

**Національний університет “Львівська політехніка”**

*На правах рукопису*

**Моргун Микола Віталійович**

УДК 94(477)“1917/1920”:623.438

**ОРГАНІЗАЦІЯ ТА БОЙОВЕ ЗАСТОСУВАННЯ  
БРОНЬОВИХ ЧАСТИН УКРАЇНСЬКИХ АРМІЙ  
В 1917-1920 РР.**

20.02.22 – військова історія

Дисертація  
на здобуття наукового ступеня  
кандидата історичних наук

Науковий керівник  
кандидат історичних наук, доцент  
**Виздрик Віталій Степанович**

**Львів – 2011**

## ЗМІСТ

Вступ	2
Розділ 1 Історіографія та джерельна база дослідження	8
1.1. Історіографія досліджуваної проблеми	8
1.2. Джерельна база роботи	21
Розділ 2 Передумови становлення броньованих частин українських армій.	26
2.1. Бронеавтомобільні формування Першої світової війни та досвід їх застосування	26
2.2. Броньові залізничні частини, їх організація, рухомий склад та озброєння	40
Розділ 3 Організаційні структури броньованих частин українських армій.	54
3.1. Бронетехніка у військових формуваннях доби Центральної Ради та Гетьманату П. Скоропадського.	54
3.2. Броньові частини і підрозділи Дієвої армії УНР та Галицької армії	87
Розділ 4 Бойове застосування броньових частин українських армій в 1917-1920 рр.	97
4.1. Бойове застосування броньових частин у добу Центральної Ради та Української Держави гетьмана П. Скоропадського	97
4.2. Участь у бойових діях броньових частин Дієвої армії (кінець 1918- липень 1919 рр.).	115
4.3. Броньові частини Галицької армії в українсько-польській війні (листопад 1918 – липень 1919 рр.).	132
4.4. Бойове застосування броньових частин армії УНР на завершальному етапі боротьби за незалежність (серпень 1919 –	141

листопад 1920 рр.).

Висновки 154

Список використаних джерел та літератури 164

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Одним із найважливіших у вітчизняній військовій історії періодів, безумовно, є період 1917-1920 років - час національно-визвольної боротьби українського народу за встановлення державності. Саме на цей час припадає виникнення перших регулярних українських військових формувань різних родів зброї. Процес становлення української армії у даний період не можна оцінювати однозначно: були в ньому і позитивні моменти, і численні недоліки, які, зрештою, стали однією з причин воєнної поразки українських держав і втрати ними незалежності. Об'єктивне вивчення історії українських Збройних сил періоду 1917-1920 рр. та належна оцінка їх ролі у визвольній боротьбі українського народу є одними з важливих завдань, що стоять зараз перед вітчизняними істориками.

Упродовж 1917-1920 рр. в Україні існувало кілька національних державних утворень - Українська Народна Республіка доби Центральної Ради, Українська Держава гетьмана П. Скоропадського, Українська Народна Республіка доби Директорії, Західноукраїнська Народна Республіка. Кожне з цих державних утворень мало власну армію, більшою чи меншою мірою чисельну й боєздатну. Саме Збройні сили були на всіх етапах національно-визвольного руху вказаного періоду вирішальним фактором існування української державності, оскільки на кожному з цих етапів незалежність України доводилось захищати зі зброєю в руках від чужоземних зазіхань.

Становлення національних Збройних сил в 1917-1920 рр. було невід'ємною частиною процесу українського державотворення. Саме збройні формування стали одним з головних чинників, що зумовили появу Української Народної Республіки в 1917 р., а недостатня увага з боку Центральної Ради до створення боєздатної армії призвела до відчутних поразок у війні з більшовиками і в кінцевому підсумку - до падіння УНР. За часів гетьмана П. Скоропадського відбувалась планомірна розбудова Збройних сил України, однак низка

об'єктивних і суб'єктивних факторів не дозволила перетворити їх у реальну силу, здатну захистити державність. У добу Директорії УНР національні Збройні сили стали взагалі єдиним фактором, який забезпечував існування Української державності. Це ж саме стосується і Західноукраїнської Народної Республіки. Від самого виникнення ЗУНР у листопаді 1918 р. її існування перед обличчям польської загрози підтримувалось завдяки Збройним силам - Галицькій Армії.

Становлення Збройних сил України періоду 1917-1920 рр. відбувалось з урахуванням національних військових традицій і на основі досвіду Першої світової війни. Ця війна увійшла в історію людства як перша війна моторів, у якій, в небачених досі масштабах, використовувались новітні технічні винаходи: автомобілі, танки, літаки, засоби радіозв'язку тощо. В арміях воюючих держав поряд з традиційними родами зброї такими, як піхота, кавалерія чи артилерія, з'являються і нові роди, зокрема, броньові частини, озброєні бронепоездами, бронеавтомобілями, а на заключному етапі війни – й танками. Так само і в українських арміях періоду 1917-1920 рр. існували нові роди зброї, покликані до життя Першою світовою війною. Серед них помітне місце належить броньовим частинам. Ці частини, на озброєнні яких знаходились різноманітні бронеавтомобілі, а також бронепоезди, часом доволі примітивної конструкції, існували у структурі українських Збройних сил на всіх етапах національно-визвольної боротьби даного періоду і взяли активну участь у цій боротьбі. Особливо важливою була їх роль за умов маневрених бойових дій, які мали місце майже на кожному етапі національно-визвольної боротьби періоду 1917-1920 рр. За таких дій броньові частини надавали ефективну підтримку вогнем і маневром піхоті й кавалерії як в наступі, так і в обороні, у рейдах і ар'єргардних боях. Однак, незважаючи на значну активізацію досліджень української військової історії, досі не створено цілісної картини розбудови і бойового шляху броньових частин українських армій періоду 1917-

1920 рр. Розв'язання цього завдання є дуже актуальним і, безперечно, сприятиме утвердженню історичної правди про національно-визвольну боротьбу українського народу в період 1917-1920 рр.

**Зв'язок з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація пов'язана з науково-дослідницькою роботою з історії Збройних сил України, яка проводиться кафедрою історії, теорії та практики культури Інституту гуманітарних та соціальних наук Національного університету “Львівська політехніка”.

**Об'єкт дослідження** – Збройні сили України 1917-1920 рр.

**Предмет дослідження** – історія створення й розбудови броньових частин в українських арміях, їх озброєння, організаційна структура, чисельність, а також участь броньових частин у національно-визвольній боротьбі.

**Метою дослідження є:** на основі джерелознавчого аналізу архівних документів, науково-історичних праць і мемуарів відтворити цілісну картину становлення і розвитку українських броньових частин періоду 1917-1920 років. Загальній меті підпорядковані такі основні **завдання:**

- дослідити базу для формування броньових частин українських армій та основні види й типи озброєння, що експлуатувались цими частинами;
- розкрити процеси формування броньових частин українських армій та їх специфіку в добу Центральної Ради, Української Держави, Директорії УНР та Західноукраїнської Народної Республіки;
- дослідити бойовий склад броньових частин українських армій, проаналізувати їх організаційну структуру та технічне оснащення;
- показати участь броньових частин українських армій у бойових діях періоду 1917-1920 рр., дати оцінку їх ролі у національно-

визвольній боротьбі українського народу;

– проаналізувати з військово-історичної точки зору тактику бойового використання броневих автомобілів та бронепоездів.

**Хронологічні рамки дисертації** охоплюють, насамперед, період національно-визвольної боротьби українського народу 1917-1920 рр. Водночас автор вважав за доцільне дослідити і період 1914-1916 рр., щоб окреслити базу для формування броньових частин українських армій.

**Територіальні межі дослідження** охоплюють у першу чергу територію українських незалежних держав, що існували в досліджуваній період.

**Методологічну основу дослідження** складають наукові принципи: історизму, об'єктивності, науковості та достовірності висвітлення історичних подій. Для розв'язання поставлених завдань автор використав такі конкретні методи дослідження: проблемно-аналітичний, комплексно-хронологічний, описовий, історико-порівняльний.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в комплексному дослідженні історії броньових частин українських армій періоду 1917-1920 рр. Автор уперше у вітчизняній історіографії докладно аналізує базу для формування броньових частин, їх організацію та озброєння. Досліджено еволюцію організаційної структури броньових частин армій Центральної Ради, Української Держави гетьмана П. Скоропадського, Директорії УНР та Західноукраїнської Народної Республіки. Проаналізовано участь броньових частин у бойових діях на різних етапах національно-визвольної боротьби українського народу періоду 1917-1920 років. Розглянуті деякі питання тактики бойового використання броневих автомобілів та бронепоездів, їх взаємодії з частинами інших родів зброї.

На основі глибокого аналізу широкого кола залучених архівних та опублікованих матеріалів сформульовано ряд принципових висновків, щодо місця броньових частин в загальній структурі Збройних сил України та їх ролі в

національно-визвольній боротьбі українського народу.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що наявний у дослідженні фактичний і теоретичний матеріал, висновки можуть бути використані для наукових розробок питань військової історії України та історії національного воєнного мистецтва. Матеріали дисертації стануть важливим підґрунтям при підготовці лекційних курсів, навчально-методичних посібників і рекомендацій як у системі військової освіти, так і безпосередньо у виховній роботі з особовим складом Збройних сил України.

**Особистий внесок автора** полягає в тому, що на основі об'єктивного і неупередженого аналізу історіографії та джерел, здобувач зробив спробу комплексно охарактеризувати становлення і розвиток броньових частин українських армій в період 1917-1920 рр., дослідити їх участь у національно-визвольній боротьбі українського народу.

**Апробація результатів дисертації** відбулася на

**Публікації.** Основні положення дисертаційної роботи викладені в чотирьох статтях, опублікованих у наукових фахових виданнях, затверджених ВАК України.



## РОЗДІЛ 1

### ІСТОРИОГРАФІЯ ТА ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ

#### 1.1. Історіографія досліджуваної проблеми

Беручись до вивчення історії броньових частин у складі Збройних сил України періоду 1917-1920 рр., мусимо констатувати, що ця тема досліджена вкрай недостатньо. Досі не опубліковано жодного спеціального цілісного дослідження, присвяченого історії цього специфічного роду зброї. Здебільшого, у військово-історичних працях містяться окремі згадки стосовно наявності в Збройних силах України подібних формувань та окремих епізодів участі броневих автомобілів і бронепоездів у бойових діях.

Розпочинаючи аналіз історіографічної бази, насамперед виділимо як особливий блок праць, в яких більшою чи меншою мірою висвітлюються окремі аспекти історії українських броньових частин, комплексні дослідження з історії українського війська. Перші такого роду праці з'являються ще в 20-30-ті рр. ХХ ст. і видаються на західноукраїнських землях. До них слід, у першу чергу, віднести монографію І. Крип'якевича та Б. Гнатевича "Історія українського війська". У її третій частині - "Збройні сили сучасної доби" [1, с. 290-568] - в контексті вивчення бойового шляху українських збройних сил 1917-1920 років побіжно характеризуються броньові частини часів Центральної Ради, Гетьманату та Директорії. Зокрема, згадано про наявність автопанцирного дивізіону у складі Запорозької дивізії та його участь в боях проти більшовиків у квітні 1918 р. [1, с. 414-418]. Відзначено участь імпровізованого бронепоезду в протигетьманському повстанні [1, с. 452-453]. Досить докладно охарактеризовано склад броньових формувань УГА [1, с. 527-528]. Поряд із тим, у вказаній праці наявні деякі неточності й помилки, пов'язані з хибною ідентифікацією належності броньових частин, коли дивізіон броневих автомобілів

корпусу Січових стрільців Дієвої армії відноситься до складу Галицької армії [1, с. 548] чи бронепоезд „Хортиця” відзначається як належний до складу бригади УСС, до якої він ніколи не входив [1, с. 564].

Серед праць, присвячених історії окремих частин і з'єднань українського війська, відзначимо дослідження „Історія Січових Стрільців” [2]. Крім опису численних бойових епізодів за участю бронепоездів, у ньому подані досить докладні відомості стосовно організації та озброєння броньових частин корпусу (групи) Січових стрільців, дивізіону бронепоездів та авто-панцирного дивізіону [2, с. 204].

Поза всяким сумнівом, класичною є праця М. Капустянського „Похід Українських Армій на Київ-Одесу в 1919 році” [3]. У ній висвітлено хід бойових дій не тільки під час цієї наступальної операції українських військ, але й напередодні неї. Серед найбільш цікавих для нашого дослідження моментів відзначимо опис низки бойових епізодів за участю бронепоездів: Проскурівської операції на початку червня 1919 р. [3, с. 96], здобуття Могилева-Подільського і Шаргорода на початку липня [3, с. 113] чи бою поблизу с. Калинівка наприкінці липня 1919 р. [3, с. 166-168]. Варто відзначити, що М. Капустянський, як фаховий військовий, надає досить великого значення бронепоездам, як засобу збройної боротьби, наприклад, однією з основних причин невдачі Проскурівської операції була, на його думку, наявність в українських військ лише одного бронепоезда, що утруднило переслідування ворога. Підкреслює він також необхідність тісної співпраці бронепоездів з іншими родами військ, передусім з кіннотою, здатною підтримати потяги у рейдових бойових діях. Тобто, праця Капустянського містить, поряд з викладом подій, серйозний теоретичний аналіз використання бронепоездів в боях.

Поряд із досить об'ємними комплексними дослідженнями, в 20-30-ті рр. ХХ ст. видавалось багато значно менших за обсягом, але від того не менш цікавих студій, присвячених окремим епізодам збройної боротьби. Часто

подібні праці писались на основі безпосереднього досвіду автора і мають яскраве мемуарне забарвлення. До найбільш вагомих для даного дослідження слід віднести статтю Б. Монкевича, спеціально присвячену використанню броньованих автомобілів під час боїв у Києві в січні 1918 р. [4]. Автор торкається в ній різних аспектів тактики застосування бойових машин у вуличних боях, а також взаємодії з піхотою й артилерією. У його ж „Споминах з 1918 р.” наведено цікаві подробиці стосовно бойового застосування броньованих формувань армії Центральної Ради навесні 1918 р., зокрема, під час Кримського походу [5]. Стаття В. Савченка про український рух в 9-й армії Румунського фронту дозволяє стверджувати, що українізаційні процеси торкалися й броньованих частин цієї армії [6].

Загалом слід відзначити, що в працях міжвоєнного періоду найповніше відображено історію збройних формувань доби Директорії. Це стосується й броньованих підрозділів. Проаналізувати чи бодай згадати всі численні публікації, які так чи інакше дотичні до теми дисертаційного дослідження, - складно, тож зупинимось на тих, які, на нашу думку, найбільш варті уваги. Бойовий шлях одного з броньованих автомобілів армії Директорії змальовано у багатьох на особисті враження спогадах одного з членів його залоги Д. Гонти [7]. Проте цінність цих мемуарів для історика суттєво знижується через відсутність у багатьох випадках точної прив'язки до дат. Подібні вади характерні і для спогадів І. Паньківа „На панцирному потягу „Отаман Мельник” [8]. Значно більш фахово написані інші праці, наприклад, дослідження М. Безручка „Січові стрільці в боротьбі за державність”. У ньому досить докладно проаналізовано матеріальну частину і озброєння дивізіону броньованих автомобілів та автопанцирного дивізіону групи Січових стрільців, наведено приклади бойового застосування цих частин навесні 1919 р. [9, с. 48-65]. Цьому ж періоду присвячена ґрунтовна розвідка А. Пузицького „Боротьба за доступи до Києва” [10]. У ній висвітлені операції українських броньованих автомобілів на Правобережжі в березні-квітні 1919 р. Особливо цікавим є

докладний опис конструкції імпровізованих озброєних поїздів, що споруджувались українськими військами [96, с. 36-37]. Початковий період бойових дій армії Директорії на Лівобережжі (кінець 1918 – початок 1919 рр.) висвітлено в дослідженні В. Савченка [11]. Він, зокрема, згадує про епізоди застосування бронепоїздів та броневих автомобілів в боях поблизу Козачої Лопані, Броварів та на Харківському напрямі, наводить деякі дані про кількісний склад броньових частин армії Директорії.

Заслуговують на увагу відомості стосовно спорудження і використання імпровізованих бронепоїздів наприкінці 1918 – на початку 1919 рр., наведені в нарисі В. Проходи з історії Сірожупанної дивізії [12]. У свою чергу, питання використання імпровізованих броневих автомобілів у армії Директорії побіжно розглянуто у статті О. Вишнівського „До історії Синіх і Залізних” [13]. Про участь броневих автомобілів у протигетьманському повстанні згадує у своєму дослідженні "З боротьби українського народу за свою незалежність" П. Єрошевич [14].

Завершальний період визвольних змагань (жовтень-листопад 1920 р.) відображено у статті Б. Шандрука "Українська армія в боротьбі з Московщиною (18 жовтня – 21 листопада 1920 р.)" [15]. У ній, зокрема, згадано про останні бойові операції бронепоїздів Дієвої армії з підтримки українських військ та союзної російської армії генерала Перемикіна. Цей же період висвітлено й у одній з праць О. Удовиченка – " Від Дністра до лінії перемир'я і відворот за Збруч" [16]. Вказані статті доповнюють одна другу, однак у них простежуються деякі розбіжності стосовно кількісного складу українських броньових формувань. Заслуговує на увагу й стаття С. Шрамченка "Українська морська піхота", в якій згадується про укомплектування одного з бронепоїздів військовими моряками [17].

У період після Другої світової війни дослідження з історії українського війська проводились виключно за кордоном. Серед праць, виданих в цей час,

відзначимо книгу О. Удовиченка "Україна у війні за державність" [18]. У ній автор досліджує бойовий шлях українських Збройних сил у 1917-1920 рр., зосереджуючи головну увагу на періоді Директорії (1919-1920 рр.). Однак про броньові формування у книзі є лише окремі згадки, наприклад: про наявність броневих частин в Збройних силах Центральної Ради [18, с. 35], про кількісний склад броневих частин і бронепоездів в Дієвій армії Директорії в серпні 1919 р. [18, с. 117] чи про участь бронепоездів в останніх боях українського війська в листопаді 1920 р. [18, с. 186].

На безумовну увагу заслуговує творча спадщина Л. Шанковського. Вперше видане 1974 р. його дослідження "Українська Галицька армія" містить невеликий розділ, присвячений організації броньових формувань УГА [19, с. 292-294]. Крім того, Л. Шанковський досить докладно характеризує бойовий склад об'єднаних українських армій в поході на Київ-Одесу в серпні 1919 р., наводячи дані про наявні бронепоезди й броневих частин та характеризуючи їх розподіл за з'єднаннями українського війська [19, с. 222-229]. Інша ж праця Л.Шанковського „Українська армія в боротьбі за державність” [20] має значно меншу наукову вартість, а деякі наведені в ній дані стосовно броньових частин інакше як фантастичним не назвеш, наприклад, згадка про формування в часи гетьманату Сердюцького автопанцирного дивізіону в складі 64-х бойових машин [20, с. 51].

Деякі відомості стосовно використання бронепоездів містить історико-мемуарна праця Р. Дашкевича, присвячена артилерії січових стрільців [21]. 1959 р. було видано спогади П. Шандрука „Сили доблесті” [22]. У цій праці містяться цікаві дані стосовно участі броньових частин у Кримському рейді частин армії УНР в квітні 1918 р. Із менш об'ємних публікацій повоєнного періоду слід згадати статтю М.Бутовича, де згадується про використання імпровізованих бронепоездів з'єднаннями Дієвої армії Директорії [23]. У статті Л. Токайла розповідається про участь бронепоезда „Запорожець” в останніх

боях проти більшовиків восени 1920 р. [24].

За радянських часів жодних досліджень українських Збройних сил періоду 1917-1920 рр. в цілому, і броньових формувань зокрема, з ідеологічних причин не здійснювалось. Однак, в низці публікацій мемуарного характеру містяться деякі подробиці, що стосуються бойового використання броньових засобів протиборствующими сторонами в ході боротьби за владу в різних регіонах і містах України наприкінці 1917 – на початку 1918 рр. Зокрема, в статті Г. Ачканова згадується про використання броневих автомобілів і бронепоездів під час боїв в Одесі [26], в публікаціях А. Новікова [26] та М.Патлаха [27] – відповідно в Катеринославі та Києві. Відзначимо і вкрай заідеологізовану працю І. Кичия, в якій міститься деяка інформація стосовно впливів більшовиків у броневих частинах Південно-Західного фронту в 1917 р. [28].

Активізація військово-історичних досліджень після здобуття Україною незалежності призвела до появи численних публікацій – монографій та окремих статей, в яких розглядаються окремі аспекти, дотичні до теми дисертаційного дослідження. Перш за все, відзначимо загальні праці, присвячені окремим періодам боротьби за державність. У них відтворюється загальна воєнно-стратегічна обстановка, яка становила тло для бойового застосування броньових засобів, а також наводяться окремі, здебільшого, розрізнені й несистематизовані дані стосовно бойового шляху броньових формувань українських армій. До такого роду праць належить, зокрема, монографія Я. Тинченка "Перша українсько-більшовицька війна" [29]. У ній досліджено бойові дії періоду з грудня 1917 р. по лютий 1918 р. Автор змальовує низку епізодів, які свідчать про суттєву роль броневих підрозділів у боротьбі за владу в українських містах наприкінці 1917 – на початку 1918 рр., зокрема, в Катеринославі та Олександрівську [29, с. 89, 103]. Докладно змальовано також бої в Києві в січні 1918 р., в яких активну участь брали броньові частини [29, с. 239-270]. Відзначимо, що, на думку Я. Тинченка, саме

броневих автомобілів скували дії заводи "Арсенал" [29, с. 256]. Деяка увага приділена автором і операціям українських бронепоездів, зокрема, участі поїзду № 4 у експедиції частин Одеської гайдамацької дивізії в район Олександрівська на початку січня 1918 р. [29, с. 197-198] та окремим епізодам застосування імпровізованих озброєних поїздів [29, с. 172-177]. Однак, на жаль, автор оминає увагою участь броневих автомобілів в наступі Запорозької бригади на Київ в лютому 1918 р. Варто відзначити і ряд інших серйозну робіт Я. Тинченка, зокрема довідник "Офіцерський корпус Армії Української Народної Республіки", у якому наведені біографічні дані багатьох старшин, що служили в броньових частинах [30], а також праці, присвячені історії вітчизняних Збройних сил 1917-1918 рр. [31-33].

Добі Центральної Ради присвячено ґрунтовну монографію В. Голубка "Армія Української Народної Республіки 1917-1918. Утворення та боротьба за державу" [34]. Автор досліджує процеси українізації, що охопили частини російської армії, аналізує процеси формування керівних органів українського війська. Відзначено наявність у складі Українського генерального військового комітету (УГВК) відділу фахових військ, який займався роботою в броневих автомобільних та залізничних частинах [34, с. 51]. Проте конкретних прикладів бойового застосування броньових засобів українськими військами автор, на жаль, не досліджує, не вказує, які ж броневих автомобільні частини та бронепоезди були українізовані. Можна відзначити хіба що згаданий автором епізод, пов'язаний із здобуттям вільними козаками Звенигородщини в березні 1918 р. броневих автомобіля у більшовиків [34, с. 183].

Чи не першим дослідженням, присвяченим добі визвольних змагань, виданим ще в радянській Україні, була праця М. Литвина та К. Науменка "Історія галицького стрілецтва" [35]. У цій книзі змальовано головні події українсько-польської війни, але діяльність броньових формувань відображена дещо однобоко. Автори згадують лише про польські бронепоезди, про

українські ж немає ні слова. У пізнішому ґрунтовному дослідженні М. Литвина "Українсько-польська війна 1918-1919 рр." [36] подано детальний огляд бойових дій Галицької армії в боротьбі проти польської агресії. Автор дає коротку характеристику броньових формувань Галицької армії [36, с. 180], а також змальовує низку бойових епізодів, в яких брали участь українські бронепоезди – як-от, прорив групи А. Кравса на Хирів наприкінці листопада 1918 р. [36, с. 228] чи дії в складі українських військ на Закарпатті в січні 1919 р. [36, с. 249]. Певна увага приділена бойовим діям Холмсько-Волинського фронту армії УНР в грудні 1918 – травні 1919 рр. Тут теж містяться згадки про застосування українськими військами бронепоездів [36, с. 313].

З останніх наукових публікацій, присвячених Збройним силам України доби 1917-1920 рр., слід відзначити монографію П. Ткачука "Сухопутні війська України доби революції 1917 - 1921 рр.", в якій броньовим частинам присвячено окремий розділ [37, с. 189-197]. Автор, незважаючи на невеликий обсяг цього розділу, зробив спробу висвітлити не лише українські броньові частини, але й подібні формування противників українських армій. Внаслідок цього, непропорційно багато уваги приділено броньовим частинам білогвардійців та Червоної армії, структура й озброєння українських броньових частин висвітлені фрагментарно. До того ж автор наводить деякі відверто фантастичні відомості, наприклад, про існування в армії гетьмана П.Скоропадського 42-х автопанцирних дивізіонів, тоді як насправді таких дивізіонів було тільки вісім.

Варто згадати й дослідження В. Савченка "Дванадцять воєн за Україну" [38]. Ця праця, яка має науково-популярний характер, містить аналіз основних бойових дій, що точились на теренах України в 1917-1921 рр. Автор акцентує увагу не стільки на тактиці, скільки на загальних військово-політичних аспектах, але при цьому не оминає увагою деякі епізоди, пов'язані з використанням броньових засобів українськими військами.



Низка статей сучасних українських дослідників розкривають маловідомі, але досить цікаві аспекти історії броньових формувань доби визвольних змагань 1917-1920 рр. Скажімо, у статтях В.А. Пархоменка відображено участь особового складу та техніки броневих автомобільних підрозділів у боротьбі за владу між українськими та більшовицькими збройними формуваннями в грудні 1917 – січні 1918 рр. на Півдні України (зокрема, в Миколаєві та Одесі) [39-41]. Дослідження І. Василика про структуру і функції військового міністерства Української держави дозволяє встановити структуру та командний склад органів, які здійснювали керівництво броньовими формуваннями армії доби гетьманату П. Скоропадського [42]. Цьому ж періоду присвячена й стаття О. Луговського стосовно загальних засад формування Збройних сил Української держави, в якій автор побіжно згадує й про броньові частини [43]. Публікація М. Ковальчука, присвячена проблемі встановлення чисельності армії УНР в Кам'янецьку добу Директорії (червень-листопад 1919 р.), містить цікаву інформацію стосовно чисельності особового складу панцирних підрозділів та динаміки його зміни [44]. У його ж монографії "Невідома війна 1919 року" згадується про участь бронепоездів у війні УНР проти білогвардійських формувань (Добровольчої армії) [45]. Дві інші статті цього ж автора висвітлюють бойовий шлях та долю Південної групи армії УНР, у якій було кілька бронепоездів [46-47].

У праці А. Руккаса проаналізовано спроби створення спільних польсько-українських військових частин в 1920 р., у тому числі нереалізований проект організації механізованого підрозділу під гучною назвою „1-й Українсько-польський дивізіон особливого призначення імені двох державних господарів Симона Петлюри та Юзефа Пілсудського” [48, с. 81]. У статтях О. Дедика та С. Печенюка систематизовано інформацію про використання бронепоездів Галицькою армією під час українсько-польської війни [49-50]. Варто відзначити й статтю П. Слюсаренка, присвячену аналізу озброєння й техніки армії

Директорії в 1920 р. У ній наводяться дані щодо організації й озброєння українських броньових частин вказаного періоду [51]. Деяких питань, що стосуються предмету дослідження, торкається у своїх статтях С. Іллічов. Зокрема, він розглядає матеріальну частину броньових підрозділів українських армій [52], дає загальний огляд використанню бронеавтомобілів арміями Центральної Ради і гетьмана П. Скоропадського [54-55], досліджує деякі аспекти організації й бойового застосування броньових частин ранньої доби Директорії [53].

Ціла низка публікацій вітчизняних дослідників, не торкаючись безпосередньо питань становлення броньових частин, розкривають загальні аспекти організації Збройних сил України на різних етапах визвольних змагань, особливості політики урядів стосовно військових питань та ряд інших важливих для нашого дослідження моментів. Відзначимо статті Р. Зінкевича [56-58], С. Литвина [59-62], П. Ткачука [63-64], А. Папікяна та І. Томюка [65-66], Т. Плазової [67-68], В. Солдатенка [69], А. Лисенка [70], С. Образцова [71], О. Бойка [72], М. Герасименка [73], Ж. Мيني [74], Н. Барановської та О. Макарчук [75], І. Хоми [76-77], Л. Цубова [78], Ю. Стельмаха [79], Л. Кривизюка [80], В. Кравцевича [81], В. Ковалю [82].

Окремо слід згадати книги та статті сучасних російських авторів, які дозволяють скласти уявлення про матеріальну частину, яка перебувала на озброєнні українських броньових формувань та їх супротивників, а також наводять деякі дані про бойове застосування бронеавтомобілів та бронепоездів. Насамперед відзначимо праці М. Барятинського та М. Коломійця, присвячені бронеавтомобілям: „Бронеавтомобили русской армии 1906-1917 гг.” [83], „Бронеавтомобили «Остин»” [84], „Бронеавтомобиль «Гарфорд»” [85], „«Слоны Ганнибала» Виктора Поплавко” [86]. У них докладно охарактеризовано особливості конструкції бронеавтомобілів, що використовувались й українськими Збройними силами, висвітлено організаційну структуру

броневих частин російської армії, яка була покладена в основу структури відповідних українських формувань. Комплексна праця М. Коломійця "Броня русской армии" присвячена як броневим автомобілям, так і бронепоездам [87]. Подібне коло питань, хоч і дещо у меншому обсязі, розглянуто в статтях інших авторів, зокрема, С. Прищепи [88] та С. Ромадіна [89].

Важливою для вивчення матеріальної частини, що використовувалась українськими броньовими частинами, є інформація, наведена у виданому в Мінську енциклопедичному довіднику „Энциклопедия бронетанкового вооружения и техники. Колесные и полугусеничные броневые автомобили и бронетранспортеры” [90].

Матеріальна частина та організація бронепоездів доби 1917-1920 рр. достатньо докладно охарактеризована в одному з розділів книги І. Дроговова „Крепости на колесах”, проте тут головна увага звертається на російські формування – як більшовицькі, так і протибільшовицькі [91]. Доповнюють інформацію стосовно конструкції бронепоездів та їх бойового шляху дані, наведені в статтях М. Коломійця [92-94] та деяких інших [95-97]. Згадаймо й працю М. Коломійця, І. Мощанського та С. Ромадіна „Танки гражданской войны” [98]. Хоч танки й не використовувались українськими арміями, але ця книга містить цікаву інформацію про бойове застосування танків іншими сторонами конфліктів на теренах України – денікінцями та більшовиками.

Поряд із російськими дослідженнями, деякі дані стосовно бойового використання броневих автомобілів і бронепоездів на теренах України містять праці інших зарубіжних авторів, зокрема, польські дослідження Я.Магнуського [99], Я. Тарчинського [100], Х. і В. Тройки [101], М.Клімецького [102-103], М. Кротофіла [104], Т. Басарабовіча [105], Л. Гладисяка [106]. Скажімо, у книзі Я. Магнуського „Samochody pancerne Wojska Polskiego 1918-1939” містять цікаві дані про застосування польськими збройними формуваннями імпровізованих

броньовики, захоплені польськими військами в українців в якості трофеїв [99, s. 11-12]. Дані, наведені в дослідженні М. Кротофіла, доповнюють інформацію стосовно озброєння бронепоездів УГА та їх бойового шляху. Польське бачення українсько-польської війни, у тому числі й участі в ній броньових частин, подане в книгах Г. Лукомського (із співавторами) [107] та М. Козловського [108]. Низка польських авторів, зокрема Г. Скруква та Ю. Тим торкаються питань історії українських армій доби визвольних змагань та польсько-української співпраці у військовій галузі [109-110]. Слід відзначити також фундаментальну працю німецького вченого В. Саводни, присвячену бронепоездам, де згадується про використання таких бойових одиниць німецькими та австро-угорськими окупаційними військами в 1918 р. [111, р. 30-31] та статтю чеського історика Т. Якла, в якій досліджується бойове використання броньових машин чеськими формуваннями на теренах України [112]. Також згадаємо видану в російському перекладі роботу німецького дослідника В. Освальда, де серед інших розглядаються й броньові машини німецької армії, що використовувались на території України [113].

Окрему групу становлять дисертаційні дослідження, дотичні до теми нашої роботи. Аналізуючи їх, можемо умовно поділити цей масив на кілька груп. До першої належать дисертації, присвячені загальним військово-політичним питанням. Їх автори, розглядаючи проблеми вироблення військової політики та розбудови армії українськими урядами, здебільшого, лишають поза увагою питання структури та організації броньових частин. Проте ці роботи дозволяють більш повно зрозуміти всю складність військово-політичної обстановки, в якій відбувалось створення й розбудова українських броньових частин. До цієї групи віднесемо, зокрема, роботу В. Голубка, присвячену збройним силам доби Центральної Ради [114] та дослідження М. Яцюка, в якому проаналізовано військово-політична діяльність Директорії УНР [115].

Друга група робіт присвячена аналізу бойових дій в різні періоди визвольних змагань. Їх автори висвітлюють участь бронепоездів та бронеавтомобілів в бойових діях, але роблять це епізодично, не відтворюючи цілісної картини бойового застосування броньових засобів. Сюди слід віднести дослідження М. Литвина про українсько-польську війну [116], О. Левченка [117] та О. Чіхрадзе [118], присвячені бойовим діям армії Директорії УНР проти більшовиків, М. Ковальчука [119], де розглядається війна УНР із Збройними силами Півдня Росії, П. Слюсаренка [120], у якому проаналізовано бойові дії армії Директорії УНР на останньому етапі боротьби за державність. Ж. Мина у своєму дослідженні зробила спробу узагальнити досвід військового будівництва за весь період Директорії УНР [121].

Нарешті, третю групу дисертаційних досліджень становлять роботи, присвячені військовому будівництву в певних регіонах. У них поряд з проблемами загальної організації армії, розглядаються й питання розбудови броньових частин. Як приклад можна навести дослідження В. Пархоменка, в якому розглянуто розбудову військових структур на Півдні України за часів Центральної Ради, Гетьманату П. Скоропадського та Директорії УНР [122]. В роботі А. Папакіна досліджено створення польських військових формувань в Україні, у складі яких були й броньові частини [123].

## 1.2. Джерельна база роботи

Оскільки історія броньових формувань в українських Збройних силах періоду 1917-1920 рр. ще далеко не повністю висвітлена в опублікованих монографічних та інших наукових дослідженнях, то для її поглибленої розробки довелось звернутись до архівних матеріалів. Основу джерельної бази даної праці склали матеріали Центрального державного архіву вищих органів влади і управління України. У першу чергу зверталась увага на фонди центральних та

регіональних (окружних) органів військового управління, а також на фонди деяких частин. Скажімо, при вивченні періоду Центральної Ради вагомі факти стосовно структур управління технічними (у тому числі й броньовими) частинами були виявлені в матеріалах фонду 1115 „Українська Центральна Рада” [124-125]. Фонд 1705 „Штаб Одеського військового округу” містить документи, які дозволяють дослідити процеси українізації в броньових частинах вказаного округу [126-127]. У фонді 4585 „Військові частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради)” містяться деякі дані стосовно особового складу бронепоездів [128]. Найбільш систематизована інформація стосовно броньових частин армії Центральної Ради знаходиться у фонді 1076 „Генеральне секретарство по справах військових” [129-132]. Тут міститься перелік бронеавтомобільних частин колишньої російської армії, що увійшли до складу армії УНР, є дані стосовно їх командного складу. Докладно висвітлена організаційно-штатна структура корпусних автопанцирних дивізіонів та навчальної панцирної батареї. Наведені дані стосовно планів формування залізничної бригади, як бази для розгортання бронепоездів.

При дослідженні броньових частин армії Української Держави доби гетьмана П. Скоропадського вивчався фонд 1074 „Міністерство військових справ Української Держави”. У ньому містяться, зокрема, доповідь начальника Генштабу про стан армії [133], а також штати гетьманських військових частин [134-135]. Завдяки цим документам вдалось достатньо точно відтворити організаційно-штатну структуру броньових частин, зокрема, автопанцирних дивізіонів (батареї) та навчально-кадрового панцирного потяга. У фонді 1077 „Головне управління Генерального Штабу армії Української Держави” містяться цікаві матеріали стосовно однієї з незвичайних частин, історія якої почалась ще за часів Центральної Ради – панцирної колони отамана Овчаренка [136]. Низка документів, що стосуються гетьманського періоду, знаходиться у фонді 1078 „Головне управління Генерального Штабу УНР” [137-139]. Тут містяться

об'ємне службове листування командирів броньових частин із командуванням, з якого можна зробити певні висновки щодо стану речей у цих частинах у період Гетьманату. Особливий інтерес становить лист військового міністра, в якому докладно охарактеризовано стан бойової техніки бронеавтомобільних дивізіонів [137, арк. 114-114зв.]. Цікавими є також звіти про бойові операції бронеавтомобілів під час придушення селянських виступів влітку 1918 р., а також доповіді командирів дивізіонів, які свідчать про протидію окупаційних німецьких і австро-угорських властей заходам з укомплектування броньових частин і приведення їх до бойової готовності, про труднощі з ремонтом бронепоездів тощо.

Стосовно періоду Директорії УНР, то значна частина документів тих часів виявлена у фондах часів гетьманату, оскільки керівні військові установи УНР зберігали певну наступність стосовно відповідних установ Української Держави. Наприклад, у фонді 1074 знаходяться накази, що визначають тимчасовий штат автопанцирних батарей Дієвої армії [135, арк. 188-189]. Багато цікавих документів доби Директорії виявлено у вже згаданому фонді 1078. З одного боку, це організаційні документи: звіти про стан броньових формувань у перші місяці після протигетьманського перевороту [137, арк. 202, 206-210], розпорядження про формування дивізіону панцирних потягів [137, арк. 283], тимчасовий штат панцирного потягу [139, арк. 120-122] та ін. З іншого боку – оперативні документи, які дозволяють дослідити участь бронеавтомобілів та бронепоездів у бойових діях, як-от звіт про бойові дії військ Житомирської групи в квітні 1919 р. [139, арк. 505-511].

Основний масив документальних джерел, які стосуються історії броньових формувань доби Директорії, зосереджений у фонді 1075 „Військове міністерство УНР” [140-143]. До найбільш характерних документів цього фонду слід віднести накази про формування броньових частин [140], розпорядження про використання бази промислових підприємств для ремонту бойової техніки

[143] та про будівництво бронепоездів [141]. Окремий блок документів цього фонду становлять нереалізовані проекти організації броньових частин української армії, в яких відображено досвід використання броневих автомобілів та бронепоездів у визвольних змаганнях [143, 41-47, 80-81]. Стан технічних, у тому числі й броньових, частин армії УНР після завершення бойових дій та інтернування в Польщі в грудні 1920 р. відображено в доповіді начальника технічних військ [141, 108-110]. Низка документів, що стосуються броньових частин Галицької армії, виявлена у фонді 2188 „Начільна команда Галицької армії ЗО УНР” [144-145]. Також використані матеріали фонду 1063 "Рада народних міністрів УНР" [146]. З матеріалів Центрального державного історичного архіву України у м. Львові певний інтерес становлять справи фонду 581 "Колекція документів про діяльність урядів і армій УНР і ЗУНР" [147-150].

Поряд з архівними фондами, автор використовував і опубліковані документи. Серед них слід відзначити денник Начільної команди Галицької армії, в якому містяться дані про долю автопанцирного дивізіону Галицької армії в період з листопада 1919 р. до лютого 1920 р. [151]. Цікаві документи стосовно стану броньових формувань Дієвої армії УНР опубліковано в збірнику „Україна: 1919 рік” [152]. А саме, це дислокаційна відомість Дієвої армії станом на 16 серпня 1919 р., де відображено стан та організацію бронепоездів та низка інших цікавих документів.

Таким чином, можемо констатувати, що проблемам історії українських армій періоду 1917-1920 рр. та їх участі у бойових діях присвячено досить значний масив наукових досліджень та мемуарної літератури. Однак питання історії броньових частин у переважній більшості проаналізованих публікацій висвітлюються лише фрагментарно та епізодично. Використання матеріалів цих досліджень у поєднанні з матеріалами архівних фондів та опублікованими документами дозволяє відтворити повну і цілісну картину становлення і розвитку броньових частин в арміях доби Центральної Ради, Української



Держави доби гетьмана П. Скоропадського, Директорії УНР та ЗУНР, дослідити їх озброєння, організаційну структуру й участь у бойових діях.

