

ДЕЯКІ АСПЕКТИ БОЙОВОГО ЗАСТОСУВАННЯ ПАНЦИРНИХ ПОТЯГІВ УКРАЇНСЬКИМИ ЗБРОЙНИМИ ФОРМУВАННЯМИ У 1917–1920 рр.

© Іллічов С.Г., 2006

Досліджено базу та передумови формування панцирних потягів в українських збройних формуваннях у 1917–1920 рр. Розглянуто деякі приклади бойового застосування панцирних потягів.

The base and condition for forming armored trains in Ukrainian Armed Forces in 1917–1920 is investigated. Some examples of battle using of armored trains is analyzed.

Одним з головних напрямків досліджень вітчизняної військової історії є вивчення періоду визвольних змагань українського народу періоду 1917–1920 рр. Проте, незважаючи на значну кількість монографій та статей, присвячених цій тематиці, деякі цікаві аспекти залишаються поза увагою дослідників. Це, зокрема, стосується бойового застосування панцирних потягів, які здебільшого відігравали значну роль в бойових діях. Більшість дослідників лише побіжно згадують про наявність панцирних потягів у складі українських збройних формувань, в кращому випадку, характеризуючи один-два бойових епізоди з їх участю. Це стосується відомих досліджень з історії українського війська – праць І. Крип'якевича та Б. Гнатевича „Історія українського війська” [1], О. Удовиченка „Україна у війні за державність” [2], воєнно-історичного нарису „Золоті ворота. Історія січових стрільців” [3], досліджень сучасних істориків В. Голубка [4] та Я. Тинченка [5]. Цікаві подробиці щодо теми дослідження містять статті В. Проходи [6], М. Безручка [7], П. Шандрука [8], опубліковані в 30-х роках на сторінках збірників „За державність”. Важливе значення має робота Д. Гонти „На панцирнику „Хортиця” [9] – одне з небагатьох мемуарних досліджень, написаних безпосереднім учасником бойових дій на панцирному потязі. Потрібно відзначити і деякі праці зарубіжних дослідників. Останнім часом в Росії видано ґрунтовне дослідження І. Дрогозова, присвячене історії панцирних потягів [10]. Один з розділів цієї праці присвячений періоду громадянської війни, проте головна увага тут звертається на російські збройні формування – як більшовицькі, так і антибільшовицькі, українським же приділено досить мало уваги. Деякі відомості містяться і в монографії професора В. Саводни (Німеччина) [11].

Метою цієї роботи є аналіз бази та умов формування панцирних потягів в українських збройних силах періоду 1917–1920 рр., а також аналіз найхарактерніших, типових прикладів бойового застосування цього виду військової техніки.

Базою для формування українських панцирних потягів стала „спадщина”, отримана після розвалу російської армії. Варто відзначити, що в роки Першої світової війни подібні бойові засоби широко застосовували на Східному фронті, зокрема й на території України. Цьому сприяла наявність тут досить густої мережі залізниць (хоча відчувалась нестача рокадних доріг, що пролягають вздовж лінії фронту – це ускладнювало маневр) [12, с. 3]. Стимулював розвиток бойової залізничної техніки і маневрений характер бойових дій в 1914–1915 рр. Уже в серпні 1914 р. 9-й залізничний батальйон Південно-Західного фронту побудував перший в російській армії панцирний потяг, який застосовувався у складі 3-ї армії в Галичині [10, с. 27–28]. Складався він із паротяга та чотирьох вагонів, озброєний був чотирма 76,2-мм гірськими гарматами і вісьмома кулеметами. Успішне використання цього потяга пришвидшило розроблення проекту типового панцирного

потяга. Із кількох пропозицій був вибраний проект генерала М. Колобова – командира 2-ї Заамурської залізничної бригади. Такий потяг складався з панцирного паротяга серії О^в із тендером та двох панцирних вагонів – „бронеплощадок” за російською термінологією. Кожна „бронеплощадка” мала кулеметний відсік з 12-ма трофейними австрійськими кулеметами „Шварцльозе” (по шість на кожен борт) і гарматний каземат, де монтувалась 76,2-мм гірська гармата зразка 1904 р. Штатна залага потяга становила 94 ос. (4 офіцери та 90 „нижніх чинів”). Істотним недоліком потяга була відсутність кругового обстрілу гармат – сектор обстрілу казематних установок становив 220° [13, с. 25].

