в її прагненні до незалежності.

Восени того ж року, коли фронт Першої світової війни почав розвалюватись, і деморалізовані російські солдати масово виїздили на батьківщину, українська залізниця зазнала занепаду. Аби захистити її від дезертирів, у Києві на початку січня 1918 р. було розпочато створення 1-го Українського Залізничного полку військ Центральної Ради (спочатку — під командуванням залізничного службовця Гриня, згодом — капітана російської армії С. Є. Кулика). Місцем його формування обрано будівлю на вул. Микільській, 11, де в той час розміщувався штаб Вільного козацтва отамана Ковенка. До полку вступала переважно молодь 17–19 років — діти залізничників, випускники залізничних шкіл і залізничні службовці¹¹⁰.

Організація полку провадилася досить повільно через брак охочих до військової служби. Фактично, він складався з однієї бойової сотні залізничної молоді, яку й очолював капітан Семен Кулик. Сотня брала участь у київських вуличних боях із більшовиками 29 січня — 9 лютого (16–29 січня за ст. ст.) 1918 р., зокрема у штурмі повсталого «Арсеналу». Один з учасників цих боїв згадував: «Того ж дня, коли дістали ми сталий зв'язок зі Слобідським Курінем, прийшов до штабу Ковенка на допомогу курінь залізничників. Дуже гарне враження справляли козаки цього куріня: молоді хлопці в більшості з інтелігентними обличчями, глибоко переконані в правоті тієї справи, за яку вони стали до зброї, але просякнуті думками про можливість згоди з ворогом, а головне погано обучені військово. Наприклад, вони майже на руках притягли гармати, що їх так нам бракувало, але не переконалися в тому, чи гармати справні, бо дійсно із них не можна було стріляти»¹¹¹.

Вночі з 8 на 9 лютого 1918 р. залізничники разом із рештками українських військ відступили з Києва у бік Житомира. 9.02.1918, під час переформування всіх військ в Окрему Запорізьку бригаду, їх було реорганізовано в окрему сотню з охорони залізниць. 1.03.1918 залізничники з іншими військами повернулися до Києва, де охороняли столичний залізничний вузол.

17.04.1918 військовий міністр Центральної Ради О. Жуківський видав наказ про формування чотирьох залізничних сотень, які згодом мали б створити Залізничну бригаду. 1-ша та 2-га сотні, а також штаб бригади мали розташовуватись у Києві, 3-тя сотня — в Одесі, 4-та — у Харкові. Тимчасово всі чотири сотні формувалися у Києві на базі Залізничної сотні сотника Кулика¹¹².

Після приходу до влади гетьмана П. П. Скоропадського наявний кадр залізничників було перейменовано у 1-й Залізничний полк із розташуванням у Києві. Його командиром тимчасово залишався сотник Семен Кулик. Офіційно полк підпорядковувався міністрові залізничних сполучень Бутенкові та згодом мав послужити до створення корпусу з охорони залізниць України. Однак, оскільки справу охорони залізниць німецькі окупаційні війська взяли на себе, справа формування корпусу була відкладена на невизначений час. Незважаючи на це, міністр залізничних сполучень почав набирати штат корпусу, у командному складі якого опинилися переважно військові діячі часів Центральної Ради, часто — досить одіозні постаті. Так, начальником корпусу було призначено генерала Олександра Осецького, на відповідальних посадах служили колишні командири полків військ Центральної Ради Секрет, Хілобоченко, майбутній командувач Запорізької Січі Божко тощо. Невдовзі сотника Семена Кулика було усунуто від командування 1-м Залізничним полком, а на його місце призначено колишнього командувача військами Лівобережної України полковника Юрія Капкана. Велика кількість розданих міністром Бутенком посад не вплинула на чисельність охорони залізниць: вона так само складалася з одного Залізничного полку, в якому налічувалося трохи більше 150 вояків.

Влітку-восени 1918 р. 1-й Залізничний полк розташовувався у Києві — у казармах на Подолі. Під час Протигетьманського повстання командир полку Юрій Капкан не зміг зорієнтуватися у політичній ситуації та зайняв нейтрально-вичікувальну позицію. До того ж він розпочав переговори про спільні дії проти гетьмана П. П. Скоропадського з керівниками київського підпільного міськкому більшовиків — Андрієм Бубновим та Юрієм Коцюбинським. Урешті, через свою обережність і нерішучість Капкан відмовився підтримати у боротьбі за владу і Скоропадського, і Директорію, і більшовиків¹¹³.

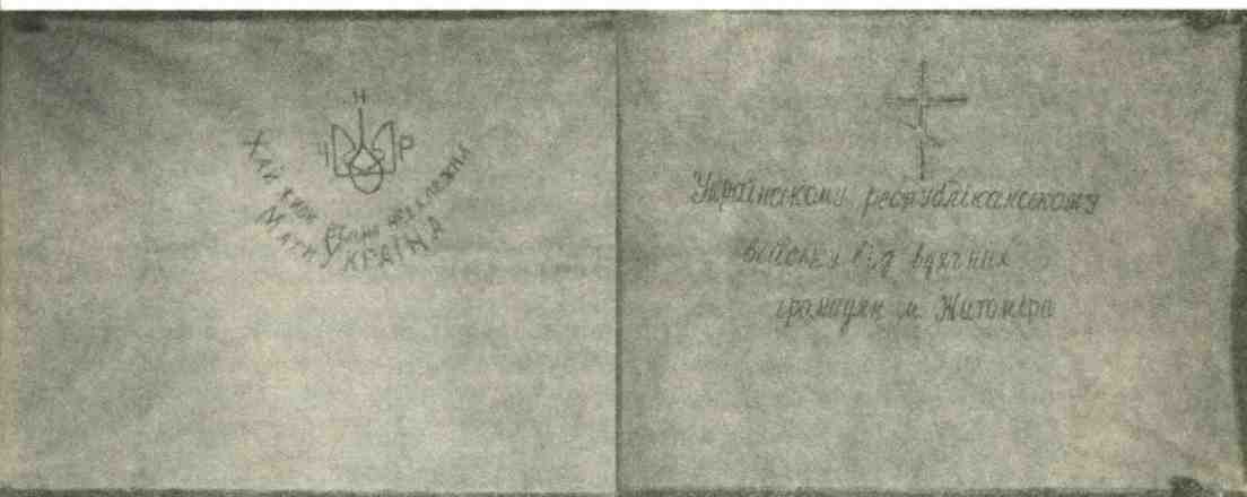
Після повалення гетьмана П. П. Скоропадського полк перейшов у розпорядження Директорії. Полковника Капкана було усунуто від керівництва та призначено на посаду, яка не передбачала жодної відповідальності, — інспектора залізнично-технічних військ. Командиром полку знову став сотник Семен Кулик.

7 січня 1919 1-й Залізничний полк, який складався зі 150 багнетів, було відправлено до Житомира на придушення більшовицького повстання. Через день полку довелося брати участь у приборканні єврейського погрому, що виник у результаті придушення повстання. Погром організували деградовані козаки т. зв. Ударного корпусу отамана Палієнка, вислані Директорією до Житомира для боротьби з більшовицькими повстанцями¹¹⁴.

По завершенні цих подій полк залишився у Житомирі як місцева залога. 15.01.1919 вийшов наказ про формування на базі 1-го Залізничного полку Окремого Залізнично-технічного корпусу, який мав складатися з двох дивізій. Того ж дня на посаду начальника корпусу було призначено колишнього особистого ад'ютанта С. В. Петлюри, колишнього австрійського фенриха Василя Костьовича Беня. Начальником його штабу став полковник-росіянин В. В. Васильєв, який перед тим служив в офіцерських дружинах, що боролися з військами Директорії. Обидва ці військовики — бундючний, самовпевнений, але безвільний отаман Бень і безталанний «руський афіцер» Васильєв виявилися дуже поганими керівниками для справді боєздатного з'єднання, яким незабаром став Залізнично-технічний корпус. Їх досить негативно описує більшість українських мемуаристів¹¹⁵.

Того ж таки 15 січня 1919 р. начальником 1-ї Залізничної дивізії було призначено сотника Андрія Вовка — активного учасника Протигетьманського повстання. Посади начальника штабу дивізії по черзі обіймали старшини військового часу Мажаровський та Олійник. Отже, єдиним Залізничним полком керували одразу два штаби: корпусу та дивізії. Приблизно у той же час його було перейменовано у 1-й Залізничний полк ім. Андрія Макаренка — члена Директорії та лідера партії Самостійників.