## РОЗДІЛ 2

### ПЕРЕДУМОВИ СТАНОВЛЕННЯ БРОНЬОВИХ ЧАСТИН УКРАЇНСЬКИХ АРМІЙ

Формування броньових частин українських армій здійснювалось із врахуванням досвіду бойового застосування аналогічних за призначенням частин колишньої російської армії та, значною мірою, із використанням техніки, успадкованої після розпаду російської армії. Тож доцільним є здійснити аналіз організаційних засад та озброєння броньових частин російської армії періоду Першої світової війни.

За часів Першої світової війни, коли бої упродовж значного періоду часу мали маневрений характер, в складі російської армії набули розвитку рухомі підрозділи, озброєні броневими автомобілями та бронепоездами. Значна їх частина, що належала до Південно-Західного та Румунського фронтів, дислокувалась на теренах України чи на безпосередньо прилеглий до неї території. Поряд із певними спільними рисами, ці два види бойової техніки – броневі автомобілі і бронепоезди – мали певні відмінності не тільки з технічного боку, але й з точки зору організації й тактики.

#### 2.1. Броневі автомобільні формування Першої світової війни та досвід їх застосування

Основною тактичною одиницею броневих автомобілів у російській армії був автоброньований взвод (з 1916 р. – автоброньове відділення). У типовому варіанті воно об'єднувало три-чотири броневі автомобілі, як правило, один з гарматним озброєнням і два-три з кулеметним. Існували й певні відхилення від усталеної схеми, наприклад, відділення штурмових броньовиків типу „Джеффері” нараховували по десять бойових машин. Типовий взвод (відділення) мав досить значний набір допоміжних машин: пересувну майстерню на шасі вантажівки,

три вантажних автомобілі та одну автоцистерну, а також чотири мотоцикли та чотири легкові автомобілі [84, с. 5].

Особовий склад типового взводу (відділення) бронеавтомобілів нараховував близько 50 чоловік, з них чотири офіцери. Комплектування цих частин, як офіцерами, так і рядовим складом, здійснювалось на добровільних засадах. Насиченість автоброньових підрозділів технікою зумовило те, що серед їх особового складу значну частку становили надстроковики та однорічники – кваліфіковані слюсарі та механіки, здатні здійснювати повсякденне обслуговування, а в разі необхідності – й ремонт бойових і транспортних машин. Велике значення при підборі особового складу надавалось і морально-психологічним якостям та міцному здоров'ю: умови перебування в замкненому просторі бронеавтомобіля були вкрай важкими, температура всередині досягала 50-60 градусів за Цельсієм, а гуркіт кулеметів та шум двигуна створювали надмірне акустичне навантаження. Такими ж важкими були й умови служби на бронепоездах [87, 19-20].

На початку 1916 р. у складі російської армії налічувалось 36 автоброньових взводів. Більше третини з них (13) знаходились на теренах України, перебуваючи у складі армій Південно-Західного фронту – 7-ї (5 взводів), 8-ї (2), 9-ї (1), 11-ї (4) та Гвардійського загону (1 взвод) [83, с. 35]. До кінця року сформували ще 11 взводів, більшість з яких було скеровано на Південно-Західний фронт.

У серпні 1916 р. автоброньові частини російської армії пройшли реорганізацію. На підставі досвіду Брусилівського прориву було визнано недоцільним збереження взводної організації як такої, що не забезпечувала масового використання бронеавтомобілів на ключових відтинках фронту. Тож взводи, відтепер реорганізовані у відділення, були об'єднані у броньові автомобільні дивізіони, що ввійшли до складу кожної армії (номери дивізіонів збігались з номерами армій). Станом на 1 вересня 1916 р. на Південно-

Західному фронту було п'ять дивізіонів, що об'єднували 22 автоброньових відділення (з 47-ми відділень, які мала на той час російська армія) [83, с. 74-75]. Докладніша інформація про склад цих дивізіонів та відділень, а також про їхнє озброєння наведена в таблиці 2.1.

Виходячи з наведених у таблиці даних, можна відзначити, що на 1 вересня 1916 р. на території України знаходилось 73 бронеавтомобілі (51 кулеметний і 22 гарматних). В 1917 р. кількість броньових частин, розміщених в Україні чи на безпосередньо прилеглий території, суттєво збільшилась. У зв'язку з розгортанням Румунського фронту сюди перекинули 4-й броньовий автомобільний дивізіон (чотири відділення), а також сформували 6-й дивізіон. У жовтні 1916 р. на Південно-Західний фронт прибув автоброньовий дивізіон Особливого призначення (30 бронеавтомобілів). Таким чином, на жовтень 1917 р. у складі Південно-Західного та Румунського фронтів знаходилось сім броньових автомобільних дивізіонів (7-й, 8-й, 11-й і Особливий – в арміях Південно-Західного фронту, 4-й, 6-й та 9-й – Румунського), а безпосередньо командуванню Південно-Західного фронту підпорядковувався дивізіон Особливого призначення. До складу автоброньових дивізіонів не входили окремі броньові батареї для стрільби по повітряному флоту, на озброєнні кожної з яких знаходилось по чотири зенітні самохідні установки (ЗСУ). Ці батареї підпорядковувались начальникам артилерії армій [52, с. 82-83].

Таблиця 2.1.

Автоброньові підрозділи Південно-Західного фронту  
станом на 1 вересня 1916 р.

Дивізіон	Відділення	Кулеметні броньовані автомобілі (кількість)	Гарматні броньовані автомобілі (кількість)
7	5	„Остін” (1), „Жаррот”(2)	„Гарфорд” (1)
	19	„Остін” (2)	„Гарфорд” (1)
	26	„Остін” (2)	„Ланчестер” (1)
	31	„Остін” (2)	„Гарфорд” (1)
	45	„Остін” (2)	„Ланчестер” (1)
8	15	„Остін” (2)	„Ланчестер” (1)
	20	„Остін” (2), „Жаррот”(1)	„Гарфорд” (1)
	42	„Остін” (2)	„Ланчестер” (1)
9	17	„Остін” (2)	„Гарфорд” (1)
	18	„Остін” (2), „Рено” (1)	„Ланчестер” (1)
	22	„Остін” (1), „Рено” (1), „Жаррот” (1)	„Гарфорд” (1)
	27	„Остін” (2)	„Гарфорд” (1)
	46	„Остін” (2), „Жаррот”(1)	„Ланчестер” (1)
11	6	„Остін” (3)	„Гарфорд” (1)
	25	„Остін” (2)	„Ланчестер” (1)
	32	„Остін” (2)	„Гарфорд” (1)
	34	„Остін” (2)	„Гарфорд” (1)
	38	„Остін” (2)	„Ланчестер” (1)
	43	„Остін” (2)	„Ланчестер” (1)
	47	„Остін” (2), „Жаррот”(1)	„Ланчестер” (1)
Особливий	16	„Остін” (2)	„Гарфорд” (1)
	36	„Остін” (2)	„Гарфорд” (1)

Таблицю складено автором за наступними джерелами: [84, с. 24-26; 83, с. 74-75; 52, с. 79-80].

Загальне керівництво броньованими автомобільними частинами в російській армії здійснювало Головне військово-технічне управління (ГВТУ) Генерального штабу. В його структурі функціонувала Комісія по броньованих автомобілях, на яку покладались технічні питання. Підготовка екіпажів броньованих машин здійснювалась у дислокованій в Петрограді Запасній броньовій роті (згодом –

Запасному броньовому дивізіоні) [87, с. 56].

Досвід боїв Першої світової війни переконливо показав доцільність використання броневих автомобілів для вирішення доволі різноманітних завдань. Під час наступу їх використовували для прориву ворожої оборони, при відступі броневих автомобілі були незамінними в ар'єргардних боях. Однак, суттєвим обмежуючим фактором була низька прохідність тогочасних броньовиків, що змушувала їх триматись шосейних чи добрих ґрунтових шляхів. Значно збагатила тактичний досвід громадянська війна – маневрений характер бойових дій створював широкі можливості для бойового застосування броневих автомобілів. Їх стали залучати для вогневої підтримки розвідувальних дозорів, посилення кавалерійських частин, охорони похідних колон тощо. При цьому ефективність взаємодії броневих автомобілів з піхотою і кавалерією суттєво залежала від рівня підготовленості загальновійськових командирів, їхньої тактичної грамотності та належної організації зв'язку із броньовими частинами [87, с. 223-226].

Маневрені можливості броневих автомобілів значною мірою залежали від радіусу їх дії, що визначався місткістю паливних баків – 70-80 л. Цього вистачало приблизно на 4 години роботи, що дозволяло броневим автомобілям діяти на віддалі 45-60 км від бази. Особливо яскраво переваги броневих автомобілів проявлялись при веденні маневрених бойових дій. Наприклад, для кавалерії перехід в 50-75 км за добу призводив до тимчасової втрати боєздатності через втому коней. Броньовики ж за добу могли долати 150-200 км. В ході бойових дій в 1918-1920 рр. нестача і погана якість паливно-мастильних матеріалів, а з іншого боку – зношеність матеріальної частини, змушували іноді вдаватись до таких неординарних заходів, як перевезення панцирних автомобілів на марші упряжками з 6-8 коней. Своїм ходом машини йшли лише безпосередньо в бій [89].

Наявність броні забезпечувала панцирникам захист від стрілецької зброї, однак не гарантувала захисту від артилерії. Тому живучість броньовиків

забезпечувалась не тільки за рахунок броні, але й завдяки відносно високій швидкості, яка дозволяла стрімко долати небезпечні ділянки та виходити з-під обстрілу. Саме з цією метою більшість типів броневих автомобілів, що використовувались російською армією, обладнувались другим постом керування в кормовій частині машини. Завдяки цьому машина могла впевнено рухатись заднім ходом.

Суттєвою тактичною вадою усіх типів броневих автомобілів була неспроможність перевезення бодай кількох бійців десанту. Це унеможливлювало самостійний розвиток успіху автоброньовими підрозділами і зумовлювало необхідність тісної координації дій з кавалерією та піхотою. У свою чергу, така координація утруднювалась повною відсутністю технічних засобів зв'язку. Зв'язок і передачу команд у броневих автомобільних частинах здійснювали на невелику віддаль – візуальними сигналами, а на велику – за допомогою посильних на мотоциклах. Ведення бойових дій в нічних умовах виключалось через майже повну відсутність технічних засобів спостереження, які були представлені лише звичайними автомобільними фарами, що дозволяли рух по дорогах, але аж ніяк не ведення бою. До того ж, вночі зростала небезпека захоплення техніки ворогом. Тому на ніч панцирні автомобілі відводились у тил.

Різноманітні завдання, що ставились перед броневими автомобілями під час Першої світової війни, призвели до появи кількох підкласів таких бойових машин, які різнились озброєнням і тактичним призначенням. Найбільш поширеними в російській армії були кулеметні броневі автомобілі. Для їх вогневого посилення слугували броньовики з гарматним озброєнням. Окрему групу становили штурмові броневі автомобілі – машини з високою прохідністю, призначені для прориву ворожої оборони. Нарешті, у невеликій кількості застосовувались броньовані зенітні самохідні установки.

З огляду на відсталість автомобільної промисловості Російської імперії,

більшість бронеавтомобілів імпортувались або ж виготовлялись в Росії з використанням імпортних шасі. Серед найбільш поширених типів кулеметних бронеавтомобілів відзначимо англійські „Остін”, „Армстронг-Вітворт” та французькі „Рено”.

Бронеавтомобілі "Остін" в російській армії використовувались у кількох модифікаціях, які відрізнялись, головним чином, потужністю двигуна та товщиною броні. У всіх варіантах це були двобаштові бойові машини, озброєні двома кулеметами "Максим" калібру 7,62 мм. Бронеавтомобілі 1-ї серії були замовлені англійській компанії "Austin Motors Co. Ltd." ще влітку 1914 р. у кількості 48 одиниць [84, с. 4]. Базою для них слугувало шасі легкового автомобіля "Остін" з двигуном потужністю 30 к.с. Товщина броні була відносно невеликою – 3,5-4 мм, тож вже після прибуття в Росію машини 1-ї серії перебронювали більш товстими листами (7 мм). Поставки бронеавтомобілів "Остін" 1-ї серії почались в грудні 1914 р. В боях Першої світової війни було втрачено щонайменше 11 таких машин [84, с. 12]. Більшість же вцілілих знаходилось за межами України, хоча частина ще використовувалась на Румунському фронті і, ймовірно, деякі з них потрапили до українізованих формувань на Півдні України.

Бронеавтомобілі "Остін" 2-ї серії будувались на шасі 1,5-тонної вантажівки і мали двигун потужністю 50 к.с. Хоч виробник і застосував посилений броньовий захист, але по прибутті в Росію ці машини все одно проходили дообладнання – на них встановлювали кормовий пост керування, що підвищувало маневреність при русі заднім ходом (наприклад, при виході з бою). З серпня 1915 р. в Росію було поставлено 60 "Остінів" 2-ї серії. На фронті вони з'явилися у грудні того ж року [83, с. 56]. Такі бронеавтомобілі були найбільш поширеними в російських фронтових частинах в 1917 р., а відповідно, використовувались і українськими формуваннями на усіх етапах визвольних змагань.



Бронеавтомобілі "Остін" 3-ї серії почали надходити в Росію в другій половині 1916 р. На відміну від попередника, вони мали кормовий пост управління заводського виготовлення, а також куленепробивні шиби в оглядових щілинах. До літа 1917 р. в Росію надійшло 60 таких броньовиків, але більшість з них на фронт не потрапила, а була в Петрограді захоплена більшовиками. Однак якась частина "Остінів" 3-ї серії служила і в Українському війську – відома фотографія такого бронеавтомобіля з назвою "Петлюра" зроблена в Києві взимку 1918/1919 рр. [84, с. 20].

Досить велика кількість броньовиків типу "Остін", що були поставлені в Росію – а це загалом 168 одиниць – зробили їх дуже поширеними під час боїв 1917-1920 рр. Тільки на території України, крім українських армій, їх використовували білогвардійські й більшовицькі частини, а як трофеї – німецька армія (два броньовики 2-ї і два 3-ї серій) та польська (щонайменше п'ять машин) [90, с. 47; 99, с. 9-12].

Поряд з "Остінами" російська армія досить широко використовувала кулеметні бронеавтомобілі "Армстронг-Вітворт". У Росію було поставлено 40 таких машин у двох модифікаціях, які відрізнялись типом шасі: десять було збудовано на шасі "Жаррот", а 30 – "Фіат". Так само, як і "Остіни", ці машини були озброєні двома кулеметами в окремих баштах, але самі башти були розташовані не паралельно, а діагонально – це дозволяло вести вогонь вбік не одному кулемету, як у "Остіна", а обом. Броньовий захист вважався достатнім – його товщина становила 7 мм. Вага "Армстронг-Вітворта" першої модифікації становила близько 4 тонни, а другої – 5 т, але це компенсувалось потужнішим мотором "Фіата" – 60 к.с. замість 38 к.с. у "Жаррота" [83, с. 62].

Бронеавтомобілі "Армстронг-Вітворт-Жаррот" надійшли на фронт влітку 1916 р., але вже за півроку їх вивели в тил як непридатні до бойового використання. Броньовиків "Армстронг-Вітворт-Фіат" до Лютневої революції на фронт потрапило тільки 11 – сім на Південно-Західний фронт і чотири – на

Румунський (по два в 4-й і 9-й автоброньові дивізіони). Решта машин лишилися у Петрограді і потрапили до рук більшовиків. Один "Армстронг-Вітворт-Фіат" влітку 1917 р. в Тернополі став трофеєм німецьких військ [87, с. 206]. Із вцілілих машин деякі служили в українських арміях.

Бронеавтомобілі "Рено" надійшли в Росію влітку 1915 р в кількості 40 одиниць. Вони вважались гіршими за англійські, оскільки не мали ні башт, ні навіть броньованого даху, а єдиний кулемет встановлювався на тумбовій установці за невеликим щитом. Російська армія використовувала їх виключно як допоміжні. У деяких автоброньових відділеннях (у т.ч. й на Південно-Західному фронті) вони застосовувались для підвезення боєприпасів, а в низці автомобільних рот служили для супроводу і охорони автомобільних колон у районах, прилеглих до фронтової смуги [83, с. 35-38].

Поряд із стандартними кулеметними броньовиками, російська армія використовувала невелику кількість несерійних бронемашин, як імпортованих, так і збудованих в Росії, але з використанням імпортованих шасі. Зокрема, на теренах України застосовувались такі оригінальні машини, як триколісні бронеавтомобілі проекту генерал-майора Філатова. Навесні 1916 р. в майстерні Офіцерської стрілецької школи з використанням вузлів різнотипних легкових автомобілів виготовили десять таких броньовиків. Ці машини мали невеликі розміри і масу (1,8 тонни), але озброювались двома кулеметами "Максим", змонтованими в задній стінці кузова, а одна з машин навіть отримала 76,2-мм гармату (щоправда, її маса зросла до 2,6 тонни) [153]. Шість з десяти броньовиків Філатова експлуатувались в Україні: два в 7-му автоброньовому дивізіоні, три (в т.ч. гарматний) – у 8-му, і один – в 9-му.

Найпоширенішими гарматними бронеавтомобілями в російській армії були "Гарфорд" та "Ланчестер". Машини першого типу будувались в Росії, на Путіловському заводі, але на шасі виробництва американської фірми "Garford Motor Truck Co.". Броньовик озброювався 76,2-мм короткоствольною гарматою

зразка 1910 р. та трьома кулеметами "Максим". Гармата і один з кулеметів встановлювались в масивній поворотній башті у хвостовій частині шасі. При цьому круговий обстріл був неможливий – гармата стріляла тільки назад та в боки. Ще два кулемети встановлювались у бічних спонсонах кулеметного відсіку, розташованого між водійською кабіною та гарматною баштою. Боекомплект броньовика був досить значний і становив 44 снаряди та 5 тисяч кулеметних набоїв. Екіпаж машини складався з 8-9 чоловік, а товщина броні становила 6,5 мм. Вага повністю спорядженого бронев автомобіля перевищувала 8,5 тонн, але двигун мав потужність всього 30 к.с., тож динамічні якості і прохідність "Гарфорда" були доволі низькими [85, с. 33].

Упродовж травня-жовтня 1915 р. Путіловський завод виготовив 30 бронев автомобілів "Гарфорд". За час Першої світової війни бойові втрати склали чотири-п'ять машин, ще три були захоплені німцями. Решта ж після революційних подій розійшлися по різних збройних формуваннях, у т.ч. й українських. Відзначимо, що поряд з цими машинами, Путіловський завод до грудня 1917 р. збудував ще 18 важчих броньовиків на шасі 5-тонної вантажівки „Гарфорд”. Озброєння було таким же, як у попередника, проте суттєво зросли боекомплект (до 60 снарядів та 9 тисяч набоїв) та товщина броні (до 7-13 мм). Це зумовило і зростання маси машини до 11 тон. Вдосконалені броньовики „Гарфорд” будувались на замовлення Морського відомства і використовувались, здебільшого, у Прибалтиці [85, с. 35]. Проте є дані, що ці машини в 1917 р. спеціальним рішенням Тимчасового уряду були скеровані на Південно-Західний фронт в рамках підготовки до великомасштабного літнього наступу [154, с. 351]. Не можна також виключати того, що ці машини у складі більшовицьких військ потрапили на територію України у 1919-1920 рр.

Бронев автомобілі "Ланчестер" англійського виробництва були придбані Росією у вересні 1915 р. в кількості 22 одиниць. Спочатку вони мали кулеметне озброєння, але вже в Росії 19 з них були озброєні 37-мм скорострільними

гарматами "Гочкіс" (окрім гармати, машина мала й один кулемет). "Ланчестер" мав масу 4,8 т., а двигун потужністю 60 к.с. забезпечував досить добрі ходові якості (максимальна швидкість по шосе – 60 км/год). Товщина броні становила 8 мм [83, с. 66-68].

Більшість "Ланчестерів" в березні-серпні 1916 р. були скеровані на Південно-Західний фронт. Крім російських частин, „Ланчестери” (лише у кулеметному варіанті) на території України використовувались британськими частинами, що діяли на Румунському фронті, а згодом – на Південно-Західному. Загальна кількість машин цього типу, що перебували на території колишньої Російської імперії, перевищувала 30 одиниць. Шість „Ланчестерів” були захоплені влітку 1917 р. німецькими військами [90, с. 51-52]. Стосовно решти – то вони потрапили до різноманітних збройних формувань, в тому числі й українізованих. Але вся техніка англійського автоброньового дивізіону (а це майже три десятки бойових машин: дванадцять „Ланчестерів”, два дуже подібних до них броньовики „Роллс-Ройс”, 11 легких бронеавтомобілів на шасі „Форд” та чотири важких гарматних бронеавтомобілі на шасі вантажівок „Пірс-Арроу”) потрапила до рук більшовиків і активно використовувалась ними в боях на території України [83, с. 69-71].

Цікавий зразок бронетехніки був спроектований в 1916 р. штабс-капітаном Віктором Поплавко. Використавши повнопривідне шасі вантажівки "Джеффері" він зробив спробу створити штурмовий бронеавтомобіль – свого роду колісний аналог танка. Дослідний зразок успішно пройшов випробування, і в серпні 1916 р. Іжорський завод отримав замовлення на термінове виготовлення 30-ти серійних машин. Бронеавтомобіль Поплавко не мав обертової башти, натомість у закритій броньованій рубці було зроблено чотири амбразури для кулеметів, що забезпечували круговий обстріл. У машині перевозилось два кулемети "Маким", які могли переноситись залежно від потреби до тієї чи іншої амбразури. Екіпаж бронеавтомобіля складався з чотирьох чоловік, товщина

броні становила 7 мм, а потужність двигуна – 35 к.с. [86, с. 15].

Не зважаючи на загальну "неповороткість" російської військової промисловості, машини за проектом Поплавко були виготовлені в дуже короткі терміни і вже в жовтні 1916 р. відправлені на фронт. Усі вони ввійшли до складу спеціально сформованого автоброньового дивізіону Особливого призначення у складі військ Південно-Західного фронту. Організаційно дивізіон поділявся на три відділення, а відділення – на три ланки (по три броньовики) і командирську машину. В червні-липні 1917 р. броньовики "Джеффері-Поплавко" діяли в Галичині, спочатку підтримуючи наступ 11-ї армії, а згодом – прикриваючи відхід Південно-Західного фронту. Досвід показав, що, відзначаючись доброю прохідністю, ці панцирні автомобілі мали непродуману схему установки озброєння – відсутність обертової башти суттєво знижувала їх бойові можливості. Втрати були досить значними: п'ять "Джеффері" було знищено, а ще п'ять – захоплено німцями. Однак, вцілілі машини конструкції Поплавко активно використовувались ворогуючими сторонами в 1918-1920 рр. Цікаво відзначити, що одна з цих машин, яка була захоплена чеським корпусом і використовувалась там під іменем „Яношік”, зрештою опинилась аж у Китаї, в Харбіні [155, с. 20]. Ще дві машини влітку 1919 р. захопили у Кременці та Збаражі польські війська [100, с. 29].

На теренах України застосовувались й одні з перших у світі броньованих зенітних самохідних установок. На замовлення Росії в 1916 р. британський концерн "Віккерс" виготовив 16 ЗСУ на шасі 3-тонних вантажівок "Пірлесс". Машина мала відкритий зверху броньований кузов (товщина броні 8 мм), в якому була розміщена тумбова установка з 40-мм автоматичною гарматою "Віккерс" із стрічковим живленням – свого роду збільшений варіант відомого кулемета системи "Максим". Екіпаж машини складався з п'яти чоловік, вага ЗСУ сягала 4,8 тонни, а двигун потужністю 32 к.с. дозволяв на добрій дорозі розвивати швидкість до 45 км/год [83, с. 91].

"Пірлессами" озброїли чотири Окремі броньовані батареї для стрільби по повітряному флоту, які на початку 1917 р. були направлені на фронт. Однак, бойове використання ЗСУ суттєво обмежувалось через нестачу боєприпасів – снаряди для гармат "Віккерс" в Росії не виготовлялись, а імпортувались з Англії [88, с. 44]. Відомо, що 2-га Окрема броньована батарея знаходилась на Румунському фронті і вважалась однією з найнадійніших частин. У середині лютого 1918 р. три "Пірлесси" цієї батареї увійшли до складу загону Дроздовського, з яким вирушили на Кубань. Використовувались "Пірлесси" й українськими арміями, зокрема, за часів Гетьманату. Один такий броневий автомобіль взимку 1918/1919 рр. був на озброєнні корпусу Січових стрільців. Ця машина була переозброєна – з неї зняли гармату "Віккерс", до якої не було снарядів, а натомість встановили 37-мм морську швидкострільну гармату "Гочкісс" і чотири кулемети в бортових установках [156, с. 19].

Як уже зазначалось, досить багато російських броневих автомобілів було захоплено німецькими військами і активно ними використовувалось. Поряд із тим, в німецькій армії була й невелика кількість броньованих власного виробництва „Ерхардт” М17. Дванадцять таких машин, виготовлених у 1917 р., відрізнялись досить високою масою – 7,25 т, але потужний двигун (85 к.с.) і наявність повного приводу забезпечували цим машинам високу прохідність. Озброєння „Ерхардтів” складалось із трьох 7,62-мм кулеметів „Максим”, проте башти не було – вогонь вівся через амбразури в нерухомій рубці та в бортах кузова. Чисельність екіпажу становила 8 чоловік. У 1918 р. на території України німецькі окупаційні частини досить ефективно використовували ці броневих автомобілі [113, с. 33-35]. Не слід виключати можливість того, що поодинокі екземпляри „Ерхардтів”, залишені німецькими військами при відступі з України, потрапили до українських частин. Австро-угорська армія броневих автомобілів на теренах України не використовувала.

## 2.2. Броньові залізничні частини, їх організація, рухомий склад та озброєння

Поряд із бронев автомобілями, російська армія досить широко використовувала бронепоезди. Наявність у прифронтовій смузі, а особливо на теренах України, густої мережі залізниць сприяла активному застосуванню подібних бойових засобів. Водночас відчувалась нестача рокадних залізниць (таких, що пролягали вздовж лінії фронту) – іноді це суттєво утруднювало маневр силами [101, с. 3]. Особливо актуальним питання розвитку залізничної бронетехніки було на початковому етапі війни (1914-1915 рр.), коли бойові дії на Східному фронті носили маневрений характер. Ще одним чинником, що зумовив поширення бронепоездів, стало намагання командування російської армії компенсувати перевагу німецьких військ в артилерії за рахунок збільшення маневреності власних артилерійських частин, тобто шляхом установки гармат в бронепоездах. Зрештою, це призвело до досить значного поширення броньованих поїздів в російській армії, розвитку їх конструкції та вдосконалення тактики бойового використання. Досвід цей згодом широко застосовувався в ході збройних конфліктів на території колишньої Російської імперії (громадянській війні), причому усіма воюючими сторонами.

Експлуатацію бронепоездів у російській армії здійснювали підрозділи залізничних військ. У роки Першої світової війни на території України дислокувалось кілька окремих залізничних батальйонів, а також 2-га Заамурська залізнична бригада (у складі чотирьох батальйонів) [157, с. 34]. Характерно, що у більшості випадках ці ж підрозділи здійснювали і будівництво бронепоездів. Як і у випадку з бронев автомобільними частинами, більшість особового складу потягів становили кваліфіковані фахівці (слюсарі, ковалі та механіки за цивільною спеціальністю). Офіцерський склад був представлений головно офіцерами запасу – інженерами-залізничниками, хоча

безпосередньо для командування бронепоездами в бойових умовах намагались залучити офіцерів-піхотинців чи артилеристів з фронтовим досвідом [97]. Для обслуговування артилерійського озброєння бронепоездів, як правило, прикомандировували „нижніх чинів” із запасних гарматних частин. При цьому до членів екіпажів бронепоездів ставились деякі характерні вимоги, що диктувались специфічними умовами служби: міцна статура при невеликому зрості, нормальний слух, добрий зір, міцна нервова система.

На відміну від бронеавтомобілів, які виготовлялись, здебільшого, серіями різних розмірів – від кількох одиниць до кількох десятків, бронепоезди були виробами одиничного виготовлення. Навіть так звані „типові” поїзди могли у окремих деталях (схема бронювання, склад і розташування озброєння, укомплектованість засобами зв'язку тощо) суттєво відрізнятися один від одного.

Відомо, що перший в російській армії бронепоезд був споруджений силами 9-го залізничного батальйону в районі Тернополя. До його складу увійшов броньований паровоз і чотири броневагони – два кулеметних і два гарматних. Для озброєння поїзда використали трофеї: в кулеметних вагонах встановили по шість австрійських 8-мм кулеметів "Шварцльозе", а в гарматних – по одній, теж австрійській, 78-мм гарматі [97]. Ця бойова одиниця успішно використовувалась у боях на теренах Галичини, що стимулювало розробку проекту типового бронепоезда. Фахівці розробили кілька варіантів, з яких був обраний проект командира 2-ї Заамурської залізничної бригади генерала М. Колобова. За його проектом, бронепоезд складався з броньованого паровоза серії О<sup>в</sup> із тендером і двох броньованих вагонів – "бронеплощадок" за російською термінологією. Кожна бронеплощадка складалась з гарматного каземату, в якому монтувалась гірська 76,2-мм гармата зразка 1904 р., і кулеметного відсіку, де встановлювалось 12 кулеметів "Швацльозе" (по шість з кожного борту). Недоліком цього проекту було те, що гармата встановлювалась не в башті, а в казематі, що обмежувало кут горизонтального обстрілу 220°. До



того ж, надто велика кількість кулеметів хоч і підвищувала вогневу могутність поїзда, але водночас робила кулеметний відсік надто тісним [94, с. 25]. Боєкомплект становив 200-250 снарядів на гармату і 10-14 стрічок (5000-7000 набоїв) на кулемет, що було цілком достатньо для кількогодінного інтенсивного бою. Чисельність штатного екіпажу поїзда становила 94 чоловіки (4 офіцери та 90 унтер-офіцерів і рядових). В організаційному відношенні екіпаж поділявся на паровозну команду і три взводи – кулеметний, артилерійський і технічний. Загалом така ж схема організації (з деякими коливаннями стосовно чисельності) застосовувалась і на інших бронепоїздах російської армії. „Бронеплощадки” облаштовувались системою парового опалення, тепло- і шумоізоляцією. Командний пункт поїзда, який знаходився на паровозі, з'єднувався з вагонами електричною сигналізацією та системою рупорного (голосового) зв'язку.

Будівництво бронепоїздів за проектом генерала Колобова велось в Києві, в Головних майстернях Південно-Західної залізниці. Термін спорудження поїзда завдяки раціональній організації роботи був досить коротким і становив в середньому 16 днів. 1 вересня 1915 р. перший бронепоїзд, який отримав назву "Хунхуз", був готовий. Проте вже 24 вересня він був знищений під час бойових дій на залізничній лінії Ковель-Сарни [91, с. 29-31]. До 15 жовтня 1915 р. в Києві збудували ще три однотипних бронепоїзди, які отримали номерні позначення № 2, № 3 і № 5 (раніше збудований потяг 9-го залізничного батальйону мав № 8). Вони дослужили до 1917 р., причому були піддані деякій модернізації: наприклад, на тендері потяга № 3 встановили башту з 76,2-мм гірською гарматою зразка 1909 р., пристосованою для ведення вогню по повітряних цілях – це стало певною даниною зростання загрози з повітря [94, с. 28].

Восени 1915 р. в Києві був збудований ще один бронепоїзд – "Генерал Анненков". Його проект був розроблений штабс-капітаном Пілсудським. На відміну від поїздів конструкції Колобова, ця бойова одиниця мала гармати,

розташовані в баштах кругового обертання. [96, с. 43]. Служив "Генерал Анненков" у складі 8-го залізничного батальйону. За проектом інженера Балля для 4-го Сибірського залізничного батальйону збудували бронепоїзд № 4. Він мав два гарматних і один кулеметний броневагони, а також броньований паротяг серії О<sup>в</sup> із тендером. Загалом же до кінця 1915 р. в російській армії нараховувалось 15 бронепоїздів, вісім з яких знаходилося на території України у складі Південно-Західного фронту [92, с. 28]. Однак, за наступні півтора роки 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. В окремих випадках російські залізничні підрозділи використовували для обладнання бронепоїздів трофейну матеріальну частину. Наприклад, з 1916 р. у складі 7-го Сибірського залізничного батальйону Південно-Західного фронту знаходився бронепоїзд, що складався з двох трофейних австро-угорських броневагонів та російського паровоза [96, с. 43]. У іншому випадку бронепоїзд № 8, зберігши російські вагони, отримав трофейний австрійський броньований паровоз [97].

Станом на кінець 1917 р. на території України знаходилося, принаймні, чотири бронепоїзди. Зокрема, в Києві та Одесі на ремонті перебували усі три поїзди, збудовані за проектом Колобова (№ 3 в Києві, № 2 і № 5 – в Одесі). Ще один потяг – № 4 (конструкції Балля) – дислокувався в Бірзулі (нині Котовськ), а згодом теж був скерований на ремонт до Одеси, де існувала належна технічна база.

Поряд із бронепоїздами російська армія для розвідувальної та охоронної служби використовувала броньовані моторні дрезини. Подібні бойові засоби, озброєння яких становило 2-4 кулемети, будувались у залізничних майстернях у Києві, де в 1916 р. спорудили важку бронедрезину, та в Одесі, де тоді ж побудували дві легкі бронедрезини з двома кулеметами кожна. [93, с. 2-8]. Проміжне місце серед броньованих поїздів і дрезин займали броньовані

мотовагони. Проект подібного бойового засобу був розроблений конструкторським колективом під керівництвом полковника Бутузова. Спорудження мотовагону розпочалось у січні 1916 р. в Одеських залізничних майстернях особовим складом 1-го Заамурського залізничного батальйону. Силова установка вагону складалась з двох бензинових двигунів італійського виробництва потужністю по 60 к.с. Коробку передач і карданні вали із великим запізненням виготовив Путіловський завод. Швидкість сягала 45 км/год. Озброєння мотовагона, що отримав назву „Заамурець”, складалось із двох баштових установок з 57-мм скорострільними морськими гарматами системи Норденфельда, а також восьми кулеметів „Максим” у бортових установках. Товщина броні була диференційована: 16 мм для вертикальних поверхонь і 12 мм – для похилих і горизонтальних [92, с. 30]. У жовтні 1916 р. „Заамурець” пройшов випробування поблизу Одеси, після чого був скерований на Південно-Західний фронт в розпорядження командувача 8-ї армії. У жовтні 1917 р. „Заамурець” проходив ремонт і модернізацію в Одесі. Тут мотовагон захопила одна із місцевих банд. Згодом він потрапив до рук більшовиків, а ще пізніше його захопили повсталі частини Чехословацького корпусу. Досвід бойового використання „Заамурця” під час Першої світової війни був оцінений як цілком позитивний, але заплановане будівництво ще двох вагонів цього типу так і не було реалізоване через відсутність двигунів.

Поряд із колишніми російськими бронепоездами, українські збройні формування використовували потяги, збудовані власними силами. Детальніша характеристика відомих випадків будівництва таких поїздів наведена у наступних розділах. Широко використовувались і трофейні поїзди, захоплені у більшовиків чи (значно рідше) денікінців. У роки громадянської війни особливо широко бронепоезди використовувались більшовицькими військами. Більшовики зуміли налагодити значне за масштабами будівництво таких составів, основним осередком якого став Брянськ. При цьому, поряд із добре

захищеними і озброєними поїздами, використовувались і так звані „бронелетучки” – примітивні конструкції, що складались із платформи зі звичайною польовою гарматою, захищеною штабелями шпал і паровоза, захист якого складався з мішків з піском. Станом на жовтень 1918 р. більшовицькі війська мали 23 бронепоїзди, через рік – 59 поїздів та 12 „бронелетучок”, а в жовтні 1920 р. – уже 103 бронепоїзди [91, с. 63]. Була розроблена більшовиками і система класифікації бронепоїздів, яка включала три класи: А – польовий ударний (штурмовий) поїзд, добре захищений із тридюймовою (76,2-мм) артилерією і численним кулеметним озброєнням; Б – легко броньований із 107-мм гарматами – для підтримки поїздів типу А; В – особливого призначення, із артилерією калібру 152-мм і вище – для придушення тилкових об’єктів ворога [95, № 1, с. 13]. Зрозуміло, що ця класифікація в умовах воєнних дій і виготовлення поїздів на багатьох підприємствах з використанням рухомого складу і озброєння, що було в наявності, лишалась досить умовною. Проте можна виділити деякі типові риси більшовицьких бронепоїздів. Найчастіше застосовувались бронепоїзди типу А, вагони яких мали одну-дві обертові башти із тридюймовими (76,2-мм) польовими гарматами зразка 1902 р., а також до восьми кулеметів. Вага такого вагону коливалась в межах 56-64 т. Іншим поширеним зразком були чотиривісні платформи типу „Фокс-Арбель”, на яких гармати такого ж калібру встановлювались за щитовим прикриттям на тумбових установках. У важких поїздах відносно широко застосовувались бронеплощадки конструкції інженера Сікена із 152-мм гарматами на установках з круговим обстрілом. Як виняток, можна відзначити використання для озброєння бронепоїздів 203-мм гармат (подібних поїздів за проектом того ж Сікена було збудовано лише два – „Красная Москва” і „Красный Петроград”). Зрозуміло, що умови роботи екіпажу в більшості у таких нашвидкуруч збудованих поїздах були суттєво гіршими, ніж в поїздах будови часів Першої світової війни (зрештою, це твердження правильне і стосовно поїздів,

збудованих українськими частинами). В якості тяги використовувались паровози найпоширенішої і відносно малопотужної серії O<sup>B</sup> – застосування більш потужних і швидкісних паровозів було визнано невиправданим, з огляду на їхню неекономність. Крім того, оскільки бронепоезд мав, здебільшого, усього 2-4 вагони, потужні паровози просто були непотрібними. Поширеною практикою було включення до складу бронепоездів так званих „чорних” паровозів – неброньованих, призначених для використання поза фронтом. Завдяки цьому, вдавалось зберегти ресурс основного броньованого паровоза.

В умовах маневрених бойових дій, притаманних громадянській війні, усі воюючі сторони створювали рухомі бази бронепоездів – ешелони, що складались із шести-семи (а іноді й більше) вагонів. У такому ешелоні містилось житло для особового складу, перевозились запаси засобів матеріально-технічного постачання, провізія тощо. Подібне рішення покращувало оперативну мобільність бронепоездів, але негативно позначалось на тактичній – для роз’єднання бойового і тилового ешелонів та приведення першого в бойову готовність потрібно було 4,5-5 годин [91, с. 89]. Іншим чинником, що визначав оперативну мобільність і автономність бронепоезда, був запас палива і води. Коли поїзд знаходився в постійній готовності до руху, тримаючи паровоз під парами, добова витрата складала 10 кубометрів води і 7 кубометрів дров (вугілля, особливо в період громадянської війни, постійно не вистачало і його використовували досить рідко). Стандартний три-чотиривісний тендер вміщав 14 кубометрів води і 12-15 кубометрів дров. Тобто, потрібно було щодня поповнювати запас води і через добу – палива. Усі воюючі сторони широко використовували як засіб протидії бронепоездам руйнування залізничної колії. Були винайдені навіть спеціальні "плуги", які буксировались локомотивом і зривали залізничні рейки. Тому до складу бронепоездів стали включати так звані контрольні платформи, завантажені рейками, шпалами та іншим майном, необхідним для ремонту колії. У бойовій обстановці такі

платформи чіпляли в голові состава, що забезпечувало бронепοїзд від вибухів фугасів, закладених під колією [91, с. 107-110].

Чи не перший більшовицький бронепοїзд був збудований збільшовиченим 10-м залізничним батальйоном в Мінську в жовтні 1917 р. Він мав два вагони з стрілецькими бійницями та площадку із зенітними гарматами. Навесні 1918 р. цей состав брав участь у боях проти німецьких військ та українських загонів на Поліссі [91, с. 55-56]. Проте будівництво бронепοїздів стройовими частинами в 1918-1920 рр. було швидше винятком, ніж правилом. Здебільшого, їх споруджували на машинобудівних підприємствах. Головним осередком виготовлення бронепοїздів в більшовицькій Росії з другої половини 1918 р. став Сормовський завод у Нижньому Новгороді (на цьому підприємстві було навіть створено спеціальне конструкторське бюро). Однак, виготовленням подібних составів займалися й інші підприємства, у тому числі й ті, що перебували на зайнятій більшовиками території України. Наприклад, в березні 1918 р., буквально напередодні вступу німецьких військ, бронепοїзд був збудований на Луганському паровозобудівному заводі Російського товариства машинобудівних заводів. Після повернення більшовиків навесні наступного року будівництво бронепοїздів тут відновилося, і у стислий термін було збудовано ще десять поїздів [91, с. 57-58]. Іншим осередком будівництва бронепοїздів більшовиками став Миколаїв із його потужними суднобудівними підприємствами. У 1919 р. на території України знаходилась і прифронтна ремонтна база бронепοїздів. Спочатку вона перебувала в Краматорську, згодом в Дружківці, Харкові, Конотопі, поки не була переведена до Брянська.