Влітку 1915 р. в Київських головних майстернях Південно-Західної залізниці розпочали виготовлення чотирьох потягів за проектом Колобова. Завдяки чіткій організації робіт будівництво одного потяга займало в середньому всього 16 днів, і 1 вересня був готовий перший потяг, який отримав назву „Хунхуз”. Проте вже 24 вересня він був знищений під час бойових дій на залізничній лінії Ковель–Сарни [10, с. 29–31]. Інші ж три потяги, що отримали номерні позначення – № 2, № 3 і № 5 – благополучно „дожили” до 1917 р. Надалі будівництво потягів здійснювалось і за іншими проектами – інженера Балля, штабс-капітана Пілсудського та ін. Зокрема за проектом Пілсудського в Києві восени 1915 р. збудували панцирний потяг „Генерал Анненков”, який відрізнявся від потягів типу „Хунхуз” раціональнішим розташуванням озброєння [15, с. 43]. Крім київських майстерень, осередками будівництва панцирних потягів стали майстерні Російського товариства пароплавства і торгівлі в Одесі та Путиловський завод в Петрограді. До кінця 1915 р. в російській армії нараховувалось 15 панцирних потягів, однак за наступні півтора року війни їх кількість скоротилась до семи одиниць. Причинами цього були як бойові втрати, так і зміна характеру бойових дій на Східному фронті, які з маневрених стали позиційними. Потрібно відзначити, що поряд із панцирними потягами, в російській армії для розвідувальної та охоронної служби використовували панцирні моторні дрезини. Подібні бойові засоби, озброєння яких становили 2–4 кулемети, будували в залізничних майстернях у Вологді, Києві та Одесі [10, с. 31].

Навесні 1918 р. на території України з’являються й панцирні потяги німецьких окупаційних військ. Хоч на момент укладення Берестейського мирного договору Німеччина мала близько 20 таких потягів заводського виготовлення, окупаційним військам їх не надали. Натомість уже в Україні було виготовлено кілька імпровізованих панцирних потягів, вкрай необхідних для охорони залізниць. Такі потяги використовувались, зокрема, на лініях Голоби–Переспа–Ківерці–Рівне та Новоград-Волинський – Коростень. Для дій на півдні України та в Криму 15-та ландверна дивізія збудувала в Миколаєві чотири панцирних потяги. Здебільшого потяги німецьких окупаційних військ складались з паротяга, артилерійського вагона з гарматою і кількома кулеметами і вагона для перевезення десантної групи [11, с. 31]. Такі ж імпровізовані панцирні потяги використовували на території України австро-угорські війська.

Станом на жовтень 1917 р. усі три потяги проекту Колобова знаходились на території України в ремонті – № 3 в Києві, а № 2 і № 5 – в Одесі. У грудні 1917 р. до Одеси прибув ще один потяг іншого типу – № 4, скерований сюди з Бірзули на ремонт за наказом С. Петлюри [14]. Потяг № 3, отримавши назву „Слава Україні”, був включений до складу військ Центральної Ради, однак, ймовірно, до січня 1918 р. знаходився у небоездатному стані. Побічним підтвердженням цього є відсутність цього потяга у досить докладних списках українізованих частин, що наводяться Я. Тимченком [5, с. 40–41] та В. Голубком [4, с. 248–257]. В ніч на 26 січня 1918 р. він був захоплений більшовиками. До рук більшовиків потрапили і потяги № 2 і № 4 в Одесі. Вагони ж потяга № 5 1918 р. увійшли до складу українського панцирного потяга „Січовик”. Влітку 1919 р. цей потяг був захоплений поляками і отримав назву „Генерал Довбор”, а у серпні 1920 р. він потрапив до рук більшовиків [13, с. 28].

У роки громадянської війни особливо поширено панцирні потяги використовували більшовицькі війська. Більшовики зуміли налагодити значне за масштабами будівництво таких потягів, основним осередком якого став Брянськ. При цьому поряд із добре захищеними і озброєними потягами використовувались і так звані „бронелетучки” – примітивні конструкції, що складались із платформ з звичайною польовою гарматою, захищеною штабелями шпал, і паротяга, захист якого

складався з мішків з піском. Станом на жовтень 1918 р. більшовицькі війська мали 23 панцирні потяги, через рік – 59 потягів та 12 „бронелетучок”, а в жовтні 1920 р. – уже 103 панцирних потяги [10, с. 63]. Здебільшого цю техніку використовували масовано. Наприклад, під час боїв проти Дієвої армії Директорії УНР під Вапняркою на початку жовтня 1919 р. в розпорядженні командира 45-ї Російської дивізії знаходилося 5 панцирних потягів, зокрема один – із важкою 152-мм гаубицею [2, с. 114].