Проводити формування корпусу мали Василь Бень, Андрій Вовк та інспектор з формувань Юрко Капкан, однак усі вони усунулися від виконання обов'язків, і займатися цією справою мусив новопризначений помічник отамана Беня, колишній начальник 6-го Полтавського корпусу полковник П. О. Кудрявцев. Разом із ним до Житомира прибули й окремі старшини 6-го Полтавського корпусу військ Директорії, зокрема — з 31-го Роменського та 32-го Сумського піших полків на чолі з Грицем Дугельним, а також кадр артилеристів із поручиком Леонідом Клімком. Саме на плечі цих полтавців фактично й лягла організація



Прапор Залізнично-технічного корпусу ДАУНР,

подарований громадянами м. Житомира навесні 1919 р. Лицьова та зворотна сторони.
 Фото з видання «Літопис Червоної Калини»

цілого Залізнично-технічного корпусу. Згодом, на початку червня 1919 р., державний інспектор залізничників Іван Недашківський дав оцінку командного складу корпусу, підкресливши особливу роль Кудрявцева та групи полтавців у його формуванні:

«Більш детальне знайомство з командиром „отаманом“ Бенем і його подіями виявило, що нічого славного попереднього за цією людиною не було (керування групою під Житомиром); людина, може, чесна, з національного боку певна (галичанин), але цілком поміркована, психічно хвора, покладаста, без широкого погляду, досвіду ніякого, що кепсько відбивається на всіх військових розпорядженнях. Людина з хворим самолюб'єм, не терпить нічиїх вказівок, хоча, іноді, дуже потрібних. Ніхто не повинен втручатися в його демагогічні справи, і через те не терпить вказівок свого помішника, отамана Кудрявцева, людини надзвичайно чесної, з національного боку певної, з великим службовим стажем і боевим досвідом (командир кінного полку Російської армії і помішник командира Полтавського корпусу за часів гетьмана). Но ця людина мірється з цим хворим демагогом „отаманом“ і повинна йти іноді цілком свідомо на компроміси, лишаючись при частині, щоб хоч чимось допомогти частині в скрутний момент, коли п. Беня що-небудь натворить і, бачучи кепські наслідки своїх подій, прикинеться хворим, і все повинен розхлебать п. Кудрявцев. Це особливо яскраво було видно при серйознім наступі на Антоніни (напрямок на Старокостянтинів), коли Беня, побувавши на позиції, зробив багатько нетактовних, цілком притиворечивих розпоряджень і, бачучи кепські наслідки, об'явив себе хворим і передав все п. Кудрявцеву, який дійсно відновив похилившиєся було положення і дав справжній зразок стратегічної дипломатії <...> Повторюю,

що ця людина мириться з Бенем тільки через те, щоб хоч чим-небудь допомогти „своїм полтавцям“.

Начальник штабу п. Сусський — без відповідної військової освіти та досвіду, сумнівної національної певності, начальник оперативного відділу Грінченко — людина з добрим наміром, але безталанна.

Через Беня дивізію змушені були залишити командири піших полків полковник Васильєв, начальник штабу дивізії Олійник, полковник Вовк та інші»¹¹⁶.

Формування Залізнично-технічного корпусу, завдяки наполегливості полковника Кудрявцева, рухалося швидкими темпами. У Житомирі було оголошено загальну мобілізацію старшин, які розподілялися між 1-м, 2-м, 3-м і 4-м Залізничними полками, що формувалися у місті. Поручик Леонід Клімко вже за кілька днів організував 1-шу Залізничну гарматну батарею, незабаром розгорнуту у 1-й Залізничний гарматний полк. Крім того, при штабі корпусу було створено школу підстаршин для підготовки молодшого командного складу.

21 лютого 1919 р. корпус, який складався з 3-х ненаповнених полків двокурінного складу, кадру 4-го полку, а також однієї батареї, був висунутий на фронт під Житомир, у район Андрушівки–Коростишева–Радомисля (нині Радомишль). У боях під Бердичевом, Житомиром, Шепетівкою та Коростишевом він протримався аж до кінця квітня 1919 р. Керування залізничниками провадили як штаб корпусу, так і штаб дивізії, і таке двовладдя негативно відбилося на становищі на фронті. Бої закінчилися не на користь українських військ: 7 березня 1919 р. корпусу довелося залишити Бердичів, а 15 квітня — вдруге й остаточно відійти з Житомира (перший раз більшовики зайняли Житомир у середині березня 1919 р.)¹¹⁷.

Після майже двомісячних боїв корпус був знекровлений, і коли 4-й Залізничний полк довелося розформувати, у його складі лишилося тільки три залізничні полки й один гарматний. Однак і в них було дуже мало вояків. Так, за станом на 12 квітня 1919 р. 3-й Залізничний полк нараховував 18 старшин, 1 лікаря, 154 піших вояків та 19 кінних розвідників при 9 кулеметах, із них боєздатних — лише 32 особи. Загалом у корпусі було, за різними даними, від 750 до 1500 вояків, із яких — незначна частина боєздатних. По відході з Житомира Залізнично-технічний корпус зосередився на позиціях біля міст Дубно та Крем'янець, звідки 3 травня 1919 р. відведений в район Проскурова — на переформування та поповнення. У той же час було розформовано штаб 1-ї Залізнично-технічної дивізії.

У доповіді командування корпусу від 11.05.1919 зазначено: «1-й Залізнично-технічний полк около 300 багнетів з кулеметами, настрій козаків гарний, набоїв досить, хромає постачання і харчування <...> з одержанням черевик в полку кількість багнетів збільшилась. 2-й Залізнично-

технічний полк около 400 багнетів з кулеметами, настрій теж гарний, набоїв досить <...> В дивізії коло 1000 багнетів й 5 гармат. Кінноти немає»¹¹⁸.

10–11 травня 1919 р. Залізнично-технічний корпус було передано в оперативне розпорядження штабу Корпусу Січових Стрільців. Стан залізничних частин справив на командування січовиків гнітюче враження. Начальник штабу Корпусу Січових Стрільців Марко Безручко згадував: «9-та залізнична дивізія також сильно ослабла. Вона мала в своєму складі три полки, але тільки 2-й її полк можна було вважати за бойову одиницю, решта ж полків були малі числом і малою боєздатності»¹¹⁹.

Для підсилення Залізнично-технічного корпусу до його складу на якийсь час було передано прибулу з Південної групи через Румунію Запорізьку Січ отамана Божка. Однак, оскільки останній відмовлявся підпорядковуватись наказам отамана Беня, дуже скоро Запорізьку Січ було виділено в окреме з'єднання — 2-гу пішу дивізію «Запорізька Січ».

29 травня 1919 р., імовірно, під тиском командування Корпусу Січових Стрільців, відбулося переформування Залізнично-технічного корпусу в 9-ту Залізничну дивізію¹²⁰. Отаман Беня і полковник Васильєв були усунуті зі своїх посад і звільнені до старшинського резерву. Начальником дивізії став полковник П. О. Кудрявцев, начальником штабу — підполковник російської армії О. П. Сусський (18.08.1919 його переміщено на посаду начальника оперативного відділу, а начальником штабу став полковник Г. О. Завадський)¹²¹.

Склад 9-ї Залізничної дивізії тепер налічував 25-й (він же — 1-й ім. А. Макаренка), 26-й та 27-й Залізничні піші полки, 25-й (1-й) Залізничний гарматний полк, школу підстаршин, а також 9-й Залізничний технічний курінь та окрему кінну сотню, що перебувала у стадії формування.

Протягом червня-липня 1919 р. дивізія у складі Корпусу Січових Стрільців брала участь у боях в районі Проскурова та Старокостянтинова¹²².

Від початку серпня 1919 р. залізничники перебували на відпочинку в районі Проскурова. З 23.08.1919 дивізія виступала проти Південної групи Червоної армії Й. Е. Якіра під Вапняркою та Крижополем, а з кінця вересня — проти білогвардійських частин, що наступали з-під Одеси. Тоді ж до дивізії було влито чимало махновців, які відстали від загонів свого командувача Нестора Махна. Зокрема, 20.09.1919 до школи підстаршин дивізії було зараховано 48 колишніх махновців — для підготовки з них молодших командирів¹²³.

У середині вересня 1919 р. у дивізії почалася епідемія тифу. Захворіла значна частина козаків і командного складу дивізії. Відтоді командири полків часто змінювалися — через хворобу; зокрема, так сталося із Сусським і Завадським. З 1.10.1919 т. в. о. начальника штабу дивізії був сотник Лятошинський¹²⁴. Наприкінці листопада 1919 р. занедужав





Особовий склад 1-ї Окремої Запорізької залізничної сотні Армії УНР,
у якій служило багато ветеранів Залізнично-технічного корпусу. Табір Вадовиці, 9.05.1921.
Фото з фондів Національного історичного музею України

і полковник П. О. Кудрявцев. Дивізію довелося очолити старшому з командирів полків — сотникові Миколі Шраменку.