Навесні 1918 р. на території України з'являються й бронепοїзди німецьких окупаційних військ. Хоч на момент укладення Берестейського мирного договору Німеччина мала близько 20 таких составів заводського виготовлення, окупаційним військам їх не надали. Натомість уже в Україні було виготовлено кілька імпровізованих бронепοїздів, вкрай необхідних для охорони залізниць.

Такі состави використовувались 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 бронепоїзди. У більшості випадків поїзди німецьких окупаційних військ складались з паровоза, артилерійського вагона з гарматою і кількома кулеметами і вагона для перевезення десантної групи [111, р. 31]. Такі ж імпровізовані бронепоїзди використовували на території України австро-угорські війська. Так само, як і Німеччина, Австро-Угорщина мала у складі своєї армії бронепоїзди заводського виготовлення (на початок Першої світової війни – 5 одиниць, на 1918 р. – уже 15), однак до складу окупаційних військ вони не були включені. Проте ці бойові одиниці становлять певний інтерес, оскільки трофейні вагони та паровози цих потягів, як уже зазначалось, включались до складу російських бронепоїздів. Крім того, два бронепоїзди заводського виготовлення - № III і № VIII - „успадкувала” від Австро-Угорщини Польща, яка активно використовувала їх під час українсько-польської війни [105, s. 60]. Типовий австро-угорський поїзд довоєнної будови озброювався двома 66-мм гарматами (або однією 66-мм і однією 37-мм), а також шістьма кулеметами. Поїзди, що будувались під час війни (так званий „тип V”) складались кожен з кількох типових броньованих вагонів „S”. Ці вагони виробництва будапештського машинобудівного заводу MAVAG озброювались 75-мм гарматою із сектором обстрілу 240<sup>0</sup> і двома кулеметами „Шварцльозе”. Товщина броні становила 12 мм [111, р. 41].

Основні тактичні прийоми використання бронепоїздів, які використовувались ворогуючими сторонами в 1918-1920 рр., базувались на ґрунті досвіду, накопиченого російськими військами під час Першої світової війни. Тактика використання бронепоїздів у російській армії поступово еволюціонувала. Якщо у перші роки війни їх роль зводилась до виконання функцій рухомої артилерії, то у 1916 р., а особливо – у 1917 р., відбувається розширення цих функцій. Робляться спроби використання бронепоїздів в якості

основи мобільних загонів, призначених для розвитку успіху наступу на ключових відрізках. Типовим прикладом цього можуть служити бойові дії сформованого в червні 1917 р. Броньового залізничного ударного загону під командуванням полковника Кондиріна. Крім бронепоезда „Генерал Анненков” до цього загону включили мотовагон „Заамурец”, бронедрезину та два бронеавтомобілі. Цей загін успішно діяв під час літнього наступу Південно-Західного фронту [91, с. 37]. Щоправда, загальний провал цієї операції не дозволив розширити локальні успіхи, досягнуті броньовими частинами. Загалом же, узагальнюючи досвід ворогуючих сторін, здобутий під час Першої світової війни, до головних завдань бронепоездів слід віднести:

- прикриття перевезення і пунктів вивантаження військ;
- флангове прикриття частин при русі їх паралельно залізниці;
- розвідка і набіги на ворожу територію;
- захоплення важливих залізничних пунктів (станцій, роз'їздів), мостів тощо, а також оборона таких пунктів;
- оборона і вирішальний удар у бою;
- прикриття виходу з бою, дії в якості ар'єргарду;
- ведення вогню із закритих позицій в якості артилерійської батареї;
- використання як мобільних бойових одиниць в системі берегової оборони.

Слід відзначити і нові тактичні прийоми, які не були поширені в роки Першої світової війни. Зокрема, у ході визвольних змагань (у період 1919-1920 рр.) набули поширення вогневі дуелі бронепоездів, що було зумовлено широким використанням цих бойових засобів ворогуючими сторонами. З іншого боку, ведення вогню з закритих позицій практикувалось дедалі рідше, бо такий вид вогню потребував доброї підготовки і натренованості артилеристів та налагодженої взаємодії з коригувальними постами. Тому перевага надавалась вогневим рейдам – масованому вогню з гармат і кулеметів прямою наводкою на



коротку відстань. Іноді робились спроби застосування брандерів, коли назустріч ворожому бронепоезду пускали паровоз або вагон з вибухівкою з метою завдання таранного удару.

Загалом, громадянська війна на теренах колишньої Російської імперії стала періодом наймасовішого в історії воєн застосування бронепоездів. Це зумовлювалось, насамперед, маневреним характером бойових дій, які велись головню вздовж залізничних магістралей, що служили лініями комунікацій для усіх ворогуючих сторін.

Система матеріально-технічного забезпечення броньових залізничних формувань повністю базувалась на цивільній інфраструктурі, досить розвинутій на території України (станційне господарство, пункти забезпечення водою і паливом, ремонтні майстерні тощо). Це сприяло значному поширенню бронепоездів у 1918-1920 рр. порівняно із бронеавтомобілями – аналогічної цивільної бази автомобільного господарства в колишній Російській імперії просто не було.

Виходячи із вищезазначеного, можна зробити наступні висновки: на території України станом на осінь 1917 р. дислокувалась досить значна кількість броньових підрозділів, підпорядкованих Тимчасовому урядові, до них належали бронеавтомобільні частини та бронепоезди Південно-Західного і частково Румунського фронтів.

Бронеавтомобільні частини були представлені, головню, сімома броньовими автомобільними дивізіонами, що перебували в підпорядкуванні армій Південно-Західного і Румунського фронтів. Окрім цього, Південно-Західний фронт мав у своєму складі автоброньовий дивізіон Особливого призначення. Також на території України знаходилась принаймні одна Окрема броньова батарея для стрільби по повітряному флоту, озброєна зенітними самохідними установками. Хоч ці частини зазнали суттєвих втрат під час невдалого літнього наступу російської армії 1917 р., проте загалом зберігали

боездатність і налічували у своєму складі кілька десятків броневих автомобілів.

Бронепоезди теж досить широко використовувались російським військом, у тому числі й на території України. Досягнувши піку чисельності до кінця 1915 р., парк бронепоездів російської армії упродовж наступних півтора року дещо скоротився, але все ще зберігав боездатність і використовувався в боях. Принаймні чотири бронепоезди та один броньований мотоввагон станом на осінь 1917 р. перебували на території України.

Дещо гіршою, ніж із бойовими частинами, була ситуація з обслуговуючими підрозділами. Єдиний в російській армії осередок підготовки екіпажів панцирних автомобілів – Запасний автоброньовий дивізіон – знаходився далеко за межами України. Слабкою була й авторемонтна база. Проте, це частково компенсувалось наявністю потужних і, здебільшого, добре обладнаних залізничних майстерень на вузлових станціях, які могли бути використані (і згодом активно використовувались) не лише для ремонту бойової техніки залізничних та броневих автомобільних частин, але й для будівництва бронепоездів.

Таким чином можна стверджувати, що Україна наприкінці 1917 р. мала певні стартові можливості для формування власних броньових частин. Тут знаходились досить численні бойові підрозділи – броневих автомобільні та залізничні, що входили до складу Південно-Західного і Румунського фронтів. Існувала й певна технічна база для забезпечення їх діяльності (особливо це стосувалось залізничної інфраструктури). Наявним був підготовлений особовий склад як рядовий, так і старшинський. Нарешті, був накопичений значний досвід бойового використання броневих автомобільних частин та бронепоездів. Для того, щоб реалізувати ці можливості і створити власні повноцінні броньовані частини, політичному і військовому керівництву України потрібно було розв'язати кілька першочергових завдань, а саме: зберегти майно цих підрозділів від розграбування і вивезення за межі України; не допустити руйнацію ремонтної бази, передусім – залізничних майстерень; зберегти

кадровий потенціал залізничних та броневих частин. Нарешті, потрібно було визначити місце броньових частин в структурі Збройних сил України.

### РОЗДІЛ 3

## ОРГАНІЗАЦІЙНІ СТРУКТУРИ БРОНЬОВИХ ЧАСТИН УКРАЇНСЬКИХ АРМІЙ

### 3.1. Бронетехніка у військових формуваннях доби Центральної Ради та Гетьманату П. Скоропадського

Зародження українського війська новітньої доби пов'язується із загальним піднесенням національно-визвольного руху, викликаним Лютневою революцією 1917 р. Виняткове значення для подальшого розвитку визвольного руху мало утворення в березні 1917 р. за рішенням зборів українських політичних партій та громадських організацій Української Центральної Ради – політичного центру, покликаного консолідувати український народ у боротьбі за свої соціальні і національні права [158, с. 80-81]. Наступний період в історії України аж до кінця квітня 1918 р., пов'язаний саме з функціонуванням цього політичного органу. При цьому діяльність Центральної Ради та її лідерів, що представляли головно соціалістичні партії, відзначалась низкою серйозних недоліків, що, зрештою, стали фатальними для її долі. Зокрема, це нехтування значенням військового чинника в боротьбі за самовизначення українського народу.

Український національний рух, що розгорнувся в частинах російської армії, опинився без підтримки провідної української політичної організації, яку опанували антимилітаристські настрої. Федералістська концепція Центральної Ради за самою своєю суттю заперечувала доцільність національної армії. За таких умов український рух в армії спочатку потрапив під вплив ідеологів самостійницького напрямку [159, с. 72-74].

У березні 1917 р. в Києві було створено дві військові організації, які ставили своїм завданням сприяти становленню Збройних сил України – Організаційний комітет для формування Українського війська та Військовий

клуб ім. гетьмана Полуботка [34, с. 31-39]. Першочерговою вимогою цих організацій стала українізація армії, тобто виділення військовослужбовців-українців в окремі частини. Проте ціла низка чинників, а, насамперед, розпорошеність сил і неоднозначне ставлення різних складових українського національно-визвольного руху до військових проблем, ускладнювали вирішення цього завдання. Для подолання проблем Клуб ім. гетьмана Полуботка висунув пропозицію скликати Всеукраїнський військовий з'їзд. Намагаючись встановити свій контроль над військовим рухом, цю пропозицію підтримала і Центральна Рада. З'їзд, який проходив у Києві на початку травня 1917 р., зібрав близько 1000 делегатів, що представляли 1 млн. солдатів-українців [160, с. 27]. Однією з головних його ухвал було рішення про організацію єдиного керівного органу, що мав би координувати й очолити українське військове будівництво. Таким органом став Український генеральний військовий комітет (УГВК) [66, с. 192]. Серед шести відділів УГВК існував і відділ фахових військ, у компетенцію якого входила робота серед технічних частин, у тому числі й броневих та залізничних.

Найбільш інтенсивно процес українізації розгорнувся з другої половини липня 1917 р., коли він був санкціонований Ставкою верховного головнокомандування. Новопризначений головнокомандувач генерал Л. Корнілов розглядав його як ефективний засіб підвищення боєздатності армії. Якщо раніше українізація обмежувалась запасними полками, а також іншими тилловими допоміжними частинами, то тепер вона поширилась і на фронтіві частини, охоплюючи цілі корпуси [34, с. 78].

Процес українізації був характерний для усіх родів зброї. Але такі його характеристики, як широта охоплення особового складу і стійкість національних переконань суттєво різнились. Великого розмаху українізація набула в піхоті, а також кавалерії та артилерії. Автомобільні ж та залізничні частини в національному відношенні були досить пасивними. Для ілюстрації

можна навести становище в Одесі, де із 75-ти членів виконкому Одеської української військової ради лише двоє представляли ці частини [126, арк. 29-30]. Пояснити такий стан речей можна, якщо врахувати кілька чинників. Активізація українського руху простежувалась в тих частинах і з'єднаннях, де була достатня кількість національно свідомих офіцерів-українців. У технічних частинах їх було відносно небагато. Основу рядового складу автомобільних та залізничних частин становили робітники з центру Росії та русифікованих українських промислових районів, байдужі до української національної ідеї. Стримувався національний рух і розпорошеністю особового складу по відносно невеликих підрозділах, що перешкоджало гуртуванню військовослужбовців-українців. Як приклад національно свідомого офіцера броньових частин можна відзначити штабс-капітана Віктора Поплавко – відомого конструктора бронеавтомобілів та командира автоброньового дивізіону Особливого призначення, який був обраний членом Центральної Ради та Українського генерального військового комітету, а згодом призначений представником УГВК при штабі Одеського військового округу. На початку 1918 р. він був військовим радником української делегації на мирних переговорах в Бресті, потім працював у системі міністерства продовольчих справ УНР [30, с. 347]. Тобто, організаційні здібності досвідченого офіцера, фахівця бронеавтомобільних військ, були спрямовані у досить далеку від війська галузь. Таке використання кваліфікованих спеціалістів навряд чи можна визнати виправданим.

Позитивні зрушення у військовій галузі розпочались після проголошення 7 листопада 1917 р.<sup>1</sup> Третім універсалом Центральної Ради створення Української Народної Республіки. Розвиток українського державницького руху вступив у другу фазу, яка характеризувалась наростанням загрози з боку більшовиків і, зрештою, відвертою збройною агресією Радянської Росії (перша українсько-більшовицька війна). У такій ситуації одним з першочергових завдань

---

<sup>1</sup> Усі дати до 1 березня 1918 р. наведені за старим стилем.

української влади стало створення боєздатних Збройних сил, здатних захистити республіку. В структурі цієї армії мало знайтись місце і для новітніх видів зброї – броневих частин та бронепоїздів.

Після проголошення УНР Український генеральний військовий комітет дістав офіційний статус і постановою Центральної Ради від 7 листопада 1917 р. був перетворений із напівгромадської організації в державну установу - Генеральне Секретарство військових справ [161, с. 100] (номінально Військовий секретаріат існував з 17 червня, однак свого апарату він не мав). Питаннями автомобільних та залізничних військ у структурі Військового секретаріату займався Технічний відділ, очолюваний суто цивільною людиною – інженером Шумицьким [124, арк. 138]. Треба мати на увазі, що Шумицький одночасно займав ще одну досить відповідальну посаду – член комісаріату при командуючому Київського військового округу [125, арк. 143]. До того ж, у його віданні перебували артилерія, кіннота, інженерні війська, підрозділи зв'язку, забезпечення та авіація [162, с. 19]. Тому, зрозуміло, проблемам броньових частин він не міг приділяти надто багато уваги. Загалом же відзначимо, що система управління відтворювала прийняту в російській армії – Технічний відділ відповідав за своїми функціями і повноваженнями Головному військово-інженерному управлінню (зрозуміло, з певною поправкою на нові реалії).

Зміни в політичній ситуації позначились і на настроях у військах. Загострення політичної ситуації восени 1917 р., більшовицький переворот в Росії та проголошення УНР змусили особовий склад багатьох військових частин облишити вичікувальну позицію і чітко визначити своє ставлення до української державності. Відзначимо, що саме в цей час оголосили себе українізованими 7-й та 8-й броньові автомобільні дивізіони, а слідом за ними – дивізіони Особливого призначення та Особливої армії. Доля інших дивізіонів виявилась більш заплутаною. Наприклад, у 9-му броньовому автомобільному дивізіоні було демобілізоване управління, відділення ж його були залишені

напризволяще. Ймовірно, принаймні одне з них було українізоване, бо в складі Українського збірного відділу, сформованого полковником Базильським, в районі м. Кимполунг числилось три броневих автомобілі [6, с. 82]. В 11-му дивізіоні були демобілізовані 43-тє відділення і частково – 47-ме, решта ж підрозділів, дислокованих в Дубно, Кременеці і Волочиську, були українізовані [84, с. 25].

Бойова біографія багатьох українізованих частин виявилась досить короткою. Як приклад можна навести 29-тє автоброньове відділення, що мало чотири бойові машини (два „Остіні”, „Ланчестер” та „Вайт”). Цей підрозділ, виведений з Кавказького фронту, дислокувався в Харкові. Особовий склад відділення не визнавав більшовицького перевороту в Петрограді, а на початку грудня 1917 р. оголосив про свою належність до українських частин. Та в ніч на 9 грудня до Харкова прибув більшовицький загін під командуванням Рудольфа Сіверса, який нараховував понад 1000 багнетів і мав, поряд із іншою зброєю, три броньовики [38, с. 18]. Пізно ввечері того ж дня більшовики провели операцію по знешкодженню 29-го відділення. Заблокувавши виїзд з казарм власним броневим автомобілем „Пірлесс”, вони після нетривалої кулеметної перестрілки захопили казарми і матеріальну частину 29-го автоброньового відділення. Надалі ці броньовики увійшли до складу більшовицького „автоброньового отряда при военной комендатуре Харькова”, а згодом – до „Южного автоброньового дивизиона”, підрозділи якого брали участь в ар'єргардних боях в березні-квітні 1918 р., прикриваючи відступ більшовицьких військ з території України [163, с. 35-36].

Процеси українізації розгортались і в залізничних частинах. Як уже відзначалось, станом на жовтень 1917 р. на території України перебувало принаймні чотири бронепоезди колишньої російської армії. Три з них знаходились в ремонті – № 3 в Києві, а № 2 і № 5 – в Одесі. Поезд № 4 перебував в Бірзулі (Котовську). Залога останнього оголосила себе українізованою, і за наказом С. Петлюри на початку грудня 1917 р. цей поезд



також прибув до Одеси на ремонт, надійшовши в підпорядкування Одеської гайдамацької дивізії [132, арк. 19]. Поїзд № 3, отримавши назву „Слава Україні”, теж був включений до складу військ Центральної Ради. Ризикнемо, однак, припустити, що він знаходився у небоєздатному стані. Свідченням цього є факт відсутності цього поїзда у досить докладних списках українізованих частин, що наводяться Я. Тинченком [29, с. 40-41] та В. Голубком [34, с. 248-257].

В ніч на 26 січня 1918 р. "Слава Україні" був захоплений більшовиками. Вони ж захопили в Одесі і поїзди № 2 і № 4. Вагони поїзда № 5 в 1918 р. увійшли до складу українського бронепоїзда „Січовик”. Броньований мотовагон "Заамурец", що з жовтня 1917 р. ремонтувався в Одесі, у грудні був включений до складу військ Центральної Ради, а відповідальним за його ремонт призначили вже згаданого Віктора Поплавко [93, с. 17]. Але екіпаж мотовагону став на більшовицькі позиції, свідченням чого може служити входження його представника до складу виконкому пробільшовицьки налаштованої Ради солдатських депутатів Одеського гарнізону [126, арк. 15]. Поряд із цим, відповідно до наказу командувача Румунським фронтом ч. 1294 від 28 грудня 1917 р. на базі 6-го залізничного батальйону формувався 1-й Український залізничний курінь. До його складу перевели солдатів-українців з 8-го, 11-го, 15-го, 17-го 24-го та 25-го залізничних, а також 1-го тепловозного батальйонів [127, арк. 194]. Таким чином були створені передумови для формування української залізничної частини, спроможної здійснювати будівництво та фахову експлуатацію бронепоїздів. Проте в документах пізнішого часу згадки про 1-й Український залізничний курінь відсутні. Очевидно, він був демобілізований або ж так і не зміг завершити формування.

На початковому етапі формування українського війська (до весни 1918 р.) жодних організаційних змін в українізованих броньових частинах не простежується. Частини оголошували себе українськими, але при цьому, бодай

формально, зберігали стару організаційну структуру і штати. Коли українські війська наприкінці січня 1918 р. залишили Київ і після відступу на Волинь були перегруповані та зведені в Запорозьку бригаду, в її складі з'являється броньовий відділ поручника Болдиріва, який утворився на основі решток автоброньового дивізіону, українізованого в листопаді 1917 р., що перебував у Житомирі. Відділ знаходився в резерві українських військ, а тому в боях з більшовиками не використовувався. Його активність обмежувалась підтримкою 1-ї Чехословацької дивізії та українських військ у їхніх заходах з підтримання порядку в Житомирі та околицях. До складу відділу входило чотири бронеавтомобілі. [29, с. 339].

Після реорганізації Запорозької бригади і затвердження в березні 1918 р. штатів окремої Запорозької дивізії, в її складі був утворений 1-й Запорозький автоброньовий дивізіон під командуванням підвищеного у званні до сотника Болдиріва. Ця частина мала чотири гарматних та вісім кулеметних бронеавтомобілів [1, с. 383]. Можна припустити, що дивізіон складався з чотирьох відділень, кожне з яких за російським взірцем мало три бронеавтомобілі – два кулеметних і гарматний. Проте в архівних матеріалах даних про чисельність озброєння дивізіону в даний проміжок часу (початок березня 1918 р.) не виявлено. Тому не можна виключати, що чисельність бронеавтомобілів, наведена в „Історії Українського війська”, є завищеною. На початку квітня 1918 р. Запорозька дивізія нараховувала понад 20 тисяч бійців, що змусило, всупереч волі німецького командування, реорганізувати її в корпус. За даними О.Удовиченка, на той час корпус мав, крім дванадцяти бронеавтомобілів, ще п'ять бронепоездів [18, с. 35].

Остаточний статус запорожців був визначений 8 квітня 1918 р., коли Військова офіція<sup>2</sup> УНР видала наказ ч. 28. Ним затверджувався склад Окремої

---

<sup>2</sup> Термін „Військова офіція” широко використовувався в документах 1918 р. як відповідник терміну „Військове міністерство”.

запорозької бригади, в склад якої, крім піхотних, кавалерійських та гарматних частин увійшов й автоброньовий дивізіон [130, арк. 31]. Цим же документом офіційно оголошувалось про припинення формування 2-ї Запорозької бригади, а призначений для неї автоброньовий дивізіон переводився в підпорядкування коменданта м. Києва.

Від початку березня 1918 р. у складі Збройних сил УНР перебуває нетипове броньове формування – так звана „панцирна колона”, очолювана отаманом Леонтієм Овчаренком (за даними, наведеними Я. Тинченком, до цього Овчаренко очолював броньовий загін Гайдамацького Коша Слобідської України та 3-й Гайдамацький полк [30, с. 306]). До складу колони увійшло два дивізіони – 1-й та 2-й. 1-й дивізіон – це автоброньовий дивізіон Запорозької бригади, яким командував полковник Мережинський. Основу 2-го дивізіону склав особовий склад і матеріальна частина колишнього 34-го і 44-го автоброньових відділень, а командував дивізіоном осавул Воплєв [136, арк. 4].

Колону Овчаренка можна віднести до "ініціативних" формувань, які створювались не за наказом "згори", а ініціативою "знизу". Коли ж військове керівництво УНР розпочало заходи із впорядкування армійських структур, вказана колона була оглянута інспектором самохідних (автомобільних) частин армії УНР отаманом Ніколічем. В акті огляду, датованому 21 березня 1918 р., наведені досить докладні, і, слуд відзначити, не надто втішні, відомості стосовно складу колони Овчаренка [136, арк. 3]. Відповідно до цього документа, колона мала у своєму складі десять бронеавтомобілів, чотири з яких перебували в поході. З шести броньовиків, оглянутих на місці дислокації, лише один був справний, решту п'ять – ремонтувались. Колона мала й допоміжні технічні засоби: два легкових і два вантажних автомобілі, один автомобіль-майстерню та один мотоцикл. Особовий склад 2-го дивізіону нараховував 15 старшин і 56 козаків, другої батареї 1-го дивізіону – відповідно 5 і 20. По першій батареї 1-го дивізіону, яка перебувала в поході, точні дані стосовно

особового складу були відсутні. У плані тилового забезпечення колона підпорядковувалась Гайдамацькому Кошу Слобідської України, проте, як відзначив у своєму акті отаман Ніколіч, жодного постачання з цього коша колона не отримувала. Судячи з наявних даних, можна припустити, що колона Овчаренка була суто адміністративним утворенням, породженим в умовах післяреволюційної анархії. Управління колони не здійснювало при цьому оперативного керівництва дивізіонами, що входили до її складу. Дивізіони і навіть батареї з їх складу діяли самостійно, передаючись в оперативне підпорядкування тим чи іншим з'єднанням українського війська.

Крім колони Овчаренка, на теренах України лишалась ціла низка броньових частин колишньої російської армії, які з більшими чи меншими втратами зуміли пережити революційні потрясіння кінця 1917 – початку 1918 рр. і були включені до складу Збройних сил УНР. За наказом Військової офіції ч. 51 від 15 квітня 1918 р. до складу української армії увійшло шість автоброньових дивізіонів колишньої російської армії, відомості про які наведені в табл. 3.1.

Факт входження того чи іншого дивізіону до української армії зовсім не означав, що дивізіон ставав українським в повному складі. Наприклад, 16-те автоброньове відділення (зі складу Особливого дивізіону), більшість особового складу в якому становили поляки, 16 березня 1918 р. увійшло до складу Окремої легкої бригади польського 3-го корпусу, що формувався на теренах Волині. У складі бригади відділення перебувало до її розформування австро-угорською владою в червні 1918 р., після чого його бойові машини (два кулеметних „Остіни” й гарматний „Гарфорд”) опинились у руках австрійців [166, с. 37-38]. Також до складу польських військ – 2-го корпусу, який формувався з частин колишнього Румунського фронту, – увійшло 46-те автоброньове відділення, проте в середині квітня 1918 р. воно змушене було через брак пального залишити свої бойові машини в районі м. Чечельник [99, с.

Автоброньові дивізіони колишньої російської армії, що увійшли до складу  
Збройних сил УНР в квітні 1918 р.

Номер (назва) дивізіону	Місце дислокації	Командир
4-й	Одеса	
7-й	Жмеринка	капітан Смірніцький
8-й	Олександрівськ	капітан Тавталерідзе
9-й	Тирасполь	
11-й	Проскурів	підполковник Новиков
Особливий	Луцьк	

Таблицю складено автором за наступними джерелами: [129, арк. 99; 131, арк. 267].

Стан укомплектованості особовим складом бронеавтомобільних підрозділів українського війська, ймовірно, був досить сумний. Побічним свідченням цього служить той факт, що по трьох із шести дивізіонів у Військовій офіції були відсутні навіть дані про їх командирів. Нестачею фахівців можна пояснити і запровадження вище згаданим наказом нової організаційної структури автомобільного панцирно-кулеметного дивізіону і тимчасового штату цієї частини. Відповідно до цього, передбачалось привести усі бронеавтомобільні дивізіони до єдиної структури, що складалась з управління дивізіону і двох броньових батарей (відповідали колишнім відділенням). Таким чином склад дивізіонів суттєво скорочувався порівняно з періодом Першої світової війни. За затвердженими штатами, дивізіон мав нараховувати 90 чоловік особового складу, у тому числі 15 старшин (сім в управлінні і по чотири в кожній із батарей) та 75 козаків (31 в управлінні і по 22 в батареях). Озброєння дивізіону мало складатись із шести бронеавтомобілів, у

тому числі двох гарматних типу „Гарфорд” та чотирьох кулеметних. Штатний боєкомплект кожної батареї визначався у 500 снарядів та 50 000 кулеметних набоїв. Парк допоміжної техніки дивізіону складала три легкових та шість вантажних автомобілів, вісім мотоциклів, а також по одній автоцистерні, автокухні та автомобільно-майстерні, яка обладнувалась двома токарними і свердлильним верстатами та іншим необхідним інструментом [129, арк. 101-103 зв.]. Таким чином дивізіон згортався до розміру, що відповідав двом відділенням. До того ж, з огляду на наявність у складі дивізіону лише одного комплекту машин забезпечення (автоцистерна, автокухня, автомобіль-майстерня), зосередженого в управлінні дивізіону, батареї не могли тривалий час діяти самостійно. Наявність у кожній батареї двох типів бронеавтомобілів (кулеметних і гарматних), безумовно, ускладнювало матеріально-технічне постачання і технічне обслуговування, але, з іншого боку, суттєво підвищувало гнучкість бойового застосування. В організаційному відношенні дивізіон підлягав завідувачеві автомобільної частини корпусу, а його командир прирівнювався за статусом до командира полку [129, арк. 102зв.].

В оперативному відношенні дивізіон мав стати рухомим резервом командира корпусу, призначеним для підсилення дивізій і полків, що діяли на ключових ділянках фронту.

Як уже відзначалось, навчання екіпажів бронеавтомобілів в російській армії здійснювалось за межами України (в Петрограді). За нових політичних обставин необхідно було створити власний осередок підготовки кадрів автомобільних частин. Відповідно до вже згаданого наказу ч. 51 на базі резервних автомобільних рот, дислокованих в Одесі й Сумах, формувався навчально-кадровий автомобільний курінь. До куреню входили навчальні автомобільна та мотоциклетна сотні, а також навчальна броньова батарея. Штат останньої визначався в 22 чол. постійного складу (один старшина, п'ятеро підстаршин та 16 козаків) і 100 козаків-курсантів змінного складу. На озброєнні

батареї мало знаходитись три броневих автомобілі – один гарматний і два кулеметних. Також передбачалось мати один легковик і дві вантажівки, два мотоцикли, автоцистерна і автомобіль-майстерня [129, арк. 104-105]. Батарея мала готувати рядовий склад для автоброньових дивізіонів, питання ж підготовки старшинських кадрів лишалось відкритим – його так і не вирішили упродовж усього періоду визвольних змагань.

Не вписувалась у запропоновану чітку організаційну структуру панцирна колона Овчаренка, наявність якої в складі армії УНР слід було юридично узаконити. Це було зроблено буквально напередодні гетьманського перевороту наказом Військової офіції ч. 120 від 26 квітня 1918 р. Відповідно до нього, дивізіони вказаної колони включили до реєстру автоброньових частин армії УНР, причому по завершенню бойових дій 1-й дивізіон мав бути дислокований у Чернігові, а 2-й – у Полтаві [129, арк. 207]. Передбачалось також перевести дивізіони колони Овчаренка на загальноприйнятні штати, затверджені 15 квітня.

В організаційному відношенні автомобільні панцирно-кулеметні дивізіони армії УНР були приділені до корпусів колишньої російської армії, що склали кадри українського війська. Оскільки дивізіони були зосереджені, здебільшого, у західній частині УНР, виникла потреба їх переміщення до визначених місць постою відповідних корпусів. Як уже відзначалось, 1-й та 2-й дивізіони колони Овчаренка переміщувались до Чернігова й Полтави, де входили в підпорядкування відповідно 31-го і 26-го корпусів. Особливий дивізіон передислоковувався з Луцька до Рівного й входив до складу 25-го корпусу. 7-й дивізіон, приділений до 3'єданого корпусу, переїздив з Жмеринки до Вінниці, 9-й (до Харківського корпусу) – з Тирасполя до Харкова, 11-й (до 10-го корпусу) – з Проскурова до Києва. На попередніх місцях дислокації залишились 4-й дивізіон, приділений до 8-го корпусу (в Одесі) та 8-й – до 5-го Кавказького корпусу (в Олександрівську) [131, арк. 267].

З наявних архівних документів не вдалося встановити долю ще однієї

автоброньової частини – 6-го дивізіону колишнього Румунського фронту. Один раз він згадується в переліку частин українського війська в середині квітня 1918 р. з місцем постою в Одесі [129, арк. 100]. Однак у пізніших наказах, що визначали підпорядкування і дислокацію автоброньових частин, цей дивізіон відсутній. Логічним видається припущення, що 6-й дивізіон (чи його рештки) був об'єднаний з 4-м, оскільки обидві ці частини розташовувались в Одесі. Це непрямо підтверджується і російськими даними, згідно з якими 6-й автоброньовий дивізіон станом на початок березня 1918 р. був повністю демобілізований [84, с. 25]. За тими ж російськими джерелами, на території України перебував українізований автоброньовий дивізіон Особливого призначення, але в реєстрах армії УНР він не значиться. Ймовірно, що на час укладення цих реєстрів (квітень 1918 р.) вказаний дивізіон уже був повністю демобілізований. Однак частина техніки дивізіону Особливого призначення (штурмові бронеавтомобілі „Джеффері”) була збережена і згодом використовувалась українськими збройними формуваннями.

В адміністративному відношенні автомобільні панцирно-кулеметні дивізіони підпорядковувались інспектору самохідних (автомобільних) частин, а той, у свою чергу, - технічному відділу військового міністерства (після проголошення Четвертим універсалом незалежності УНР секретаріати, у тому числі й військовий, були реорганізовані в міністерства).

Внаслідок реорганізації армії УНР в її складі мало бути вісім бронеавтомобільних дивізіонів – з розрахунку один на кожен корпус. Відзначимо, що в російському війську часів Першої світової війни такі дивізіони перебували в армійському підпорядкуванні. Проте в Збройних силах УНР армійська ланка управління була відсутня, тож броньові частини були переведені на корпусний рівень. Іншою відмінністю стало запровадження (чи, принаймні, спроба запровадження) єдиної структури і штату автомобільного панцирно-кулеметного дивізіону – в російській армії ці дивізіони суттєво



різнилися за своїм складом. При цьому дивізіон армії УНР був суттєво слабший порівняно з російським взірцем – він нараховував за штатом усього шість броневих автомобілів, тоді як у російському ця кількість могла сягати трьох десятків (наприклад, дивізіон Особливого призначення Південно-Західного фронту). Знову ж таки, це можна пояснити не тільки значними втратами у матеріальній частині, але й змінами у поглядах на бойове використання броневих автомобільних підрозділів, переданих з армій у корпуси. У свою чергу, наявність у структурі дивізіону двох броньових батарей диктувалась наявністю в корпусі армії УНР за штатами мирного часу двох піших дивізій. При цьому відзначимо, що не передбачалось приділення броневих автомобільних підрозділів до кінних дивізій, хоча досвід боїв березня-квітня 1918 р. показав доцільність і ефективність співпраці броньових автомобілів з кіннотою.

Про стан бронепоездів армії УНР та організаційні заходи в цій галузі, що вживались в березні-квітні 1918 р., відомо суттєво менше подробиць ніж про автопанцирні частини. Усі дислоковані на території України залізничні батальйони колишньої російської армії, які й обслуговували ці потяги, станом на 31 березня 1918 р. були розформовані і демобілізовані [129, арк. 9]. Однак в архіві зберігся реєстр старшин і козаків 1-го гарматно-кулеметного поїзда, який дозволяє відтворити структуру бронепоездів доби Центральної Ради періоду лютого-березня 1918 р. Відповідно до цього, поїзд, яким командував підсавул Рикунів, складався із двох кулеметних платформ (командири – хорунжі Яківчук-Пацьорик та Компанців), а також однієї гарматної (командир – прапорщик Шльонський) [128, арк. 1-3]. Цікаво, що в цій структурі відсутня локомотивна бригада – ймовірно, поїзд не мав постійного локомотива, або ж ця бригада складалась з цивільних. Жодних подробиць щодо озброєння 1-го гарматно-кулеметного поїзда в архівних матеріалах не виявлено. Загалом же, структура бронепоездів була досить гнучкою і значною мірою залежала від наявного на час обладнання потягів рухомого складу та озброєння.

У структурі армії мирного часу, яка розроблялась Військовою офіцією УНР, бронепοїзди були відсутні, незважаючи на здобутий під час першої українсько-більшовицької війни позитивний досвід їх застосування. Передбачалось, що в разі потреби вони можуть бути швидко обладнані уже в ході бойових дій. Базою для формування цих поїздів мали стати підрозділи 1-ї Української залізничної бригади, яку планувалось утворити відповідно до наказу Військової офіції УНР ч. 69 від 15 квітня 1918 р. [130, арк. 137]. До складу цієї бригади входили чотири окремі залізничні сотні, утворені на базі залізничних батальйонів колишньої російської армії. 1-ша і 2-га сотні дислокувались в Києві, 3-тя – в Одесі, 4-та в Харкові. Формування останньої передбачалось розпочати в Києві, оскільки в Харкові була відсутня необхідна база, і лише згодом перевести її до постійного місця дислокації. Відзначимо, що за структурою мирного часу 1-ша Українська залізнична бригада кількісно дорівнювала лише одному куреню. Цієї чисельності вважалось достатньо для підготовки фахівців. У воєнний час кожна з чотирьох сотень за рахунок призову запасних мала розгортатись у курінь.

Таким чином слід відзначити, що перші українські броньові формування (автоброньові дивізіони та колони, бронепοїзди) з'являються внаслідок українізації частин колишньої російської армії. При цьому деякі частини практично в повному складі оголошували себе українськими (наприклад, 7-й і 8-й автоброньові дивізіони, бронепοїзд № 3). Інші ж формувались із залишків розрізаних і частково демобілізованих частин і підрозділів (колона отамана Овчаренка). Навесні 1918 р., після вигнання більшовиків з території України, військове відомство УНР вживало заходів із впорядкування структури і складу Збройних сил. У рамках цих заходів був, зокрема, затверджений реєстр автоброньових підрозділів, що входили до складу армії УНР та розподіл цих підрозділів по корпусах, а також розроблена організаційно-штатна структура бронеавтомобільного дивізіону, як частини корпусного підпорядкування та

підрозділів цього дивізіону (управління і батарей). Було продумане і питання підготовки кадрів для автоброньових частин – для цього планувалось створити навчальну броньову батарею у складі навчально-кадрового автомобільного куреня. Поряд із цим значно менше уваги приділялось бронепоездам. Не було запропоновано обґрунтованої структури та чисельності броньових залізничних військ, а наявні на території України залізничні батальйони колишньої російської армії були демобілізовані. Натомість, планувалось сформувати чотири окремі залізничні сотні, зведені в бригаду. Безумовно, у цьому проявилась недооцінка військовим керівництвом УНР бронепоездів, як ефективного засобу збройної боротьби в умовах конфліктів, що розгортались на теренах колишньої Російської імперії.

Як відомо, внаслідок загострення внутрішніх і зовнішніх суперечностей 29 квітня 1918 р. в Україні відбувся державний переворот, УНР було ліквідовано й встановлено владу в історичній формі Гетьманату. Гетьманом Української Держави делегати Хліборобського конгресу одноголосно обрали генерала Павла Скоропадського, колишнього командира 34-го (1-го Українського) корпусу [164, с. 490]. Прихід до влади П. Скоропадського не перервав процеси військового будівництва, започатковані за часів Центральної Ради. Вже 21 травня 1918 р. начальник Генерального штабу військовий старшина О. Сливинський подав Військовому й Морському міністрові значковому О. Рогозі доповідь про загальні засади будівництва Збройних сил Української держави [43, с. 42]. Планувалось загалом зберегти структуру армії, розроблену ще в березні-квітні (найбільш суттєвою зміною стало формування Сердюцької дивізії). Не зазнала змін кількість корпусів (вісім). Попередньою лишалась організаційно-штатна структура дивізій та корпусних частин.

У рамках територіальної організації армії 25 травня 1918 р. було офіційно закріплено за кожним із корпусів новий номер і назву: 1-й Волинський корпус, 2-й Подільський, 3-й Одеський, 4-й Київський, 5-й Чернігівський, 6-й

Полтавський, 7-й Харківський, 8-й Катеринославський [131, 419]. Корпусні автомобільні панцирно-кулеметні дивізіони отримали нові номери, що відповідали номерам корпусів, до яких ці дивізіони належали. Але, ніби за інерцією, поряд з новою нумерацією ще довго використовувалась паралельно й стара. Це, цілком закономірно, вело до плутанини. Наприклад, 4-й бронеавтомобільний дивізіон Київського корпусу принаймні до вересня 1918 р. в деяких документах іменувався по-старому 11-м. У той же час, 3-й дивізіон Одеського корпусу часто іменувався 4-м - тим, яким він рахувався в російській армії. Тож іноді вимагало додаткових роз'яснень, про який же саме 4-й дивізіон йдеться – за старою нумерацією чи за новою.

За планом Сливинського передбачалось у першу чергу укомплектувати військові частини кадровим складом і передислокувати їх до пунктів постійного розквартирування. Для подальшого розгортання армії потрібно було здійснити низку заходів, а саме: підготувати казармений фонд для розташування військових частин, забезпечити частини, що формувались, усіма видами майна, спорядження та озброєння, підготувати інструкторські кадри і забезпечити військові частини повним комплектом військових статутів і законоположень [43, с. 43-44]. Усі вказані організаційні заходи передбачалось завершити до 1 жовтня 1918 р., створивши таким чином кадровий „кістяк” армії. Після вказаної дати планувалось розпочати призов громадян Української Держави на дійсну строкову службу для укомплектування частин і підрозділів до визначеної штатами чисельності. При цьому особливої гостроти набувало питання комплектування підстаршинськими та інструкторськими кадрами. Якщо станом на травень 1918 р. українська армія мала надлишок старшин, то підстаршин у технічних частинах нараховувалось лише 1-2 % від потреби [133, арк. 32зв.]. Зрозуміло, це не могло не позначитись на боєздатності технічних підрозділів, яка дуже залежить від наявності підготовлених кадрів, здатних ефективно використовувати складну техніку.