В українських збройних формуваннях активне використання панцирних потягів простежується з кінця 1918 р. Зокрема в листопаді цього року силами Сірожупанної дивізії в Конотопі був збудований панцирний потяг „Палій”, озброєний двома гарматами. 23 листопада він вирушив на позицію на станцію Калинівку, наступного дня підтримав війська Директорії при зайнятті Бахмача, а на початку грудня перебував на позиції біля хутора Брюховецького [6, с. 89–93]. У другій половині січня 1919 р. два панцирних потяги Сірої групи – „Палій”, перейменованій на „Гандзю”, і „Стрілець” – взяли активну участь в боях з більшовицькими військами поблизу Коростеня [6, с. 98–101; 16, с. 80–85]. З більшовицького боку тут теж діяли два панцирних потяги. Пізніше „Гандзя” діяла на лінії Звягель–Коростень, де загинув командир цього потяга, хорунжий Гиренко. В середині квітня „Гандзя” була оточена більшовиками поблизу Коростеня і підірвана власною залогою [6, с. 115].

У складі загону Січових стрільців, що 16 листопада 1918 р. виступив проти гетьманату, був імпровізований панцирний потяг з однією гарматою під командуванням сотника Дашкевича, який 18 листопада узяв участь в бою під Мотовилівкою [1, с. 452–454]. Згодом, в середині березня 1919 р., в Проскуріві був утворений панцирний дивізіон групи Січових стрільців. Спочатку в його складі перебував лише один потяг – „Січовий”, згодом був доданий „Стрілець”, що прибув з-під Коростеня. Пізніше Січові стрільці здобули ще два потяги у більшовиків. Ці потяги отримали назви „Запорожець” і „Помста”. Як зазначав М. Безручко, усі чотири потяги були „правдивої” конструкції, тобто заводського виготовлення [7, с. 48–49]. Озброєння „Січового” складалось з однієї 76,2-мм гармати та 16-ти кулеметів, „Стрілець” мав одну польову гармату на платформі та дві гірські – у вагоні – усі калібру 76,2-мм, а також 30 кулеметів. „Запорожець” був озброєний двома 76,2-мм гарматами і 12–16 кулеметами, „Помста” ж мав одну 76,2-мм гармату, одну 122-мм гаубицю та 16 кулеметів. Поряд із ним, панцирний дивізіон використовував також імпровізований панцирний потяг „Гетьман Дорошенко” (ймовірно, типу більшовицьких „бронелетучок”).

Бойовий дебют панцирного дивізіону Січових стрільців відбувся 21 березня 1919 р., коли „Січовий” і „Гетьман Дорошенко” підтримували 3-й піхотний полк Січових Стрільців при захопленні станції Печанівка [3, с. 190]. У квітні 1919 р. всі три наявні на той час потяги – „Січовий”, „Стрілець” і „Гетьман Дорошенко” – беруть активну участь в обороні Шепетівського вузла. 21 квітня піхота Січових стрільців при підтримці панцирних потягів захопила ворожий потяг „Товарищ Ворошилов”, розібравши колію позаду нього і знищивши тим самим шлях для відступу [3, с. 196–199].

Досить обмеженими є відомості стосовно панцирних потягів Української Галицької армії періоду боїв в Галичині (листопад 1918 – липень 1919 рр.). Відомо, що перший панцирний потяг УГА був збудований в Дрогобичі з ініціативи і під керівництвом четаря М. Солодухи. Складався він з паротяга, двох вагонів і трьох платформ. Цей потяг увійшов до бойової групи „Щирець” і під командуванням четаря Т. Швеця отримав бойове хрещення 26 грудня 1918 р. під Любінем Великим [18, с. 180]. У березні наступного року під керівництвом того ж М. Солодухи в Дрогобичі збудували ще один панцирний потяг, озброєний однією гарматою та сімома кулеметами. Проте вже в травні цей потяг потрапив в оточення і був знищений залогою [17, с. 293]. Використовували панцирні потяги в Галичині й поляки, які, окрім імпровізованих потягів, „успадкували” від Австро-Угорщини два панцирних потяги заводського виготовлення – № III і № VIII [11, с. 30].