Бої залізничників із білогвардійцями у вересні–листопаді 1919 р. докладно висвітлено у наказах по дивізії, які збереглися в одному з центральних архівів¹²⁵. У листопаді рештки піхоти дивізії було зведено у 9-й збірний Залізничний піший полк, який пізніше увійшов до складу Збірної Київської дивізії. Згодом її поповнив і 25-й Залізничний гарматний полк.

На початку грудня 1919 р., незадовго до Першого Зимового походу, виснажений від тифу збірний Залізничний полк опинився в районі м. Остропіль (тепер — с. Старий Остропіль Хмельницької обл.). 4 грудня у складі Київської дивізії залізничники перейшли до м. Любар. Тут рештки Залізничного полку було переформовано у 3-й збірний курінь Збірної Київської дивізії, командиром якого став останній командир 27-го (3-го) Залізничного полку хорунжий М. М. Лавровський, а його помічником — хорунжий з 27-го Залізничного полку М. І. Супруненко. Останній командир 9-ї Залізничної дивізії сотник Микола Шраменко був призначений помічником командира збірної пішої бригади Збірної Київської дивізії. Серед інших визначних командирів-залізничників, які виступили у Перший Зимовий похід, слід назвати й колишнього начальника школи підстаршин сотника Н. Д. Губу (служив у кінноті).

25-й (1-й) Залізничний гарматний полк на чолі з Левком Клімком та Пилипом Трибратом відмовився брати участь у Першому Зимовому поході, та приєднався до Української Галицької армії, увійшовши до складу її 10-ї бригади. На початку травня 1920 року рештки цього полку, у складі частин ЧУГА, знов перейшли на бік Армії УНР та влилися до 3-ї гарматної бригади 3-ї Залізної дивізії.

Частина вояків дивізії, переважно мешканці Житомира (зокрема колишній командир 26-го Залізничного полку Є. Ю. Врублевський), залишили службу в Армії УНР і повернулися додому.

У 1920–1921 рр. із числа видатних залізничників в Армії УНР служили: підвищений до рангу генерал-хорунжого Павло Кудрявцев, колишні командири полків полковник Микола Шраменко (начальник штабу 10-ї бригади 4-ї Київської дивізії), підполковник Семен Кулик (начальник постачання 1-ї Кулеметної дивізії), підполковник Михайло Лавровський (у 4-й Київській дивізії), поручик Михайло Супруненко (у 4-му Київському кінному полку), підполковник Грицько Дугельний (командир куреня Морської піхоти), сотник Ничипір Губа (помічник командира 4-го Ніжинського кінного полку), сотник Яків Кухарчук (командир кадру 5-го кінного полку 5-ї Херсонської дивізії), а також артилеристи — підполковники Левко Клімко, Пилип Трибрат (обидва — у 3-й гарматній бригаді 3-ї Залізної дивізії), підполковник Антін Тоцький (у 6-й гарматній бригаді 6-ї Січової дивізії) та інші.

Історичними нащадками бойової слави частин 9-ї Залізничної дивізії були 30-й піший курінь 4-ї Київської дивізії, сформований із решток піхоти залізничників, а також 3-тя Залізна гарматна бригада, до складу якої у травні 1920 р. було влито 1-й Залізничний гарматний полк.

Загальна чисельність дивізії у різні часи становила:

На 28.06.1919 — харчовий стан: 183 старшини, 217 підстаршин, 1907 козаків, 41 урядовець, 7 лікарів, разом — 2355 осіб; бойовий стан: піхоти — 503, кінноти — 120, гармат — 15, кулеметів — 51, рушниць — 983, набоїв гарматних — 800, рушничних — 117 430, коней — 593, самоходів — 2, мотоциклів — 3¹²⁶.

За станом на 15.09.1919 — 144 старшини, 192 підстаршини, 1111 козаків, 593 коня¹²⁷.

На 22.10.1919 — 141 старшина, 204 підстаршини, 1660 козаків, 829 коней, 12 гармат, 68 ручних гранат, 46 кулеметів, 101 тисяча набоїв, 703 гарматні набої, 1462 рушниці, 922 багнети, 16 кухонь¹²⁸.

Короткі дані про історію, командний склад та чисельність окремих частин 9-ї Залізничної дивізії

1-й (25-й) Залізничний полк ім. А. Макаренка

Його створення почалося у січні 1918 р. під назвою 1-го Українського Залізничного полку, з 9.02.1918 — окрема залізнична сотня, з червня 1918-го — 1-й Залізничний полк, з 15.01.1919 — 1-й Залізнично-технічний полк ім. А. Макаренка, з 29.05.1919 — 25-й Залізничний полк. 6.12.1919 рештки полку влиті до 3-го збірного куреня Збірної Київської дивізії.

Командний склад полку: з початку січня 1918 р. — залізничник Гринь, з 9.02.1918 — сотник Семен Кулик, від серпня 1918 р. — полковник Юрко Капкан, із грудня того ж року — сотник Семен Кулик, від 26.06.1919 — сотник Грицько Дугельний; за станом на 18.10.1919 — в. о. поручик Олександр Вакула, з 24.10.1919 т. в. о. поручик Іван Калениченко.

Зберігся докладний список старшин 1-го Залізничного полку від 26.07.1919, де зазначено їх попередній бойовий стаж та військову освіту. У ньому подано біографічні відомості 53 старшин і урядовців. Зокрема, у списку вказується, що командир полку Гриць Дугельний — підпоручик російської армії, георгіївський кавалер, випускник Олександрівського військового училища, колишній командир 31-го пішого кадрового Роменського полку. Помічники командира: Іван Калениченко — випускник Олександрівського військового училища та колишній помічник командира 31-го пішого кадрового Роменського полку; Олександр Вакула — випускник школи прапорщиків, що служив у 1-му Залізничному полкові з 1918 р. Господар полку Юрко Гувелякін — випускник 2-го Київського військового училища, колишній командир роти 17-го залізничного

батальйону російської армії. Ад'ютант полку Петро Биківський — випускник Чугуївського військового училища, колишній командир роти 55-го піхотного Подільського полку російської армії. Командири куренів: Кость Голубів — випускник Олександрівського (Пушкінського) ліцею та Олександрівського військового училища, колишній командир батальйону 11-го стрілецького полку російської армії; Петро Погиба отримав важке поранення у бою з червоними, а Степан Черевко був прапорщиком російської армії та в 1918 р. закінчив Інструкторську школу старшин. Командири сотень і півсотенні переважно були колишніми підпоручиками, прапорщиками та навіть унтер-офіцерами російської армії, що в 1918 р. служили у 1-му Залізничному, 30-му Конотопському, 31-му Роменському чи 32-му Сумському піших полках Армії Української Держави¹²⁹.

Чисельність полку:

На 1.08.1919 — харчовий стан: 48 старшин, 4 урядовці, 45 підстаршин, 315 козаків, 78 коней; бойовий стан: 204 багнети, 13 шабель, 141 рушниця, 11 кулеметів¹³⁰.

За станом на 22.10.1919 — 28 старшин, 46 підстаршин, 340 козаків, 335 багнетів, 22 шаблі, 335 рушниць, 12 кулеметів, 26 тисяч набоїв¹³¹.

2-й (26-й) Залізничний полк

Почав формуватися 15.01.1919 у м. Житомир під назвою 2-го Залізнично-технічного полку, з 29.05.1919 — 26-й (2-й) Залізничний полк, 6.12.1919 рештки полку влило до складу 3-го збірного куреня Збірної Київської дивізії.

Старшинський та підстаршинський склад у переважній більшості становили мобілізовані житомирці. Докладніших даних про них не збереглося.

Командний склад полку: з 15.01.1919 — полковник Євген Врублевський, у вересні 1919 р. — сотник Микола Шраменко, від 22.09.1919 — в. о. поручик Яків Кухарчук, із кінця жовтня — знову сотник Микола Шраменко

Чисельність полку:

На 1.08.1919 — харчовий стан: 52 старшини, 9 урядовців, 91 підстаршина, 622 козаки, 110 коней; бойовий стан: 142 багнети, 40 шабель, 311 рушниць, 9 кулеметів¹³².

За станом на 22.10.1919 — 21 старшина, 40 підстаршин, 298 козаків, 318 рушниць, 29 шабель, 240 багнетів, 9 кулеметів, 21 тисяча набоїв¹³³.

3-й (27-й) Залізничний полк

Формування цього підрозділу починається 15.01.1919 у м. Житомир як 3-го Залізнично-технічного полку, з 29.05.1919 він змінює назву на 27-й (3-й) Залізничний, 6.12.1919 рештки полку влило до складу 3-го збірного куреня Збірної Київської дивізії.