Одним з перших кроків з реформування Збройних сил стало переведення в червні 1918 р. на нові засади організації Генерального штабу. Не вдаючись глибше в подробиці організаційної структури, торкнемось лише тих складових Генерального штабу, які відали залізничними та бронеавтомобільними підрозділами. Зокрема, залізничні війська підпорядковувались залізничному відділу, а більшість інших технічних частин (у тому числі й бронеавтомобільні) – Головній військово-технічній інспектурі, у структурі якої була створена інспектура автомобільних частин. Відзначимо, що обидві ці керівні структури перебували у безпосередній підлеглихості начальника Генерального штабу, тоді як більшість інших відділів штабу підпорядковувались двом генерал-квартирмейстерствам [1, с. 425]. У складі Військового міністерства була Головна інженерна управа. Вона включала сім відділів, у тому числі залізничний (очолюваний полковником Ботузовим) та автомобільний (начальник – полковник Дітель) [42, с. 8]. Відповідно до розподілу функцій, структури Генерального штабу мали займатись, насамперед, бойовою та мобілізаційною підготовкою, а військового міністерства – загальними адміністративними та технічними питаннями, постачанням тощо.

Керівництво Української Держави вживало зусиль до впорядкування військової організації. Зокрема були відновлені знаки розрізнення у вигляді погон, скасовані в часи Центральної Ради. Колір погон та канту вказував на приналежність військовослужбовця до певного роду зброї. Для особового складу автоброньових частин наказом Військової офіції ч. 343 від 20 липня 1918 р. були встановлені в якості розпізнавального знаку червоні погони без канту [142, арк. 732]. При цьому погони були далеко не єдиною ознакою слідування гетьманського війська традиціям російської армії. Показовим прикладом плекання традицій було і відновлення практики відзначення щорічних свят частин. Такі дні визначались відповідно до пропозицій особового складу самих частин. Наприклад, у автомобільному панцирно-кулеметному дивізіоні 1-го

Волинського корпусу таким святом був визначений день святої Анни – 25 липня [137, арк. 3зв.].

22 серпня 1918 р. була остаточно затверджена схема організації технічних частин армії Української держави. [139, арк. 90]. Кількість бронев автомобільних дивізіонів та їх розподіл за корпусами не змінились. У Сердюцькій дивізії, сформованій за Гетьманату, формування бронев автомобільних частин штатом не передбачалось [165]. Однак Л.Шанковський вказує, що Сердюцький автопанцирний дивізіон таки був сформований, причому в його складі передбачалось мати чотири автопанцирні сотні (в кожній – чотири чоти по чотири бронев автомобілі, а всього в дивізіоні – 64 бойові машини), мотоциклетну соту і панцирний парк [20, с. 51]. Та існування такої частини не підтверджується архівними документами. До того ж, наведена Шанковським чисельність бронетехніки в Сердюцькому автопанцирному дивізіоні суттєво перевищує кількість бронев автомобілів, яка була в усій армії гетьмана.

Впродовж літа 1918 р. фахівцями здійснювалась розробка нової організації корпусних бронев автомобільних підрозділів. 16 вересня 1918 р. генерал-бунчужний Рогоза затвердив постійні штати (замість тимчасових, що діяли раніше) „автопанцирної батареї двох-чотого складу на час спокійний” [134, арк. 57-58зв.]. Таким чином, до складу корпусу вводилась бронев автомобільна батарея замість дивізіону. Але таке пониження в ранзі не означало зниження боєздатності – скоріше навпаки. Штатна чисельність особового складу батареї значно зросла навіть порівняно з автомобільним панцирно-кулеметним дивізіоном доби Центральної Ради. Наприклад, управління батареї нараховувало за штатом 48 чоловік особового складу (у т.ч. троє старшин, троє урядовців та 42 козаки) замість 31-го в управлінні дивізіону старої організації. Управління складалось з трьох частин: муштрової, до якої належав командир батареї у ранзі військового старшини, його заступник та вісім козаків; частини постачання, до якої входив командир частини – сотник, двоє урядовців та сім

козаків і технічної частини (інженер-механік і 27 козаків, у тому числі 11 майстрів). Управління батареї мало два легкових автомобілі та три спеціальних (автоцистерну, автокухню та автомобіль-майстерню).

Бойовими підрозділами батареї були дві чоти. Кожна них мала 32 чоловіки особового складу, у т.ч. командира чоти (сотника), двох значкових, хорунжого та 28 козаків, тоді як батарея автомобільного панцирно-кулеметного дивізіону, сформована за тимчасовими штатами доби Центральної Ради, мала тільки 26 чол. До складу чоти, як і раніше до складу батареї, входило три бронеавтомобілі – два кулеметних та один гарматний. Допоміжний транспорт чоти включав сім одиниць – два легковики, три тритонних вантажних автомобілі та два мотоцикли (у тому числі один з коляскою).

Таким чином, корпусна "автопанцирна батарея двохчотового складу" за штатом нараховувала 112 чоловік особового складу (11 старшин, три урядники, 98 козаків), шість бронеавтомобілів (чотири кулеметних та два гарматних), шість легковиків, шість вантажних та три спеціальних автомобілі, а також чотири мотоцикли. При аналізі структури особового складу досить помітною є значна частка старшин – 11 чол, або 10 %. Для порівняння відзначимо, що у піхотних ротах при суттєво більшій штатній чисельності особового складу старшин мало бути усього чотири. Подібну ситуацію з бронеавтомобільними формуваннями можна пояснити специфікою служби, яка потребувала певних технічних знань, а з іншого боку – нестачею кваліфікованих підстаршин, які цілком могли б обіймати низку посад, відведених для старшин (наприклад, командирів бойових машин). Характерно, що аж до падіння гетьманату корпусні бронеавтомобільні частини продовжували іменуватись по-старому – дивізіонами [14, арк. 153]. Однак на нашу думку, не виключена можливість переведення їх на новий штатний розклад (зі збереженням схеми організації „дивізіон – батарея” замість „батарея – чота”).

Передбачений штатом мішаний склад бронеавтомобільних частин

(поєднання кулеметних і гарматних машин) забезпечував більшу тактичну гнучкість, але водночас створював додаткові труднощі в технічному обслуговуванні й матеріально-технічному постачанні. Тож командування, виходячи з наявної бойової техніки, робило спроби укомплектувати деякі дивізіони однотипними бронеавтомобілями. Наприклад, 2-й дивізіон Подільського корпусу передбачалось озброїти штурмовими бронеавтомобілями типу „Джеффері”. Водночас у 7-му дивізіоні Харківського корпусу передбачалось зосередити зенітні самохідні установки „Пірлесс”. При цьому уся матеріальна частина бронеавтомобільних підрозділів була заводського виготовлення – відносно обмежена чисельність їх з одного боку, а з іншого – наявність на теренах України теоретично достатньої для укомплектування за штатом кількості бронеавтомобілів заводського виготовлення, не викликали потреби запровадження на озброєння імпровізованих "броньовиків", які знаходили епізодичне застосування за часів Центральної Ради.

Реалізація плану формування бронеавтомобільних частин, як, зрештою, й усієї армії Української держави, проходила із труднощами. На цьому процесі в перші місяці гетьманату (травень-червень) негативно позначилась низка чинників, одним з яких був опір (здебільшого, пасивний) з боку деяких командирів, що служили у війську ще з часів Центральної Ради й усіляко намагались зберегти в частинах свій вплив, обстоюючи їх автономію. Одним з таких "вождів" був вже згаданий отаман Леонтій Овчаренко, який очолював створену ним же "панцирну колону". За рішенням, прийнятим ще в квітні 1918 р., ця колона підлягала розформуванню, а дивізіони, що входили до її складу, передавались Чернігівському й Полтавському корпусам. Але Овчаренко зумів скористатись невизначеністю ситуації в перші дні травня 1918 р., завдяки чому зберіг управління колони і намагався втримати під своїм контролем дивізіони, що входили до її складу. Склалась ситуація, немислима в будь-якій регулярній армії – близько півтора місяця військово-відомство намагалось змусити одного з



підлеглих офіцерів виконувати накази.

Першим кроком у протистоянні став рапорт інспектора автомобільних частин на ім'я головного інспектора військово-технічних частин про стан справ у панцирній колоні отамана Овчаренка від 6 травня 1918 р. Документ містив вкрай некорисні для отамана висновки. Овчаренка та його старшин звинуватили у некомпетентності, оскільки жоден з них не мав досвіду служби у броньових частинах. Підкреслювався хаотичний стан звітності та відсутність належного догляду за матеріальною частиною; невідповідність штатів, за якими сформовано дивізіони колони, керівним документам військового відомства. До того ж, як зазначалось у рапорті, Овчаренко одночасно виконує обов'язки помічника Полтавського губернського коменданта, тому справами колони мало цікавиться. У зв'язку з цим висувалась обґрунтована пропозиція управління колони розформувати, а 1-й і 2-й дивізіони передати до визначених корпусів [136, арк. 1]. Логічним результатом рапорту стало усунення від командування отамана Овчаренка. 17 травня тимчасово виконуючим обов'язки командира колони призначили осавула Шварсаленка. У цей же час старшинський склад колони був підданий перевірці – виникли сумніви в його лояльності через належність старшин до соціалістичних партій. 31 травня Шварсаленко направив по інстанції рапорт, в якому запевняв командування у тому, що старшини штабу колони й 2-го дивізіону одноголосно підтримали гетьманську владу. Та німецькі окупаційні власті з міркувань власної безпеки конфіскували всю бойову техніку 2-го дивізіону. Характерно, що полтавський губернський староста Жуковський не втручався, мотивуючи свою позицію тим, що колона йому не підпорядковується [137, арк. 33]. Таким чином, розбіжності в політичних поглядах між місцевою адміністрацією і командуванням колони призвели до досить сумних наслідків.

Частина 2-го дивізіону колони у травні 1918 р. перебувала в Києві, дислокуючись на вул. Фундуклеївській, 51. 22 травня 1918 р. технічний стан

машин, що перебували тут, обстежила комісія у складі самого отамана Овчаренка, представника від державного контролю Літвінова та представника інспекції автомобільних частин сотника Ленчевського. Було відзначено, що в місці дислокації наявні три вантажних та чотири спеціальних автомобілі, але всього одна бойова машина – гарматний броньовик „Ланчестер” [136, арк. 4].

Ситуація з панцирною колоною не прояснилась і за кілька тижнів. З одного боку, це з’єднання підлягало розформуванню. З іншого – управління колони продовжувало функціонувати. На початку червня Овчаренко повертається до виконання обов’язків командира колони і 3 червня звертається з рапортом, прохаючи розібратись з долею 2-го дивізіону. У рапорті відзначалось, що броньовики цього дивізіону, приділеного до Полтавського корпусу, захоплені німцями [137, арк. 24]. Щоб прояснити ситуацію на місці, інспекція автомобільних частин скерувала до Полтави старшину Фризюк-Палія. Його доповідь, датована 14 червня, виявила плачевний стан речей у дивізіоні, який фактично перестав існувати як військова частина. Управління дивізіону в Полтаву на той час ще не прибуло, перебуваючи в Києві. При цьому командир дивізіону сотник Вовплев ще з початку квітня перебував у Житомирі, повністю втративши зв’язок з підлеглими підрозділами, самоусунувшись від командування. Доля першої батареї дивізіону, направленої до Слов’янська, була з’ясована зі слів начальника штабу Полтавського корпусу. Останній стверджував, що особовий склад батареї виявив себе вороже у стосунку до німців, до того ж, козаки займались реквізіціями й виразно симпатизували більшовикам. За це особовий склад був заарештований і розстріляний німцями. Друга батарея перебувала в Полтаві. Тут її козаки тероризували мирне населення, внаслідок чого місцева влада змушена була просити німецьке командування знешкодити батарею. У підсумку особовий склад батареї був розпущений, бойові машини німці конфіскували, решту ж майна взяли "під охорону" – що, зрештою, було рівнозначне конфіскації [136, арк. 5-5зв]. Тобто,

внаслідок кричущої недисциплінованості і відсутності чіткого керівництва (управління дивізіону так і не встановило зв'язок з командуванням Полтавського корпусу, до якого дивізіон мав належати) 2-й дивізіон панцирної колони Овчаренка існував лише на папері, не становлячи жодної бойової вартості. Цілком логічним наслідком рапорту Фризюк-Палія став датований тим же днем 14 червня наказ по Головному військово-технічному управлінню ч. 47, згідно з яким управління колони розформовувалось, а військовому прокуратору доручалось провести розслідування діяльності Овчаренка та його підлеглих [136, арк. 6].

Лише трохи кращою була ситуація з 1-м дивізіоном колони Овчаренка. У травні-червні 1918 р. дивізіон перебував у підпорядкуванні дивізії Натієва, а не Чернігівського корпусу, як це передбачалось організаційною структурою армії Української Держави. Особовий склад цього дивізіону також торкнулись звинувачення в неблагонадійності і відсутності необхідної кваліфікації, наслідком чого став наказ виконуючого обов'язки головного інспектора військово-технічних частин від 8 червня 1918 р. про усунення командира та усіх старшин дивізіону як таких, що не відповідають займаним посадам [137, арк. 28]. Цим же наказом усувались із посад і командири батарей 2-го дивізіону.

Подібно до броневих частин складалася ситуація із бронепоездами. Усуваючи недогляд доби Центральної Ради, військове відомство Української Держави розробило досить докладну організаційно-штатну структуру броньових залізничних частин. 21 червня 1918 р. гетьман затвердив „Тимчасовий штат окремого українського кадрового панцирного потягу з майстернею при ньому” [134, арк. 105-106зв.]. Відповідно до цього, потяг розглядався як навчальна частина в мирний час, а у воєнний час мав розгортатись у бригаду з чотирьох бронепоездів. Для цього при командирів потяга у ранзі полковника мали перебувати чотири сотники – командири панцирних потягів, що розгортались при мобілізації. Варто відзначити, що вже

в листуванні періоду літа 1918 р. цей кадровий потяг іноді фігурує як бригада.

Чисельність особового складу мирного часу визначалась у 105 чоловік для бронепоезду і 48 чоловік – для майстерні. Рухомий склад бойової частини мав включати броньованого паровоза і три броневагони – два гарматних і один кулеметний, а також платформу із двома гарматами. Крім того, передбачалась наявність тилової частини (шість вагонів системи „Фокс-Арбель” під майстерню, вісім житлових вагонів – два класних для старшин і шість теплушок для козаків, вагон-канцелярія, два вагони під кухню і продовольчий склад, вагон-цейхгауз, вагон-склад боєприпасів, вагон для коней, дві платформи). Допоміжні транспортні засоби включали броньовану мотодрезину, ручну дрезину, один легковий і один вантажний автомобілі та два мотоцикли. Обладнання майстерні включало десять металообробних верстатів різного призначення, кузню та електростанцію. Відзначимо, що ці штати були достатні лише для одного бронепоезда і не передбачали наявності рухомого складу для розгортання передбачених мобілізаційним планом ще трьох бронепоездів. Цей рухомий склад мав отримуватись при мобілізації з Міністерства шляхів сполучень і потребував часу для бронювання, встановлення озброєння та іншого військового обладнання. Тобто, в разі необхідності до бойової готовності бригада бронепоездів могла бути приведена, в кращому випадку, за кілька тижнів після початку розгортання, що зводило нанівець можливість використання бронепоездів як засобу швидкого реагування при раптовому нападі на Україну.

Реальний стан укомплектованості броньових частин армії Української Держави суттєво відрізнявся від передбаченого штатами. Особливо яскраво це видно на прикладі корпусних бронеавтомобільних дивізіонів. В архівах збереглось службове листування й рапорти командирів деяких дивізіонів, що доволі яскраво характеризують наявний стан речей. Скажімо, командир 3-го (Одеського) автомобільного панцирно-кулеметного дивізіону 20 серпня 1918 р.

направив до Генерального штабу телеграму, в якій відзначалось, що замість належних шести броньовиків у дивізіоні нараховується лише чотири бойові машини, але всі несправні. Передбачається, що перший з бронеавтомобілів вийде з ремонту до 27 серпня. Командир дивізіону також відрядив до Житомира старшину для отримання зі складу ще двох бронеавтомобілів. Таким чином, якщо німецькі власті дадуть дозвіл доставити ці машини з Житомира до Одеси, до 1 вересня дивізіон зможе сформувати одну боєздатну батарею у складі трьох бойових машин. Поряд з тим командир 3-го дивізіону відзначав гостру нестачу паливно-мастильних матеріалів: при мінімальній потребі 150 пудів бензину, наявні тільки 30 пудів, а замість потрібних трьох пудів мастила – тільки 20 фунтів [137, арк. 57].

Узагальнивши подібні дані, що надходили від усіх дивізіонів, військовий міністр 29 серпня звернувся до свого колеги із Міністерства внутрішніх справ з проханням виділити кошти в розмірі 200 000 крб. на ремонт техніки бронеавтомобільних частин, мотивуючи прохання тим, що бойові машини мали використовуватись для підтримки протиповстанських операцій за лінією МВС, а у бюджеті Військового міністерства кошти на ці потреби не закладені [137, арк. 114-114зв.]. Вказаний лист становить особливий інтерес, бо в ньому докладно змальовано стан речей в кожному з автомобільних панцирно-кулеметних дивізіонів. Зокрема, 1-й дивізіон (Житомир) мав тільки два бронеавтомобілі та й ті несправні. Очікувалось, що вже за тиждень їх ремонт буде завершений. Ще один гарматний броньовик забрали німці, а один кулеметний перебуває в розпорядженні начальника міліції м. Житомира, який, незважаючи на усі нагадування, відмовляється його повертати. Некомплект дивізіону складає чотири бойові машини. 2-й дивізіон (Вінниця) має три несправних бронеавтомобілі, які можна відремонтувати упродовж місяця. Так само три несправні броньовики має 3-й дивізіон в Одесі. Дислокований в Києві 4-й дивізіон має всі шість належних за штатом бронеавтомобілів, але тільки два

з них справні, а решта потребують ремонту і можуть бути приведені до ладу за один-два тижні. 5-й дивізіон, хоч і приділений до Чернігівського корпусу, тимчасово перебуває в підпорядкуванні Запорозької бригади. Дивізіон має усі шість броньовиків, але технічний стан їх невідомий. 6-й дивізіон у Полтаві має два несправні бронеавтомобілі, ремонт яких потребує два-три тижні. Ще чотири бойові машини в червні 1918 р. забрали німці і досі їх не повернули. 7-й дивізіон (Харків) має шість несправних броньовиків. При цьому в Харкові знаходяться лише дві машини. Решта, чотири бронеавтомобілі, призначені для 7-го дивізіону, перебувають в Одесі, звідки їх не дозволяють перевезти до Харкова австро-угорські окупаційні власті. 8-й дивізіон (Катеринослав) має три несправні бронеавтомобілі, які можуть бути відремонтовані упродовж двох-чотирьох тижнів.

Підсумовуючи наведену інформацію, можна зробити досить невтішні висновки. У серпні 1918 р. з належних за штатом 48-ми бронеавтомобілів в дивізіонах знаходилась лише 31 машина, причому тільки два броньовики були повністю справними, 23 – потребували ремонту різної складності, але могли бути приведені до ладу максимум за місяць, а про технічний стан ще шести (у складі 5-го дивізіону) немає жодних даних. Принаймні п'ять бронеавтомобілів, що формально числились за корпусними дивізіонами (один за 1-м і чотири – за 6-м), були захоплені німцями. У зв'язку з окупацією території України, було ускладнене планове переміщення техніки, зумовлене реорганізацією бронеавтомобільних частин. Скажімо, 7-й (Харківський) автомобільний панцирно-кулеметний дивізіон формувався на базі колишнього російського 9-го автоброньового дивізіону Румунського фронту. Тож машини в Харків доводилось везти через всю Україну, але австро-угорські власті не дозволяли вивозити техніку за межі їх окупаційної зони. У підсумку до місця призначення вдалось доставити лише два бронеавтомобілі із належних шести. До того ж бюджет Військового міністерства не передбачав коштів на ремонт техніки.

Проте ризикнемо припустити, що військовий міністр свідомо показав ситуацію гіршою, ніж вона була насправді, намагаючись не допустити втягування армійських частин у внутрішнє протистояння, а з іншого боку – спробувати отримати додаткові кошти від Міністерства внутрішніх справ для ремонту броневих автомобілів.

Намагались вживати зусиль з приведення своїх частин до боєздатного стану й командири дивізіонів. Щоправда, далеко не завжди ці зусилля увінчувались успіхом. Наприклад, 9 серпня 1918 р. командир 4-го автомобільного панцирно-кулеметного дивізіону полковник Новиков у своєму рапорті висловив пропозицію припинити на три тижні усі поточні роботи в 1-й основній майстерні в Києві для першочергового ремонту броневих автомобілів. 26 серпня він повторює цю пропозицію, але чи взяли її до уваги – з наявних документів встановити не вдалось [137, арк. 80зв.-81].

Ремонтували техніку і в 2-му дивізіоні Подільського корпусу. Його передбачалось озброїти штурмовими броневими автомобілями „Джеффері” зі складу колишнього дивізіону Особливого призначення Південно-Західного фронту. На початку жовтня 1918 р. 2-й дивізіон мав три броньовики – два „Джеффері” та один „Руссо-Балт” [137, арк. 143]. При цьому „Руссо-Балт” був настільки зношений, що ремонту не підлягав. Одного з „Джеффері” вдалось відремонтувати силами дивізіону, але 5 жовтня 1918 р. представники австро-угорських окупаційних властей заборонили встановлювати озброєння на цю машину та випробувати її пробігом і стрільбою. Другий „Джеффері” потребував більш складного ремонту, який міг бути проведений у потязі-майстерні. Для доукомплектування дивізіону був виданий наряд на отримання чотирьох броньовиків „Джеффері” з автомобільного складу в Бердичеві. Та за кілька днів з’ясувалось, що усі шість машин цього типу, які перебували на вказаному складі, ще 15 вересня 1918 р. німецькі війська вивезли до Києва [137, арк. 145]. 10 жовтня командир Подільського корпусу звернувся до Головного управління

Генерального Штабу з проханням добитись дозволу від австрійських властей на випробування відремонтованих бронеавтомобілів та видати новий наряд на отримання бойових машин для 2-го дивізіону [137, арк. 134]. Однак встановити чи були вирішені ці питання не вдалось.

Доводилось вирішувати й вже окреслені проблеми з переміщенням бойової техніки. Не спромігшись розв'язати ситуацію з перевезення техніки з Одеси до Харкова, інспектор автомобільних частин звернувся до німецького командування за дозволом перевезти до Харкова необхідну для доукомплектування 7-го автомобільного панцирно-кулеметного дивізіону матеріальну частину зі складу в Новограді-Волинському, а саме: чотири панцирних автомобілі „Пірлесс”, дві вантажівки, три легковики, одну автоцистерну, один автомобіль-майстерню та один мотоцикл [137, арк. 119]. Але й ці плани, не зважаючи на те, що і Харків, і Новоград-Волинський знаходились у німецькій зоні, реалізувати не вдалось. Доукомплектувати Харківський дивізіон вдалось лише за рахунок техніки розформованої дивізії Натієва. Зокрема, 11 жовтня 1918 р. було передано чотири бронеавтомобілі, залишені після розформування дивізії на станції Сватове [137, арк. 139], а 19 жовтня – пересувну майстерню [137, арк. 153]. Таким чином, дивізіон досяг певного рівня укомплектованості лише в останні тижні існування гетьманату. При цьому передача техніки зовсім не означала, що вона була справною, тож реальна боєздатність дивізіону, напевне, була незначною.

Передбачена до використання у складі кадрового бронепοїзду матеріальна частина станом на початок серпня 1918 р. знаходилась у небоєздатному стані. Досить докладно цей стан характеризується в листі начальника Генерального штабу Сливинського від 16 серпня 1918 р., підготовленому на виконання наказу військового міністра про приведення панцирного потяга у бойову готовність [137, арк. 49]. Відповідно до наведених у ньому відомостей, бронепοїзд перебуває в Одесі на ремонті. Паровоз справний, але кулеметний вагон



знаходиться в напіврозібраному вигляді – відсутні кулеметні установки і задня стінка вагона. При цьому робітники одеських Головних залізничних майстерень страйкують, а майстерня залізничної бригади ще не укомплектована працівниками і не може розпочати роботу. Обладнання для майстерні є в наявності, але для найму майстрів і закупівлі необхідних витратних матеріалів потрібно 25-35 тис. карбованців. Залізнична ж бригада вже чотири місяці жодних коштів не отримувала. Міністерство шляхів сполучення, не отримуючи коштів від Військової офіції за вже виконані роботи, дало вказівку розбронювати поїзд. Начальник генерального штабу просив цю вказівку негайно скасувати і відзначав, що в разі отримання необхідних коштів і озброєння (кулеметів) поїзд може бути упродовж двох тижнів відремонтований. Але Військова офіція коштів на ремонт не мала. У той же час, загострення внутрішньополітичної обстановки і наростання повстанського руху вимагали приведення бронепоїзду до бойової готовності. У кінцевому підсумку, як і у випадку з броневантами, було вирішено звернутись за фінансуванням до зацікавленого відомства – Міністерства внутрішніх справ. 29 серпня 1918 р. військовий міністр скерував до міністра внутрішніх справ лист з пропозицією переказати в Одесу на ім'я командира бронепоїзда Федотьєва 50 000 карбованців для ремонту бойової одиниці [137, арк. 63]. 31 серпня військовий міністр направив листа і до міністра шляхів сполучення з проханням сприяти ремонту бронепоїзда [14, арк. 60].

Можливо, деякі кошти були переказані і щось для ремонту поїзда робилось, але до належного стану він приведений не був. Свідченням цього є відомості уже часів Директорії, зокрема, рапорт, що приблизно можна датувати 25 грудня 1918 р. (за розташуванням між датованими аркушами справи) [137, арк. 209]. У ньому про бронепоїзд, що перебуває в Одесі, йдеться як про такий, що знаходиться в ремонті. У цьому ж документі згадується про ще один бронепоїзд, який ремонтувався в Києві, але у документах часів гетьманату він

не значиться. Ймовірно, цей потяг перебував у небоездатному стані і не був укомплектований особовим складом.

### 3.2. Броньові частини і підрозділи Дієвої армії УНР та Галицької армії

Втіленню в життя в повному обсязі організаційних намірів гетьманського уряду завадив переворот, що привів до влади Директорію. Військове керівництво Директорії УНР при формуванні власних збройних сил частково використало структури колишньої гетьманської армії. Зокрема, на базі колишнього 2-го Подільського автомобільного панцирно-кулеметного дивізіону, згідно з наказом від 7 січня 1919 р., було сформовано авто-панцирну батарею, для якої 17 січня отаманом Грековим був затверджений тимчасовий штат: 58 чоловік особового складу (четверо старшин, 54 козаки), чотири бронеавтомобілі та 12 допоміжних транспортних одиниць [134, арк. 188-189]. Такий штат мав запроваджуватись для усіх бронеавтомобільних частин Дієвої армії, але поряд з батареюною організацією діяла й стара дивізіонна. Наприклад, на базі 1-го Волинського дивізіону, який ще в жовтні 1918 р. був передислокований з Житомира до Луцька, утворили 9-й дієвий дивізіон, який станом на середину березня 1919 р. мав у своєму складі сім бронеавтомобілів [32, с. 345-346].

Армія Директорії від самого початку свого існування наприкінці 1918 р. дуже активно використовувала бронепοїзди. У переважній більшості ці бойові одиниці формувались й озброювались командирами на місцях без урахування будь-яких штатів, виходячи з наявних матеріальних і людських ресурсів. Однак розрізнене використання бронепοїздів, приданих окремим піхотним частинам, далеко не завжди було ефективним. Тож на початку 1919 р. в армії Директорії робляться перші спроби об'єднати ці бойові одиниці в більші угруповання. 20 лютого був відданий наказ про створення „дивізіону бронепотягів” до складу

якого увійшли два бронепоезди – „Стрілець” та „Гайдамака”. Очолив його отаман Бойчук [137, арк. 283]. Пізніше до складу дивізіону увійшли ще два трофейні бронепоезди – „Запорожець” і „Помста”, а сам дивізіон підпорядкували групі Січових стрільців. За описом, наведеним Марком Безручком, всі чотири бронепоезди були заводського виготовлення. „Гайдамака” був озброєний однією 76,2-мм польовою гарматою та 16-ма кулеметами. Ймовірно, це був поїзд № 5 колишньої російської армії, що належав до типу „Хунхуз” [94, с. 27-28].

„Стрілець” мав три 76,2-мм гармати – польову на платформі та дві гірські у вагоні, а також 30 кулеметів. В його складі був кулеметний вагон із бронепоезду № 4 колишньої російської армії, збудованого за проектом інженера Балля (як уже відзначалось, гарматні вагони цього потягу ще на початку 1918 р. були захоплені більшовиками). Озброєння „Запорожця” складалось з 12-16 кулеметів і двох 76,2-мм польових гармат, а „Помсти” – з однієї такої ж гармати, однієї легкої гаубиці (ймовірно, 122-мм) та 16-ти кулеметів [9, с. 48-49].

Крім цього, група Січових стрільців мала у своєму складі на той час автопанцирний дивізіон з трьома бронеавтомобілями – гарматним „Отаман Мельник” та двома кулеметними – „Отаман Петлюра” та „Отаман Коновалець”. У дивізіоні було також два легковики, кілька вантажівок та мотоциклів [9, с. 49]. Гарматна машина, ймовірно, належала до типу „Пірлесс” [156, с. 19], кулеметні – „Остін”. Цей дивізіон був складений із залишків 4-го (Київського) автоброньового дивізіону армії Української держави.

Для подальшого вдосконалення організації бронепоездних частин та підвищення їх бойової ефективності військове керівництво УНР вживало зусиль до централізації управління й виведення бронепоездів з безпосереднього підпорядкування (ледь не "приватної власності") піхотних командирів. Наказом військам Дієвої армії ч. 242 від 25 червня 1919 р. було визначено, що формування бронепоездів, загальне керівництво їх службою, ремонт і

постачання покладаються виключно на залізничну управу Головного інженерного управління. Всі бронепоїзди долучаються до 1-го залізнично-технічного куреня, командир якого мав прийняти під завідування бронепоїзди, що діяли на лініях Проскурів-Деражня, Проскурів-Волочиськ, Проскурів–Старокостянтинів, і надати кожному з них номер чи назву [137, арк. 570]. Таке переформування дозволило привести броньові частини до відносного ладу і зробило можливим подальше ефективне їх використання в боях липня-серпня 1919 р.

Станом на 16 серпня 1919 р., тобто на момент початку вирішальної фази походу українських армій на Київ-Одесу, Дієва армія УНР, за даними М. Ковальчука, мала у своєму складі дев'ять бронепоїздів [44, с. 188]. Вони були зведені у два загони (дивізії) армійського підпорядкування. На озброєнні цих поїздів знаходилося 12 гармат та 54 кулемети, а особовий склад загонів нараховував 727 осіб – 98 старшин, 50 підстаршин та 579 козаків. Крім того, армія Директорії мала у складі групи Січових стрільців авто-панцирний дивізіон, що нараховував п'ять броневих автомобілів і 148 чол. особового складу (12 старшин, 4 підстаршин, 132 козаки) [152, с. 470]. Остання цифра видається надто великою – навіть за штатами часів Української Держави для нормального функціонування дивізіону цілком вистачило б максимум 90-100 чол., реально ж можна було б цілком обійтись набагато меншою кількістю. Безумовно, це свідчить про не надто раціональне використання командуванням Дієвої армії наявних людських ресурсів.

Упродовж наступного місяця броньові сили Дієвої армії були реорганізовані, і станом на 15 вересня 1919 р. в їх складі було вже чотири панцирних загони, що налічували 1371 чол. особового складу (199 старшин, 17 урядовців, 14 лікарів та фельдшерів, 93 підстаршини та 1048 козаків) [131, арк. 190]. Однак подальші поразки у війні проти більшовиків та білогвардійців призвели до фактичної руйнації броньових частин Дієвої армії. Авто-панцирний

дивізіон групи Січових стрільців, що дислокувався у Вінниці, 14 листопада передано до складу Галицької армії і перейменовано на „Авто-панцирний дивізіон Галицької Армії”. На той час у ньому нараховувалось п’ять броневих автомобілів [151, ч. 2-3, с. 13]. На думку М. Ковальчука, зроблено це було задля того, щоб вберегти майно дивізіону від захоплення денікінцями – як відомо, стосунки білогвардійського командування з Галицькою армією були набагато кращі, ніж з Директорією [45, с. 249]. Зрештою, разом з Галицькою армією дивізіон перейшов на бік денікінців. Станом на 13 лютого 1920 р. у складі Української Галицької армії числилась авто-панцирна сотня – ймовірно, колишній дивізіон, - яка дислокувалась в Тирасполі [151, ч. 10-12, с. 14]. Однак жодних згадок про наявність броньових підрозділів у складі УГА в наступні місяці в документах не виявлено.

Перехід залишків армії Директорії в грудні 1919 р. до партизанських методів боротьби означав повну ліквідацію броньових частин. Лише укладення угоди з Польщею відкрило для УНР перспективи продовження боротьби за державність. Плани реорганізації війська передбачали відновлення в його складі броньових частин. Зокрема, затвердженими в лютому штатами пішої дивізії планувалось ввести в склад її технічних частин авто-панцирний дивізіон двобатарейного складу [138, арк. 2-3]. Та за нових умов українська армія цілком залежала від нового союзника, який не поспішав ділитись кращою зброєю. Як наслідок, в бойових діях у квітні-травні 1920 р. спільно з поляками проти більшовиків жодна українська броньова одиниця участі не брала. Їх відбудова розпочалась тільки влітку 1920 р., коли у складі армії УНР з’являється кілька бронепоездів. Комплектування й озброєння цих бойових одиниць велось відповідно до наявних можливостей, хоча у вересні була зроблена спроба стандартизувати організацію бронепоездів. 6 вересня 1920 р. був затверджений тимчасовий штат бронепотяга [139, арк. 120-122]. Штат передбачав наявність у складі поїзду бойової частини (паровоз, два гарматних і кулеметний вагони, дві

контрольні платформи) і бази (паровоз, 15 вагонів, одна платформа). Штатне озброєння визначалось у дві гармати і 10 кулеметів (у т.ч. два запасних). Чисельність особового складу мала становити 160 чол. (14 старшин, 5 урядовців, 141 козак). Цим же штатом визначалась наявність при бронепоїзді десантного загону у складі пішої сотні (двоє старшин, 95 козаків), кінної чоти (один старшина, 15 козаків) і гармати (один старшина, 15 козаків). Тобто, якщо раніше десантні групи формувались із особового складу піхотних частин, тепер бронепоїзд мав власний постійний десантний загін. Проте можна стверджувати, що в умовах безперервних бойових дій проти значної чисельності ворога реорганізація бронепоїздів відповідно до нового штату не проводилась і навіть не розпочиналась.

У вересні 1920 р. велась підготовка до формування 1-го авто-панцирного дивізіону – проект наказу стосовно цього питання виявлено в архіві [7, арк. 53]. Однак жодних подробиць щодо його організаційної структури, планованої чисельності та озброєння встановити не вдалось. Трохи раніше, в серпні 1920 р., генерал-поручник Зелінський від імені Головного отамана звернувся до польських властей з проханням допомогти у відновленні боєздатності технічних частин армії УНР, допомігши, в першу чергу сформувати авто-панцирний дивізіон двобатарейного складу, а також поповнити автоколону 6-ї стрілецької дивізії, яка на той час перебувала на ремонті у Варшаві [143, арк. 46]. У подальшій перспективі планувалось сформувати додатково вантажну й санітарну автоколони. Для укомплектування цих частин було потрібно шість броневих автомобілів або легких танків, 11 легкових, 30 вантажних, 20 санітарних та 10 спеціальних автомобілів, 10 мотоциклів, а також дві гармати, 16 важких і шість ручних кулеметів [143, арк. 47-47зв.]. Та ця техніка так і не була отримана.

Так само нереалізованим залишився ще один цікавий проект, запропонований хорунжим інженером Олександром Бойком – організація

спільного українсько-польського механізованого підрозділу під гучною назвою „1-й Українсько-польський дивізіон особливого призначення імені двох державних господарів Симона Петлюри та Юзефа Пілсудського” [48, с. 81]. Цим проектом передбачалось розгортання на базі технічного куреня 6-ї стрілецької дивізії вказаного дивізіону у складі п’яти колон: панцирної (з бронеавтомобілями й легкими танками), вантажної, санітарної, легкової та мотоциклетної (частина мотоциклів мала бути озброєна кулеметами) [143, арк. 80-81].

29 серпня 1920 р. сотник Дітель подав до Варшави проекти штатів броньового дивізіону, вантажної та санітарної автоколон. Одночасно він піддав критиці плани закупівель автомобільного майна у Франції. На той час українська військова місія замовила в цій країні величезну кількість техніки: 3744 легкових автомобілі, 1504 вантажних, 1840 мотоциклів, 2496 велосипедів та 432 танки. На думку Дітеля, легкових автомобілів придбано забагато, натомість зовсім не замовлено спеціальних машин – цистерн, пересувних майстерень, автокухонь, а також бронеавтомобілів. Також не замовлено запчастини, без яких неодмінно виникне потреба частину техніки розібрати для підтримання в працездатному стані решти машин [143, арк. 43-44]. Та ці зауваження Дітеля не мали жодного значення, оскільки плани щодо постачання техніки з Франції так і не були реалізовані.

Після поразки армії УНР у війні проти більшовиків й відходу її частин на терени, контрольовані Польщею, українські військові фахівці здійснювали розробку військових організаційних структур, сподіваючись на відновлення боротьби за незалежність України. У своїй доповіді від 25 грудня 1920 р., складеній в м. Ченстохова, інспектор технічних військ констатував, що технічні частини армії УНР повністю зруйновані. Однак у цій же доповіді містився розгорнутий план організації технічних частин у разі досягнення політичної угоди з Польщею і продовження збройної боротьби за незалежність [141, арк.

108зв.-110]. Вказаним планом передбачалось формування при армії мирного часу чисельністю 6-8 дивізій автомобільної бригади у складі трьох полків: автомобільного, мотоциклетного і авто-панцирного (три дивізіони – гарматних бронеавтомобілів, кулеметних бронеавтомобілів і танків). Така бригада мала б виконувати функції навчально-кадрової частини, а з її складу у випадку війни передбачалось формування бригад за кількістю армій.

Ще один проект стосовно організації броньових частин був запропонований 25 березня 1921 р. інженером 3-ї стрілецької дивізії підполковником Харченком [139, арк. 140-143зв.]. Відповідно до нього, кожна стрілецька дивізія мала б отримати технічний полк, у склад якого, поряд з іншими підрозділами, передбачалось ввести авто-панцирну чоту (16 чол. особового складу, два бронеавтомобілі, один легковик, один автомобіль-майстерня). Зрозуміло, що жоден з цих проектів так і не був втілений в життя, та їх розробка свідчить, що навіть після припинення активної фази боротьби за державність українські військові не втрачали надії на відновлення незалежності України.

Підводячи підсумки відзначимо, що під час визвольних змагань 1917-1920 рр. розбудова організаційної структури броньових частин здійснювалась як на основі досвіду Першої світової війни, так і з урахуванням наявних можливостей (насамперед, кількісного складу й технічного стану бойової техніки). Також враховувався, особливо за часів Директорії УНР, досвід, здобутий під час боїв за незалежність. Українськими військовими фахівцями було розроблено низку проектів організаційно-штатних структур броньових частин, причому найбільш систематизовано й послідовно робота з їх втілення в життя проходила за часів Української Держави гетьмана П. Скоропадського, уряд якого взагалі відзначався досить продуманою і системною військовою політикою. Для частин, озброєних бронеавтомобілями, головною організаційною формою вважався дивізіон корпусного підпорядкування, що мав шість бойових машин.



Всього було сформовано (на базі частин колишньої російської армії) вісім таких дивізіонів. Стосовно ж бронепоездів, то розроблялись штатні структури окремого бронепоезда. Але на практиці, особливо в період Директорії, створювались з'єднання бронепоездів – загони (дивізіони).