Активну участь взяли панцирні потяги в наступі українських армій на Київ–Одесу влітку 1919 р. За даними Л. Шанковського, станом на 15 серпня в українських військах нараховувалось щонайменше 10 таких потягів [17, с. 228]. Найбільше – шість – було в складі 3-ї армійської групи генерала В. Тютюнника (3-й панцирний дивізіон – „Сух” і два новозбудованих, та 4-й – „Хортиця”, „Вільна Україна” та „Вірний син України”). 2-й панцирний дивізіон (потяги „Галичина” і

„Запорожець”) підпорядковувався 2-й армійській групі генерала Кравса. Поза тим, 3-й Галицький корпус, що входив до складу цієї групи, отримав у підпорядкування повстанський панцирний потяг „Богунець”. 1-ша армійська група полковника Вольфа мала лише один панцирний потяг в складі 2-го Галицького корпусу. В складі групи також знаходився 1-й панцирний дивізіон Січових стрільців, проте цей підрозділ втратив усі свої потяги („Стрілець”, „Січовий”, „Помста” і „Запорожець”) при відступі із Здолбунова до Бродів під натиском армії генерала Галлера [17, с. 229].

Прикладом бойового застосування панцирних потягів Дієвої армії УНР в другій половині 1919 р. можуть слугувати дії панцирного дивізіону „Запорізької Січі”, перейменованого після її розформування в серпні 1919 р. на 4-й панцирний відділ. Цей підрозділ діяв на лінії Жмеринка–Могилів-Подільський. Першим на вказаний відтинку був скерований потяг „Запорізька Січ” – взірць типової для того часу імпровізації, збудований в залізничних майстернях Кам’янця-Подільського. Складався він з платформ, захищених штабелями із шпал, у яких були зроблені амбразури для кулеметів і гармат [9, с. 71]. У середині серпня 1919 р. поблизу станції Рудниця цей потяг витримав вогневу дуель з більшовицьким панцирним потягом „Товариш Ленін”, пошкодивши останнього і змусивши його до відступу. За кілька днів на цьому відтинку з’явився панцирний потяг „Вільна Україна”, за словами учасника тих подій – „найліпший український панцирник, який був захоплений у большевиків під час здобуття Жмеринки” [9, с. 73]. Два потяги прибули на станцію Рудницю, захопивши кілька ешелонів з військовим майном, а також поїзд-майстерню.

Третім потягом 4-го панцирного відділу стала „Хортиця”, основу якого становила трофейна „бронеплощадка” більшовицького потяга „7-й Сумской”, теж захопленого під час здобуття Жмеринки. Ця „бронеплощадка” являла собою велику чотиривісну платформу типу „Фокс-Арбель”, на якій був кулеметний каземат. „Хортиця” була приділена 3-й Залізній дивізії, підтримуючи її контрнаступ проти більшовиків, що захопили Крижопіль [9, с. 74]. У цих боях було здобуто ще один панцирний вагон, озброєний двома гарматами і вісьмома кулеметами, якого включили до складу „Хортиці”. Разом із потягом „Великий Луг” та ще одним, назву якого не вдалось встановити, „Хортиця” в складі Київської групи потрапляє в оточення в районі Христинівки, з якого вдалось вирватись. Це коштувало ушкоджень – була знищена передня гармата „Хортиці”. Потяг скерували до Жмеринки, де повністю переформували, включивши до його складу дві „бронеплощадки” трофейного більшовицького панцирного потяга „ОВО ч. 5”. У такому складі „Хортиця” мала чотири 76,2-мм гармати і 14 кулеметів [9, с. 79]. Надалі цей потяг діє на денікінському фронті, де українським військам протистояли, зокрема, й два білогвардійських панцирних потяги – „Коршун” та „Новороссія”. З українського боку, поряд з „Хортицею”, діяли „Вільна Україна”, „Вірний син”, „Помста” і „Тасмний”. Наприкінці жовтня 1919 р. ці п’ять панцирних потягів брали участь в боях за Вапнярку, де 29 жовтня 1919 р. „Хортиця” потрапила під вогонь ворожої батареї і зазнала серйозних ушкоджень. Пізніше в бою під Проскуровом цей панцирний потяг зійшов з рейок і був залишений залогою [9, с. 87–88]. Інший панцирний потяг – „Вільна Україна” – 17 листопада 1919 р. був захоплений білогвардійцями і перейменований на „Грозу” [10, с. 69].