Командири полку: від 15.01.1919 — сотник Черненко, з 21.03.1919 — підполковник Леонід Кепп, у червні та серпні 1919 р. — полковник Василь Яницький, у липні та вересні — полковник Григорій Мирошніченко, з 24.10.1919 — в. о. хорунжий Михайло Лавровський.

Віднайдено список старшин полку за станом на 24.09.1919, у якому вказано їхні прізвища, імена, по батькові та походження. Тоді в полку нараховувалося 49 старшин і урядовців. Командир полку Григорій Мирошніченко — уродженець Олександрівська (сучасне м. Запоріжжя) Херсонської губернії; його помічник хорунжий Михайло Лавровський походив з Переяслава Полтавської губернії (нині Переяслав-Хмельницький, Київська обл.), ад'ютант полку хорунжий Василь Савчук — із Житомира, командир 1-го куреня чотар Михайло Сушко — з Київщини, командир 2-го куреня Микола Соколов — із Курська. Загалом серед старшин і урядовців 3-го Залізничного полку походили: з Київщини — 11 осіб, Житомира — 10, Полтавщини — 4, Чернігівщини — 3, із російських губерній (м. Курськ, м. Севськ і Оренбурзький повіт) — 3 (всі — росіяни), з Волині — 2, Поділля — 2, Харкова — 2, Херсонщини — 1, Катеринослава — 1, Львова — 1. Крім того, біля 9 імен у списку місце походження не вказано¹³⁴. Отже, на підставі цього списку можна дійти висновку, що кадровий кістяк полку становили кияни та житомирці, які приєдналися до залізничників, імовірно, протягом січня–березня 1919 р. Особливо виділяється серед них група старшин, мешканців Житомира, набраних до полку за мобілізацією у січні–лютому 1919 р. Уродженці Полтави, Чернігова, Харкова та Катеринослава, напевно, потрапили до полку з кадрових формувань — решток 5-го, 6-го та 7-го корпусів. Інші ж, вірогідно, опинилися в районі бойових дій Армії УНР випадково та вступили до залізничників добровольцями (зокрема це стосується 3 росіян і 1 галичанина).

Чисельність полку:

На 1.08.1919 — харчовий стан: 34 старшини, 1 лікар, 5 урядовців, 20 підстаршин, 183 козаки, 44 коні; бойовий стан: 93 багнети, 150 рушниць, 3 кулемети¹³⁵.

За станом на 22.10.1919 — 24 старшини, 29 підстаршин, 150 козаків, 145 багнетів, 13 шабель, 150 рушниць, 5 кулеметів, 10 тис. набойів¹³⁶.

1-й (25-й) Залізничний гарматний полк

Почав формуватися 15.01.1919 як 1-ша Залізнично-технічна батарея, з березня 1919 р. — 1-й Залізнично-технічний гарматний полк, з 29.05.1919 — 25-й (1-й) Залізничний гарматний полк. 6.12.1919 вирушив на з'єднання з Галицькою армією та ввійшов до складу 10-ї бригади ГА. У середині травня 1920 р. кадр полку повернувся до Армії УНР і влився до складу 3-ї гарматної бригади 3-ї Залізної дивізії.

Беззмінним командиром полку був поручик Леонід Клімко.

Старшинський склад полку (за даними розрізнених списків, датованих приблизно кінцем вересня — початком жовтня 1919 р.) становили переважно житомирці, його кадр — кілька полтавців. Командир полку Л. Я. Клімко, колишній поручик російської армії, походив із Полтавщини й у 1919 р. служив у складі Запорізької дивізії. Антін Тоцький, помічник командира, теж був полтавцем. Помічник командира (а потім — командир) 3-ї батареї полку Пилип Трибрат також народився на Полтавщині. Про склад 1-ї батареї цього полку достовірних відомостей не віднайдемо. 2-га батарея майже повністю складалася з житомирців — ними були 11 старшин на чолі з командиром Миколою Маньком. Крім того, у 2-й батареї служив 1 старшина з Полтавщини, та 1 — з Володимира-Волинського. У 3-й батареї, якою командував спочатку Юрко Миколаїв, а пізніше — Пилип Трибрат, служили переважно житомирці та кияни¹³⁷.

Чисельність полку:

На 1.08.1919 — харчовий стан: 46 старшин, 1 лікар, 4 урядовці, 50 підстаршин, 373 козаки, 234 коні; бойовий стан: 10 шабель, 160 рушниць, 8 кулеметів, 12 гармат (з них одна гірська)¹³⁸.

За станом на 22.10.1919 — 22 старшини, 45 підстаршин, 366 козаків, 96 рушниць, 9 карабінів, 10 кулеметів, 11 легких гармат, 1 гірська гармата, 500 гарматних набоїв, 3 тис. рушничних набоїв¹³⁹.

9-й Технічний курінь

Розпочав формування 29.05.1919, бойової сили не становив, фактично припинив своє існування наприкінці листопада 1919 р.

Командир куреня — сотник Сосновський.

Чисельність куреня:

На 1.08.1919 — харчовий стан: 14 старшин, 2 урядовці, 82 козаки, 12 коней; бойовий стан: 43 рушниці¹⁴⁰.

За станом на 22.10.1919 — 9 старшин, 13 підстаршин, 105 козаків, 45 рушниць¹⁴¹.

Окрема кінна сотня 9-ї Залізничної дивізії

Кадр кінної сотні було сформовано ще у січні 1919 р. як кінна частина при штабі Залізнично-технічного корпусу. Командував нею сотник В. Й. Єсипок. У червні того ж року кінну частину було розгорнуто в сотню, а її командний склад підібрано з фахівців-кіннотників. Командиром сотні став поручик О. М. Держанський (колишній корнет з однорічників 11-го гусарського Ізюмського полку російської армії), старшинами: сотник О. І. Добродієв (колишній штабс-капітан), хорунжі В. В. Костюкевич (колишній підпоручик, курсовий офіцер 1-ї Одеської школи прапорщиків), М. М. Пиченів (корнет, випускник Миколаївського кавалерійського училища), І. Ф. Почуків (з однорічників Уссурийського козацького війська), Й. Г. Тхоржевський (корнет, випускник Єлисаветградського

кавалерійського училища), В. Й. Єсипок (корнет, випускник Тверського кавалерійського училища), а також Несвітайло, Кононович, Варенич і Громаківський¹⁴². Бойовий стан сотні був маловартісним, тож вона фактично припинила існування наприкінці листопада 1919 р.

Чисельність сотні:

За станом на 10.07.1919 — 11 старшин, 35 козаків, 20 немуштрових козаків, коней муштрових — 29, немуштрових — 20, 42 сідла, 60 рушниць¹⁴³.

На 1.08.1919 — харчовий стан: 13 старшин, 1 підстаршина, 68 козаків, 57 коней; бойовий стан: 20 шабель, 60 рушниць¹⁴⁴.

За станом на 22.10.1919 — 6 старшин, 5 підстаршин, 45 козаків, 40 коней, 48 рушниць, 20 шабель, 4 тисячі набоїв¹⁴⁵.

Школа підстаршин 9-ї Залізничної дивізії

Час формування школи точно не встановлено. Імовірно, це відбувалося у кінці січня — на початку лютого 1919 р. Закрита наприкінці листопада 1919 р.

Начальники школи: полковник Анатолій Феттінг, з квітня 1919 р. і до кінця її існування — осавул Нечипір Губа.

Чисельність школи:

На 1.08.1919 — харчовий стан: 8 старшин, 1 лікар, 17 підстаршин, 105 козаків, 30 коней; бойовий стан: 86 багнетів, 4 шаблі, 110 рушниць, 5 кулеметів¹⁴⁶.

За станом на 22.10.1919 — 12 старшин, 26 підстаршин, 149 козаків, 147 багнетів, 76 рушниць, 6 кулеметів, 5 тисяч набоїв¹⁴⁷.

1-ша ОКРЕМА ЗАПОРІЗЬКА ЗАЛІЗНИЧНА СОТНЯ, 1919–1920 рр.

Від березня 1919 р. Окремий Залізнично-технічний корпус почав брати участь у боях як звичайне піхотне з'єднання, тож невдовзі постало питання про створення нової частини, яка б обслуговувала залізниці. У травні розпочалося формування окремої залізничної сотні, на базі якої в липні 1919 р. у Кам'янці-Подільському було створено 1-й Окремий Залізничний курінь. Командиром куреня став полковник (?) Гембицький. Із серпня 1919 р. курінь розташовувався у Жмеринці, займався обслуговуванням залізничних колій у цьому районі, ремонтом рухомого складу та упорядкуванням панцирних потягів.