В більшості випадків організаційно-штатні структури бронепоездів та бронеавтомобільних частин так і лишались на папері, а комплектування й озброєння броньових частин відбувалось відповідно до наявних ресурсів – матеріальних і людських. Також упродовж періоду 1917-1920 рр. простежується зміна пропорційного складу броньових частин: якщо в арміях Центральної Ради і Української Держави виразно домінували бронеавтомобілі, то вже з початку 1919 р. зростає частка бронепоездів, тоді як частка бронеавтомобілів поступово скорочується і, зрештою, зводиться нанівець. Це можна пояснити не тільки бойовими втратами бронеавтомобілів, але й фізичним їх зносом за умов відсутності будь-яких поповнень. Бронепоезди ж відносно легко обладнувались часто кустарним способом в залізничних майстернях з використанням наявного рухомого складу, що дозволяло компенсувати втрати й навіть за певних умов нарощувати їх кількість.

## РОЗДІЛ 4

# БОЙОВЕ ЗАСТОСУВАННЯ БРОНЬОВИХ ЧАСТИН УКРАЇНСЬКИХ АРМІЙ В 1917-1920 РР.

### 4.1. Бойове застосування броньових частин у добу Центральної Ради та Української Держави гетьмана П. Скоропадського

Напружена політична боротьба, що охопила частини і з'єднання російської армії в 1917 рр., не могла оминати й українізовані формування, у тому числі й броньові. На жаль, у багатьох випадках українізовані частини не виявляли належної стійкості, легко переходячи від підтримки Центральної Ради до нейтралітету, чи навіть до підтримки більшовиків [56, с. 38-39]. Це характерно було не лише для піхотних чи артилерійських частин, але й для броньових підрозділів. Скажімо, підрозділи українізованого бронеавтомобільного дивізіону Особливої армії 12-13 листопада 1917 р. стали на бік більшовицького ревкому та підтримали полки 126-ї дивізії під час встановлення більшовицької влади в Луцьку [28, с. 50]. Не були надійними й броньові частини Київського гарнізону, в яких простежувалось падіння дисципліни і зростання впливу більшовиків. Наприклад, коли військово-революційний комітет Київської Ради робітничих і солдатських депутатів 8 листопада 1917 р. видав наказ про вибори командирів військових частин, одним з перших цей наказ виконало 26-те автоброньове відділення. Заради справедливості відзначимо, що й ставлення Центральної Ради щодо українських збройних формувань далеко не завжди було прихильним і послідовним. Так, згаданий у попередньому розділі Український збірний відділ полковника Базильського в лютому 1918 р. прибув з Румунського фронту до Кам'янця-Подільського. Тут на його основі сформували 1-й Уманський козачий лінійний полк, до якого й були приєднані три бронеавтомобілі збірного відділу. Але після прибуття до Умані полк за наказом

Центральної Ради був розформований, а більшість його озброєння, в тому числі й броньовики, опинилось на складі [6, с. 85].

Політичне протистояння в Україні в жовтні-листопаді 1917 р. поступово переросло у відверту збройну боротьбу, головними учасниками якої стали сили, віддані Центральній Раді, та пробільшовицькі елементи – як місцеві, так і прийшли, скеровані на терени України урядом Радянської Росії. У цій боротьбі, що спочатку мала форму локальних сутичок, а згодом трансформувалась в повномасштабну українсько-більшовицьку війну, ворогуючі сторони широко застосовували бронеавтомобілі та бронепοїзди. Вище уже наводився приклад Харкова, де 29-те автоброньове відділення стало одним з осередків боротьби, яка завершилась, на жаль, не на користь українців. Іншим містом, де певну роль у боротьбі за владу відіграв єдиний бронеавтомобіль, став Катеринослав. 24 грудня 1917 р. для підтримки українських частин у це місто прибула бойова машина з дислокованого в Олександрівську (нині м. Запоріжжя) 8-го автоброньового дивізіону. Цей броньовик був використаний для „психологічного тиску” на противника, проїхавши кілька разів у супроводі загону кінноти головною вулицею міста [167, с. 228]. Проте вночі з 25 на 26 грудня червоногвардійці зуміли його захопити, попередньо, за спогадами радянських діячів, напоївши охорону [326, с. 262]. 28 грудня, використовуючи захоплений броньовик, червоногвардійці Катеринослава, що отримали підкріплення з Москви й Харкова, ліквідували майже всі осередки опору українських військ [29, с. 89].

В самому Олександрівську, ще до подій в Катеринославі, українські війська використовували чотири бронеавтомобілі у боях 12-15 грудня проти місцевих червоногвардійців і загону матросів-більшовиків О. Мокроусова. Скувавши кулеметним вогнем пересування ворога, броньовики сприяли перемозі українських частин [29, с. 103]. Проте, коли 2 січня 1918 р. до міста прибув новий більшовицький загін, більшість частин гарнізону Олександрівська вже не

становили бойової вартості. У підсумку, автоброньовий дивізіон був роззброєний і розпущений. У Миколаєві в боротьбі за владу використовувались імпровізовані броньовики – вантажівки зі встановленими кулеметами. Зокрема, в ніч з 15 на 16 грудня 1917 р. таку машину застосували в бою червоногвардійці. А в середині січня імпровізований броневий автомобіль підтримував український гайдамацький загін [39, с. 46].

Широке застосування знайшли моторизовані бойові засоби під час боїв в Одесі. Збройне протистояння в цьому місті між гайдамаками й червоногвардійцями почалось 1 грудня 1917 р. зі спроби останніх обладнати імпровізований броневий автомобіль з санітарної машини зі знаками Червоного Хреста. Під час сутички за цю машину було вбито двох гайдамаків, але й уся залога „броньовика” теж загинула. За півтора місяці, вранці 14 січня, частини Одеської гайдамацької дивізії за підтримки броневих автомобілів перейшли в наступ і захопили залізничний вокзал. Та невдовзі вокзал був відбитий більшовицькими військами при підтримці мотоброньового вагону "Заамурець". 15 січня гайдамакам вдалось пошкодити колію, внаслідок чого "Заамурець" зійшов з рейок, але вже наступного дня більшовики усунули пошкодження [93, с. 17]. Внаслідок боїв в Одесі більшовицьким трофеєм став броневий автомобіль „Вільна Україна” [40, с. 41].

У досить значних масштабах використовувались броневі автомобілі в боях на Правобережній Україні – в зоні дислокації частин Південно-Західного фронту, найкраще укомплектованого цим видом військової техніки. Зокрема, в м. Рівне, де на базі штабу Особливої армії діяв більшовицький штаб Південно-Західного фронту, знаходилось кілька броневих автомобілів [57, с. 51]. У ніч з 30 на 31 грудня 1917 р. ці бойові машини були захоплені українським загоном в маєтку Любомирського, а вранці 31 числа з успіхом використані в боях у місті [168, с. 202]. Завдяки броневим автомобілям, півтори сотні вояків, вірних Центральній Раді, під командуванням прапорщика Куща змогли оволодіти містом Рівне й

заарештували більшовицький штаб фронту [38, с. 29]. Відзначимо, що кількома тижнями раніше, після 7 грудня, броньовики Особливої армії підтримували невдалу більшовицьку операцію метою якої було зайняття Здолбунова [28, с. 105-106].

Одним із найдраматичніших моментів першої українсько-більшовицької війни стала боротьба за Київ. Українським військам у цій боротьбі довелося протистояти не тільки зовнішній загрозі – більшовицьким чи збільшовиченим загонам, що намагались прорватись до столиці України з території Росії та з Південно-Західного фронту – але й „п'ятій колонії”, яка 16 січня 1918 р. підняла повстання в самому місті. Осередком опору антиукраїнських сил став завод „Арсенал”. З українського боку червоногвардійським загонам протистояли розрізнені частини загальною чисельністю, за оцінкою Я. Тинченка, до 2000 багнетів [29, с. 239]. Серед них була й автоброньова частина. Б. Монкевич у своїх спогадах „Децо про співпрацю панцирних авт під час оборони Києва в січні 1918 р.” наводить її склад – два кулеметних бронеавтомобілі та один гарматний [4, с. 11]. Судячи з цього, можна припустити, що цією частиною було одне з автоброньових відділень колишньої російської армії – такий склад відповідає штатній чисельності відділення. Командував цією броньовою частиною поручник Борковський. За даними ж Г. Млиновецького, ця частина мала п'ять бронеавтомобілів [169, с. 141].

Поряд із тим, в Києві знаходився значно чисельніший Бельгійський автоброньовий дивізіон, надісланий до Росії ще 1915 р. і підпорядкований командуванню Південно-Західного фронту. Ця частина мала щонайменше десять бронеавтомобілів [170, с. 64-65]. В ході боїв у Києві бельгійці зайняли нейтральну позицію, розцінену В. Петрівим як „зосібна шкідливу” [171, с. 110]. Бельгійці стояли на шляху на Святошин, загрожуючи вжити зброю проти тієї сторони, яка наважиться їх зачепити. Спроби новопризначеного військового міністра Жуківського та полковника Слівінського переконати командування

дивізіону надати частину техніки українським військам завершилися невдачею. Згодом особовий склад дивізіону був евакуйований до Росії через Владивосток. Матеріальна ж частина, ймовірно, потрапила до рук більшовиків.

З самого початку більшовицького повстання в Києві бойові машини відділу Борковського активно залучались до його придушення. Зокрема, на світанку 16 січня 1918 р. один бронеавтомобіль підтримував загони вільного козацтва, що прибули до „Арсеналу”, з метою вивезти з заводу вугілля та зброю. Трохи згодом, того ж дня, два кулеметні броньовики ввійшли до складу загону, що блокував завод з боку Олександрівської вулиці. Гарматний броньовик, екіпаж якого очолював Вікул Дітель, близько 14 години прибув на підтримку загону, складеного з працівників військового міністерства, що оточив зайнятий червоногвардійцями готель „Прага”. Приблизно за три години броньовик брав участь в успішному штурмі готелю, завдяки якому більшовиків вибили з однієї з найвищих споруд Києва [29, с. 245-248].

Третім осередком боїв в Києві стали казарми Січових стрільців в районі Львівської площі. Тут січовики обладнали імпровізований „броньовик” на базі вантажного автомобіля, озброєного кулеметом, і о 14.45 ввели його в бій. Однак ця спроба виявилась невдалою – одним з перших був поранений командир панцирника Петро Пасіка, а за кілька хвилин майже вся залога бойової машини була перебита [2, с. 62].

Наступного дня машини автоброньового відділу теж активно брали участь у боях. Зокрема, гарматний броньовик під командою В. Дітеля діяв проти загонів червоногвардійців на Подолі. Його вогнем було розбито браму друкарні – одного з осередків опору червоногвардійців, який до підходу панцирника марно намагались ліквідувати українські загони [171, с. 113]. Обидві ж кулеметні машини продовжували блокувати „Арсенал” з боку Олександрівської вулиці, час від часу здійснюючи вилазки на Печерськ для розпорошення окремих більшовицьких озброєних груп, що намагались прорватись до заводу

[4, с. 11]. Саме наявність броневих автомобілів, на думку Я. Тинченка, сковувала активність залоги „Арсеналу”, не дозволяючи їй перейти до активних дій [29, с. 256]. Але не обійшлося і без втрат – одна з бойових машин під „Арсеналом” була пошкоджена, а поручника Борковського важко поранили.

18 січня українські війська в Києві зробили другу спробу застосування імпровізованого „броньовика”. На цей раз його обладнали, встановивши кулемет на вантажівку, козаки полку імені Полуботка. Він був введений в бій близько 15 години в районі Головних залізничних майстерень, проте і в цьому випадку такий примітивний „броньовик” був швидко знищений ворогом [27, с. 90]. Але мети вдалось досягти – червоногвардійці Головних залізничних майстерень припинили активні бойові дії, дозволивши полуботківцям зосередитись на боротьбі проти загону червоногвардійців Шулявки, що забарикадувались в головному корпусі Політехнічного інституту. В розпорядженні цього червоногвардійського загону був броневий автомобіль, проте несправний (ймовірно, машина знаходилась на ремонті в майстернях Політехнічного інституту). Червоногвардійці спробували використати його як нерухому вогневу точку, поставивши перед головним корпусом інституту. Та в підсумку машина стала трофеєм полуботківців [29, с. 269-270].

У наступні дні, наскільки можна судити зі спогадів учасників подій, броневий автомобіль не брав активної участі в боях у Києві. Лише 22 січня – в останній день повстання в місті – два броньовики підтримували гайдамаків при штурмі Головних залізничних майстерень [171, с. 127]. Тут довелось зіткнутись із запеклим опором червоногвардійців, які зуміли підбити гарматний броньовик [4, с. 11].

Була зроблена спроба використати проти гайдамаків бронепоезд № 3, який знаходився в майстернях на ремонті. Але двома гарматними пострілами він був пошкоджений і згодом захоплений гайдамаками. У кінцевому підсумку, до вечора 22 січня останні осередки опору в Києві були придушені. Та цей, по

великому рахунку, локальний успіх, не зміг врятувати ситуацію – до Києва вже підходили більшовицькі війська Муравйова. У цих боях за Київ активно використовували броньову техніку лише більшовики. Зокрема, 23 січня бронепοїзд під командуванням Полупанова захопив Залізничний міст, а наступного дня сприяв захопленню станції Київ-Товарний. 24 січня, близько 13 години, більшовики застосували в бою на Микільському узвозі броневий автомобіль типу „Пірлесс”, але бійці полку імені Гордієнка зуміли вивести з ладу цю машину, відкривши вогонь бронебійними кулями [171, с. 136].

Лише 25 січня бронетехніка знову вводиться в бій українськими військами. В цей день вранці єдиний справний броневий автомобіль українського гарнізону Києва підтримував загони різних полків, що атакували Микільські казарми і Микільську вулицю. Тут відбувся зустрічний бій із загонами більшовиків, який завершився „внічию” – сторони лишилися на своїх позиціях. При цьому саме активні дії броньовика зупинили просування більшовиків [29, с. 309-310]. Наступного дня українські війська під натиском кількісно переважаючих більшовицьких сил змушені були залишити Київ. Як уже відзначалось, у результаті цього до рук більшовиків потрапив і бронепοїзд № 3.

Окремі сутички в Києві тривали й 27 січня, після відходу основних українських загонів. Б. Монкевич відзначає у своїх спогадах, що один з українських броневих автомобілів, пошкоджений під час штурму „Арсеналу” був відремонтований, однак разом з більшістю українських частин його вивезти не вдалось. Вранці 28 січня кілька козаків вирішили прорватись на броньовик до своїх. Виїхавши на Олександрівську вулицю, екіпаж машини вступив в бій з червоногвардійцями, але прорватись через вогневу завісу не вдалось. Ймовірно, що в бою загинув цілий екіпаж цього броневих автомобіля [4, с. 14].

Якщо броньові автомобілі в грудні 1917 – січні 1918 рр. застосовувались українськими військами, головню, у вуличних сутичках, то бронепοїзди знайшли застосування у польових боях. Зокрема, 30 грудня бронепοїзд підтримував



юнаків 1-ї військової школи у бою біля станції Доч, де більшовицький загін Берзіна спробував переправитись через Десну. Ворога було відбито, але й український бронепоїзд був знищений, а його обслуга зазнала суттєвих втрат [172, с. 20]. 5-8 січня 1918 р. бронепоїзд № 4 брав участь у безрезультатній експедиції частин Одеської гайдамацької дивізії на Лівобережжя в район Олександрівська [29, с. 197-198]. 14 січня, вже після повернення в Одесу, його гарматні вагони разом з броньованим паровозом були захоплені одеськими червоногвардійцями (кулеметний вагон залишився в руках українських військ і згодом увійшов до складу бронепоїзду „Стрілець”). Тоді ж до рук червоногвардійців потрапили і два бронеавтомобілі, що належали дислокованій в місті українізованій 7-й автороті. Здобутим трофеям більшовики швидко знайшли застосування. За два дні вони використали поїзд № 4 для обстрілу району Одеси, в якому перебували українські війська [25, с. 409]. Завдяки підтримці потяга вдалося захопити в полон командування Одеської гайдамацької дивізії, після чого українські частини запросили перемир'я і залишили місто. Таким чином в цьому місті одну з ключових ролей в боротьбі за владу відіграли броньовані бойові засоби.

Вже з перших тижнів боїв ворогуючі сторони почали використовувати імпровізовані бронепоїзди, які мали один-два вагони (або платформи), захищені за допомогою підручних засобів: стоси шпал, мішки з піском, листи котельного заліза тощо. Власне, до броньованих такі потяги можна віднести лише завдяки спільній із бронепоїздами заводського виготовлення тактиці використання, але не завдяки захищеності. Ймовірно, першою з українських частин вдався до подібного прийому в грудні 1917 р. полк імені Б. Хмельницького, встановивши гармату на залізничну платформу. Начальником цієї бойової одиниці був сотник С. Лощенко. У складі полку „бронепоїзд” брав участь в поході до Полтави, а після повернення полку до Києва залишився на Лівобережжі. 16 січня 1918 р. під станцією Крути гармата поїзду підтримувала дії українських загонів [77, с.

105]. В середині січня 1918 р. бійці куреня Чорних гайдамаків, що входив до складу Гайдамацького коша Слобідської України, спорядили на станції Кононівна подібний „бронепоїзд”, озброївши його однією гарматою. Поїзд Чорних гайдамаків взяв участь в боях поблизу станції Гребінка, знищивши там залізничну колію і призупинивши просування ворожих загонів, а також діяв під Кононівною і Яготином [29, с. 172-173].

Новий етап в історії України доби Центральної Ради був започаткований укладенням 27 січня 1918 р. Брестського мирного договору між УНР та державами Четвертного союзу [146, арк. 1-13]. Його логічним наслідком стало звернення Центральної Ради до Німеччини і Австро-Угорщини із закликом надати допомогу у відбитті більшовицької агресії. Як відомо, держави Четвертного союзу охоче відгукнулися на цей заклик, розраховуючи розв’язати за рахунок України власні проблеми, насамперед – здобути нове джерело продовольства. Вже за кілька днів було укладено військову конвенцію Української Народної Республіки з Німеччиною та Австро-Угорщиною, яка передбачала надання цими країнами військової допомоги Україні [173, с. 39].

У першій половині лютого 1918 р. збройним формуванням УНР вдалося затримати наступ більшовицьких військ на Правобережній Україні. При цьому була проведена низка операцій з роззброєння частин колишньої російської армії на Волині та Поділлі. Даних про використання українськими військами під час цих операцій броневих автомобілів не виявлено. Натомість досить добре проявив себе в боях під Коростенем і Сарнами імпровізований бронепоїзд, залогом якого становила 1-ша Січова батарея, очолювана сотником Р. Дашкевичем. При його спорудженні в залізничному вагоні встановили гармату, яка вела вогонь через амбразуру, прорубану в передній стінці. Захист від ворожих куль забезпечувався тюками пресованої соломи, складеними вздовж стін [21, с. 23]. В „Історії січових стрільців”, зокрема, стверджується, що сама поява цього потяга під Сарнами викликала паніку серед збільшовичених військ і, тим самим, суттєво

полегшила опанування цієї важливої станції січовими стрільцями [2, с. 76-77]. Тобто, "панцирний" поїзд став не тільки вогневим засобом, але й потужним засобом психологічного тиску на противника.

19 лютого 1918 р. почалось просування на Україну німецьких військ, дещо пізніше до них приєдналися і австро-угорські частини. При цьому авангарди наступаючих військ, що складались, здебільшого з кінноти, іноді посилювались автоброньовими відділами. До складу німецьких окупаційних військ увійшли два таких підрозділи – 1-й загін кулеметних броньованих автомобілів (чотири бойові машини) та 2-й взвод кулеметних броньованих автомобілів (дві), а всього – шість бронеавтомобілів, з них чотири типу „Ерхардт”, один „Даймлер” та один – „Бюссінг” [106, с. 57]. Перебуваючи в оперативному підпорядкуванні 2-ї кавалерійської дивізії, ці частини брали участь в боях в районі Житомира [171, с. 177]. При цьому, як відзначають чеські джерела, броньовики з чорними хрестами несли українські прапори [112, с. 15]. Проте нові союзники УНР часто поводили себе як окупанти, привласнюючи військове майно, що знаходилось на території України. Так, наприклад, було захоплено частину бронеавтомобілів 4-го дивізіону Румунського фронту [84, с. 25]. Про інші факти захоплення окупаційними військами української бронетехніки ми вже згадували у попередньому розділі.

Одночасно з просуванням німецьких і австро-угорських військ, армія УНР розгорнула наступ на Київ, який завершився здобуттям міста. Варто відзначити, що Запорозька бригада досить активно використовувала бронеавтомобілі та бронепоїзди під час цього наступу. Зокрема при просуванні залізницею з Коростеня бригада мала в авангарді бронепоїзд (ймовірно – імпровізований), який взяв участь у бою проти більшовицьких частин поблизу станції Ірпінь. Бронеавтомобілі досить широко використовувались для розвідки. Як відзначав у своїх спогадах Б. Монкевич, саме бронеавтомобіль з отаманом Болбочаном і групою розвідників першим з українських частин о 4-й годині ранку 1 березня

вступив до Києва [5, с. 23]. Загалом же на той момент українські збройні формування, підлеглі Центральній Раді, мали 12 броневих автомобілів [169, с. 189].

Бронепоезди використовувались й ворогом. Наприклад, 4 березня, поблизу станції Яготин запорожці спільно з німецькими військами провели бій проти ар'єргардного загону чехословаків, дії яких підтримував бронепоезд (чехословацькі частини, сформовані з колишніх військовослужбовців австро-угорської армії, перейшли на бік більшовиків після укладення Брестського миру). Кількома днями пізніше під Лубнами частини Запорозького загону зіткнулись з більшовицькими броневими автомобілями, перекинутими з Донського фронту. В цьому ж районі діяло до чотирьох більшовицьких бронепоездів, один з яких був здобутий запорожцями. 18 березня відбувся черговий бій в районі між Лубнами і Ромоданом. З українського боку тут діяли два бронепоезди та чотири броневих автомобілі, а з більшовицького – відповідно 10 і 15, хоча останні цифри, наведені Б. Монкевичем та Г. Млиновецьким [5, с. 42; 169, с. 192], ймовірно, є суттєво перебільшеними.

Наступного дня, 19 березня, відбувся зустрічний бій автоброньових частин, коли чехословацький загін при підтримці кінноти і броневих автомобілів завдав удару з Хорола на Лубни, відкинувши українську кінноту Петріва, підтримувану, у свою чергу, кількома броньовиками. В ніч на 20 березня кіннота Петріва з кінно-гарматною батареєю, броневими автомобілями і загonom піхоти, посадженим на вантажівки, контратакували і вранці 20 березня захопили Хорол. Того ж дня на центральній ділянці українсько-більшовицького фронту, поблизу Ромодану, запорожці захопили чотири бронепоезди [169, с. 193-194]. Мабуть, і в цьому випадку йдеться про якісь імпровізовані конструкції, збудовані на швидку. Проте використати їх для переслідування відступаючого ворога не вдалось – колія була знищена. Тож переслідування вів загін кінноти, підтримуваний броневим автомобілем.

Цікавим прикладом добре злагоджених дій мобільних підрозділів у наступі

є бій запорожців за станцію Люботин під час просування у напрямку на Харків. Вранці 4 квітня 1918 р. основні сили автоброньового дивізіону і посаджена на вантажівки піхота атакували станцію з фронту. Одночасно загін кінноти з одним броньовиком зайшов більшовикам в тил, перерізавши залізничне сполучення між Люботином і Харковом. Завдяки цьому на станції вдалось захопити велику кількість озброєння й військового майна, у тому числі і сім бронеавтомобілів [54, с. 27].

Надзвичайно цікавим, з погляду тактики використання броньових частин, став рейд Кримської групи військ армії УНР. Як відомо, для участі у цьому рейді було виділено частини різних родів зброї: 2-й Запорозький піший полк, 1-й кінний полк, інженерний курінь, три легкі та одна важка артилерійські батареї, кінно-гірський артдивізіон, а також автоброньовий дивізіон і два бронепоезди. Кількісний склад групи, сформованої 10 квітня 1918 р., сягав 5 тис. бійців, а очолив її полковник Болбочан [18, с. 36].

Один з учасників походу, П. Шандрук, наводить у своїх спогадах опис потяга „Запорожець”, спорудженого під його керівництвом на станції Лозова [22, с. 36]. "Бронепоезд" складався з кількох сталевих вагонів для перевезення вугілля, додатково укріплених тюками пресованої соломи. Озброєний він був п'ятьма кулеметами і кількома 76,2-мм гарматами. Поїзду була придана мотодрезина і бронеавтомобіль „Полуботко”, який перевозився на залізничній платформі. Крім того, до „Запорожця” був приділений десантний загін у складі куреня піхоти і легкої артилерійської батареї (ймовірно, частина гармат саме цієї батареї була використана для озброєння бронепоезда).

11 квітня група вирушила на Крим. Пересувались, здебільшого, залізницею, завантаживши артилерію та бронеавтомобілі на платформи. У випадку зіткнення з ворогом техніка розвантажувалась і вступала в бій. Перші серйозні сутички відбулись 16 квітня поблизу Олександрівська, де більшовики зосередили кілька „бронелетучок”, утворивши, за висловом Б. Монкевича,

„ланцюг рухомих батарей” на залізниці Олександрівськ-Карлівка, що суттєво перешкоджало українському наступу [5, с. 90]. Прорвавши цей ланцюг, війська Кримської групи 18 квітня почали бої за оволодіння Мелітополем при підтримці бронепоїздів і машин автоброньового дивізіону. У цих боях запорожцям допомогли російські антибільшовицькі частини загону Дроздовського, який проривався з Румунського фронту на Дон. Дроздовські частини, які мали кілька броневих автомобілів, завдали більшовикам удару в тил.

Бронепоїзди Кримської групи, рухаючись з Мелітополя до Криму, попереду пустили озброєні кулеметами моторні дрезини з десантом. Відзначаючись невеликими розмірами і високою швидкістю, вони забезпечували раптове захоплення вузлових опорних пунктів ворога, який в більшості випадків не встигав знищити чи пошкодити залізничну колію. Завдяки цій тактиці, 20 квітня запорожці захопили неушкодженим Чонгарський міст, відкривши шлях до Криму. У цьому бою як десант на дрезинах брала участь піша сотня 2-го полку під командуванням сотника Зелінського [5, с. 109].

22 квітня Кримська група зайняла Джанкой. Звідси її частини рушили на Сімферополь. Автоброньовий дивізіон та частина піхоти на вантажних автомобілях пересувались по шосе, а поїзди – по залізниці, яка пролягала паралельно до шосе. Назустріч українському загонові більшовики вислали три бронепоїзди з десантом чисельністю у 500 багнетів, але, коли запорожці спробували їх оточити, бронепоїзди повернулись до Сімферополя, підірвавши за собою залізничну колію. Це затримало просування українських ешелонів і першим до Сімферополя близько 10 ранку 24 квітня дістався автоброньовий дивізіон. За дві години підійшли й українські бронепоїзди та ешелони з головними силами. Та на цьому бойові операції Кримської групи не завершилися. Поповнивши в Сімферополі запаси води і палива, бронепоїзди вирушили до станції Альма. Паралельно велась підготовка автомобільного рейду на Бахчисарай і Севастополь, який став можливим завдяки захопленню у

Сімферополі вантажівкам. Тепер автомобільні підрозділи Кримської групи могли одночасно перевезти до 1000 чоловік піхоти. Поряд з моторизованою піхотою до мобільного загону увійшли автоброньовий дивізіон, підрозділ кінноти та також кінно-гірський артдивізіон. Однак чудово підготовлений рейд на Севастополь виявився зірваним через політичні чинники – невизначену позицію керівництва Центральної Ради у кримському питанні. Керівництво УНР, офіційно відмовившись від претензій на Крим, одночасно скерувало туди свої війська. Це робило позицію Кримської групи дуже хиткою в стосунках з німецьким окупаційним командуванням, яке, спираючись на офіційну позицію Центральної Ради, вимагало виведення українських військ з Криму. 22 квітня для спостереження за діями українських військ в Криму німці скерували свій бронепоїзд [18, с. 37].

25 квітня настала криза – німці не дозволили моторизованому загону вирушити на Севастополь (встигла вирушити тільки кіннота). Одночасно у бронепоїздів, що знаходились поблизу Бахчисараю, закінчувалось паливо. 26 квітня ледь не дійшло до сутички між запорожцями і німцями на вокзалі в Сімферополі. Тут теж свою роль відіграли українські бронеавтомобілі, справивши фактом своєї присутності певний тиск на німецьких вояків (на той момент, за даними Б. Монкевича, в Сімферополі перебувало чотири гарматних і шість кулеметних панцирних автомобілів) [5, с. 142-143]. У кінцевому підсумку, позбавлені політичної підтримки з боку власного уряду, українські війська змушені були поступитись. 27 квітня почалась евакуація Кримської групи, війська якої після виходу з півострова зосередилась в Мелітополі.

Одночасно з Кримською групою, Запорозький корпус виділив Слов'янську групу під командою полковника В. Сікевича для звільнення від більшовиків Донбасу. У її складі було кілька бронепоїздів, проте інформація про їх бойове застосування є досить обмеженою. Можна згадати хіба що бій під Барвінковим 15 квітня, де українські бронепоїзди провели переможну вогневу дуель із

більшовицькими. З ворожого боку тут діяли і кілька бронеавтомобілів, та спинити наступ запорожців вони не змогли [5, с. 194]. 17 квітня група звільнила Слов'янськ, згодом – Юзівку, Дебальцеве, Попасну і 30 квітня вийшла до кордонів України з областю Війська Донського [18, с. 39].

Поодинокі випадки використання бронетехніки траплялись і у неспеціалізованих частинах та навіть у нерегулярних формуваннях. Зокрема, В. Голубко наводить дані про захоплення вільними козаками Звенигородщини одного бронеавтомобіля при відбитті у більшовиків в ніч з 6 на 7 березня 1918 р. станції Бобринської [34, с. 183].

Як бачимо, бойове використання рухомих військ за часів Центральної Ради набувало досить різноманітних форм. Основи тактики були напрацьовані ще в роки Першої світової війни. Проте умови бойових дій на території України наприкінці 1917 – навесні 1918 рр. суттєво різнились від тих, що були характерні для Першої світової війни. Тому армія УНР під час першої українсько-більшовицької війни застосувала деякі нові прийоми бойового використання бронеавтомобілів та бронепоїздів. Це, зокрема, застосування бронеавтомобілів у вуличних боях (Київ), а також комбіновані рейди за участю автоброньових підрозділів та бронепоїздів, підтриманих кіннотою і частинами інших родів зброї (Кримський рейд). Цікавим прийомом, принаймні двічі використаним українськими військами (в березні 1918 р. в районі Хорол-Лубни та в квітні в Криму), стало бойове застосування імпровізованої мотопіхоти – піхотних підрозділів, посаджених на вантажні автомобілі. Зафіксовані й приклади зустрічних боїв між бронеавтомобілями (цікаво, що подібні випадки не траплялись навіть під час Першої світової війни на Східному її фронті). Нова тактика цілком виправдала себе, причинами ж невдач стали чинники скоріш політичні, а не суто військові. Відзначимо, що досить широко використовувались бронеавтомобілі та поїзди також і противниками військ УНР – більшовиками.



У зовсім інших умовах застосовувались броньові частини армії Української держави гетьмана П. Скоропадського. Основи бойового застосування броневих частин базувались на досвіді, накопиченому в часи Першої світової війни. Зокрема при наступі підрозділи броневих автомобілів передбачалось застосовувати у розвідувальних діях та виконанні завдань вогневої підтримки. Ці ж функції покладались на броньові підрозділи і у обороні. Інша річ, що гетьманській армії так і не довелось вести класичних бойових дій, а увесь досвід бойового застосування броневих автомобільних підрозділів звівся до протиповстанських дій [75, с. 65]. Гетьманська військова влада відмовилась від спроб масованого застосування броневих автомобілів, що мало місце в роки Першої світової війни на Південно-Західному фронті, розпорошивши їх по невеликих корпусних частинах. Тобто, броневих автомобільні частини розглядались, насамперед, як допоміжні формування, покликані забезпечувати і підтримувати піхотні частини.

Наростання розмаху повстанського руху влітку 1918 р. поставило перед гетьманською владою гостру проблему придушення селянських виступів. Робились спроби залучити до подібних операцій і броневих автомобілі. Прикладом може бути операція, проведена 4-м Київським дивізіоном на початку серпня 1918 р. 5 серпня, командир дивізіону полковник Новіков отримав вказівку першого товариша військового міністра відрядити наступного дня два броневих автомобілі цього дивізіону в розпорядження міністерства внутрішніх справ. Новіков у відповідь зауважив, що бойові машини можуть бути виділені, але немає бензину. До того ж, три чверті козаків дивізіону не мають взуття [137, арк. 20-22]. Та, очевидно, проблеми з постачанням вдалось вирішити, бо 7 серпня 1-ша батарея дивізіону вирушила в розпорядження Козелецького повітового старости для участі в придушенні повстання. У складі батареї нараховувалось троє старшин (командир батареї сотник Борщов і двоє хорунжих – командири броньовиків) та 12 козаків. Також батарея мала два

броневих автомобілів, одну вантажівку, один легковик та один мотоцикл [137, арк. 42]. Тобто батарея вирушила в район бойових дій без належного тилового забезпечення, не отримавши спецмашин, зокрема, автомобіля-майстерні.

8 серпня сотник Борщов скерував командира дивізіону полковнику Новікову рапорт, у якому відзначалось, що один броневих автомобіль у складі українсько-німецького загону перебував в маєтку Чемер. При загоні був і німецький броньовик, але через велику масу він міг пересуватись лише по шосе. Друга машина батареї під командою хорунжого Гладуна перебувала в Козельці, де проходила технічне обслуговування. Настрій серед козаків батареї Борщов оцінив як „середній”, але при цьому висловив сподівання, що сусідство з дисциплінованими німецькими вояками справить позитивний вплив на морально-психологічний стан козаків [137, арк. 40].

На 9 серпня була запланована участь українського броневих автомобіля в експедиції за маршрутом маєток Чемер – с. Хрещата – с. Держанівка, де, за даними місцевої влади, концентрувались повстанці. На жаль, докладних даних про цю експедицію взагалі, як і про конкретну участь в ній броньовиків, в архіві не виявлено. Наступне донесення Борщова датоване лише 16 серпня. Станом на той час обидві бойові машини 1-ї батареї знаходились в Козельці, причому одна з них потребувала ремонту. Паливо майже закінчилось, і уся бойова активність батареї зводилась до чергування справного броневих автомобіля біля комендатури щоночі – з 9 години вечора до 5 години ранку – для відбиття можливого нападу [137, арк. 51зв.]. З огляду на такий стан речей, було дано розпорядження про відкликання батареї сотника Борщова до Києва [137, арк. 65].

Упродовж серпня 1918 р. із наростанням розмаху повстанського руху суттєво активізувалась діяльність командування української армії з приведення автоброньових частин у бойову готовність. Зокрема, 15 серпня начальник генерального штабу Сливинський підготував доповідь про обсяги витратних матеріалів, потрібних для забезпечення бойової діяльності броневих автомобілів. На

найближчий час було потрібно 1600 пудів бензину, 28 пудів тавоту (солідол), 28 пудів мастила, 14 пудів ветоші, а також 35 000 крб. для ремонту техніки. На підтвердження запитів в доповіді приводились орієнтовні розрахунки витрати матеріалів одним броневим автомобілем на 100 верст пробігу: 5-6 пудів бензину, 10 фунтів тавоту, 10 фунтів масла, 5 фунтів ветоші [137, арк. 46].

Останні спроби бойового застосування броньових засобів прибічниками Гетьманату мали місце під час протигетьманського повстання під керівництвом Директорії. Зокрема, зафіксована участь кількох броневих автомобілів в бою офіцерського загону Кірпічова проти Чорноморського коша в районі Борцагівки 22 листопада 1918 р. [174, с. 109].

Тактика бойового застосування бронепоездів гетьманської армії, як і у випадку з броневими автомобілями, будувалась на досвіді Першої світової війни. Їх передбачалось використовувати, головне, в якості рухомих артилерійських батареї для підтримки власних військ. При цьому значною мірою нехтувався досвід боїв українсько-більшовицької війни, коли бронепоезди, навіть примітивної, імпровізованої конструкції, стали одним з головних засобів ведення маневрених бойових дій. І якщо броневі автомобілі хоч епізодично залучались до проти повстанських операцій, прикладів подібного застосування бронепоездів за часів Української держави не знаходимо. Лише в останні дні існування гетьманського режиму робляться спроби використання бронепоездів проти повсталих військ Директорії. Докладніше на цьому зупинимось у наступному параграфі.

#### 4.2. Участь у бойових діях броньових частин Дієвої армії (кінець 1918 – липень 1919 рр.)

Наступний період визвольної боротьби українського народу – з кінця 1918 р. (з часу протигетьманського повстання) до кінця 1920 р. (останніх боїв

регулярної армії УНР проти більшовиків) без сумніву, є найбільш насиченим подіями і найбільш драматичним періодом в історії визвольних змагань 1917-1921 рр.

Восени 1918 р. гетьманський режим в Україні переживав глибоку кризу, зумовлену як внутрішніми, так і зовнішніми факторами. Постійно зростав вплив соціалістичної опозиції, поширювались селянські повстання. До того ж, після поразки Німеччини та Австро-Угорщини у Першій світовій війні гетьман залишився без закордонної підтримки. Намагаючись завоювати симпатії Антанти, яка, не визнаючи незалежної України, орієнтувалась на антибільшовицькі сили Росії, гетьман 14 листопада призначив новий уряд, що майже повністю складався з російських монархістів, і задекларував намір в майбутньому об'єднати Україну з небільшовицькою Російською державою [158, 153]. Того ж дня головний осередок опозиції – Український національний союз (УНС) – утворив альтернативний орган управління, названий Директорією. До її складу увійшло п'ять осіб - В. Винниченко, С. Петлюра, Ф. Швець, П. Андрієвський та А. Макаренко.

16 листопада 1918 р. в Україні розпочалось ініційоване Директорією повстання проти гетьмана. Спочатку головною силою Директорії був загін Січових Стрільців, дислокований у Білій Церкві, однак дуже швидко їх сили зросли за рахунок інших частин гетьманської армії, що перейшли на бік повстання, а також селянських загонів. Сили, що лишались вірними гетьману, поступово танули, і, розуміючи неможливість подальшого опору, 14 грудня 1918 р. Павло Скоропадський зрікся влади і виїхав до Німеччини [175, с. 38]. Наслідком повстання стало відновлення Української Народної Республіки, а її вищим керівним органом стала Директорія.

Становище нової української влади було вкрай складним. УНР, без перебільшення, опинилась у кільці фронтів. Вже 20 листопада почалась чергова агресія більшовиків проти України. Їх війська просуvalись у трьох напрямках –

на Київ, Харків і Луганськ. Надія на досягнення угоди з більшовиками паралізувала волю українського керівництва до боротьби, і лише 16 січня 1919 р. уряд УНР офіційно ствердив стан війни з Радянською Росією. Та до того часу радянські війська зайняли більшу частину Чернігівської, Харківської, Київської губерній. На півдні України висадився експедиційний корпус військ Антанти, а згодом активізувались білогвардійські формування – т.зв. „Вооруженные силы Юга России”. На заході ворожу позицію зайняла відроджена Польська держава. До того ж, багато регіонів України знаходилось під контролем різного роду отаманів, котрі не визнавали жодної влади. За таких обставин єдиною надійною опорою Директорії могли стати боєздатні збройні сили.

Формування армії Директорії здійснювалось, з одного боку, на базі частин колишньої гетьманської армії, що визнали нову владу, а з іншого – на базі повстанських загонів. Створення броньових частин в армії Директорії було неможливим без використання "спадщини" гетьманської армії.

Як уже відзначалось, армія Української держави мала вісім автоброньових дивізіонів та один кадровий бронепоезд. Матеріальна частина 3-го (Одеського) автоброньового дивізіону була вже в другій половині листопада 1918 р. захоплена білогвардійцями. 8-й (Катеринославський) дивізіон опинився в центрі боротьби за владу в місті. Спочатку він зберігав відданість гетьману, але в ніч на 6 грудня 1918 р. його особовий склад перейшов на бік Директорії, арештувавши при цьому чотирнадцять власних старшин. 27-29 грудня броньовики дивізіону активно використовувались у вуличних боях проти більшовиків і махновців, що підтримали їх. Одна з бойових машин була знищена вогнем артилерії поблизу вокзалу. Решта, в кінцевому підсумку, потрапила до рук білогвардійців. Коли ж 25 січня 1919 р. Катеринослав захопили більшовики, їх трофеями стали чотири бронеавтомобілі та два бронепоезди (останні, ймовірно, імпровізованої конструкції) [38, с. 162].