Відзначимо, що панцирні потяги були в складі українських військ і брали участь в бойових діях аж до листопада 1920 р., тобто до часу припинення збройної боротьби за незалежність у регулярних (не партизанських) формуваннях. Станом на 10 жовтня 1920 р. в складі Дієвої армії УНР нараховувалось шість панцирних потягів, у більшовицьких військах, що протистояли їй, – дев’ять [8, с. 207–211]. Зокрема, панцирний потяг „Чорноморець” був приділений Середній групі М. Безручка із завданням відкинути ворога за р. Буг (Південний) на відтинку від м. Брацлав до гирла р. Ров. Інший потяг – „Кармелюк” – згідно з наказом військам Дієвої армії ч. 191 від 29 жовтня 1920 р. був приділений відділу генерала Перемикіна із завданням якнайдовше утримувати Шепетівку [8, с. 215]. 14 листопада „Кармелюк” відзначився в підтримці наступу лівого крила Волинської дивізії на Бар [8, с. 230].

Підводячи підсумок, відзначимо, що в складі українських збройних формувань в 1917–1920 рр. нараховувалась досить значна кількість панцирних потягів. За рівнем технічного виконання їх можна поділити на три групи: потяги, успадковані від колишньої російської армії; потяги, збудовані в заводських умовах (в залізничних майстернях) в період 1918–1920 рр. (а також трофейні);

імпровізовані потяги – так звані „бронелетучки” за російською термінологією. Бойова вартість останніх була істотно нижчою, ніж потягів двох перших груп, але і такі примітивні бойові засоби могли відігравати істотну роль, що засвідчив, зокрема, досвід бою під Мотовилівкою. Широке використання панцирних потягів зафіксовано під час наступу українських армій на Київ–Одесу і подальших боїв восени 1919 р., а також під час боїв проти більшовиків в жовтні–листопаді 1920 р. Активно застосовувались панцирні потяги і противниками української державності – і більшовиками, і білогвардійцями. Разом з тим недостатньо вивченим залишається питання участі панцирних потягів в боях українсько-польської війни 1918–1919 рр. та війни УНР і Польщі проти більшовицької Росії в 1920 р. Цей спектр питань потребує подальшого дослідження.

1. Крип'якевич І., Гнатевич Б. *Історія Українського війська*. – Львів: Вид-во Івана Тиктора, 1936. – 568 с. 2. Удовиченко О.І. *Україна у війні за державність*. – К.: Україна, 1995. – 208 с. 3. Кучабський В., Безручко М., Коновалець Є. *Золоті ворота. Історія січових стрільців 1917–1919*. – Львів – Рочестер: Наукове товариство ім. Шевченка, 2004. – 395 с. 4. Голубко В. *Армія Української Народної Республіки 1917–1918: Утворення та боротьба за державу*. – Львів: Кальварія, 1997. – 275 с. 5. Тинченко Я. *Перша українсько-більшовицька війна (грудень 1917 – березень 1918)*. – К.–Львів, 1996. – 371 с. 6. Прохода В. *Записки до історії Сірих (сірожупанників) // За державність*. – Каліш, 1935. – Зб. 1. – С. 75–127. 7. Безручко М. *Січові стрільці в боротьбі за державність // За державність*. – Каліш, 1930. – Зб. 2. – С. 47–72. 8. Шандрок П. *Українська армія в боротьбі з Московщиною (18 жовтня – 21 листопада 1920 р.) // За державність*. – Каліш, 1935. – Зб. 4. – С. 201–236. 9. Гонта Д. *На панцирнику „Хортиця” // Військово-історичний альманах*. – К., 2005. – Ч. 1(10). – С. 71–91. 10. Дрогозов І.Г. *Крепости на колесах*. – Минск: Харвест, 2002. – 352 с. 11. Sawodny W. *Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1904–1945*. – Freiburg: EK-Verlag. – 1996. – 428 p. 12. Trojca H. i W. *Panzerzüge: Pociągi pancerne*. – Warszawa: Militaria, 1995. – Cz. 1. – 36 s. 13. Коломиец М. *“Хунхуз” – первый бронепоезд // Моделист-конструктор*. – 1994. – № 8. – С. 25–28. 14. Центр. Держ. арх. вищих органів влади та управління України, ф. 1076, оп. 3, спр. 6. – Телеграма від 6 грудня 1917 р. 15. *Русские бронепоезда “Великой войны” // Полигон*. – 2001. – № 1. – С. 42–46. 16. Пузицький А. *Бої Сірих за Коростень // За державність*. – Каліш, 1930. – Зб. 2. – С. 73–96. 17. Шанковський Л. *Українська Галицька армія: Воєнно-історична студія*. – Львів: НТШ, 1999. – 396 с. 18. Литвин М. *Українсько-польська війна 1918–1919 рр.* – Львів: Інститут українознавства НАН України; Інститут Центрально-Східної Європи. – 1998. – 488 с.