За станом на 16.08.1919 у складі 1-го Окремого Залізничного куреня нараховувалося 55 старшин і 370 козаків; 15.09.1919 у курені було 45 старшин, 7 урядовців, 1 лікар, 6 фельдшерів, 21 підстаршина та 386 козаків.

Наказом по Дієвій армії УНР ч. 73 від 13 вересня 1919 р. курінь отримав найменування 1-го Окремого Запорізького залізничного¹⁴⁸.

Протягом осені 1919 р. українські військові залізничники обслуговували колії на Південній та Правобережній Україні, коли їх спіткала загальна доля Дієвої армії УНР — епідемія тифу. Рештки куреня приєдналися до Корпусу Січових Стрільців, разом із яким на початку грудня 1919 р. демобілізувалися. Зі старшинами-січовиками залізничники перейшли на територію, окуповану поляками, й розмістилися у Рівному та Луцьку. Звідси у лютому 1920 р. кадр Залізничного куреня відбув до Брест-Литовська, де за допомогою поляків почала формуватися 1-ша (згодом — 6-та Січова) дивізія Армії УНР.

Незабаром при технічному курені 6-ї Січової дивізії було створено нову окрему залізничну сотню, командиром якої став військовий залізничник поручик Михайло Шадрін. У складі куреня 20–31 серпня 1920 р. сотня взяла участь в обороні фортеці Замостя від більшовицької 1-ї Кінної армії Будьонного.

Згодом сотня була виділена зі складу 6-ї Січової дивізії, передана до Технічного відділу Армії УНР полковника Рукіна та дістала свою історичну назву — 1-ї Окремої Запорізької залізничної. У вересні 1920 р. особовий склад сотні займався впорядкуванням залізниць і ремонтом залізничних мостів на річках Дністер і Збруч. У жовтні 1-ша Окрема Запорізька залізнична сотня була використана на роботах з переобладнання широкої залізничної колії на вузьку на ділянці Гусятин–Ярмолинці.

Під час останніх боїв Армії УНР з більшовиками протягом 10–21 листопада 1920 р. сотня використовувалась як десант панцирного потяга «Кармелюк». Зокрема, у бою 14 листопада її воякам спільно з командою панцирника вдалося захопити в полон 71 червоноармійця.

Наприкінці 1920 р. 1-ша Окрема Запорізька залізнична сотня була інтернарована у таборі Вадовиці. Оскільки переважну більшість її особового складу становили фахівці-техніки та залізничники, майже всі вони згодом успішно влаштувалися в емігрантському житті.





Старшини 1-ї Окремої Запорізької залізничної сотні Армії УНР.
Табір Вадовиці, 9.05.1921.
Фото з фондів Національного історичного музею України

ПАНЦИРНІ ПОТЯГИ ГАЛИЦЬКОЇ АРМІЇ У 1918–1919 рр.

Західно-Українська Народна Республіка, створена 1 листопада 1918 р., із перших днів потребувала власних панцирних підрозділів. Через обмаль військ у протиборчих сторін — українців та поляків — бойові дії провадились переважно вздовж залізничних колій, тож панцирні потяги мали вирішальне значення. Полякам дісталися у спадок від австро-угорської армії кілька австрійських панцирних поїздів і броньованих вагонів, які вони використали у боротьбі проти українських військ у Львові в 10 числах листопада 1918 р.

Українські війська ЗУНР не мали такого спадку, а тому були змушені власноруч будувати панцирні потяги — здебільшого найпримітивніших конструкцій.

Один із мемуаристів, що присвятив свої спогади галицьким панцирним військам, інженер Крифонівський, залишив свідчення про формування трьох панцирних потягів. Усі вони були простими, нашвидкуруч створеними з наявних залізничних платформ, пасажирських і товарних вагонів. За його словами, перші два потяги, зібрані у залізничних майстернях Самбора, вже 5–15 грудня 1918 р. здійснювали бойове чергування на колії Самбір–Львів. Третій панцирний потяг було сформовано у Стрию¹⁴⁹.

За станом на 10.03.1919 у Галицької армії нараховувалося 2 саморобні панцирні потяги, підпорядковані штабу армії;

- на 15.04.1919 — 4 (по одному в I-му та II-му корпусах і два у III-му);
- на 15.05.1919 — 4 панцирні потяги (при штабі армії, 4-й Золочівській бригаді II-го корпусу, 7-й Львівській та 8-й Самбірській бригадах III-го Галицького корпусу)¹⁵⁰.

Відомості про панцирні потяги Галицької армії

Панцирний потяг ч. 1 та ч. 2 (самбірського виробництва). Будувався у Самборі на початку листопада 1918 р. Під керівництвом чотаря Осипа Бережницького було окуто чотириміліметровою бляхою залізничну платформу, до якої додано паротяг і вагон з майстернею та їдальнею. Залога цього потяга нараховувала 18 осіб, озброєних 12 рушницями та 60 гранатами. Однак з огляду на те, що з такого потяга можна було стріляти тільки з рушниць, скоро його довелося перероблювати. Дві залізничні платформи було обкладено залізними шпалами, між яких встановлено одну восьмисантиметрову гармату та чотири кулемети. Залога панцирного потяга складалася з 3 старшин, 5 підстаршин і 64 стрільців. Командиром його став чотар Іван Садлич. Цей потяг воював проти поляків у районі Хирова. 15 грудня 1918 р. в районі Нижанковичів він мав бій із польським панцирним потягом, був розбитий вогнем ворога та змушений відступити до Хирова. Увесь потяг та, зокрема, паротяг, був настільки пошкоджений, що його довелося покинути у Хирові. Тож невдовзі він опинився в руках поляків.

Панцирний потяг ч. 2 (дрогобицького виробництва). Збудований на початку 1919 р. на заводі «Польмін» у Дрогобичі. Складався з паротяга та двох броньованих вагонів; командував ним чотар Бережницький. Базувався на станції Глибока. Діяв проти поляків у районі Хирова, а 15 квітня брав участь у придушенні комуністичного повстання в Дрогобичі. Доля цього панцирного потяга після середини травня 1919 р. не простежується.

Панцирний потяг ч. 2 «Люся» (дрогобицького та самбірського виробництва). Сформований у грудні 1918 р. у Дрогобичі під керівництвом чотаря-сапера Солодухи. Складався з броньованих паротяга та вагона, на якому було встановлено гармату та 3 кулемети. Командиром потяга став чотар Теодор Швець, начальником гармати та кулеметів — хорунжий Омелян Верхола. У січні 1919 р. до панцирного потяга було додано ще один броньований вагон з шестисантиметровою гарматою та 5 кулеметами. Потому потяг брав активну участь у бойових операціях на залізницях Львів–Стрий та Львів–Самбір. Від середини березня до другої половини травня 1919 р. перебував на ремонті у Дрогобичі. 18.05.1919, під час захоплення міста поляками, потяг довелося підпалити, аби не віддати ворогові¹⁵¹.

Панцирний потяг ч. 2 (дрогобицького виробництва). У середині березня 1919 р. у Дрогобичі було збудовано ще один панцирний потяг ч. 2, озброєний 1 гарматою та 7 кулеметами, на якому їздила команда «Люсі», коли та перебувала на ремонті у майстернях. Цей поїзд ч. 2 проіснував до 16 травня 1919 р. Коли під натиском поляків українські війська залишали місто Самбір, панцирний потяг затримався прикривати відступ.

Українське командування не дочекалося його повернення та висадило у повітря залізничний міст через Дністер. Потяг ч. 2 залишився на іншому боці річки та був знищений власною командою.

Панцирний потяг (імпровізований, станіславського виробництва). Був створений на початку травня 1919 р., а знищений 18.05.1919 у Дрогобичі. Фактично проіснував кілька днів і був спалений власною командою (колишня команда «Люсі») через загрозу захоплення ворогом під час відступу з-під Калуша.

Панцирний потяг ч. 1 (імпровізований), діяв на магістралі Львів–Ходорів у складі II-го корпусу. Історія цього потяга почалася, коли один із командирів галицьких батарей, поручик Володимир Тотуєскуль, вирішив розмістити свої гармати на двох залізничних платформах. До них було причеплено вагон з кількома кулеметами. У першому ж бою на станції Сихів (в околицях Львова) цей поїзд пробив оборону поляків і допоміг українським частинам повернути селище. Але у цьому бою загинув Тотуєскуль. Потому імпровізований потяг було перебудовано, ймовірно — на станції Старе Село. Перед паротягом тепер розміщувалася одна залізнична платформа зі збудованою з заліза будкою, в якій були гармата і кулемети. Командиром цього потяга став поручик Стефан Руменович — німець із Відня. Панцирний потяг ч. 1 воював із поляками — оборонцями Львова та, зокрема, кілька разів мав гарматну дуель із польським панцирним потягом. Про його подальші бойові подвиги оповів львівський історик Олександр Дедик:

«Наприкінці квітня 1919 р. польські війська провели ряд наступальних акцій довкола Львова і захопили станцію Сихів, де залишилися складені у вагонах запаси амуніції. 23 квітня 1919 р. панцерний потяг „Ч. 1“ прорвався на станцію і відкрив вогонь. Між поляками виникла паніка, якою скористалися стрільці, причепивши вагони з амуніцією до своєї панцерки. У цей час з'явився ворожий літак, який розбомбив шлях до відступу. Але сміливці під кулями виправили пошкодження і зуміли вивратися до своїх.