В. Савченко відзначає наявність у складі сил УНР на Лівобережжі станом

на 1 січня 1919 р. п'яти броневих автомобілів у кадрах 5-го Чернігівського корпусу [11, с. 127]. Та вже 12 січня Чернігів захопили більшовики і до їх рук потрапила бойова техніка. Більшість особового складу 5-го автоброньового дивізіону становили боротьбисти, тож він перейшов на бік червоних [175, с. 239]. Згодом цей дивізіон склав основу броньового дивізіону 1-ї Української радянської дивізії М. Щорса, а до його складу увійшли легкий броневий автомобіль "Богунец" та два важких – "Красноармеец" и "Таращанец" [176, с. 136]. Трофеями більшовиків стали і два броньовики 6-го (Полтавського) дивізіону, захоплені 19 січня 1919 р. [176, с. 193]. Дві бойові машини 7-го (Харківського) дивізіону в ніч з 15 на 16 листопада 1918 р. взяли активну участь в повстанні проти гетьмана П. Скоропадського в Харкові [32, с. 346]. Згодом рештки цього дивізіону увійшли до складу Запорозького корпусу. Однак, як відомо, згодом, під час переїзду через Румунію, Запорозький корпус втратив все своє озброєння, конфісковане румунськими властями [46, с. 41-44; 47, с. 119].

Деякі бойові машини випадково потрапили до різного роду отаманських формувань. Але надійність і бойова ефективність цих формувань була вкрай сумнівною. Скажімо, в січні 1919 р. один броневий автомобіль мав Ударний курінь отамана Палієнка. Та ця частина повністю втратила боєздатність, втягнувшись в єврейський погром у Житомирі, й 12 січня була розформована [152, с. 363].

На Правобережжі спроби використати броневий автомобільні частини гетьманської армії для формування підрозділів Дієвої армії Директорії УНР мали більш організований характер і були дещо успішнішими. Зокрема, ще 18 листопада загони Директорії використали одного броньовика при безкровному захопленні влади у Вінниці (ймовірно, це була одна з чотирьох машин 2-го Подільського дивізіону, що ремонтувались на розташованій за 20 верст від міста цукроварні) [14, с. 23-24]. Після взяття Києва на основі матеріальної частини 4-го Київського автоброньового дивізіону був сформований автоброньовий дивізіон Осадного корпусу січових стрільців [2, с. 170]. Як доповідав командир

4-го дивізіону сотник Капкан, станом на 25 грудня 1918 р. в дивізіоні нараховувалось десять броневих автомобілів, 5 легкових, 5 вантажних і 4 спеціальних. Але технічний стан був сумний: на ходу перебувало лише два броньовики, два легковики та одна вантажівка [137, с. 202].

Нестача бронепоездів з одного боку і маневрений характер бойових дій – з іншого, часто змушували вдаватись до імпровізації, споруджуючи кустарним способом примітивні "панцирні" поїзди. Перша така спроба у військах Директорії мала місце в загоні січових стрільців, де 15-17 листопада 1918 р. на швидку руку спорудили три подібних ешелони. У праці „Історія січових стрільців” наводиться досить докладний опис такої конструкції [2, с. 126]. Поїзд складався із критого вагона з вирубаною в передній стінці амбразурою для гармати, захищеною мішками з піском; двох платформ з двома кулеметами на кожній, захищеними тюками пресованого сіна; паротяга; кількох критих вагонів з десантом. Між командним постом, паровозом і вагоном з гарматою був прокладений телефонний зв'язок. Перший з цих імпровізованих поїздів ввечері 16 листопада спричинився до захоплення станції Фастів. Другий потяг під командою Федя Черника 18 листопада узяв участь в бою з гетьманськими військами під Мотовилівкою. У цьому бою загинув і командир потяга [2, с. 129-137]. З гетьманського боку у цьому бою теж брав участь бронепоезд. Січовий поїзд вогнем гармати, керованої Р. Дашкевичем, вдалось пошкодити колію перед гетьманським бронепоездом, змусивши останній повернутись до Василькова. Але, перейшовши на неушкоджену колію, він знову з'явився на полі бою. Та влучним вогнем гармати Дашкевича гетьманський бронепоезд був пошкоджений і відступив. Фактично, цей відступ врятував повстанців від поразки, бо на потязі Дашкевича закінчувались боєприпаси.

Тим часом до місця бою прибув ще один січовий "панцирний" поїзд, керований Р. Сушком, який вогнем гармати і кулеметів поклав край останній спробі гетьманських військ атакувати повстанців. Командир гетьманського

загону Л. Святополк-Мірської кинув у бій свій резерв, якого знову підтримував бронепоезд. Та поїзд Дашкевича за цей час встиг з'їздити на станцію Мотовилівка і повернутися, щоб разом з потягом Сушка змусити знову відступити ворожий бронепоезд і майже розбити резерв загону Святополк-Мірського [21, с. 110-119]. Третій поїзд січових стрільців служив рухомою базою Директорії і штабу січових стрільців під час наступу на Київ [2, с. 127].

На Лівобережжі приблизно в той же час велось спорудження низки імпровізованих "бронепоездів" силами військ, що стали на бік Директорії. Зокрема, в депо станції Конотоп 21 листопада 1918 р. почалось обладнання потяга для Сірожупанної дивізії. Бойова одиниця, яка отримала назву „Палій”, складалась із двох площадок з гарматою на кожній. Вже 23 листопада „Палій” вирушив на Калинівку, а наступного дня спричинився до вигнання гетьманських військ з Бахмача [23, с. 35-37]. На початку грудня при підтримці „Палія” було зайнято Ніжин і Городню [12, с. 90]. У грудні також спорудили імпровізований бронепоезд силами бійців Запорозького корпусу в Полтаві.

Однак для ефективної протидії наступаючим більшовицьким частинам вкрай потрібні були бронепоезди заводського виготовлення, із надійним захистом і ефективним озброєнням. Подібна техніка активно використовувалась наступаючими більшовицькими військами. Наприклад, в 20-х числах грудня 1918 р. на Харківському напрямі діяло два більшовицьких бронепоезди [11, с. 128]. Та коли отаман Болбочан 25 грудня 1918 р. надіслав з Харкова телеграму, прохаючи негайно прислати бронепоезд, виявилось, що в розпорядженні командування Дієвої армії боєздатних потягів немає, лише два перебувають на ремонті – один в Одесі і один в Києві. До того ж зв'язок з Одесою було втрачено [137, арк. 206-210].

Реагуючи на нагальну потребу, начальник Генерального штабу 28 грудня наказав негайно приступити до обладнання в Києві чотирьох бронепоездів [137, арк. 211]. Та й надалі головний тягар бойових дій припадав на імпровізовані



потяги. Характерною рисою їх організації й бойового застосування був тісний зв'язок з тими армійськими частинами, які формували ці потяги і комплектували їх особовим складом. Такі потяги слідували за своїми дивізіями залежно від переміщень їх з одного відтинку фронту на інший і не передавались у підпорядкування інших з'єднань. Наприклад, уже згаданий бронепоезд „Палій” в січні 1919 р. вирушив із Сірожупанною дивізією з Лівобережжя на Волинь. 20 січня 1919 р. разом з бронепоездом „Стрілець” (вогнева сила – загалом дві гармати і 30 кулеметів) він брав участь у бою за Коростень. Відзначимо, що потяг „Стрілець” був, мабуть, першим у військах Директорії бронепоездом заводського виготовлення. Він входив до складу гетьманського загону, скерованого з Одеси на допомогу до Києва, але по дорозі був захоплений січовими стрільцями [21, с. 113-114].

З більшовицького боку у боях за Коростень теж діяло два бронепоезди, але досить швидко обидва поїзди вийшли з бою – в одного закінчились боєприпаси, а в іншого заклинило гармату. Згодом при активній підтримці обох бронепоездів війська Коростенської групи взяли Овруч. З 1 по 12 лютого потяги почергово несли варту на позиції на р. Шестань [12, с. 97-99]. Навесні 1919 р. „Палій”, перейменований в „Гандзю”, брав участь в боях з більшовиками на лінії Звягель-Коростень, де особовий склад потяга зазнав значних втрат. Загинув і командир потяга хорунжий Гиренко. В середині квітня потяг „Гандзя” був оточений більшовиками поблизу Коростеня і підірваний власною командою [12, с. 102-115]. Проте деякі вагони цього потягу, ймовірно, вціліли, оскільки більшовики заявили про захоплення бронепоезда „Гандзя”, який пройшов ремонт на станції Гречани, і з липня 1919 р. діяв проти українських військ на Правобережжі, а у вересні був відведений на ремонт до Брянська [91, с. 201-202]. Плутанини в історію „Гандзі” додає й повідомлення М. Капустянського, який стверджує, що цей потяг був відбитий у більшовиків частинами 6-ї дивізії 18 червня 1919 р. на Жмеринському напрямку [3, с. 91].

В січні 1919 р. на Волині крім Коростенської групи два бронепоезди („Сух” і „Слава Україні”) увійшли до складу Сарненської групи, сформованої для протидії більшовицькому наступу з північного напрямку [36, с. 313]. 10 січня перший з них перебував у Житомирі [152, с. 363].

На початку 1919 р. був збудований бронепоезд „Отаман Мельник”, який складався з чотирьох вагонів (двох гарматних і двох кулеметних) і паровоза. Усі вагони були обшиті броньовими листами, а кулеметні – додатково викладені зсередини дубовими брусами й мішками з піском. Озброєний потяг був двома гарматами і 16-ма кулеметами (вісім важких „Максим” і стільки ж ручних „Льюїс”). До екіпажу входили командир, його заступник, 10 гарматників та 18 кулеметників – всього 30 чол (без врахування паровозної команди) [8, с. 5-7]. У бою біля Чуднова-Волинського потяг „Отаман Мельник” був пошкоджений брандером – вцілів паротяг і два вагони. У Бердичеві він пройшов ремонт, отримавши нові вагони досконалішої конструкції, після чого довгий час діяв в околицях Старокостянтинова. Зрештою, „Отаман Мельник” був знищений власною залогою, потрапивши в оточення на станції Тарасівка на українсько-румунському кордоні [8, с. 30-44].

У боях на Лівобережжі "бронепоезд" примітивної конструкції, озброєний двома гарматами й шістьма кулеметами, використовував 1-й Запорозький полк імені Дорошенка. Цей поезд, зокрема, відзначився в бою 3 січня 1919 р. поблизу Козачої Лопані [11, с. 130]. 1-й полк Сірожупанників поблизу станції Доч захопив більшовицький бронепоезд з далекобійною гарматою [11, с. 137]. Однак подальшу долю цієї бойової одиниці простежити не вдалось. Споруджену на швидкуруч броньовану платформу використовував 1-й Бахмутський курінь наприкінці листопада 1918 р. при обороні Бахмута від білогвардійців [178, с. 75].

Важливу роль бронепоезди відіграли в ар'єргардних боях на Лівобережжі, прикриваючи відступ українських військ на початку 1919 р. Зокрема, коли стало

очевидним. що Харківська група довго не втримається в районі Полтави і буде відступати на Кременчук, для прикриття шляху на Київ у середині січня 1919 р. виділили загін отамана Сушка, у складі якого були бронепоезди „Стрілець” і „Дорошенко”, 1800 багнетів піхоти, 200 шабель кінноти, дві батареї [2, с. 173]. Згодом до цього загону з частиною Чорноморського кошу увійшов імпровізований "бронепоезд" „Чорноморець” [11, с. 143]. Крім протидії зовнішньому ворогу, загону Сушка довелося боротися і з внутрішнім. Зокрема, наприкінці січня він придушував повстання отамана Хименка проти Директорії в Золотоноші. Повсталі теж мали імпровізований бронепоезд, розбитий гарматним вогнем „Чорноморця” [2, с. 175].

Бойові дії Запорозького корпусу наприкінці січня 1919 р. підтримували три імпровізовані потяги – „Гайдамака”, „Республіканець” і „Самостійник”, які курсували між Черкасами, Бобринською та Знаменкою, прикриваючи відступ українських військ на Правобережжя [152, с. 370].

У ар'єргардних боях на Лівобережжі використовувались й бронеавтомобілі, хоча інформація про їх застосування значно бідніша, ніж про бронепоезди. Можна відзначити, що в триденному бою 23-25 січня 1919 р. в районі Броварів, останній спробі зупинити наступ більшовиків на Київ діяв загін отамана Вогульського, який мав два бронеавтомобілі [111, с. 145]. Але жодних подробиць стосовно участі їх у бойових діях встановити, виходячи з наявних джерел, не вдалось.

Навесні 1919 р. більшість броньових засобів Дієвої армії перебували в підпорядкуванні групи Січових стрільців. Як уже відзначалось у попередньому розділі, у березні в її складі був дивізіон бронепоездів (чотири одиниці) та автопанцирний дивізіон (три бронеавтомобілі). Бронетехніка групи Січових стрільців активно використовувалась в боях на Східній Волині, Київщині та Поділлі. Зокрема, 20 березня 1919 р. бронепоезд „Стрілець” був приданий 4-му полку Січових стрільців для забезпечення наступу з району ст. Малин в

напрямку на Київ [152, с. 376]. 21 березня два бронепоезди – „Січковий” та імпровізований „Гетьман Дорошенко” підтримували 3-й піхотний полк Січових стрільців при взятті Нової Чорторії і станції Печанівки [2, с. 211]. В наступних боях 23-24 березня, що мали на меті оволодіння Бердичевом, Січові стрільці зазнали невдачі. Однією з причин цього М. Безручко називає активну протидію ворожих бронепоездів, серед яких особливо відзначився „Гром” [9, с. 57]. Зрештою, 26 березня Бердичів таки було взято, а кількома днями раніше, 22 березня, війська УНР визволили Житомир. У наступні дві декади більшовики зуміли перехопити ініціативу, 12 квітня захопивши Житомир, а 13-го – Бердичів [38, с. 174-175].

12 квітня 1919 р. більшовики розгорнули наступ на Шепетівський вузол. Серед сил групи Січових стрільців, що обороняла цей район, були три бронепоезди – „Січковий” і „Стрілець”, які діяли на лініях Шепетівка-Бердичів та Шепетівка-Проскурів, і „Гетьман Дорошенко”, що перебував у резерві [2, с. 218]. Після переходу Січових стрільців у наступ, 21 квітня 3-й піший полк при підтримці власних бронепоездів захопив більшовицький бронепоезд „Товарищ Ворошилов”. Він отримав назву „Стрілець”, оскільки попередній поїзд з такою назвою кількома днями раніше був захоплений більшовиками (відзначимо в дужках, що ідентифікація панцирних потягів тієї доби часто є досить складною проблемою, оскільки однакові назви могли мати зовсім різні бойові одиниці. Скажімо, назву „Стрілець” в різний час носили принаймні чотири бронепоезди Дієвої армії).

27 квітня один бронепоезд разом із частиною польової варти був виділений для придушення заколоту отамана Оскілка. 1 травня ще один бронепоезд січових стрільців відбив атаку більшовицької кінноти, яка намагалась охопити фланг корпусу Січових стрільців під с. Кам’янка. Наступного дня потяг „Стрілець” (колишній „Товарищ Ворошилов”) при поверненні на ст. Шепетівка зі ст. Колоденка поблизу Майдан-Вілля потрапив у пастку – ворог підірвав

колію попереду і позаду потяга. Близько години тривав бій, у якому залога бронепоезда сповна використала його вогневу міць, відбивши більшовиків. Згодом силами екіпажу колію відремонтували і „Стрілець” повернувся у Шепетівку [2, с. 222-223]. Коли ж 3 травня під натиском переважаючих сил ворога Січові стрільці залишили Шепетівку, бронепоезди рухались в ар’єргарді, прикриваючи відступ і знищуючи за собою залізничні мости.

Цікавий опис бойових епізодів з використанням бронепоездів міститься у статті А. Пузицького [10, с. 13-14]. 23 березня два бронепоезди прикривали наступ Мозирської групи (17-та дивізія 9-го корпусу), тісно взаємодіючи з кінною розвідкою. Кіннотники використовувались також для зв’язку потягів з основними силами групи. Коли близько полудня більшовики висадили залізничний міст біля фільварку Людвиківка, для ремонту було викликано техніків з Овруча. За деякий час (близько 14 години) українські бронепоезди зав’язали вогневу дуель з більшовицькими. Внаслідок цього один з ворожих потягів, озброєний гарматою й двома кулеметами, був захоплений (снаряд з українського потяга пошкодив колію, відрізавши ворогові шлях до відступу). Надвечір того ж дня український бронепоезд з двома сотнями піхоти захопив станцію Єльськ, а 28 березня було зайнято Мозир. Трофейного потяга 1 квітня відправили до Малина для охорони станції [10, с. 19]. Два інші бронепоезди того ж дня підтримували частини Франківського полку в бою на р. Тетерев коло с. Загальці. Характеризуючи матеріальну частину, А. Пузицький відзначає, що з трьох наявних у Мозирській групі бронепоездів один був озброєний лише шістьма кулеметами, два інших мали гармати. Однак гарматні установки були вкрай недосконалі, забезпечуючи обстріл лише вперед в кутах до 15° по обидва боки від напрямку руху [10, с. 36-37]. Та тісна взаємодія з кіннотою і піхотою зробила успішним бойове застосування навіть таких примітивних потягів. Також на цьому прикладі видно, наскільки успіх бронепоездів в бою залежав від технічних частин, що, часто під ворожим вогнем ремонтували пошкоджені

мости й колію. Тобто, сам по собі, без належної взаємодії й підтримки з боку інших родів військ, бронепоезд особливої бойової цінності не становив.

Подальші дії Мозирської групи показали, наскільки небезпечним противником для броньових частин може бути артилерія. Використовуючи далекобійні 152-мм гармати Кане, більшовики 2-3 квітня під Загальцями практично паралізували дії бронепоездів цієї групи, змусивши відтягнути їх в тил. Вперед було висунуто старий поїзд, щоб в разі необхідності використати його як брандер (таранити ворожий бронепоезд) [10, с. 20-24]. Така нагода видалась 6 квітня під час бою на р. Тетерев, але автор не вказує наскільки ефективною була атака з використанням брандера. Натомість він відзначає тісну взаємодію у цьому бою українських поїздів із артилерією – завдяки влучному вогню замаскованої гаубичної батареї ворожі бронепоезди були відігнані [10, с. 29].

У ніч на 7 квітня бронепоезди вели ар'єргардні бої, прикриваючи відхід частин 17-ї дивізії на лівий берег р. Ірші. При цьому команди потягів на кількох ділянках колії демонтували рейки і забрали їх з собою, сповільнивши просування ворога, – такий тактичний прийом, взагалі, дуже широко застосовувався в боях 1918-1920 рр. усіма ворогуючими сторонами, і був досить ефективним у протидії бронепоездам. 10 квітня бронепоезди у тісній взаємодії з кіннотою і саперами прикривали відхід 17-ї дивізії на позиції біля Стремигорода, самі ж бронепоезди зосередились на станції Поповичі [10, с. 45-46].

Намагаючись посилити мобільність артилерії, 7-9 квітня в Коростені для 17-ї дивізії обладнали чотири гарматні платформи досить примітивної конструкції, єдиним захистом яких були тюки пресованого сіна. Гармати на звичайних колісних лафетах фіксувались на платформах ланцюгами, причому перед відкриттям вогню додатково фіксувались на позиції такими ж ланцюгами до залізних кілків, вбитих в землю. Конструкція дозволяла в разі необхідності

швидко зняти гармату з платформи – для цього було потрібно 15 хвилин часу і 20-25 чол. особового складу. 11 квітня ці платформи вступили в бій поблизу с. Чоповичі. Наступного дня дві платформи разом з бронепоездом під загальною командою сотника Шумського вели ар'єргардний бій, прикриваючи відхід частин 17-ї дивізії до Коростеня. Тут платформи взяли участь у бою за станцію Коростень Подільський, де більшовики зайшли в тил українським військам [10, с. 51-58]. Але в Коростені українським частинам закріпитись не вдалось, і вже 13 квітня бронепоезди знову ведуть ар'єргардні бої, прикриваючи евакуацію з Коростеня. Згодом два з трьох бронепоездів (у тому числі один кулеметний) довелось разом з частиною сил 17-ї дивізії виділити для придушення заколоту проти Директорії у м. Звягель [10, с. 60-61].

З броневих частин на Правобережжі найбільш активно діяв 9-й Дієвий броньовий дивізіон, сформований на базі 1-го (Волинського) автоброньового дивізіону армії Української Держави. В ході бойових дій він отримав поповнення з 4-го (Київського) дивізіону та зі складу в Новограді-Волинському, і станом на березень 1919 р. мав сім броневих автомобілів типів „Остін”, „Джеффері” та „Пірлесс” [32, с. 346]. За успішні дії на київському шосе в період з 29 березня по 1 квітня 1919 р. дивізіону 11 квітня була винесена подяка від імені Головного отамана С. Петлюри. У травні 1919 р. дивізіон брав участь в боях проти польських загонів на Західній Волині, де втратив важкого броньовика типу „Гарфорд”, що був захоплений поляками поблизу Володимира-Волинського [85, с. 35]. Ще однієї втрати зазнали українські броневі автомобілі частини трохи раніше – 11 березня на Коростишівському напрямі гранатами був розбитий броньовик „Чорноморець” [152, с. 375].

Дії військ Житомирської групи в квітні 1919 р. підтримували два броневі автомобілі та два бронепоезди. Зокрема, 10-11 квітня один броневий автомобіль підтримував 4-й полк Січових стрільців на Коростенському напрямі, а решта броньових одиниць діяли на лівому фланзі групи [137,

арк. 505-506]. 13 квітня обидва броневих автомобілі разом з частиною військ Житомирської групи відійшли до Новограда-Волинського [137, арк. 511]. Кілька броньовиків, починаючи з 26 квітня, взаємодіяли з 1-м полком Січових стрільців під час наступу на Заслав з північного напрямку [9, с. 64]. 27 квітня одного броневих автомобіля приділили 17-й дивізії Дієвої армії. Судячи з наведеного А. Пузицьким опису, це була машина типу „Ланчестер”, озброєна 37-мм гарматою „Гочкісс” і двома кулеметами, або ж „Пірлесс”, на якому штатний 40-мм автомат „Віккерс” був замінений 37-мм гарматою [10, с. 42]. Бойове застосування броневих автомобіля було обмежене через відсутність добрих доріг, малу кількість гарматних набоїв і запчастин, ненадійне постачання паливно-мастильними матеріалами. 28 квітня бойова машина ефективно підтримала дії застави на лівому березі р. Церем, але, зрештою, за півтори години була відігнана вогнем ворожої артилерії. Удосвіта наступного дня броньовик самочинно відбув до Рівного [10, с. 43-45].

Про один із небагатьох епізодів використання імпровізованих броневих автомобілів згадує О. Вишнівський, командир 7-го Синього полку [13, с. 84]. Начальник автоколони цього полку хорунжий Кость Ліневич в червні 1919 р. обладнав подібну машину, озброївши її кулеметом. Під командою Ліневича ця бойова одиниця діяла під час другого наступу на Кам'янець-Подільський.

Бойова ефективність броньових одиниць навесні 1919 р. часто страждала через неузгодженість дій між командирами різних рівнів. Наприклад, коли 16 квітня війська отамана Беня вдерлись до Житомира, обіцяний для підтримки бронепоезд „Стрілець” так і не прибув. У підсумку українські загони змушені були Житомир залишити. 20 квітня штаб Північної групи вимагав у командування корпусу Січових стрільців скерувати потяг „Стрілець” на зайняття Звягеля, але й у цьому випадку розпорядження виконане не було [152, с. 379].

Станом на 30 квітня значна частина бронепоездів Дієвої армії була



зосереджена в районі Рівне-Здолбунів. Тут перебували, зокрема, „Воля” , що знаходився на ремонті в Рівному, а також захоплений у більшовиків „Товарищ Ворошилов”, відтягнутий з Луцька до Рівного „Сагайдачний”, „Дорошенко”. На Сарненському напрямі діяв потяг „Запорожець”. Бронепоезд „Слава” перебував у складі групи отамана Беня в районі Дубно [152, с. 380-381].

Значних втрат броньові частини Дієвої армії зазнали на станції Здолбунів, коли 22 травня 1919 р. корпусу Січових стрільців було наказано залишити цю станцію і пішим порядком відходити до Кременеця. При відступі 27 травня було знищено п'ять бронепоездів [9, с. 55]. Серед них – „Агатон” (колишній „Тимчасовий”), „Партизан”, „Сагайдачний” (колишній більшовицький „Товарищ Троцкий”), „Дорошенко” та „Грім”. 24 травня до рук поляків потрапив один з кращих українських бронепоездів – „Стрілець”, який отримав назву „Крехов'як”, а згодом – „Генерал Довбор” й надалі активно використовувався польським військом в боях проти українських військ і більшовиків [101, с. 11].

З початком 7 червня Проскурівської наступальної операції українських військ нестача бронепоездів далася взнаки. Як відзначає М. Капустянський, наявність в українських військ лише одного бронепоезда, та й то слабкої конструкції, не дозволила переслідувати відступаючих більшовиків далі за станцію Деражню [3, с. 96]. З усією гостротою постало питання про відновлення дивізіону бронепоездів Дієвої армії. Базою для цього став Проскурів. Коли командир дивізіону 8 червня прибув до цього міста, він виявив, що на станції знаходиться одна гарматна площадка із залогою зі складу Запорозької Січі, а в той же день було завершено обладнання другої площадки, теж обсадженої запорожцями. Спроба перевести ці бойові одиниці до складу дивізіону не вдалась: командування Січі намагалось зберегти їх під своїм керівництвом. Близько ста бійців дивізіону бронепоездів приділили до цих імпровізованих потягів як прикриття. Та недосвідчені залози й, особливо командири зі складу Січі проявили себе в бою не з кращого боку. За свідченням

командира дивізіону, бронепоїзд „Стрілець” (новий – не той, що кількома тижнями став польським трофеєм, а захоплений у більшовиків) ледь не рушничним вогнем мусив підганяти їх в бій [137, арк. 561]. Станом на 11 червня в Проскуріві тимчасово було сформовано три броньовані площадки і велись роботи з подальшого обладнання бронепоїздів, але не вистачало гармат для їх озброєння.

Суттєве поповнення вдалось здобути 3 липня, коли частини 3-ї дивізії захопили в районі Могилева-Подільського й Шаргорода два більшовицьких бронепоїзди [3, с. 113]. Однак це був лише локальний успіх, оскільки українським військам не вдалось втримати Проскурів, залишений ними в ніч з 5 на 6 липня. Зазнали втрат й автоброньові підрозділи – 7 липня польський 14-й полк уланів захопив поблизу Язловця український броневий автомобіль, а трохи згодом в Кременці і Збаражі поляками були захоплені ще два броньовики типу „Джеффері”, щоправда, несправні [99, с. 11-12]. Ставала українська техніка й більшовицькими трофеями. Наприклад, між станціями Кам’янець-Подільський і Вигів в липні 1919 р. більшовики захопили один з українських бронепоїздів – „Січовий”, що складався з двох броньованих площадок і був озброєний 152-мм гаубицею, 76,2-мм гарматою та 12 кулеметами [95, 1990, № 4, с. 12].

Підводячи підсумок досліджуваному періоду, відзначимо, що броньові формування Директорії УНР, так само, як і багато інших частин Дієвої армії, формувались на базі аналогічних підрозділів армії доби Гетьманату. Проте внаслідок воєнних поразок дуже швидко було втрачено значну частину озброєння, особливо броневих автомобілів. Натомість одним з основних засобів збройної боротьби стають бронепоїзди – здебільшого, споруджені на швидкуруч бойові одиниці. Незважаючи на примітивність конструкції, вони відігравали значну роль в умовах маневрених бойових дій, як при наступі, так і у відступі, діючи як ар’єргард.

#### 4.3. Броньові частини Галицької армії в українсько-польській війні (листопад 1918 – липень 1919 рр.)

Поразка Четвертного блоку в Першій світовій війні відкрила простір для реалізації прагнень до побудови власної держави українцями колишньої Австро-Угорської монархії. Як відомо, 19 жовтня 1918 р. у Львові була утворена Українська Національна Рада, яку очолив Євген Петрушевич, а у ніч на 1 листопада військові підрозділи, що стали на бік Української Національної Ради, повністю оволоділи Львовом. Упродовж кількох днів українська влада була встановлена на всій території Східної Галичини. 9 листопада 1918 року було сформовано тимчасовий уряд, а 13 листопада офіційно проголошено Західноукраїнську Народну Республіку (ЗУНР) [179, с. 112].

Будівництво ЗУНР відбувалось в умовах воєнної загрози й відвертої агресії з боку поляків. Тож належна увага відводилась й військовим структурам – Державному секретаріатові військових справ (ДСВС – військовому міністерству ЗУНР), організованому 9 листопада [65, с. 223] та Галицькій армії (ГА) – збройним силам ЗУНР. У складі Галицької армії були наявні броньові підрозділи, проте, на відміну від УНР чи Української Держави, для керівництва ними не створювались центральні органи, а організовувались і використовувались вони децентралізовано. Тільки в червні 1919 р. бронепοїзди були підпорядковані безпосередньо Оперативному штабові Начільної команди Галицької армії (НКГА) [36, с. 194]. Ще однією відмінністю була відсутність на теренах Галичини броньових частин австро-угорського війська, які б могли скласти базу для формування аналогічних підрозділів ГА [180, с. 19]. Тож наявні в складі ГА бронепοїзди були виготовлені вже в ході бойових дій на місцевих підприємствах, а броневих автомобілів – отримані з Наддніпрянської України. Натомість з польського боку в боях застосовувались добре озброєні бронепοїзди, здебільшого, заводського виготовлення, успадковані від австро-

угорської армії. Зокрема, вагони одного з таких потягів, захопленого поляками 1 листопада 1918 р. в Прокоцїмю, стали основою для формування бронепоездів „Смяли” і „Пілсудчик”, які згодом використовувались в боях проти ГА [36, с. 264].

Терени Галичини з огляду на густу мережу залізниць добре підходили для бойового використання бронепоездів. Тож подібні бойові одиниці були наявні в усіх трьох корпусах Галицької армії. У особливо вигідному становищі виявився 3-й корпус – він діяв в Дрогобицько-Бориславському районі з розвинутою промисловою базою, яка дозволяла споруджувати бронепоезди. Вже 3 листопада 1918 р. на щойно захопленій українцями станції в Самборі під керівництвом четаря О. Бережницького було обладнано примітивний поїзд, який складався з платформи з кулеметом, вагона, обшитого до висоти людського зросту бляхою 4-мм товщини, вагону з кухнею і майстернею та паровоза. До екіпажу увійшло 18 озброєних гвинтівками та гранатами стрільців [49, с. 3]. За кілька тижнів в Самборі спорудили другий поїзд, потужніше озброєний. Дві його платформи і паровоз були захищені штабелями шпал, а озброєння складалось з 80-мм гармати і чотирьох кулеметів. До залоги, яку очолив четар І. Садлич, увійшли троє старшин, 5 підстаршин, 64 стрільці та два машиністи. Після здобуття Хирова військами групи Кравса, поїзд Садлича діяв в напрямку на Устрики, де знищив залізничний міст. Поїзд Бережницького 27 листопада 1918 р. підтримував успішний прорив групи А. Кравса на Хирів [181, с. 363], а згодом діяв у напрямку на Перемишль. 15 грудня 1918 р. на цій лінії, під Нижанковичами, відбувся бій між українським і польським бронепоездами, внаслідок якого український зазнав серйозних пошкоджень. В районі Хирова залога змушена була залишити його і відійти пішим порядком. Поїзд Садлича в січні 1919 р. брав участь в рейді стрийської групи ГА на Закарпаття. Ця група (стрілецький курінь неповного складу) під командою Я. Небилова 18 січня прибула до Лавочного, згодом – до Сваляви, а 20 січня – до Мукачєвого.

Наступного ранку бронепоезд пройшов до Чопа. Але з огляду на політичну ситуацію (втручання Чехословаччини в справи Закарпаття) того ж дня група Небилова і потяг Садлича були відкликані із Закарпаття [36, с. 249].

Після стабілізації фронту на заводі „Польмін” у Дрогобичі збудували новий бронепоезд, озброєний двома гарматами і сімома кулеметами. Командував цим составом, який базувався на станції Глибока, вже відомий О. Бережницький. Про бойові дії цього потяга відомостей досить мало. Відомо, що 15 квітня 1919 р. його скерували для придушення повстання в Дрогобичі, але тоді до бою не дійшло [49, с. 3].

Також в Дрогобичі під керівництвом четаря-сапера Солодухи в грудні 1918 р. збудували потяг, відомий як „ч. 2”. Початково він складався з одного броньованого вагона з гарматою і трьома кулеметами та паровоза [182, с. 82]. Залого потяга з 19 чоловік очолив четар Теодор Швець. Бойове хрещення потяг „ч. 2” отримав 26 грудня 1918 р. в бою за Любінь Великий, сприявши захопленню містечка частинами Галицької армії [36, с. 180]. В січні наступного року потяг, названий власною залогою „Люся”, перевели до складу групи „Щирець”, додавши ще один броневагон з гарматою і п'ятьма кулеметами. 13 січня 1919 р. потяг підтримував піхоту у бою за Зашковичі і Бучали, значною мірою зумовивши невдачу польського наступу південніше Львова. Оперуючи на лініях Львів-Стрий та Львів-Самбір, потяг „ч. 2” виявився в смузі найактивніших бойових дій. 17 лютого він брав участь у бою, яким започатковано Вовчухівську операцію, а 26 лютого атакував станцію Лапаївка [50, с. 259].

В середині березня під керівництвом того ж Солодухи на Дрогобицькому заводі „Галіція” збудували ще один бронепоезд, озброєний гарматою і сімома кулеметами [36, с. 180]. Він прибув на фронт на зміну „Люсі” й успадкував від попередника номер і екіпаж. 16 травня 1919 р. цей потяг, підтримуючи 8-му бригаду УГА, в бою під Воютичами подавив ворожу батарею. Та переважаючи

сили поляків відкинули українські війська, які ввечері 16 травня залишили Самбір, висадивши залізничний міст і не дочекавшись повернення панцирного потяга. Залога „ч. 2” змушена була знищити його. Прибувши до Дрогобича, екіпаж пересів на старий поїзд „Люся”, і разом з іншими частинами безуспішно намагалась зупинити польський наступ на рубежі р. Бистриці. Але 18 травня війська 3-го корпусу залишили Дрогобич. Залізниця була заблокована, тож „Люсю” залишили на станції, де її захопили поляки. Залога ж отримала новий імпровізований бронепоїзд, збудований у Станіславі. Він підтримував оборону 3-го корпусу УГА на р. Свічі, а після прориву фронту відійшов до Калуша. Тут його екіпажу довелось знищити, щоб не дістались полякам, залишені напризволяще склади військового майна. Але дальший шлях до відступу на Станіслав виявився забитий потягами. Залога бронепоїзда знову була змушена знищити його і приєднатись до відступаючих піхотинців [49, с. 4].

1-й корпус мав у своєму складі бронепоїзд із досить дивним позначенням „ч. 212”, який базувався в Радехові й діяв на залізниці Рава-Руська-Белз-Кристинопіль. Збудували його під керівництвом чеха Батека. За основу взяли два вугільних вагони, які захистили дев'ятиміліметровою бляхою. У першому в місцях стику передньої й бічних стін, зробили амбразури, де встановили дві 75-мм гармати. Другий вагон озброїли двома кулеметами. Паровоз теж захистили бляхою. Залога потяга складалась всього з 12 чоловік. В січні 1919 р. поїзд „ч. 212” брав участь в боях за Кристинопіль, де далось взнаки невдале розташування гармат, – вже після кількох пострілів потяг змушений був вийти з бою і його відправили на переобладнання в Радехів. Після цього озброєння поїзда складалось з однієї 80-мм польової гармати, двох піхотних гармат і трьох кулеметів, а залога складалась з одного старшини і 23 стрільців [104, с. 86]. В березні бронепоїзд брав участь в безуспішних для ГА боях за Белз, а в травні, коли 1-й корпус почав відступ під натиском дивізій генерала Галлера, потяг „ч. 212” довелось розформувати через неможливість евакуації [49, с. 3].

У складі 2-го корпусу на залізниці Львів-Ходорів діяв бронепоїзд „ч. 1”. Ймовірно, він був збудований на станції Старе Село. Ініціатором виступив командир 1-го гарматного полку сотник В. Тотоескул, який встановив на залізничних платформах дві гармати, додавши до цього імпровізованого потягу ще вагон з четою стрільців. У першому ж бою 3 грудня 1918 р. цей поїзд допоміг українським військам захопити Сихів, але при цьому В. Тотоескул загинув. На зміну йому призначили поручника С. Руменовича, під керівництвом якого потяг удосконалили: на платформі спорудили броньований каземат, в якому розмістили гармату і кілька кулеметів. У такому вигляді поїзд неодноразово обстрілював львівські околиці, і під час однієї з таких вилазок 1 січня 1919 р. був пошкоджений польською артилерією в районі Пасік Міських. Після ремонту поїзд „ч. 1” мав безрезультатне зіткнення з польським бронепоїздом поблизу Персенківки. Коли ж наприкінці квітня 1919 р. поляки захопили станцію Сихів, потяг „ч. 1” 23 квітня увірвався на цю станцію, його екіпаж причепив вагони з боєприпасами, що лишались на станції, і почав відхід. У цей час польський літак бомбою пошкодив колію, але під ворожим вогнем залізницю вдалось полагодити і потяг успішно прорвався до своїх. Озброєння бронепоїзда „ч. 1” станом на квітень 1919 р. складалось з однієї 80-мм польової гармати і чотирьох кулеметів, а до залоги входили один старшина та 30 стрільців [104, с. 86]. За іншими даними, потяг мав крім 80-мм гармати ще дві менші, але кулеметів – лише три; залога налічувала одного старшину та 24 стрільці [144, арк. 11].

Під час травневого відступу ГА поїзд „ч. 1” входив до складу групи сотника І. Сіяка і обороняв міст в Нижневі. 27 квітня він здійснив розвідувальний рейд на станцію Палагич, де було захоплено 9 полонених. На жаль, подальших відомостей про долю цієї бойової одиниці виявити не вдалось. О. Дедик відзначає, що під час другого відступу Галицької армії в липні 1919 р. поляки захопили під Бучачем один бронепоїзд, висадивши колію на схід від

міста. Але чи був це саме потяг „ч. 1” – певності немає. Відзначимо також, що в досить докладному переліку трофеїв, захоплених польськими військами в період з 28 червня по 17 липня 1919 р. бронепоезди, чи будь-які їх елементи (броньовані площадки, вагони, паровози) відсутні [102, с. 169]. Тож ризикнемо припустити, що всі бронепоезди Галицької армії на той час були знищені – чи то ворогом, чи то власними залогами при відступі.

Поряд із бронепоездами, що існували більш-менш тривалий час, в Галицькій армії в низці випадків застосовувались броньовані (а точніше – озброєні, бо, здебільшого, не мали жодного захисту) потяги „одноразового використання”, що обладнувались для однієї конкретної бойової операції. Наприклад, 27 травня 1919 р. саперів 2-ї бригади під час мінування мосту через Дністер поблизу Галича атакували польські вояки. Тоді командир саперної сотні Р. Ярий встановив на залізничній площадці гармату, взяв чету піхоти і стрімкою атакою вибив ворога за Дністер, давши змогу саперам завершити роботу. 16 червня 1919 р. ще один подібний імпровізований поїзд – паровоз і платформа з шістьма кулеметами – відзначився під час Чортківської офензиви. Він сприяв успіху українських військ в районі Нижнева, де, не зважаючи на протидію ворожої артилерії, було відкинуто за Дністер кілька польських батальйонів і, тим самим, ліквідовано загрозу флангові військ 3-го корпусу [49, с. 4].

Як бачимо, склад бронепоездів Галицької армії був досить неоднорідний і зазнавав постійних змін. Одночасно на фронті діяло не більше чотирьох таких бойових одиниць. Наприклад, станом на 10 березня 1919 р. один бронепоезд знаходився в підпорядкуванні 1-го корпусу, один – 2-го, а ще два – в розпорядженні НКГА [183, с. 32-33]. Станом на 15 квітня чотири наявні бронепоезди розподілялись таким чином: 1-й і 2-й корпуси – по одному, 3-й – два [145, арк. 34]. Нарешті, на 15 травня 1919 р. дислокаційна відомість Галицької армії подає такий розподіл бронепоездів: 1-й корпус – один (в підпорядкуванні штабу корпусу), 2-й – один (приданий 4-й Золочівській



бригаді) і 3-й корпус – два (придані 7-й Львівській і 8-й Самбірській бригадам) [145, арк. 1-2].

Відомостей стосовно використання броневих автомобілів у складі Галицької армії значно менше. Л. Шанковський відзначає наявність в галичан двох-трьох броневих автомобілів, які не брали активної участі в бойових діях – мовляв, командування берегло їх для можливих вуличних боїв у Львові [19, с. 292]. О. Дедик наводить назви двох броневих автомобілів УГА – „Черник” та „Громобой” [49, с. 2]. В іншому джерелі – спогадах Р. Дашкевича – фігурують броневі автомобілі „Черник”, „Петлюра” і „Стрілець” [184, с. 56]. Не підлягає сумніву, що ці машини були передані зі складу Дієвої армії Директорії УНР. У дослідженні „Історія Січових Стрільців” вміщено фотографію броньовика „Черник”, зроблене в грудні 1918 р. під Сиховом [2, с. 224]. Цю машину можна ідентифікувати як кулеметну типу „Остін” 2-ї чи 3-ї серій.

„Історія українського війська” відзначає, що ГА мала шість броневих автомобілів, переданих з Дієвої армії (у т.ч. „Черник” і „Петлюра”) та дві машини, побудовані у місцевих майстернях, – „Дмитро” і „Бориславець”. Однак і тут відсутні будь-які згадки про бойове застосування броневих автомобілів [1, с. 528]. За польськими даними, один броневий автомобіль був захоплений польськими військами в Галичині як трофей в період відбиття Чортківського прориву (після 28 червня 1919 р.) [102, с. 169]. Проте точно встановити чи була це одна з бойових машин, переданих з Дієвої армії, чи місцевого виготовлення, з наявних джерел не вдалось.

Офіційні документи Галицької армії показують наявність двох броневих автомобілів станом на 10 березня 1919 р. (в 2-му корпусі), чотирьох – на 15 квітня (по два у 2-му й 3-му корпусах) і лише одного – на 15 травня 1919 р. (у 8-й Самбірській бригаді 3-го корпусу) [145, арк. 1-2, 34]. Поляки ж вже в перші дні війни спорудили у Львові імпровізований броньовик на шасі вантажівки – т. зв. „Танк Пілсудського”, озброєний чотирма кулеметами. Проте

перша спроба ввести його в бій на вул. Міцкевича 9 листопада 1918 р. завершилась невдачею – українські стрільці викопали поперек вулиці рів й спорудили барикаду, заблокувавши рух бойової машини. „Танк” змушений був відступити, і в подальшому лише одного разу, 22 листопада, взяв участь в бою [99, с. 28-29]. Використовували поляки й бронепоезди – наприклад, два потяги підтримували польські збройні формування під час вирішального бою за Львів 21 листопада 1918 р. [35, с. 81-82].

Підводячи підсумки, відзначимо деякі особливості організації й бойового застосування броньових частин Галицької армії. Перш за все, бронеавтомобілі не знайшли широкого застосування. Бронепоезди, здебільшого, примітивної конструкції, використовувались децентралізовано – у складі корпусів. З одного боку, це сприяло тіснішій співпраці з піхотою, але з іншого – часто призводило до нераціонального використання вогневої потужності і рухомості поїздів. У структурі керівництва Галицької армії навіть не було створено ланки для управління броньовими частинами в масштабах всієї армії. Лише наприкінці українсько-польської війни бронепоезди були виведені зі складу корпусів і підпорядковані Начальній команді Галицької армії. Для раннього періоду українсько-польської війни характерно використання бронепоездів в якості своєрідних танків – для підтримки атак піхоти на станціях та інших вузлах ворожої оборони. У подальшому, із переходом від маневрених до позиційних дій, потяги застосовувались як рухомі артилерійські батареї (наприклад, при облозі Львова). У періоди відступу Галицької армії екіпажі бронепоездів вели ар'єргардні бої. Стосовно ж бронеавтомобілів, ширші відомості про їх застосування в складі Галицької армії відсутні.

#### 4.5. Бойове застосування броньових частин армії УНР на завершальному етапі боротьби за державність (серпень 1919 – листопад 1920 рр.)

Об'єднання українських армій – Дієвої армії та Галицької армії – після переходу останньої за р. Збруч, створило сприятливі передумови для наступальних бойових дій. Внаслідок перемов між військово-політичним керівництвом Директорії та ЗУНР був ухвалений план операції, що увійшла в історію як похід українських армій на Київ-Одесу.

Першочерговим завданням для українських військ було оволодіння Проскуровом. Наступ Запорозької групи та групи Січових стрільців, що розпочалися 27 липня 1919 р., підтримували бронепοїзди. Спочатку вони виконували роль рухомих артилерійських батареї, обстрілюючи вузли оборони більшовиків на станціях Гречани і Проскурів. Згодом у взаємодії з кіннотою чорношличників бронепοїзди розпочали переслідування радянської 1-ї дивізії, нав'язавши їй частинам бій поблизу с. Калинівки і завдавши ворогові значних втрат [3, с. 166-168].

У подальшому склад броньових частин поповнився за рахунок трофеїв. Зокрема, 2-й корпус Галицької армії на початку серпня 1919 р. здобув в Старокостянтиніві два бронепοїзди заводського виготовлення, яким були дані назви „Вільна Україна” й „Галичина”. Перший з них – колишній „Коммунист Коростеньського району” – був головним в серії однотипних поїздів заводського виготовлення, збудованих для Червоної армії на Київському заводі Греттера і Криваненка. Ще два бронепοїзди в ті ж дні були здобуті в Жмеринці. Один з них, названий „Вірний син”, разом з „Вільною Україною” й „Хортицею”, був перекинутий на вапнярський напрямок. Тут потяги посилили 3-тю дивізію, що обороняла Вапнярку від переважаючих сил ворога [19, с. 214-215].

Цікавою є історія формування бронепοїзда „Хортиця”. Його зав'язком

послужила трофейна бронеплощадка більшовицького потяга „7-й Сумской” – велика чотирирівісна платформа типу „Фокс-Арбель”, зі спорудженим на ній кулеметним казематом, - захоплена в Жмеринці. У боях спільно з частинами 3-ї Залізної дивізії проти більшовиків, що захопили Крижопіль, було здобуто ще один броневагон з двома гарматами й вісьмома кулеметами, який теж включили до складу „Хортиці”. Разом з поїздом „Великий Луг” та ще одним, назву якого встановити не вдалось, „Хортиця” потрапила в оточення в районі Христинівки, з якого ціною втрат (була знищена передня гармата "Хортиці") вдалось вирватись. Для ремонту "Хортицю" скерували до Жмеринки, де повністю переформували, включивши до його складу дві бронеплощадки трофейного більшовицького бронепоїзда „ОВО ч. 5” (ОВО – ймовірно, "Орловский военный округ") [7, с. 74-79]. Ця історія загалом типова для періоду визвольних змагань – бронепоїзди могли неодноразово повністю змінювати склад своїх рухомих одиниць (вагонів і локомотивів), але зберігати при цьому кістяк екіпажу й попередню назву.

Як вже відзначалось у попередньому розділі, станом на 16 серпня 1919 р. в складі Дієвої армії було два броньових загони, що включали дев'ять бронепоїздів. Згідно з дислокаційною відомістю, 1-й загін (командир – хорунжий Бойчук) включав чотири бронепоїзди, а саме:

- „Стрілець” (командир хорунжий Машура; озброєння – 4 гармати, 8 кулеметів);
- „Запорожець” (хорунжий Петришин; озброєння – 1 гармата, 4 кулемети);
- „Помста” (чотар Твардовський; 1 гаубиця, 2 гармати, 7 кулеметів);
- „Правобережний” (полковник Овчаренко; 1 гаубиця, 3 гармати, 14 кулеметів).

2-й загін очолював полковник Марчевський. Під його командою були такі бронепоїзди:

- „Сух” (командир сотник Лебедів; озброєння – 4 кулемети);
- „Кліщ” (чотар Личик; 5 кулеметів);
- „Воля” (сотник Гарбузюк; 6 кулеметів);
- „Богунець” (трофейний; відомості про командира і озброєння відсутні);
- „Комуніст” (трофейний; відомості про командира і озброєння відсутні) [152, с. 475].

Серед матеріальної частини слід відзначити наявність вкрай різнотипних і неоднакових за бойовими можливостями одиниць. Зокрема, збудований в залізничних майстернях Кам'янця-Подільського поїзд „Запорізька Січ” являв собою залізничні платформи, захищені штабелями шпал. Гарматні установки в торцях платформ мали досить обмежений кут обстрілу, в бічних стінах були влаштовані кулеметні амбразури. Як відзначав сучасник, єдиною перевагою „Запорізької Січі” були невеликі розміри, що ускладнювало її ураження ворожим вогнем [7, с. 71]. Найкращим бронепоїздом був „Вільна Україна”, захоплений у більшовиків. Кожен з двох його броньованих вагонів мав дві гарматні та дві кулеметні башти, а також шість кулеметних установок в бічних стінах. 15 серпня він підтримував січових стрільців при виході на лінію р. Хомора, наслідком чого було захоплення численних полонених [18, с. 118]. Такі ж поїзди, як „Сух”, „Кліщ” чи „Воля” взагалі мали тільки кулеметне озброєння.

Досить докладні дані стосовно складу українських броньових формувань наводить Л. Шанковський [19, с. 222-229]. За його даними, у складі армійської групи Вольфа (група Січових стрільців і 2-й Галицький корпус) був один бронепоїзд, підлеглий 2-му Галицькому корпусу. У складі групи Січових стрільців перебував 1-й дивізіон бронепоїздів, але він втратив всі свої бойові одиниці (потяги „Стрелець”, „Січовий”, „Помста” і „Запорожець”) при відступі зі Здолбунова до Бродів під натиском польської армії Галлера. Особовий склад дивізіону перебував при групі Січових стрільців, очікуючи на матчастину.

Армійська група Кравса мала автоброньовий дивізіон Січових стрільців (шість броневих автомобілів), приділений до 1-го Галицького корпусу, а також 2-й дивізіон бронепоездів („Галичина” і „Запорожець”), підпорядкований безпосередньо командуванню армійської групи. Штабові Дієвої армії були підлеглі ще два дивізіони бронепоездів – 3-й („Сух” і два новозбудованих) і 4-й („Хортиця”, „Вільна Україна” і „Вірний син”). Ці дивізіони підтримували, головню, армійську групу Ю. Тютюнника (Східну). Нарешті, у повстанців, що підпорядковувались штабові Головного отамана, був бронепоезд „Богунець” під командою отамана Твардовського (приділений до 3-го Галицького корпусу з групи Кравса). У сумі це дає десять бронепоездів та шість броневих автомобілів. Дані Шанковського чудово узгоджуються з матеріалами М. Ковальчука [44, с. 188], якщо не брати до уваги невеликих розбіжностей стосовно броневих автомобілів та організації дивізіонів бронепоездів. Крім того, М. Ковальчук, очевидно, не враховує бронепоезд повстанців „Богунець”. Відзначимо також, що терміни „дивізіон”, „відділ” і „загін” стосовно частин, що об’єднували бронепоезди, використовувались в той час як рівнозначні синоніми. Існують суттєві розбіжності між дислокаційною відомістю й даними, наведеними в працях Шанковського та Гонти. Однак однозначно віддавати пріоритет у достовірності саме офіційним документам ми не станемо, оскільки вони відображають стан речей на момент початку наступу і не враховують пізніших реорганізацій, поповнень та втрат у броньових частинах.

Під час наступу на Київ бойова активність броневих автомобілів була зведена майже до нуля через брак бензину. Недостатньо активно діяли, незважаючи на досить велику їх кількість, й бронепоезди. Лише на одеському напрямі на лінії Вапнярка-Бірзула українські потяги намагались активно протидіяти натискові військ Якіра. Успішне просування групи Кравса на Київ призвело до здобуття низки трофеїв. Приділений до штабу цієї групи сотник К. Купчанко відзначає, що за період після здобуття Жмеринки війська групи захопили п’ять

бронепоїздів, дві автодрезини та чотири броневих автомобілі. Щоправда, три бронепоїзди („Карл Либкнехт”, „Имени Жарко”, „Пролетарий”) були захоплені безпосередньо в Києві і перебували не в найкращому технічному стані, тому їх одразу ж довелося залишити при відступі українських військ [185, с. 116-117].

Оголошення 24 вересня 1919 р. війни з Добровольчою армією генерала Денікіна призвело до відкриття ще одного фронту, на якому активно діяли бронепоїзди з обох боків. Білогвардійським потягам „Новороссія”, „Коршун”, „Ураган”, „Генерал Марков” та ін. протистояли українські бронепоїзди 4-го дивізіону „Хортиця”, „Вільна Україна”, „Вірний син” (деякі джерела вказують, що повна назва цього поїзда була „Вірний син України”), а також 3-го – „Сух” (кустарної конструкції потяг, споруджений силами бійців 3-ї Залізної дивізії), „Таємний” (слабкий потяг з короткоствольними гірськими гарматами) і „Помста”. При цьому вже в перший день конфлікту бронепоїзд „Сух”, що підтримував частини 2-ї дивізії, на станції Жеребкове (лінія Балта-Ольвіополь) був захоплений білогвардійцями з офіцерського батальйону полковника Рогачевського [45, с. 117]. На лінії Умань-Тальне бронепоїзди „Вірний син” і „Хортиця” були відтіснені білогвардійським бронепоїздом „Генерал Гейман” до станції Поташ. Пізніше поблизу Рудниці „Хортиця”, озброєна чотирма гарматами й 14-ма кулеметами витримала артилерійську дуель з білогвардійськими потягами „Коршун” і „Новоросія” [7, с. 82-83]. Згодом паровоз „Хортиці” був пошкоджений ворожим вогнем, і поїзд скерували на ремонт до Жмеринки. Та ситуація на фронті була настільки скрутною, що „Хортицю” одразу ж знову відправили в бій із так званим „чорним”, тобто звичайним (неброньованим) паровозом.

На початку жовтня у бою під Кодимою отримав пошкодження бронепоїзд „Вільна Україна” [45, с. 144]. Та його вдалося відносно швидко відремонтувати, бо 23 жовтня 1919 р. разом з чотирма іншими українськими бронепоїздами („Вірний син”, „Хортиця”, „Помста” і „Таємний”) „Вільна Україна” бере участь

в атаці на Вапнярку. У цьому бою „Хортиця” потрапила під фланговий вогонь замаскованої ворожої батареї й зазнала серйозних ушкоджень. Шість козаків зі складу екіпажу були вбиті, а ще 12 – поранені. 31 жовтня бронепоезд „Помста” у артилерійській дуелі, захищаючи станцію Вапнярка, завдав значних ушкоджень „Коршунові”, який, проте, білогвардійцям вдалось евакуювати [152, с. 420]. Однак втримати Вапнярку українським військам не вдалось. Пересунувшись на станцію Крижопіль, чотири українські бронепоезди ледь не потрапили в пастку – білогвардійський кінний роз’їзд розібрав залізничну колію. Та залізничник І. Липницький зупинив поїзди, врятувавши їх від аварії. Залізницю було полагоджено, й бронепоезди відійшли, хоч за свій вчинок Липницький заплатив життям – його зарубали білогвардійці, що з засідки спостерігали за подіями [45, с. 196].

В той час, коли основні бойові дії армія УНР вела на Поділлі проти білогвардійців, на українсько-більшовицькому фронті на Східній Волині спостерігалось затишшя. Станом на середину жовтня 1919 р. нечисленні українські загони, дислоковані в Козятині й Бердичеві, підтримували два бронепоезди 3-го дивізіону під командуванням полковника В. Шумського. Ці бойові засоби могли бути сильним аргументом у протистоянні із незначними ворожими загонами – наприклад, 22 жовтня, коли авангардні більшовицькі частини вступили до Бердичева, вони одразу ж залишили місто при перших пострілах українського бронепоезда [45, с. 219]. Однак протистояти сильнішим ударам вони, зрозуміло, не могли.

Станом на 11 листопада бронепоезди „Вірний син”, „Таємний” і „Помста” знаходились на лінії Пост-Подільський-Сербиновці, а „Хортиця” і „Вільна Україна” ремонтувались в Проскурові [152, с. 424]. 13 листопада „Помста” і „Вірний син” відбивали наступ ворога на ст. Сербиновці, але зазнали значних втрат в особовому складі й змушені були відступити. Згодом „Вірний син” був знищений ворожою артилерією. 15 листопада ворожим артилерійським вогнем



був пошкоджений і виведений з ладу потяг „Таємний” [152, с. 447].

Потяг „Вільна Україна” 17 листопада 1919 р. був захоплений білогвардійцями і перейменований ними на „Гроза” [91, с. 69]. Проте у спогадах А. Марущенко-Богдановського відзначено, що 16 грудня 1919 р. 1-й кінний Лубенський полк вів бій з бронепоездами „Генерал Марков” і „Вільна Україна”, причому на останньому перебувала галицька залога з денікінськими офіцерами [186, с. 201]. Можливо, що назву „Гроза” потяг отримав вже пізніше. До того ж 23 листопада 1919 р. начальник штабу Дієвої армії отаман Сінклер віддав наказ виділити для бронепоезда „Вільна Україна” справний паровоз і два броневагони [152, с. 437]. Ймовірно, що частина особового складу цього поїзду (а може, й частина рухомого складу) уникнула полону, і „Вільна Україна” була збережена в складі армії УНР як бойова одиниця. У той же день, коли „Вільна Україна” стала трофеєм денікінців, більшовики роззброїли в Калинівці дивізіон бронепоездів Дієвої армії, а його особовий склад (наддніпрянців і галичан) ув'язнили [151, ч. 2-3, с. 14]. Та й для вцілілих бронепоездів не вистачало обслуги. Тож 21 листопада 1919 р. командувач Дієвою армією В. Тютюнник віддав наказ кожній дивізії відрядити до Проскурова для укомплектування бронепоездів одного старшину і десять козаків-артилеристів, а також одного старшину і десять козаків-кулеметників [152, с. 435].

Криза денікінського фронту й зміна політичної орієнтації Начільної команди Галицької армії ледь не призвели до відкритого зіткнення між двома українськими арміями. В конфлікт виявились втягнутими й броньові підрозділи. Коли о 16 годині 14 листопада 1919 р. станцію Бар зайняли силами двох бронепоездів денікінці, галицькі частини, що знаходились там, опору не вчинили. Коли ж війська Директорії відступали з м. Бар, галичани вислали проти них бронеавтомобіль. На закид командування Дієвої армії, Начільна команда ГА відповіла, що такі дії були вжиті, щоб не допустити грабунку козаками Наддніпрянської армії майна ГА [151, ч. 2-3, с. 14]. 15 листопада

білогвардійці атакували станцію Комаровці. Частини 3-ї Волинської дивізії Дієвої армії відійшли без бою, лише два українських бронепоезди вчинили опір, але й вони, зрештою, змушені були відійти. У подальші дні при відступі українських військ до Проскурова саме бронепоезди чинили головний опір, навколо них гуртувались рештки деморалізованої піхоти [45, с. 258].

17 листопада 1919 р. Галицька армія перейшла на бік денікінців, отримавши назву "Українська Галицька армія" (УГА). 28 листопада автопанцирний дивізіон УГА передали з 1-го до 3-го Галицького корпусу [151, ч. 4-5, с. 22]. Ймовірно, це можна пояснити тим, що саме в цей час 3-й корпус прибував до Вінниці. Коли ж 20 грудня 1919 р. оборону Вінниці доручили 1-му Галицькому корпусу, йому підпорядкували бронепоезд „Галичина” й два броневих автомобілі [151, ч. 4-5, с. 28].

Останнім у 1919 р. бойовим епізодом за участю броньових частин Дієвої армії УНР був бій 21-22 листопада за станцію Деражню й Проскурів. Вранці 21 листопада бронепоезди "Хортиця" і "Вірний син" підтримували вогнем Спільну юнацьку школу у безуспішній атаці на Деражню. Юнаки відійшли до Проскурова, слідом за ними рухався білогвардійський Сімферопольський офіцерський полк з бронепоездом "Коршун". 22 листопада українські бронепоезди, маневруючи під обстрілом "Коршуна", зіштовхнулись і вибухнули. Коли ввечері 22 листопада білогвардійці зайняли Проскурів, їхніми трофеями, серед іншого, стали й пошкоджені бронепоезди "Хортиця" і "Вірний син" [45, с. 263-265].

Як відомо, в грудні 1919 р. Дієва армія УНР під тиском переважаючих сил ворога змушена була перейти до партизанських дій, а частина її з'єднань відійшла на територію, контрольовану поляками [69, с. 27]. Такі обставини спричинили повну руйнацію броньових формувань Дієвої армії. Та командування Дієвої армії чудово розуміло необхідність таких засобів і вживало зусиль до будівництва бронепоездів. Сприятливі умови для цього склались із

вступом українських й польських військ до Києва, де існувала потужна виробнича база. Особливу увагу привертав ливарно-механічний завод на хуторі Грушки, де було 60 верстатів, 24 ковальських горна та інше обладнання. Потужності підприємства по ремонту визначались у 25 автомобілів, 10 тепловозів та шість паротягів на місяць. 3 червня 1920 р. Військово-технічна управа УНР порушила клопотання про передачу ливарно-механічного заводу разом з вулканізаційною й електротехнічною майстернями до Військового відомства [143, арк. 12]. За два дні було запропоновано доручити цьому підприємству спорудження десяти бронепоездів, для чого виділити десять паротягів і 20 платформ системи „Арбель”, а також кошти в обсязі 4,5 млн. крб. [141, арк. 3]. Але через більшовицький контрнаступ і залишення українськими військами Києва цей план не був реалізований.

Незважаючи на крах широко закреслених планів з будівництва бронепоездів, все ж кілька одиниць цього виду зброї влітку 1920 р. вдалось спорудити. Зокрема, в середині липня 1920 р. бронепоезд „Кармелюк” відзначився в боях за Гусятин, де він допомагав 3-й Залізній дивізії відбивати атаки більшовицьких частин, що намагались переправитись через Збруч. Пізніше він діяв в районі Єзупіль-Галич, підтримуючи 4-ту Київську дивізію. Упродовж серпня-вересня 1920 р. частини Дієвої армії УНР продовжували брати участь в бойових діях. Бронепоезди були приведені до відносного ладу. Пошкоджений 22 серпня при підриві на міні „Кармелюк” був відремонтований в залізничних майстернях в Станіславі (Івано-Франківськ) Не виключено, що пошкоджений „Кармелюк” відновленню не підлягав, а в Станіславі збудували новий потяг з такою ж назвою. На урочистій посвяті „Кармелюка” були присутні С. Петлюра та Ю. Пілсудський. Бронепоезд „Чорноморець” брав участь у невдалій спробі Окремої кінної дивізії разом з польськими частинами розбити радянську 8-му кавалерійську дивізію в районі м. Стрий наприкінці серпня 1920 р. Відзначимо, що особовий склад цього потяга комплектувався військовими моряками [17, с.

43].

На рубежі серпня-вересня 1920 р. поїзди „Чорноморець” і „Запорожець” підтримували спробу Дієвої армії форсувати р. Дністер. Всі три бронепоїзди активно використовувались при обороні лінії Дністра від атак Червоної армії. Цьому сприяло те, що уздовж правого берега річки йшла залізнична колія, і це дозволяло швидко перекидати панцирні потяги на небезпечні ділянки. У другій половині вересня 1920 р. українські бронепоїзди „Запорожець” та „Кармелюк” брали участь у загальному наступі польських та українських військ, підтримуючи групу генерала Загородського (1-ша, 2-га та 6-та дивізії) [15, с. 220-223].

На час укладення перемир'я з більшовиками 18 жовтня 1920 р. Дієва армія УНР мала у своєму складі три бронепоїзди та шість бронеавтомобілів [15, с. 202]. Зокрема, потяг „Запорожець” мав 115 чол. особового складу, „Кармелюк” – 176 і „Чорноморець” – 230 чол. Всі броньові одиниці на той момент перебували в безпосередньому підпорядкуванні командування армії. Командував потягом „Кармелюк” Анатоль Дворянко-Дворкин, 20 жовтня 1920 р. затверджений в ранзі полковника (наказ війську УНР ч. 38) [30, с. 135].

Стосовно стану броньових підрозділів на момент відновлення бойових дій 10 листопада 1920 р., то і П. Шандрук [15, с. 207], і О. Удовиченко [16, с. 97] вказують на наявність двох бронепоїздів та восьми бронеавтомобілів. Таку зміну чисельності пояснити складно – незрозуміло, де ж подівся третій бронепоїзд. Логічним видавалося б, навпаки, збільшення чисельності бронепоїздів за рахунок обладнання додаткових, хай і примітивних, імпровізованих одиниць. Натомість малоімовірним є збільшення кількості бронеавтомобілів – взяти їх українським військам було просто нізвідки. Польські джерела говорять про передачу українцям наприкінці літа 1920 р. двох кулеметних бронеавтомобілів. Тож, ймовірно, реально Дієва армія мали лише ці два бронеавтомобілі. Радянські війська, що протистояли Дієвій армії, мала

дев'ять бронепоездів [15, с. 211].

Український бронепоезд „Чорноморець” був приділений Середній групі М. Безручка (5-та і 6-та дивізії) із завданням відкинути ворога за р. Південний Буг, а „Кармелюк”, згідно з наказом військам Дієвої армії УНР ч. 191 від 29 жовтня, – російському загону генерала Перемикіна. Цей загін був союзником УНР і йому було поставлено завдання якомога довше утримувати Шепетівку [15, с. 215]. Реально ж запланований наказом ч. 191 і призначений на ніч з 10 на 11 листопада наступ української армії не відбувся – більшовики завдали удару на випередження, розпочавши свій наступ 10 листопада. Бронепоездам знову довелось вести ар'єргардні бої, іноді вдаючись до контрударів. Наприклад, 14 листопада „Кармелюк” відзначився при підтримці удару лівого крила 2-ї Волинської дивізії на Бар-Васютинці [15, с. 230]. Та вже наступного дня бронепоезд „Кармелюк” ледь не потрапив в оточення і змушений був відійти. Надалі аж до завершення бойових дій „Кармелюк” лишався при Волинській дивізії. „Запорожець” же діяв досить пасивно. Він кілька днів простояв на ст. Ярмолинці, а потім від'їхав на Гусятин.

16 листопада кінний полк Чорних запорожців завдав рішучого удару кінній бригаді Котовського, захопивши значні трофеї. Серед них був і бронепоезд, але з огляду на загальну обстановку використати його не було змоги, тож запорожці змушені були знищити трофей [15, с. 233]. Жодних подробиць стосовно дій бронеавтомобілів Дієвої армії в жовтні-листопаді 1920 р. не виявлено, не фігурують вони і в наказах, що визначали бойові завдання частинам і групам Дієвої армії. Можна припустити, що бронеавтомобілі були досить зношені, потребували ремонту і знаходились у небоєздатному стані. Напевно, на їх бойовій активності позначилась і нестача бензину. Після відходу українських військ за Збруч два бронеавтомобілі були забрані поляками. Останнім же акордом в бойовій історії броньових частин українського війська в 1920 р. стало знищення бронепоездів „Кармелюк” і „Чорноморець” власними залозами на

Волочиському плацдармі надвечір 21 листопада – перед відходом Дієвої армії УНР за Збруч [33, с. 4]. „Запорожець” же був підірваний залогою ще 19 листопада [24, с. 189].

Таким чином можна відзначити, що в другій половині 1919 р. кількість броньових одиниць Дієвої армії УНР була досить значною – особливо це стосується бронепоездів, яких налічувалось до десятка. Упродовж літа-осені 1919 р. вони активно використовувались в боях проти більшовиків та білогвардійців. Але після переходу Дієвої армії в грудні 1919 р. до партизанських дій практично всі броньові одиниці були ліквідовані. Надалі активна участь українських бронепоездів в боях відзначається з літа 1920 р. Бронепоезди "Кармелюк", "Запорожець", "Чорноморець" діяли проти більшовиків до листопада 1920 р., прикриваючи до останнього відхід частини Дієвої армії на терени, контрольовані поляками.

## ВИСНОВКИ

Визвольні змагання 1917-1920 рр. з повним правом можна назвати однією з найгероїчніших сторінок вітчизняної історії. Так само з впевненістю можна стверджувати, що провідну роль в боротьбі українського народу за державність відігравали національні Збройні сили. В їх структурі помітне місце займали броньові частини, озброєні бронепоездами та броневантажівками.

Базою для створення броньових частин у складі Збройних сил України стали, насамперед, військові частини та елементи інфраструктури, успадковані від колишньої російської армії. На момент проголошення Української Народної Республіки на теренах України знаходились досить численні броньові частини Південно-Західного й Румунського фронтів. Перш за все – це вісім броневантажівкових дивізіонів, сім з яких входили до складу армій вказаних фронтів, а один (дивізіон Особливого призначення) – підпорядковувався безпосередньо командуванню Південно-Західного фронту. Також на теренах України дислокувалась принаймні одна Окрема броньова батарея для стрільби по повітряному флоту, озброєна зенітними самохідними установками. Стан їх не був найкращий – автоброньові частини зазнали значних втрат під час невдалого наступу влітку 1917 р., проте загалом вони були досить боєздатними і нараховували кілька десятків броневантажівків різних типів. Також на теренах України перебували броньові залізничні одиниці – два бронепоезди і один бронемотовогогон ремонтувались в Одесі, один бронепоезд – в Києві, а ще один дислокувався в Бірзулі. Інфраструктура, особливо в частині, що стосується автоброньових підрозділів, була слабкою. Єдиний осередок підготовки екіпажів броневантажівків російської армії знаходився за межами України. Недостатньою була авторемонтна база. Натомість практично на кожній вузловій станції діяли потужні й непогано обладнані залізничні майстерні, які могли використовуватись не лише для ремонту бойової техніки, але й для спорудження бронепоездів.

Становлення національних Збройних сил розпочалося ще до офіційного проголошення української держави – Української Народної Республіки. За доби Центральної Ради формування українського війська ускладнювалось низкою як об'єктивних, так і суб'єктивних чинників. Серед останніх фатальну роль відіграло нерозуміння тодішніми політичними лідерами України значення Збройних сил для майбутньої держави. Тим не менше, завдяки зусиллям національно свідомих військових восени 1917 р. почалась українізація окремих частин і з'єднань російської армії. Після проголошення Третього універсалу Центральної Ради ці, часто стихійні заходи, отримали організаційне оформлення і були переведені у планомірне русло. В цей період з'являються й перші українізовані броньові формування. Характерно, що деякі частини (7-й і 8-й автоброньові дивізіони, бронепоезд № 3) в повному складі оголошували себе українськими, зберігаючи загалом організаційну структуру, притаманну російській армії. Але дедалі частіше, особливо на початку 1918 р., панцирні частини створювались на основі залишків розрізнених і частково демобілізованих підрозділів (наприклад, броньова колона отамана Овчаренка).

В часи Центральної Ради українські броньові частини пройшли бойове хрещення. Треба відзначити, що досвід Першої світової війни виявився тут малоприслужним, бо умови бойових дій на теренах України наприкінці 1917 – на початку 1918 рр. були досить специфічними. Тому армія УНР змушена була виробити деякі нові прийоми бойового застосування броньових засобів. Як приклад, відзначимо активну участь бронеавтомобілів у вуличних боях (зокрема, в січні 1918 р. в Києві), а також комбіновані рейди мобільних загонів (Кримський рейд) за участю бронеавтомобілів та бронепоездів при підтримці імпровізованої мотопіхоти (посаджених на вантажівки піхотних підрозділів).

Практично вся техніка бронеавтомобільних частин армії Центральної Ради (за поодинокими винятками) була заводського виготовлення і дісталась від колишньої російської армії. Натомість бронепоезди часто були примітивними



імпровізованими конструкціями, яких і „броньованими” назвати складно через слабкість захисту. Це, швидше, „озброєні” потяги, які споруджувались нашвидкуруч особовим складом піхотних чи, частіше, артилерійських частин.

Вигнання з теренів України більшовиків створило передумови для реорганізації армії УНР на регулярних засадах. При переході на корпусну організацію значна увага приділялась бронеавтомобільним підрозділам. До кожного з восьми корпусів армії УНР передбачалось включити авто-панцирний дивізіон. У квітні 1918 р. було здійснено низку важливих організаційних заходів: затверджено реєстр бронеавтомобільних підрозділів, що входили до складу армії УНР (здебільшого, це були дивізіони колишньої російської армії), здійснено розподіл їх за корпусами, розроблено штати автоброньових частин, заплановано створення навчальної бази для підготовки екіпажів бронеавтомобілів. На тлі такої значної уваги до бронеавтомобільних частин впадає у вічі нехтування досвідом використання в боях початку 1918 р. бронепоездів. Розробленою структурою армії УНР наявність в ній таких бойових одиниць взагалі не передбачалась, а ті залізничні батальйони, що дістались від російської армії, були демобілізовані. Натомість передбачалось утворити лише чотири залізничні сотні, об'єднані у бригаду.

Широко закроені заходи з реорганізації армії, зрозуміло, важко було реалізувати у стислі терміни. Тож до гетьманського перевороту 29 квітня 1918 р. формування армії УНР не було завершено. Нова влада не внесла кардинальних змін у структуру автоброньових частин. За часів Гетьманату було завершено формування кадрів восьми корпусних автопанцирних дивізіонів. При цьому були ліквідовані залишки, так би мовити, „самодіяльних” військових частин, які не „вписувались” в загальну структуру війська. У структурі армії з'являється кадровий бронепоезд, який у випадку війни мав би стати базою для розгортання чотирьох бронепоездів. Але заходи військового відомства Української Держави із формування армії загалом і броньових частин, зокрема, ускладнювались

низкою негативних чинників. Перш за все, це небажання формальних союзників, а фактичних окупантів – Німеччини і Австро-Угорщини – сприяти формуванню боєздатної української армії. Стосовно броньових частин це проявлялось у тому, що більшість броневих автомобілів знаходилась на складах під контролем окупаційних військ, а на експлуатацію тих бойових машин, що перебували в українських частинах, накладались суттєві обмеження. Іншим негативним чинником була перманентна нестача коштів у військовому відомстві для ремонту й обслуговування складної техніки. Тому значна частина техніки перебувала у небоєздатному стані, а саме існування броньових частин іноді опинялось під загрозою. Як приклад, можна навести вказівку Міністерства шляхів сполучення розбронювати бронепоезд, за ремонт якого з ним не було проведено розрахунку. Водночас, загострення внутріполітичної ситуації в серпні-вересні 1918 р. і наростання розмаху селянських повстань вимагали підвищення боєготовності армії. Автоброньові частини, зокрема 4-й (Київський) дивізіон, беруть безпосередню участь у придушенні селянських заворушень. Намагаючись знайти вихід із скрутного становища, військові звернулись до Міністерства внутрішніх справ з проханням профінансувати ремонт броневих автомобілів і бронепоезда, оскільки армії доводилось розв'язувати завдання в інтересах саме цього міністерства. Але, судячи зі звітів командирів частин, суттєво підвищити боєготовність броньових формувань восени 1918 р. не вдалось.

Чергова зміна влади в Україні наприкінці 1918 р. призвела до падіння Гетьманату і відновлення УНР, керованої Директорією. Ця зміна влади не пройшла безкровно і супроводжувалась сутичками між прихильниками Директорії і захисниками Гетьманату. Характерно, що в цих сутичках активно використовувались бронепоезди, здебільшого, імпровізованої конструкції. Скажімо, загін січових стрільців – головна ударна сила Директорії – спорудив, принаймні, три такі потяги, які брали участь у поході на Київ і відіграли суттєву

роль в перемозі над гетьманцями під Мотовилівкою. Бронеавтомобілі, здобуті в кадрах корпусів армії Скоропадського та імпровізовані бронепοїзди, використовувались прихильниками Директорії і в місцевих сутичках з прихильниками Гетьманату, наприклад, на Чернігівщині чи Поділлі.

Поряд із внутрішньою боротьбою, відроджена УНР змушена була протистояти і зовнішньому ворогові – більшовикам, які розпочали агресію проти України вже наприкінці листопада 1918 р., а з весни 1919 р. – і полякам. У боях першої половини 1919 р. можна відзначити поступове падіння ролі бронеавтомобілів, що пояснюється, з одного боку, зношенням матеріальної частини за відсутності можливостей поповнення, а з іншого – значними втратами (бронеавтомобілі лівобережних і південних корпусів стали, переважно, трофеями більшовиків та білогвардійців). Натомість зростає значення бронепοїздів. Вони застосовувались Дієвою армією Директорії під час ар'єргардних боїв при відступі з Лівобережжя, а особливо широко – під час боїв на Київщині, Поділлі і Волині. Одночасно в складі армії Директорії діяло до десяти бронепοїздів, як імпровізованих, так і заводського виготовлення (останні – здебільшого, трофейні), що змушувало замислюватись над раціональними формами їх бойового використання. Попередня практика, коли бронепοїзди споруджувались піхотними дивізіями і лишались у їх складі, вела до розпорошення зусиль, ускладнюючи концентрування груп бронепοїздів для вирішення важливих оперативних завдань. Тож вже наприкінці лютого 1919 р. почалось формування першого дивізіону бронепοїздів. У подальшому кількість таких частин (дивізіонів, а іноді вони називались відділами чи загонами) у складі Дієвої армії досягла чотирьох. Кожен з них об'єднував в різні періоди від двох до п'яти бронепοїздів, що дозволяло вести досить інтенсивні бойові дії наступального характеру. Спочатку дивізіони (відділи) перебували в підпорядкування командирів корпусів (груп) військ, але згодом були виведені у пряме підпорядкування командування Дієвої армії.

Проголошення в листопаді 1918 р. Західноукраїнської Народної Республіки та зазіхання на терени Галичини відродженої Польської держави призвели до початку польсько-української війни. Збройні сили ЗУНР (Галицька Армія) мали у своєму складі броньові формування, хоча й не настільки чисельні, як це було в Дієвій армії Директорії УНР. У складі ГА діяло кілька бронепоездів, споруджених у місцевих майстернях, здебільшого, досить примітивної конструкції. Використовувались ці бойові одиниці децентралізовано, будучи приділеними до корпусів ГА. Стосовно ж наявних у складі ГА кількох броневих автомобілів, переданих Директорією, то відомостей щодо їх бойового використання не виявлено – за даними сучасників, командування берегло їх для можливих вуличних боїв у Львові. Усі бронепоезди ГА були знищені до моменту переходу армії за р. Збруч.

Внаслідок поразок Дієвої армії на Волині в травні 1919 р. броньові формування зазнали суттєвих втрат. Зокрема, повністю було знищено матеріальну частину дивізіону бронепоездів корпусу Січових стрільців, деякі бронепоезди та броневих автомобілі стали ворожими трофеями. За даними М. Капустянського, на початку червня 1919 р. Дієва армія мала лише один бронепоезд. Та вже упродовж червня-липня потенціал броньових формувань вдалось відновити – частково за рахунок збудованих імпровізованих потягів, частково – за рахунок трофейних потягів, захоплених у більшовиків. Напередодні початку походу українських армій на Київ-Одесу в середині серпня 1919 р. панцирні формування Дієвої армії мали у своєму складі, за різними даними, до десяти бронепоездів і 6-7 броневих автомобілів, зведених в чотири дивізіони (загони) бронепоездів і один авто-панцирний дивізіон (останній – у складі корпусу Січових стрільців). Щоправда, активність бронепоездів під час наступу на Київ була досить невисокою, а броневих автомобілі були взагалі пасивні. Але в період найбільшого напруження сил у вересні-листопаді 1919 р., коли Дієвій армії довелося боротися не лише з більшовиками, але й білогвардійцями,

бронепоїзди стали одним з основних засобів рухомої оборони. Зрештою, перехід Дієвої армії до партизанських дій на початку грудня 1919 р. спричинився до повної руйнації броньових частин. Бронепоїзди були або знищені, або ж захоплені ворогом. Автопанцирний дивізіон в середині листопада 1919 р. був переданий з корпусу Січових стрільців до складу УГА і разом з цією армією опинився на боці денікінців. Остання згадка про його існування належить до середини лютого 1920 р.