Під час травневого відступу ГА панцерний потяг „Ч. 1“ увійшов до складу групи сотника Івана Сіяка і брав участь в обороні залізничного моста в Нижневі. 27 травня він здійснив розвідувальний випад на станцію Палагич, де було розбито польську боївку і захоплено 9 полонених.

На жаль, відомостей про дальшу долю цього панцерного потяга розшукати не вдалося. Під час другого відвороту ГА у липні 1919 р. поляки захопили під Бучачем один бронепотяг, висадивши у повітря залізничну колію на схід від міста. Але чи це був панцерний потяг „Ч. 1“, гарантувати не можна»¹⁵².

«Поїзд ч. 212» (радехівського виробництва) — оперував переважно у складі I-го корпусу на залізниці Рава-Руська–Белз–Криштопіль

(нині — Червоноград), зв'язаний із колією Львів–Стоянів. Базувався у залізничних майстернях м. Радехів. Збудований під керівництвом львів'янина, чеха за національністю, Батека. Панцирний потяг складався з двох вагонів та паротяга. Перший вагон — колишня вуглярка, був окутий дев'ятиміліметровою бляхою. У стиках бокових і бічних стін вагона було зроблено два отвори для 75-міліметрових гармат. Другий вагон, також окутий бляхою, мав отвори для стрільби з 2 кулеметів і рушниць. Залога цього панцирного потяга складалася з 12 осіб. Він відзначився у боях за Кристинопіль (січень), Белз (березень) тощо. У травні 1919 р. у зв'язку з наступом поляків був розформований¹⁵³.

У червні 1919 р. Галицька армія через втрату власної території фактично позбулася не тільки залізничних сполучень, а й панцирних потягів. Під час перебування на Східній Україні у липні–вересні 1919 р. галицьким військам удалось захопити кілька радянських броньованих поїздів, один з яких — «Галичанин», залишився у розпорядженні Галицької армії (докладніше про це вже йшлося у попередніх розділах)¹⁵⁴.

ПРИМІТКИ

1. Лихачов Кузьма Васильевич. О боевых действиях бронепоездов в годы гражданской войны // ЦДАГОУ. — Ф. 59. — Оп. 1. — Спр. 791.
2. Цап С. Тернистими шляхами в ім'я держави // Герої Крут. — Львів, 1995. — С. 86–87.
3. Михайлик М. Виступ Першої Української Військової Школи // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1932. — Ч. 3. — С. 20.
4. Вейгман С. Тинченко Я. Гоголь и Троцкий — в боях за Украину // Столичные Новости. — Киев, 16–22.04.2002. — № 14 (210).
5. Боевая летопись военно-морского флота, 1917–1941. — Москва, 1993. — С. 416.
6. ЦДАВОУ. — Ф. 1076. — Оп. 3. — Спр. 6. — С. 22.
7. Дашкевич Р. Артилерія Січових Стрільців у боротьбі за Золоті Київські ворота. — Нью-Йорк, 1965. — С. 23.
8. ЦДАВОУ. — Ф. 4585. — Оп. 1. — Спр. 23.
9. Савченко В. Нарис боротьби війська УНР на Лівобережжі наприкінці 1918 на початку 1919 років // За Державність. — Каліш, 1936. — Ч. 6. — С. 143, 144.
10. Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 4. — С. 177.
11. Там само. — С. 289.
12. ЦДАВОУ. — Ф. 2249. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 5–6.
13. Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 311.
14. Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 312; Зубенко І. Наші лицарі і мученики. — Каліш, 1923. — Ч. 2. — С. 7–9.
15. К десятилетию Киевской пехотной школы имени рабочих Красного Замоскворечья. — Киев-Москва, 1928.
16. Гайдучок С. З листків слави 4 Золочівської бригади // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1930. — Ч. 4. — С. 11.

17. Прохода В. Записки до історії Сірих або Сірожупанників // Табор. — Варшава, 1928. — Ч. 6. — С. 31.
18. Власов А. А. О бронепоездах Добровольческой армии // Военная Быль. — Париж, 1970. — № 102. — С. 44.
19. Денник Начальної Команди УГА. — Нью-Йорк, 1974. — С. 67.
20. Власов А. А. О бронепоездах Добровольческой армии // Военная Быль. — Париж, 1970. — № 10340. — С. 34.
21. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 27. Оперативні звіти та оперативні накази командування армії УНР, жовтень-листопад 1919 р., документ опубліковано у виданні: Капустянський М. Похід українських армій на Київ—Одесу в 1919 році; Маланюк Є. Уривки зі спогадів. — Київ, Темпора, 2004. — С. 424.
22. Денник Начальної Команди УГА. — Нью-Йорк, 1974. — С. 116.
23. Гиркин И. Бронепоезд «Доброволец». Бой под Фастовом 12 ноября 1919 года // Белые бронепоезда в гражданской войне. — Москва, 2007. — С. 602–603.
24. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 27. Оперативні звіти та оперативні накази командування армії УНР, жовтень-листопад 1919 р.; документ опубліковано у виданні: Капустянський М. Похід українських армій на Київ—Одесу в 1919 році; Маланюк Є. Уривки зі спогадів. — Київ, Темпора, 2004. — С. 435.
25. Власов А. А. О бронепоездах Добровольческой армии // Военная Быль. — Париж, 1970. — № 105. — С. 34.
26. Денник Начальної Команди УГА. — Нью-Йорк, 1974. — С. 218.
27. ЦДАВОУ. — Ф. 4543. — Оп. 1. — Спр. 19. — С. 63; Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 4. — С. 289.
28. Денник Начальної Команди УГА. — Нью-Йорк, 1974. — С. 22; Золоті ворота. Історія Січових Стрільців 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 204; ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8; Прохода В. Записки до історії Сірих або Сірожупанників // Табор. — Варшава, 1928. — Ч. 6. — С. 35, 40; Марущенко-Богдановський А. Матеріали до історії 1-го кінного Лубенського імени запорожського полковника М. Залізняка полку // За Державність. — Каліш, 1936. — Ч. 6. — С. 201; Ковальчук М. Невідома війна 1919 року. — Київ, 2006. — С. 359, 365; ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 27. Оперативні звіти та оперативні накази командування армії УНР, жовтень-листопад 1919 р., документ опубліковано у виданні: Капустянський М. Похід українських армій на Київ—Одесу в 1919 році; Маланюк Є. Уривки зі спогадів. — Київ, Темпора, 2004. — С. 424; ЦДАВОУ. — Ф. 4018. — Оп. 1. — Спр. 68. — С. 118.
29. ЦДАВОУ. — Ф. 2248. — Оп. 1. — Спр. 7. — С. 149; Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 26. — С. 2; Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 96. — С. 5; Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8; Ф. 4543. — Оп. 1. — Спр. 20. — С. 4; Пузицький А.