Укладення Варшавського договору між Польщею та УНР дозволило Дієвій армії знову перейти до регулярних, а не партизанських форм боротьби. Та за нових обставин українське військо повністю залежало в плані постачання від польських союзників. А ті, своєю чергою, не поспішали ділитись військовою технікою. Тож в боях квітня-травня 1920 р. під час польсько-українського наступу на Київ в Дієвій армії не було жодних броньових засобів. Лише влітку 1920 р. вдалось спорудити і ввести до складу Дієвої армії три бронепоїзди, які з липня брали участь в бойових діях. Спроби придбати бронетехніку (танки) у Франції виявились безрезультатними. Так само не був втілений в життя план створення спільного польсько-українського механізованого дивізіону. Ті ж кілька бронеавтомобілів, що їх все-таки передали своїм союзникам поляки, практично не використовувались в боях. А ось наявні бронепоїзди досить широко використовувались в останніх боях Дієвої армії в жовтні-листопаді 1920 р. Вони вели ар'єргардні бої, іноді вдаючись до контрударів. Рухомість бронепоїздів дозволяла врівноважувати кількісну перевагу ворога на окремих ділянках оборони. Та все ж надто нерівними були сили, і Дієва армія змушена була перейти на контрольовану поляками територію, де була інтернована. Перед тим бронепоїзди були підірвані власними залогами.

Підсумовуючи досвід участі українських броньових частин в національно-визвольній боротьбі 1917-1920 рр., слід звернути увагу на такі моменти. Хоча становлення броньових частин в українських Збройних силах цієї доби

ускладнювалось цілою низкою чинників як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру, все ж такі формування відіграли помітну роль в збройній боротьбі за незалежність. Упродовж 1917-1920 рр. знайшли свій вияв кілька тенденцій у розвитку броньових частин. Перш за все, це поступове зниження ролі броневих автомобілів, пов'язане із зношенням техніки і втратами за відсутності можливості поповнення. Одночасно простежується зростання ваги бронепоездів. І якщо військове керівництво доби Центральної Ради чи Української Держави недооцінювало цей засіб збройної боротьби (що відобразилось, зокрема, у слабкості чи повній відсутності в арміях цих періодів організаційних структур, покликаних забезпечувати експлуатацію й бойове застосування бронепоездів), то вже командування Дієвої армії доби Директорії розглядає бронепоезди як один з основних засобів збройної боротьби. За доби Директорії кількість бронепоездів в українській армії суттєво зростає, робляться й спроби звести їх у більші тактичні одиниці – дивізіони (загони) – для забезпечення масованого використання.

Броньовані засоби активно застосовувались в бойових діях як наступального, так і оборонного характеру. Зокрема, при наступі бронепоезди активно залучались до рейдів і набігів, часто у взаємодії з іншими рухомими військами (насамперед, кіннотою). Такі операції дозволяли встановлювати контроль над вузлами залізничних комунікацій і втримувати їх до підходу головних сил. Неоціненною виявилась роль бронепоездів в ар'єргардних боях, коли їх висока мобільність дозволяла стримувати переважаючі сили противника. В обороні бронепоезди діяли, головно, в якості рухомих артилерійських батарей, підсилюючи позиції власних військ на ключових напрямках. Безперечно, в боях давалась взнаки "прив'язаність" бронепоездів до залізничної колії, яка легко руйнувалась вогнем ворожої артилерії чи шляхом підризу. Але за умов налагодженої взаємодії з власними технічними частинами такі пошкодження відносно швидко усувались, й мобільність потягів

відновлювалась. Парадоксально, але броневих автомобілів часто виявлялись більш залежними від дорожніх умов через відсутність в той час достатньої кількості шляхів з твердим покриттям. Ґрунтові ж дороги в умовах опадів швидко ставали непрохідними для броньовиків. Іншим чинником, який обмежував застосування броневих автомобілів, було паливо – паровози за відсутності вугілля могли працювати і на дровах; для автомобільних двигунів необхідним був бензин. Єдиним видом бойових дій, де перевага броневих автомобілів над бронепоездами була беззаперечною, були вуличні бої. Поєднання в броневих автомобілях достатньої вогневої потужності (кілька кулеметів, іноді – гармата) з броньовим захистом і достатньою маневреністю робило їх добрим засобом для придушення вузлів опору чи патрулювання міських вулиць. Нарешті, не слід забувати і про психологічний фактор – сама присутність бронепоездів чи броневих автомобілів здатна була деморалізувати впливати на противника, особливо, не загартованого в боях, і, навпаки, піднімала бойовий дух власних військ.

Важливим уроком, який не втратив своєї актуальності й сьогодні, є той висновок, що суверенна Українська держава в жодному разі не повинна відмовлятися від створення і утримання на належному рівні вискоєфективних збройних сил, невід'ємним компонентом яких повинні бути добре оснащені і підготовлені, укомплектовані сучасною технікою броньові частини і з'єднання.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ**

1. Крип'якевич І. Історія українського війська / І. Крип'якевич, Б. Гнатевич. - Львів: Видавництво Івана Тиктора, 1936. - 574 с.
2. Історія січових стрільців: Воєнно-історичний нарис. – К.: Україна, 1992. – 347 с.
3. Капустянський М. Похід Українських Армій на Київ-Одесу в 1919 році // У кн.: Україна. 1919 рік / Упорядник Я. Тинченко. – К.: Темпора, 2004. – 558 с.

4. Монкевич Б. Дещо про співпрацю панцирних авт під час оборони Києва в січні 1918 р. / Б. Монкевич // Літопис Червоної Калини. – Львів, 1931. – Ч.6. – С. 10-16.
5. Монкевич Б. Спомини з 1918 р. / Б. Монкевич – Львів: Добра книжка, 1928. – 208 с.
6. Савченко В. Український рух у ІХ-й російській армії / В. Савченко // За державність. – Зб. 8. – Варшава, 1938. – С. 81-85.
7. Гонта Д. На панцирнику „Хортиця” / Д. Гонта // Військово-історичний альманах. – Ч. 1(10) – К., 2005. – С. 71-91.
8. Паньків І. На панцирному потягу „Отаман Мельник” / І. Паньків – Вінніпег: Новий шлях, 1954. – 54 с.
9. Безручко М. Січові стрільці в боротьбі за державність / М. Безручко // За державність. – Зб. 2. – Каліш, 1930. – С. 47-72.
10. Пузицький А. Боротьба за доступи до Києва / А. Пузицький // За державність. – Зб. 6. – Каліш, 1936. – С. 13-64; Зб. 7. – Варшава, 1937. – С. 9-56.
11. Савченко В. Нарис боротьби війська УНР на Лівобережжі наприкінці 1918 та на початку 1919 рр. / В. Савченко // За державність. – Зб. 6. – Каліш, 1936. – С. 119-154.
12. Прохода В. Записки до історії Сірих (сірожупанників) / В. Прохода // За державність. – Зб. 1. – Каліш, 1935. – С. 75-127.
13. Вишнівський О. До історії Синіх і Залізних (Зі спогадів командира 7-го Синього полку) / О. Вишнівський // За державність. – Зб. 7. – Варшава, 1937. – С. 68-101.
14. Єрошевич П. З боротьби українського народу за свою незалежність / П. Єрошевич // За державність – Зб. 8. – Варшава, 1938. – С. 9-65.
15. Шандрук П. Українська армія в боротьбі з Московщиною (18 жовтня – 21 листопада 1920 р.) / П. Шандрук // За державність. –



- Зб. 4. – Каліш, 1935. – С. 201-236.
16. Удовиченко О. Від Дністра до лінії перемирря і відворот за Збруч. Бойові чини правої групи армії УНР (15 вересня – 21 листопада 1920 р.) / О. Удовиченко // За державність. – Зб. 6. – Каліш, 1936. – С. 77-109.
  17. Шрамченко С. Українська морська піхота / С. Шрамченко // Літопис Червоної калини. – 1992. – ч. 8-9. – С. 41-43.
  18. Удовиченко О. Україна у війні за державність / О. Удовиченко - К.: Україна, 1995. - 206 с.
  19. Шанковський Л. Українська Галицька армія: Воєнно-історична студія / Л. Шанковський – Львів: НТШ, 1999. – 396 с.
  20. Шанковський Л. Українська Армія в боротьбі за державність / Л. Шанковський - Мюнхен: Дніпрова хвиля, 1958. - 317 с.
  21. Дашкевич Р. Артилерія січових стрільців в боротьбі за Золоті київські ворота /Р. Дашкевич. – Нью Йорк: Червона калина. – 1965. – 208 с.
  22. Шандрук П. Сили доблесті / П. Шандрук. – К.: Вища школа, 1999. – 238 с.
  23. Бутович М. Формування Сірої дивізії у Володимирі-Волинському / М. Бутович // За державність. – Ч. 11. – 1966. – С. 18-41.
  24. Токайло Л. Броневик „Запорожець” / Л. Токайло // За державність. – Зб. 11. – Торонто, 1966. – С. 185-189.
  25. Ачканов Г. З спогадів про Лютневу і Жовтневу революції в Одесі / Г. Ачканов // У дні Жовтня. - К.: Політвидав, 1987. - С. 399-412.
  26. Новіков А. Катеринославський Жовтень / А. Новіков. // У дні Жовтня. - К.: Політвидав, 1987. - С. 260-269.
  27. Патлах М. Київ у січні 1918 року / М. Патлах // У дні Жовтня. - К.: Політвидав, 1987. - С. 88-97.

28. Кичий І.В. Борьба за власть Советов на Правобережной Украине / І.В. Кичий – К.: Вища школа, 1986. – 150 с.
29. Тинченко Я. Перша українсько-більшовицька війна (грудень 1917 - березень 1918) / Я. Тинченко - Київ-Львів: Інститут українознавства ім. Крип'якевича НАН України, 1996. - 371 с.
30. Тинченко Я. Офіцерський корпус Армії Української Народної Республіки (1917-1921): Наукове видання / Я. Тинченко – К.: Темпора, 2007. – 556 с.
31. Тинченко Я. Новітні запорожці. Війська Центральної Ради, березень-квітень 1918 р. / Я. Тинченко. – К.: Темпора, 2010. – 112 с.
32. Тинченко Я. Українські збройні сили. Березень 1917 – листопад 1918 рр. / Я. Тинченко. – К.: Темпора, 2010. – 480 с.
33. Тинченко Я. Армии Украины 1917-1920 гг. / Я. Тинченко – М.: ИД ТМ, 2002. – 72 с.
34. Голубко В. Армія Української Народної Республіки 1917-1918. Утворення та боротьба за державу /В. Голубко. - Львів: Кальварія, 1997. - 288 с.
35. Литвин М.Р. Історія галицького стрілецтва / М.Р. Литвин, К.Є. Науменко. - Львів: Каменяр, 1990. - 200 с.
36. Литвин М.Р. Українсько-польська війна / М.Р. Литвин - Львів: Інститут українознавства ім. Крип'якевича НАН України, Інститут Східної Європи, 1998. - 488 с.
37. Ткачук П. Сухопутні війська України доби революції 1917 - 1921 рр. / П. Ткачук - Л.: ЛІСВ, 2009. - 311 с.
38. Савченко В.А. Дванадцять воєн за Україну / В.А. Савченко. – Харків: Фолио, 2006. – 415 с.
39. Пархоменко В.А. Українські національні формування на Миколаївщині у 1917 – 1918 рр. / В.А. Пархоменко // Наукові праці.

- Т. 1. – Миколаїв: МФ НаУКМА, 1998. – С. 44-48.
40. Пархоменко В.А. Військові формування Центральної Ради в Одесі у 1917-18 рр. / В.А. Пархоменко // Наукові праці. – Т. 2. Історичні науки. – Миколаїв: МФ НаУКМА, 1999. – С. 39-42.
41. Пархоменко В. Військові формування Центральної Ради та гетьманату у Миколаєві (1917-1918 рр.) / В. Пархоменко // Воєнна історія. – 2004. - № 1-3. – С. 19-26.
42. Василик І. Військове міністерство Української держави (1918 р.): структура і функції / І. Василик // Військово-історичний альманах. – 2005. – Ч. 1 (10). – С. 4-12.
43. Луговський О. Формування збройних сил Української Держави (1918 р.). Організаційні аспекти / О. Луговський // Військово-історичний альманах. – 2003. – Ч. 1(6). – С. 39-54.
44. Ковальчук М. Чисельність армії УНР в Кам'янецьку добу Директорії (червень-листопад 1919 р.) в світлі архівних документів / М. Ковальчук // Україна ХХ ст.: культура, ідеологія, політика. Збірник статей на пошану професора П.П. Гудзенка / Відп. Ред. В.М. Даниленко – К.: Інститут історії України НАН України, 2007. – Вип.12. – С. 159-197.
45. Ковальчук М. Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння / М. Ковальчук – К.: Темпора, 2006. – 576 с.
46. Ковальчук М. Поразка й відступ Південного угруповання армії УНР до Румунії навесні 1919 р. / М. Ковальчук // Військово-історичний альманах. – 2008. – Ч. 1(16). – С. 14-51.
47. Ковальчук М. Відносини Румунії з урядом Української Народної Республіки в 1919 році / М. Ковальчук // Український історичний журнал. – 2010. - № 4. – С. 115-127.

48. Руккас А. „За нашу і вашу свободу”: спільні польсько-українські військові частини у війні 1920 р. / А. Руккас // Київська старовина. – 2005. - № 6. – С. 75-84.
49. Дєдик О. Панцирники УГА. Війна на залізничних коліях / О. Дєдик // Літопис Червоної Калини. – 1992. – ч. 6-7. – С. 2-5.
50. Печенюк С. Бронепотяги в українсько-польській війні (1918-1919 рр.) / С. Печенюк // Воєнна історія Галичини та Закарпаття: Збірник наукових праць. – Львів, 2010. – С. 257-263.
51. Слюсаренко П.М. Військова техніка та озброєння армії Української Народної Республіки зразка 1920 р.: історичний аспект / П.М. Слюсаренко // Дослідження з історії техніки. – К.: НТУУ „КПІ”, 2007. – Вип. 10. – С. 41-50.
52. Іллічов С.Г. Матеріальна частина панцирних підрозділів українських збройних формувань в 1917-1920 рр. / С.Г. Іллічов // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” № 555 “Держава та армія”. – Львів: Вид-во НУ “Львівська політехніка”. – 2006. – С. 79-84.
53. Іллічов С.Г. Панцирні частини у збройних силах Директорії (грудень 1918 – липень 1919 рр.) / С.Г. Іллічов // Вісник Національного університету “Львівська політехніка” № 612 “Держава та армія”. – Львів: Вид-во НУ “Львівська політехніка”. – 2008. – С. 73-78.
54. Іллічов С. Автопанцирні частини армій Центральної Ради та гетьмана Павла Скоропадського (1918-1919 рр.) / С.Г. Іллічов // Мандрівець. – 2007. - № 2. – С. 26-30.
55. Іллічов С. Панцирні автомобілі в збройних силах Центральної Ради / С. Іллічов // Українське державотворення: проблеми і сучасність. Матеріали ІІІ міжвузівської наукової конференції, присвяченої 90-й

- річниці з часу проголошення УНР. – Луцьк, 2007. – С. 37-40.
56. Зінкевич Р.Д. Політична конфронтація та збройна боротьба в арміях Південно-Західного та Румунського фронтів після приходу більшовиків до влади (кінець 1917 – початок 1918 рр.) / Р.Д. Зінкевич // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 634 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2008. – С. 36-42.
57. Зінкевич Р.Д. Активізація українського військового руху напередодні більшовицького перевороту (вересень-жовтень 1917 р.) / Р.Д. Зінкевич // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 612 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2008. – С. 48-53.
58. Зінкевич Р.Д. Початки українізації російської армії весною 1917 р. / Р.Д. Зінкевич // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 502 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2004. – С. 36-40.
59. Литвин С. Петлюра і Пілсудський: спільний похід на Київ 1920 року // Воєнна історія. – 2010. - № 2. – С. 3-11.
60. Литвин С. Опір українського війська російсько-більшовицькій агресії у січні 1918 р. / С. Литвин // Воєнна історія. – 2008. - № 1. – С. 17-22.
61. Литвин С. Варшавський (українсько-польський) договір 1920 р. / С. Литвин // Воєнна історія Галичини та Закарпаття: Збірник наукових праць. – Львів, 2010. – С. 208-215.
62. Литвин С. Бойовий шлях Гайдамацького коша Слобідської України / С. Литвин. – Воєнна історія Сіверщини та Слобожанщини: Науковий збірник. Матеріали Всеукраїнської наукової військово-історичної конференції. – Харків, 2010. – С. 180-190.

63. Ткачук П. Військове будівництво в Західноукраїнській Народній Республіці / П. Ткачук // Воєнна історія Галичини та Закарпаття: Збірник наукових праць. – Львів, 2010. – С. 197-203.
64. Ткачук П.П. Проблема формування сухопутних військ за доби Директорії УНР / П.П. Ткачук // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 612 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2008. – С. 92-96.
65. Папікян А. До історії Української Галицької армії / А. Папікян, І. Томюк // Воєнна історія Галичини та Закарпаття: Збірник наукових праць. – Львів, 2010. – С. 222-229.
66. Папікян А. Військове будівництво в Україні в 1917-1920 роках і його значення / А. Папікян, І. Томюк. – Воєнна історія Сіверщини та Слобожанщини: Науковий збірник. Матеріали Всеукраїнської наукової військово-історичної конференції. – Харків, 2010. – С. 191-199.
67. Плазова Т. Бойові дії Армії УНР восени 1920 р. / Т. Плазова // Військово-науковий вісник. – Випуск 12. – Львів: АСВ, 2009. – С. 106-119.
68. Плазова Т.І. Військово-політична стратегія керівництва УНР щодо продовження антибільшовицької боротьби в Україні на рубежі 1920-1921 рр. / Т.І. Плазова // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 612 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2008. – С. 102-106.
69. Солдатенко В.Ф. Осінь 1919 р.: доля об'єднаного фронту / В.Ф. Солдатенко // Український історичний журнал. – 2009. – № 2. – С. 11-28.
70. Лисенко А.А. Військова та політична діяльність отамана Н.Я. Григор'єва (Серветника) у 1918-1919 рр. / А.А. Лисенко //

Український історичний журнал. – 2009. - № 6. – С. 63-80.

71. Образцов С. М. Омелянович-Павленко на чолі Галицької армії (наступ на Львів у грудні 1918 р.) / С. Образцов // Воєнна історія Галичини та Закарпаття: Збірник наукових праць. – Львів, 2010. – С. 234-239.
72. Бойко О.Д. Політичне протистояння Української Центральної Ради і більшовиків / О.Д. Бойко // Український історичний журнал. – 2003. - № 4. – С. 11-22.
73. Герасименко М. Організація підготовки інженерно-технічних кадрів у військових навчальних закладах України в 1917-1920 рр. / М. Герасименко // Воєнна історія. – 2003. - № 3-4. – С. 33-37.
74. Мина Ж.В. Кількісний та якісний склад Дієвої армії УНР та УГА напередодні київської наступальної операції (кінець червня-липень 1919 р.) / Ж.В. Мина // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 670 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2010. – С. 101-112.
75. Барановська Н.М. Армія в охоронній системі Гетьманату Павла Скоропадського / Н.М. Барановська, О.Г. Макарчук // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 634 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2008. – С. 63-66.
76. Хома І.Я. Місце та роль І-го куреня січових стрільців в Першій українсько-більшовицькій війні (січень-лютий 1918 р.) / І.Я. Хома // Військово-науковий вісник. – Випуск 8. – Львів: ЛІСВ, 2006. – С. 266-280.
77. Хома І.Я. Бій під Крутами на тлі українсько-більшовицького протистояння в грудні 1917 – березні 1918 рр. / І.Я. Хома // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 652

- "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2009. – С. 102-106.
78. Цубов Л.В. Українсько-польський союз у війні проти Радянської Росії 1920 року / Л.В. Цубов // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 502 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2004. – С. 59-63.
79. Стельмах Ю.І. Початок демократизації російської армії після повалення самодержавства (на матеріалах Південно-Західного фронту і VIII армії Румунського фронту) / Ю.І. Стельмах // Вісник Національного університету "Львівська політехніка" № 612 "Держава та армія". – Львів: Вид-во НУ "Львівська політехніка". – 2008. – С. 60-64.
80. Кривизюк Л.П. Проблема формування Галицької армії у листопаді 1918 р. / Л.П. Кривизюк // Військово-науковий вісник. – Випуск 7. – Львів: ЛІСВ, 2005. – С. 96-102.
81. Кравцевич В. Що сталося в Києві 31 серпня 1919 року / В. Кравцевич // Військово-історичний альманах. – 2000. - Ч 1. – С. 10-17.
82. Коваль В. Генерал П. Скоропадський і українське військо (червень-грудень 1917 р.) / В. Коваль // Військово-історичний альманах. – 2001. - Ч 1(2). – С. 74-81.
83. Барятинский М., Коломиец М. Бронеавтомобили русской армии 1906-1917 гг. / М. Барятинский, М. Коломиец. – М.: Техника – молодежи, 2000. – 108 с.
84. Барятинский М., Коломиец М. Бронеавтомобили «Остин» / М. Барятинский, М. Коломиец. - М.: Моделист-конструктор, 1997. – 32 с.
85. Барятинский М., Коломиец М. Бронеавтомобиль «Гарфорд» / М.



- Барятинский, М. Коломиец // Моделист-конструктор. – 1997. - № 5. – С. 33-35.
86. Коломиец М. «Слоны Ганнибала» Виктора Поплавко / М. Коломиец // Танкомастер. – 2001. - № 1. – С. 12-19.
87. Коломиец М. Броня русской армии. Бронеавтомобили и бронепоезда в Первой мировой войне / М. Коломиец. – М.: Яуза, Стратегия КМ, Эксмо, 2008. – 448 с.
88. Прищепа С.В. Батареи для стрельбы по воздушному флоту / С.В. Прищепа // Сержант. – 1997. - № 4. – С. 41-45.
89. Ромадин С.В. Бронеавтомобили в гражданской войне в России / С.В. Ромадин // Бронетанковое вооружение. – 1995. - № 4. – С. 18-20.
90. Энциклопедия бронетанкового вооружения и техники. Колесные и полугусеничные бронеавтомобили и бронетранспортеры / Сост. Г.Л. Холявский. – Мн.: ООО „Харвест” - 2002. – 656 с.
91. Дроговоз И.Г. Крепости на колесах / И.Г. Дроговоз – Мн.: Харвест, 2002. – 352 с.
92. Коломиец М. Мотовагон вступает в бой / М. Коломиец // Моделист-конструктор. – 1993. - № 8. – С. 28-30.
93. Коломиец М. Отечественные бронедризины и мотоброневагоны / М. Коломиец. – М.: Стратегия КМ, 2005. – 88 с.
94. Коломиец М. «Хунхуз» - первый бронепоезд / М. Коломиец // Моделист-конструктор. – 1994. - № 8. – С. 25-28.
95. Ромадин С. Бронева гвардия революции / С. Ромадин // Моделист-конструктор. – 1989. - № 11. – С. 19-23; 1990. - № 1. – С. 13-16; 1990. - № 3. – С. 21-25; 1990. - № 4. – С. 11-14.
96. Русские бронепоезда «Великой войны» // Полигон. – 2001. - № 1. – С. 42-46.

97. Белов В. Наш первый бронепоезд [Электронный ресурс] / В. Белов // Режим доступа [ww1.iatp.org.ua/bronepoezd/Zelbat.htm](http://ww1.iatp.org.ua/bronepoezd/Zelbat.htm)
98. Коломиец М. Танки гражданской войны / М. Коломиец, И. Мощанский, С. Ромадин. – М.: Экспринт, 1999. – 56 с.
99. Magnuski J. Samochody pancerne Wojska Polskiego 1918-1939 / J. Magnuski - Warszawa: WiS. – 1993. – 176 s.
100. Tarczyński J. Pojazdy w Wojsku Polskim – Polish Army vehicles 1918-1939 / J. Tarczyński – Pruszków. – 1995. – 168 s.
101. Trojca H. Panzerzüge: Pociągi pancerne / H. Trojca, W Trojca. – Cz. 1. – Warszawa: Militaria. – 1995. – 36 s.
102. Klimecki M. Chortków 1919 / M. Klimecki - Warszawa: Bellona. – 2000. – 215 s.
103. Klimecki M. Polsko-ukraińska wojna o Lwów i Wschodnią Galicję 1918-1919 r.: Aspekty polityczne I wojskowe / M. Klimecki. – Warszawa: WIH, 1997. – 279 s.
104. Krotofil M. Ukraińska Armia Halicka 1918-1920 / M. Krotofil – Torun. – 2002. – 164 s.
105. Basarabowicz T. Pociągi pancerne w Wojsku Polskim 1918-1945 / T. Basarabowicz // Militaria XX wieku. – 2008. - № 2. – S. 60-63.
106. Gładysiak L. Niemieckie samochody pancerne w latach 1900-1918 / L. Gładysiak // Militaria XX wieku. – 2009. - № 4. – S. 50-59.
107. Łukomski G. Wojna polsko-ukraińska 1918-1919 / G. Łukomski, Cz. Partacz, B. Polak – Wyd-wo Uczelniane WSIInż. w Koszalinie. – 1994. – 295 s.
108. Kozłowski M. Zapomniana wojna: Walki o Lwów i Galicję Wschodnią 1918-1919 / M. Kozłowski. – Bydgoszcz: Swiadectwo, 1999. – 370 s.
109. Skrukwa G. Formacje wojskowe ukraińskiej "Rewolucji narodowej" 1914-1921 / G. Skrukwa. – Toruń: W-wo Adam Marszałek, 2008. – 717

s.

110. Tym J.S. Trudne braterstwo 1920. Polsko-ukraińska współpraca wojskowa / J.S. Tym // Od Zborowa do NATO (1649-2009): Studia z dziejów stosunków polsko-ukraińskich od XVII do XXI wieku / Red. M. Franz, K. Pietkiewicz. – Toruń: W-wo Adam Marszałek, 2009. – S. 437-462.
111. Sawodny W. Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1904-1945 / W. Sawodny – Freiburg: EK-Verlag. – 1996. – 428 p.
112. Jakl T: Československé broněviky na Rusi / T. Jakl // НРМ. – 2002. - č. 2. – s. 13-18.
113. Освальд В. Полный каталог военных автомобилей и танков Германии 1900-1982 гг. / В. Освальд; Пер. с нем. Б.А. Богомолова. – М.: АСТ, Астрель, 2003. – 671 с.
114. Голубко В.Є. Військове будівництво в Україні періоду Центральної Ради: автореф. дис.. на здобуття наук. ступеня доктора іст. наук: спец. 07.00.01 "Історія України" /В.Є. Голубко. – Львів, 1998. – 36 с.
115. Яцюк М.В. Військово-політична діяльність Директорії УНР (1918-1920 рр.): Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 "Історія України" – Харків, 2000. – 24 с.
116. Литвин М.Р. Українсько-польська війна 1918-1919 рр.: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора іст. наук: спец. 07.00.01 "Історія України" / М.Р. Литвин – Львів, 1999. – 39 с.
117. Левченко О.Д. Бойова діяльність армії Української народної Республіки (листопад 1918 – липень 1919 рр.): Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 "Історія України" / О.Д. Левченко – К., 2002. – 16 с.
118. Чіхрадзе О. Друга українсько-більшовицька війна (листопад 1918 – грудень 1919 рр.): Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст.

- наук: спец. 20.02.22 "Військова історія" / О. Чіхрадзе – Львів, 2003. – 20 с.
119. Ковальчук М.А. Війна Української Народної Республіки зі Збройними силами Півдня Росії (осінь 1919 р.): Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 "Історія України" / М.А. Ковальчук – К., 2005. – 16 с.
  120. Слюсаренко П.М. Армія Української Народної Республіки в умовах боротьби за українську державність (вересень 1919 – листопад 1920 рр.): Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 20.02.22 "Військова історія" / П.М. Слюсаренко – К., 2006. – 22 с.
  121. Мина Ж.В. Збройні сили Директорії УНР та їх боротьба за державну незалежність України (листопад 1918 р. – листопад 1920 р.): Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 20.02.22 "Військова історія" / Ж.В. Мина. – Львів, 2008. – 18 с.
  122. Пархоменко В.А. Українські національні військові формування на Півдні України у 1917 – на початку 1919 рр.: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 – "Історія України". – Донецьк, 2000. – 20 с.
  123. Папакін А.Г. Формування польських військ в Україні в 1917-1918 рр.: Автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.02 "Всесвітня історія" / А.Г. Папакін. – К., 2007. – 16 с.
  124. Центральний державний архів вищих органів влади і управління України (далі – ЦДАВОВУ), 1917-1918 рр., ф. 1115 "Українська Центральна Рада", оп. 1, спр. 1 „Постанови Центральної Ради”, 1917 р., 164 арк.
  125. ЦДАВОВУ, ф. 1115 "Українська Центральна Рада", 1917-1918 рр., оп. 1, спр.32 "Протоколи, постанови зборів старшин", 1917 р., 155 арк.

126. ЦДАВОВУ, ф. 1705 "Штаб Одеського військового округу", 1917-1918 рр., оп. 1, спр. 6 „Телеграфні розпорядження”, 1917 р., 52 арк.
127. ЦДАВОВУ, ф. 1705 "Штаб Одеського військового округу", 1917-1918 рр., оп. 1, спр. 7 „Про визнання військових частин українськими”, 1917-1918 рр., 210 арк.
128. ЦДАВОВУ, ф. 4588 „Військові частини армії УНР (періоду Української Центральної Ради)”, 1917-1918 рр., оп. 1, спр. 23 „Іменні списки старшин і козаків 1-го артилерійсько-кулеметного поїзда армії Центральної Ради”. – 3 арк.
129. ЦДАВОВУ, ф. 1076 „Генеральне секретарство по справах військових”, 1917-1918 рр., оп. 1, спр. 14 „Накази по військовому міністерству 25.3-29.4.1917 р.”, 1917 р., 224 арк.
130. ЦДАВОВУ, ф. 1076 „Генеральне секретарство по справах військових”, 1917-1918 рр., оп. 1, спр. 15 „Накази по військовому міністерству 29.3-22.7.1917 р.”, 1917 р., 154 арк.
131. ЦДАВОВУ, ф. 1076 „Генеральне секретарство по справах військових”, 1917-1918 рр., оп. 1, спр. 19 „Переписка о расформировании воинских частей”, 1917-1918 рр., 510 арк.
132. ЦДАВОВУ, ф. 1076 „Генеральне секретарство по справах військових”, 1917-1918 рр., оп. 3, спр. 6 "Листування з військовими частинами", 1917-1918 рр., 77 арк.
133. ЦДАВОВУ, ф. 1074 „Міністерство військових справ Української Держави”, 1918-1919 рр., оп. 1, спр. 11 „Доповідь начальника Генштабу про стан армії гетьмана”, 1918 р., 45 арк.
134. ЦДАВОВУ, ф. 1074 „Міністерство військових справ Української Держави”, 1918-1919 рр., оп. 2, спр. 17 „Штати гетьманських військових частин”, 1918 р. 211 арк.
135. ЦДАВОВУ, ф. 1074 „Міністерство військових справ Української

- Держави”, 1918-1919 рр., оп. 2, спр. 18 „Штати гетьманських військових частин”, 1918 р., 208 арк.
136. ЦДАВОВУ, ф. 1077 „Головне управління Генерального Штабу армії Української Держави”, 1918-1919 рр., оп. 1, спр. 44 „Матеріали про обривізування 2-ї панцирної колони”, 1918 р., 7 арк.
137. ЦДАВОВУ, ф. 1078 „Головне управління Генерального Штабу УНР”, 1918-1922 рр., оп. 1, спр. 20 „Листування з головною інженерною управою про стан та діяльність технічних частин армії УНР”, 1918-1919 рр., 585 арк.
138. ЦДАВОВУ, ф. 1078 „Головне управління Генерального Штабу УНР”, 1918-1922 рр., оп. 2, спр. 117 „Штати частин армії УНР”, 1920 р., 17 арк.
139. ЦДАВОВУ, ф. 1078 „Головне управління Генерального Штабу УНР”, 1918-1922 рр., оп. 2, спр. 126а „Штати технічних частин армії УНР”, 1919-1920 рр., 524 арк.
140. ЦДАВОВУ, ф. 1075 „Військове міністерство УНР”, 1918-1922 рр., оп. 2, спр. 2 „Накази Головної Управи Військ УНР, том 1”, 1918-1919 рр., 305 арк.
141. ЦДАВОВУ, ф. 1075 „Військове міністерство УНР”, 1918-1922 рр., оп. 2, спр. 159 „Доповіді начальника Військово-технічної управи про реорганізацію технічних військ УНР, штати її і підлеглих частин”, 1919-1921 рр., 147 арк.
142. ЦДАВОВУ, ф. 1075 „Військове міністерство УНР”, 1918-1922 рр., оп. 2, спр. 170 „Штати склепів і технічних частин Військово-технічної управи”, 1919-1920 рр., 751 арк.
143. ЦДАВОВУ, ф. 1075 „Військове міністерство УНР”, 1918-1922 рр., оп. 2, спр. 171 „Доповіді начальника військово-технічної управи”, 1919-1921 рр., 95 арк.

144. ЦДАВОВУ, ф. 2188 "Начільна команда Галицької армії ЗО УНР", 1918-1920 рр., оп. 1, спр. 41 „Оперативні зведення військових груп”, 1919 р., 368 арк.
145. ЦДАВОВУ, ф. 2188 "Начільна команда Галицької армії ЗО УНР", 1918-1920 рр., оп. 2, спр. 57 „Дислокаційна відомість військ Галицької армії”, 1919 р., 38 арк.
146. ЦДАВОВУ, ф. 1063 „Рада народних міністрів УНР”, 1917-1918 рр., оп. 3, спр. 12 „Мирний договір в Бресті”, 1918 р., 13 арк.
147. Центральний державний історичний архів України у м. Львові (далі – ЦДІАЛ), ф. 581 "Колекція документів про діяльність урядів і армій УНР і ЗУНР", 1914-1939 рр., оп. 1, спр. 31 "Закони, постанови і накази Ради Народних Міністрів та Головної управи війська УНР про пересування військ", 1919-1921 рр., 62 арк.
148. ЦДІАЛ, ф. 581 "Колекція документів про діяльність урядів і армій УНР і ЗУНР", 1914-1939 рр., оп. 1, спр. 32 "Угода між представниками Наддніпрянської армії та УГА про об'єднання їх в одну Українську республіканську армію та звіт про хід переговорів за участю Ради Республіки та представників Національно-демократичного союзу", 1919 р., 5 арк.
149. ЦДІАЛ, ф. 581 "Колекція документів про діяльність урядів і армій УНР і ЗУНР", 1914-1939 рр., оп. 1, спр. 39 "Спогади невстановленого автора про Могилевську операцію частин наддніпрянської армії УНР", 1919 р., 4 арк.
150. ЦДІАЛ, ф. 581 "Колекція документів про діяльність урядів і армій УНР і ЗУНР", 1914-1939 рр., оп. 1, спр. 48 "Анкетні та реєстраційні картки та автобіографії військовослужбовців армії УНР", 1921-1923 рр., 14 арк.
151. Денник Начільної команди Української Галицької армії // Літопис

- Червоної Калини. – 1992. – Ч. 2-3. – С. 12-16; Ч. 4-5. – С. 21-28; Ч. 10-12. – С. 13-23.
152. Україна. 1919 рік. Документи та матеріали: Документально-наукове видання / Передм. Я. Тинченко. – К.: Темпора, 2004. – 558 с.
153. Бронетрехколески генерал-майора Филатова // Техника – молодежи. – 1997. - № 10. – С. 30-31.
154. Барсуков Е.З. Артиллерия русской армии (1910-1917 гг.) / Е. Барсуков. – Т. 1. – М.: Воениздат МВС СССР. – 1948. – 392 с.
155. Суславичюс Л.. Мятежная броня / Л. Суславичюс, В. Шпаковский // Танкомастер. – 2002. - № 6. – С. 17-21.
156. Броневики сбивают самолеты // Техника – молодежи. – 1997. - № 11. – С. 18-19.
157. Каземиров С. Залізничні війська: створення й етапи розвитку (1851-1917 рр.) / С. Каземиров, О. Чернишов // Військово-історичний альманах. – 2003. – Ч. 1(6). – С. 25-38.
158. Гунчак Т. Україна: перша половина ХХ століття: Нариси політичної історії / Т. Гунчак - К.: Либідь, 1993. - 288 с.
159. Нагаєвський І. Історія української держави двадцятого століття / І. Нагаєвський. - К.: Український письменник, 1993. - 413 с.
160. Щусь О.Й. Всеукраїнські військові з'їзди / О.Й. Щусь // Історичні зошити. – 1992. – С. 11-85.
161. Щусь О. Й. Питання військового захисту УНР на першому етапі її розбудови / О.Й. Щусь // Центральна рада на тлі Української революції. – Київ, 1996. – С. 95-106.
162. Кедровський В. В боротьбі за державність / В. Кедровський // За державність. – Торонто, 1964. – Ч. 10. – С. 9-26.
163. Гоголев Л.Д. Бронемашини: Очерки об истории развития и боевом применении /Л.Д. Гоголев. – М.: ДОСААФ, 1986. – 143 с.



164. Полонська-Василенко Н. Історія України: У 2-х т / Н. Полонська-Василенко. - К.: Либідь, 1992. - Т. 2. - 608 с.
165. Штати окремої Сердюцької дивізії. – К., 1918. – 48 с.
166. Папакін А. Польські військові корпуси на території України 1917-1918 рр. / А. Папакін // Військово-історичний альманах. – 2006. – Ч. 1(12). – С. 25-41.
167. Гончаренко І. Красногвардейський отряд Паровозостроительного заводу / І. Гончаренко // Літопис революції. – Х., 1928. – Ч.1. – С. 214-235.
168. Лисий М. Одна незаписана подія / М. Лисий // За державність – Торонто, 1964. – Ч. 10. – С. 200-203.
169. Млиновецький Г. Нариси з історії українських визвольних змагань 1917-1922 („Про що історія мовчить”): На правах рукопису / Г. Млиновецький. – Б.м., 1966. – 340 с.
170. Тірі А. На периферії війни. Бельгійський бронедивізіон в Україні. 1916-1918 / А. Тірі. – К.: Темпора, 2010. – 128 с.
171. Петрів В. Спомини. / В. Петрів – Ч. 1. – Львів, 1927. – 220 с.
172. Михайлик М. Виступ Першої Української Військової Школи / М. Михайлик // Літопис Червоної Калини. – Львів, 1932. – Ч. 2. – С. 17-25.
173. Голубко В.Є. Військово-політичні наслідки Брестського мирного договору УНР з країнами Четвертного союзу / В.Є. Голубко, М.Я. Нагірняк // Військово-науковий вісник. – Випуск 7. – Львів: ЛІСВ, 2005. – С. 37-45.
174. Смовський К. Окремий Чорноморський Кіш / К. Смовський // За державність. – Зб. 8. – Варшава, 1938. – С. 99-118.
175. Голубко В.Є. Військове будівництво Павла Скоропадського: плани і реалії / В.Є. Голубко // Вісник Державного університету "Львівська

- політехніка" № 377 "Держава та армія". – 1999. – С. 28-39.
176. Янів М. Сторінка виправлень / М. Янів // За Державність. – Варшава, 1937. – Ч. 7. – С. 239.
177. Антонов-Овсеенко В. Записки о гражданской войне: В 4-х тт. / В. Антонов-Овсеенко. – М.-Л.: Издание Высшего Военного Редакционного Совета, 1932. – 432 с.
178. Левченко С. 8-й Катеринославський корпус / С. Левченко // За державність. – Зб. 9. – Варшава, 1938. – С. 60-75.
179. Литвин М.Р. Історія ЗУНР / М.Р. Литвин, К.Є. Науменко. - Львів: Інститут українознавства ім. Крип'якевича НАН України, 1995. - 368 с.
180. Крезуб А. Нарис історії українсько-польської війни / А. Крезуб. – Нью-Йорк: Око, 1966. – 179 с.
181. Литвин М. У кільці фронтів українсько-польської війни 1918-1919 рр. / Литвин М. // Львів: Історичні нариси. – Львів: Ін-т українознавства НАНУ, 1996. – С. 357-384.
182. Карпинець І. Панцирний поїзд ч. 2 / І. Карпинець // Календар Червоної Калини. – Львів, 1936. – С. 82-89.
183. Тинченко Я. Чисельність галицьких і польських військ під час боротьби за Східну Галичину (листопад 1918 року – червень 1919 року) / Я. Тинченко // Цитаделя: Львівський мілітарний альманах. – 2009. – Ч. 1. – С. 26-37.
184. Давний Р. (Р. Дашкевич) Про січових стрільців / Р. Давний. – Відень, 1921. – 72 с.
185. Купчанко К. Армійна група ген. Кравса в наступі на Київ / К. Купчанко // Календар Червоної Калини. – 1923. – С. 108-117.
186. Марущенко-Богдановський А. Матеріяли до історії 1-го кінного Лубенського імені запорозького полковника Максима Залізняка

полку / А. Марущенко-Богдановський // За державність. – Зб. 6. –  
Каліш, 1936. – С. 193-228.