- Боротьба за доступи до Києва // За Державність. — Каліш, 1935. — Ч. 5. — С. 29; Єрошевич П. З боротьби українського народу за свою незалежність // За Державність. — Варшава, 1938. — Ч. 8. — С. 36; Гражданская война на Украине. Сб. док. — Киев, 1967. — Т. 2. — С. 393; Ковальчук М. Невідома війна 1919 року. — Київ, 2006. — С. 351, 356.
30. ЦДАВОУ. — Ф. 3991. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 26; Левченко С. 8-й Катеринославський корпус // За Державність. — Варшава, 1939. — Ч. 9. — С. 72.
 31. Денник Начальної Команди УГА. — Нью-Йорк, 1974. — С. 21, 116; Гиркин И. Бронепоезд «Доброволец». Бой под Фастовом 12 ноября 1919 года // Белые бронепоезда в гражданской войне. — Москва, 2007. — С. 602–603; Гражданская война на Украине. Сб. док. — Киев, 1967. — Т. 2. — С. 656.
 32. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 96. — С. 37, 55; Прохода В. Записки до історії Сірих (Сірожупанників) // За Державність. — Каліш, 1929. — № 1. — С. 85–117; Сорок Четвертая Киевская дивизия. — Киев, 1923. — С. 2; Печенко Г. А. Реент А. П. Бронепоезд № 93 «Гандзя». — Харьков, 1989.
 33. Золоті ворота. Історія Січових Стрільців 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 173, 204, 211; Дашкевич Р. Артилерія Січових Стрільців у боротьбі за Золоті Київські ворота. — Нью-Йорк, 1965. — С. 160; Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 4. — С. 289.
 34. Золоті ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 213; Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 4. — С. 289.
 35. Гонта Д. На панцирнику «Хортиця» // Календар Червоної Калини на 1932 рік. — Львів, 1931.
 36. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8; Ф. 2248. — Оп. 1. — Спр. 7. — С. 99; Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 46; Зубенко І. Наші лицарі і мученики. — Каліш, 1922. — Ч. 1. — С. 27; Золоті ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 204.
 37. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8; Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 96. — С. 55; Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 96. — С. 71; Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 96. — С. 37; Ф. 4543. — Оп. 1. — Спр. 18. — С. 35–39; Ф. 4543. — Оп. 1. — Спр. 20. — С. 4; Власов А. А. О бронепоездах Добровольческой армии // Военная Быль. — Париж, 1970. — № 10340. — С. 34.
 38. ЦДАВОУ. — Ф. 4543. — Оп. 1. — Спр. 19. — С. 100, 106–111; Сорок Четвертая Киевская дивизия. — Киев, 1923. — С. 26; Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 4. — С. 289.
 39. Паньків І. На панцирному потягу «Отаман Мельник» (спогади з 1918–1919 років). — Вінніпег, 1954.

40. ЦДАВОУ. — Ф. 4543. — Оп. 1. — Спр. 19. — С. 100, 106–111; Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 4. — С. 289.
41. Зубенко І. Наші лицарі і мученики. — Каліш, 1923. — Ч. 2. — С. 7–9.
42. Зубенко І. Наші лицарі і мученики. — Каліш, 1923. — Ч. 2. — С. 7–9; ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 27. Оперативні звіти та оперативні накази командування армії УНР, жовтень-листопад 1919 р., документ опубліковано у виданні: Капустянський М. Похід українських армій на Київ–Одесу в 1919 році; Маланюк Є. Уривки зі спогадів. — Київ, Темпора, 2004. — С. 420; Золоті ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 204; ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8.
43. Власов А. А. О бронепоездах Добровольческой армии // Военная Быль. — Париж, 1970. — № 105. — С. 34; ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8.
44. Боевая летопись военно-морского флота. 1917–1941. — Москва, 1993. — С. 441.
45. Золоті ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 204; Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 4. — С. 298.
46. Сорок Четвертая Киевская дивизия. — Киев, 1923. — С. 24; Золоті ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 173; Пузицький А. Боротьба за доступи до Києва // За Державність. — Каліш, 1935. — Ч. 5. — С. 29; Єрошевич П. З боротьби українського народу за свою незалежність // За Державність. — Варшава, 1938. — Ч. 8. — С. 36; Дашкевич Р. Артилерія Січових Стрільців у боротьбі за Золоті Київські ворота. — Нью-Йорк, 1965. — С. 114, 160.
47. ЦДАВОУ. — Ф. 3991. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 26; Петрів В. Житомирська юнацька школа // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1936. — Ч. 10. — С. 11; Золоті ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 221; Pociąg pancerny. — Białystok, 1999. — S. 130–131, 134–136; Дашкевич Р. Артилерія Січових Стрільців у боротьбі за Золоті Київські ворота. — Нью-Йорк, 1965. — С. 182.
48. Тарнавський А. Історія 4-го Запоріжського полку імені полковника Богуна // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1931. — Ч. 4. — С. 21; Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 193.
49. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8; Ф. 2248. — Оп. 1. — Спр. 7. — С. 90; Власов А. А. О бронепоездах Добровольческой армии // Военная Быль. — Париж, 1970. — № 10340. — С. 34.
50. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 27. Оперативні звіти та оперативні накази командування армії УНР, жовтень-листопад 1919 р., документ опубліковано у виданні: Капустянський М. Похід українських

- армій на Київ–Одесу в 1919 році; Маланюк Є. Уривки зі спогадів. — Київ, Темпора, 2004. — С. 447.
51. Власов А. А. О бронепоездах Добровольческой армии // Военная Быль. — Париж, 1970. — № 105. — С. 34; Ковальчук М. Невідома війна 1919 р. — Київ, 2006. — С. 355; Гонта Д. На панцирнику «Хортиця» // Календар Червоної Калини на 1932 рік. — Львів, 1931.
 52. Золоті ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 175.
 53. Боевая летопись военно-морского флота. 1917–1941. — Москва, 1993. — С. 441; Денник Начальної Команди УГА. — Нью-Йорк, 1974. — С. 50.
 54. ЦДАВОУ. — Ф. 1970. — Оп. 1. — Спр. 22. — С. 24.
 55. Українсько-Московська війна 1920 року в документах. — Варшава, 1933. — Ч. 1. — С. 133–136.
 56. 41 стрелковая дивизия. 14 Красная Армия. Походы, битвы, подвиги, герои, павшие. — Винница, 1921. — С. 22–23.
 57. ЦДАВОУ. — Ф. 1970. — Оп. 1. — Спр. 22. — С. 2–3, 23–24, 33.
 58. ЦДАВОУ. — Ф. 1970. — Оп. 1. — Спр. 5. — С. 89–90.
 59. ЦДАВОУ. — Ф. 4018. — Оп. 1. — Спр. 40. — С. 9.
 60. Токайло Л. Броневи́к Запорожець // За Державність. — Торонто, 1966. — Ч. 11. — С. 187.
 61. Українсько-Московська війна 1920 року в документах. — Варшава, 1933. — Ч. 1. — С. 156, 160, 162, 164, 165, 167, 170–175, 178, 185, 195, 197, 209, 210.
 62. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 300. — С. 11.
 63. ЦДАВОУ. — Ф. 1970. — Оп. 1. — Спр. 5. — С. 38.
 64. Мозаревский К. Рукопись. Болгария, 1925 // ГАРФ. — Ф. 5881. — Оп. 2. — Д. 511. — С. 78–81.
 65. Українсько-Московська війна 1920 року в документах. — Варшава, 1933. — Ч. 1. — С. 233.
 66. ЦДАВОУ. — Ф. 1970. — Оп. 1. — Спр. 5. — С. 10–11.
 67. Українсько-Московська війна 1920 року в документах. — Варшава, 1933. — Ч. 1. — С. 345.
 68. Там само. — С. 342, 346.
 69. Токайло Л. Броневи́к Запорожець // За Державність. — Торонто, 1966. — Ч. 11. — С. 188–189.
 70. Самійленко С. Дні слави. — Нью-Йорк, 1958. — С. 14–15; Симонізіурко. Лист до редакції. Маленька, але трагічна історія однієї української військової частини // Боротьба. — Київ, 28.04.1918.
 71. Самійленко С. Дні слави. — Нью-Йорк, 1958. — С. 25–27.
 72. Монкевич Б. Дещо про співпрацю панцирних авт підчас оборони Києва в січні 1918 р. // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1931. — Ч. 6. — С. 11.

73. Євтимович В. Здобуття «Праги» // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1938. — Ч. 4. — С. 14–18.
74. Петрів В. Спомини. — Львів, 1927. — Ч. 1. — С. 106.
75. Самійленко С. Дні слави. — Нью-Йорк, 1958. — С. 31–33.
76. Там само. — С. 35.
77. Монкевич Б. Дещо про співпрацю панцирних авт підчас оборони Києва в січні 1918 р. // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1931. — Ч. 6. — С. 12.
78. Самійленко С. Дні слави. — Нью-Йорк, 1958. — С. 41–42.
79. ЦДАВОУ. — Ф. 1076. — Оп. 3. — Спр. 6. — С. 9.
80. ЦДАВОУ. — Ф. 1077. — Оп. 1. — Спр. 44. — С. 3.
81. ЦДАВОУ. — Ф. 1076. — Оп. 1. — Спр. 14. — С. 99.
82. ЦДАВОУ. — Ф. 1077. — Оп. 2. — Спр. 37. — С. 64.
83. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 8. — С. 158–160.
84. Антонов-Овсенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 230, 232, 238.
85. Ставка, вівторок, 17 грудня 1918 р. — Ч. 2.
86. Янів М. Сторінка виправлень // За Державність. — Варшава, 1937. — № 7. — С. 239.
87. Сорок Четвертая Киевская дивизия. — Киев, 1923. — С. 23; Антонов-Овсенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 136.
88. Слюсаренко В. Мемуари, рукопис // ГАРФ. — Ф. 8881. — Оп. 2. — Д. 642. — С. 53.
89. ЦДАВОУ. — Ф. 1077. — Оп. 1. — Спр. 35. — С. 140–143, 383; Спр. 44. — С. 5.
90. Сікевич В. Колпаково // Сторінки із записної книжки. — Торонто, 1945. — Ч. 3. — С. 65.
91. Антонов-Овсенко В. Записки о гражданской войне. — Москва, 1932. — Т. 3. — С. 86, 193.
92. Там само. — С. 311.
93. А. Д. Екатеринославский поход // Первопоходник. — Лос-Анджелес. — № 9. — С. 39–40; Гуреев В. Екатеринославский поход // Часовой. — Париж, 1968. — № 405. — С. 14–15; № 406. — С. 13–15; № 407. — С. 14.
94. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 96. — С. 58.
95. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 97. — С. 30.
96. ЦДАВОУ. — Ф. 2248. — Оп. 1. — Спр. 7. — С. 102.
97. Дубовий І. Причинки до монографії отамана Волоха // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1930. — Ч. 9. — С. 12.
98. ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 16. — С. 7.
99. Тинченко Я. Чисельність галицьких і польських військ під час боротьби за Східну Галичину (листопад 1918 року — червень 1919 року) // Цитаделя. — Львів, 2009. — Ч. 1. — С. 32–35.

100. Золоті ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Львів, 1937. — С. 204.
101. Дубинский И., Шевчук Г. Червонное казачество. — Киев, 1977. — С. 72.
102. Удовиченко О. Третя Залізна дивізія. — Нью-Йорк, 1971. — Т. 1. — С. 54–55.
103. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 2. — Спр. 28. — С. 1–8.
104. Ковальчук М. Невідома війна 1919 року. — Київ, 2006. — С. 529. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 150. — С. 69–70.
105. Денник Начальної Команди УГА. — Нью-Йорк, 1974. — С. 113.
106. ЦДАГОУ. — Ф. 263. — Оп. 1. — Спр. 69917, архівно-слідча справа С. І. Оробця.
107. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 285. — С. 37.
108. ЦДАВОУ. — Ф. 1075. — Оп. 2. — Спр. 288. — С. 28.
109. Гунчак Т. Джерела до новітньої історії України. — Нью-Йорк, 1984. — Т. 2. — С. 332–334.
110. ДГАСБУ. — Фп. — Спр. 51908. — Т. 1. Архівно-слідча справа Ковальського П. П. та інших. — С. 6–18, 22–22-зв.
111. Петрів В. Спомини з часів української революції (1917–1921). — Львів, 1927. — Ч. 1. — С. 121.
112. ЦДАВОУ. — Ф. 1076. — Оп. 1. — Спр. 14. — С. 137.
113. Бубнов А. С. Крах Гетманщини и Директории // В защиту Революции. — Киев, 1977. — С. 130–131.
114. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 62. — С. 2.
115. Див., наприклад: Петрів В. Житомирська юнацька школа // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1936. — Ч. 10. — С. 13–14; Пузицький А. Боротьба за доступи до Києва // За Державність. — Варшава, 1937. — № 7. — С. 14–15; Єрошевич П. З боротьби українського народу за свою незалежність // За Державність. — Варшава, 1938. — № 8. — С. 32, 34–35.
116. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 6. — С. 213-зв–214.
117. Докладніше про бердичівські бої: Прохода В. Записки до історії Сірих (Сірожупанників) // За Державність. — Каліш, 1929. — Ч. 1. — С. 98–100.
118. ЦДАВОУ. — Ф. 1078. — Оп. 1. — Спр. 69. — С. 137.
119. Золоті Ворота. Історія Січових Стрільців. 1917–1919. — Київ, 1992. — С. 226.
120. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 9.
121. Там само. — С. 18.
122. Ці битви досить докладно описано у праці М. Безручка: Золоті Ворота. Історія Січових Стрільців. — 1917–1919. — Київ, 1992. — С. 232–256.
123. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 1. — С. 27.
124. Там само. — С. 31.
125. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 14.

126. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 6. — С. 7–8.
127. ЦДІА у м. Львові. — Ф. 581. — Оп. 1. — Спр. 51
128. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 6. — С. 191.
129. Там само. — С. 43, 44.
130. Там само. — С. 60–63.
131. Там само. — С. 191.
132. Там само. — С. 60–63.
133. Там само. — С. 191.
134. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 16–17.
135. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 6. — С. 60–63.
136. Там само. — С. 191.
137. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 11. — С. 24–28.
138. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 6. — С. 60–63.
139. Там само. — С. 191.
140. Там само. — С. 60–63.
141. ЦДАВОУ. — Ф. 1696. — Оп. 1. — Спр. 6. — С. 191.
142. Там само. — С. 22.
143. Там само. — С. 23.
144. Там само. — С. 60–63.
145. Там само. — С. 191.
146. Там само. — С. 60–63.
147. Там само. — С. 191.
148. ЦДАВОУ. — Ф. 2188. — Оп. 2. — Спр. 6. — С. 7-зв.
149. Крифонівський. — Історія перших панцерок на фронті полковника Кравса // ЦДАВОУ. — Ф. 3521. — Оп. 2. — Спр. 171.
150. Тинченко Я. Чисельність галицьких і польських військ під час боротьби за Східну Галичину (листопад 1918 року — червень 1919 року) // Цитаделя. — Львів, 2009. — Ч. 1. — С. 32–35.
151. Карпинець І. Історія 8. галицької бригади (давнішої «Групи Рудки» або «Групи Гофмана») // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1932. — Ч. 12. — С. 23.
152. Дедик О. Війна на залізничних коліях. Панцирники УГА // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1992. — Ч. 6–7.
153. Ф. Ш. На панцирці // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1938. — Ч. 7–8. — С. 23–24.
154. Основними джерелами до написання цього розділу послужили публікації Івана Карпинця (Календар Червоної Калини на 1936 рік. — Львів, 1935. — С. 82–89), Олександра Дедика (Дедик О. Війна на залізничних коліях. Панцирники УГА // Літопис Червоної Калини. — Львів, 1992. — Ч. 6–7), а також розділ «Панцерні частини» у виданні «Українська Галицька Армія у 40-річчя її участі у Визвольних змаганнях (матеріали до історії). — Вінніпег, 1958. — С. 241–245.

Науково-популярне видання

Серія «MILITARIA UCRAINICA»

Тинченко Ярослав Юрійович

**Панцирні потяги, панцирники та залізничні війська
у Визвольній війні 1917–1920 рр.**

Художник — *Т. Штик*

Редактор — *Л. Марченко*

Коректор — *М. Волощак*

Комп'ютерна верстка та макет — *Ю. Жарков*



ТОВ «ТЕМПОРА»

Київ

01030, Київ, вул. Богдана Хмельницького, 32, оф. 4

Тел./факс: (044) 234-46-40, e-mail: tempora@ukr.net

www.tempora.com.ua

Свідоцтво про внесення до державного реєстру:

ДК, № 2406 від 13.01.2006

Підписано до друку 22.02.12. Формат 70x100¹/₁₆

Умовн.-друк. арк. 9,07. Обл.-вид. арк. 7,96.

Папір офсетний. Гарнітура Ворнок.

Друк офсетний. Наклад 2000. Зам. №12-077.

Віддруковано в ТОВ «Друкарня «Бізнесполіграф»

02094, м. Київ, вул. Віскозна, 8, тел./факс: (044) 503-00-45.

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру видавців:

ДК №2715 від 07.12.2006 р.



2010

Ярослав Тинченко

Військовий історик, журналіст. Почесний член Європейської Академії (м. Женева), лауреат низки конкурсів та премій. Автор монографій: «Українське офіцерство: шляхи скорботи та забуття, 1917–1921 роки» (Київ, 1995), «Перша українсько-більшовицька війна, листопад 1917–березень 1918 років» (Київ, 1996), «Белая гвардия Михаила Булгакова» (Київ–Львів, 1997), «Голгофа русского офицерства в СССР, 1930–1931 годы» (Москва, 2000), «Армии Украины, 1917–1920» (Москва, 2002), «Офіцерський корпус Армії УНР, 1917–1921» (Київ, 2007), «Українські збройні сили: організація, чисельність, бойові дії, 1917–1918» (Київ, 2009), а також понад тисячі статей у періодичних і наукових виданнях.



Тарас Штик

Художник київської фірми «Роден», яка займається випуском стендових моделей-копій авіаційної, автомобільної, броньованої техніки. Автор низки статей та ілюстрацій до текстів у науково-популярних виданнях «Пам'ятки України», «Військово-історичний альманах» та ін. Картини Тараса Штика, присвячені історії розвитку транспорту, можна побачити в багатьох вітчизняних і зарубіжних приватних колекціях.



У СЕРІЇ



ЧИТАЙТЕ ТАКОЖ:



НБ ПНУС



782600



9 786175 690444

