

ПАНЦИРНІ ЧАСТИНИ У ЗБРОЙНИХ СИЛАХ ДИРЕКТОРІЇ (ГРУДЕНЬ 1918 – ЛИПЕНЬ 1919 рр.)

© Іллічов С.Г., 2008

Досліджено історію створення та бойовий шлях панцирних формувань у Дієвій армії Директорії УНР наприкінці 1918 – в першій половині 1919 рр. Розглянуто деякі приклади бойового застосування панцирних потягів та панцирних автомобілів.

The history of creation and fighting way of armored detachments in Dijeva Army of Dyrektorija UNR in the end of 1918 and first half of 1919 is investigated. Some examples of battle using of armored trains and armored cars is analyzed.

Кінець 1918 і перша половина 1919 рр. стали одним з найдраматичніших періодів в історії визвольних змагань, коли відроджена внаслідок протигетьманського перевороту Українська Народна Республіка, керована Директорією, протистояла значно чисельнішим ворогам, намагаючись відстояти свою незалежність. Збереження української державності за таких обставин було неможливим без боєздатних Збройних сил, якими стала Дієва армія. Військове будівництво цього періоду вже досліджувалось вітчизняними істориками, які, однак, зосереджувались передусім на загальних організаційних і оперативно-тактичних питаннях. При цьому поза увагою залишилась низка спеціалізованих родів військ, у тому числі панцирні частини. Деякі аспекти їх історії висвітлені, хіба що, в колективній праці „Історія Січових Стрільців” [1]. Відзначимо також дослідження В. Савченка, присвячене боротьбі Армії УНР на Лівобережжі [2], та низку публікацій, присвячених вужчим аспектам історії Дієвої армії – статті П. Єрошевича [3], В. Проходи [4], М. Безручка [5], А. Пузицького [6] та ін.

Мета роботи – дослідити історію формування автопанцирних частин та панцирних потягів Дієвої армії Директорії УНР наприкінці 1918 – в першій половині 1919 рр., висвітлити найхарактернішими приклади їх бойового застосування.

Формування армії Директорії здійснювалось, з одного боку, на базі частин колишньої гетьманської армії, що визнали нову владу, а з іншого, – на базі повстанських загонів. Армія Української держави мала вісім автопанцирних дивізіонів та один кадровий панцирний потяг. Матеріальна частина 3-го (Одеського) автопанцирного дивізіону була доволі швидко захоплена білогвардійцями. 8-й (Катеринославський) дивізіон опинився в центрі боротьби за владу в місті. Початково він зберігав відданість гетьману, але в ніч на 6 грудня 1918 р. його особовий склад перейшов на бік Директорії, арештувавши при цьому 14 власних старшин. 27–29 грудня машини дивізіону активно використовувались у вуличних боях проти більшовиків і махновців, що підтримували їх. Одна з бойових машин була знищена вогнем артилерії поблизу вокзалу. Решта, в кінцевому підсумку, потрапила до рук білогвардійців. В. Савченко відзначає наявність в складі сил УНР на Лівобережжі станом на 1 січня 1919 р. п'яти панцирних автомобілів у кадрах 5-го Чернігівського корпусу [2, с. 127]. Та вже 13 січня Чернігів захопили більшовики і до їх рук потрапила бойова техніка [2, с. 141]. Більшість особового складу 5-го автопанцирного дивізіону становили боротьбисти, тож він перейшов на бік червоних і склав основу панцирного дивізіону 1-ї Української радянської дивізії ім. М. Щорса. Частина техніки й особового складу 6-го (Полтавського) і 7-го (Харківського) автопанцирних дивізіонів увійшла до складу Запорозького корпусу. Однак, як відомо, згодом, під час переїзду через Румунію, Запорозький корпус втратив все своє озброєння, конфісковане румунськими властями.

На Правобережжі спроби використати автопанцирні 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 один автопанцирник під час безкровного захоплення влади у Вінниці (ймовірно, це була одна з чотирьох машин 2-го Подільського дивізіону, що ремонтувались на розташованій за 20 верст від міста цукроварні) [3, с. 23–24]. Після взяття Києва, на основі матеріальної частини 4-го Київського автопанцирного дивізіону був сформований автопанцирний дивізіон Осадного корпусу Січових Стрільців [1, с. 170]. Як доповідав командир 4-го дивізіону, сотник Капкан, станом на 25 грудня 1918 р. в дивізіоні нараховувалось 10 панцирних автомобілів, 5 легкових, 5 вантажних і 4 спеціальних. Але їх технічний стан був сумний – на ходу перебувало лише два автопанцирники, два легковики та одна вантажівка [7, с. 202].

Формувались і підрозділи на базі автопанцирних частин 1-го Волинського і 2-го Подільського корпусів. Наприклад, 7 лютого 1919 р. був виданий наказ Головного управління військ УНР ч. 122, який передбачав формування на базі кадрів 2-го корпусу, поряд з двома піхотними дивізіями, кінної бригади та важкого артполку, багатьох технічних частин, у тому числі – однієї автопанцирної батареї [8, с. 95]. Характерно, що якщо для більшості частин і підрозділів зберігались штати гетьманського часу, то для новосформованих автопанцирних батарей 17 січня 1919 р. отаман Греков затвердив новий тимчасовий штат [9, с. 188–189]. Згідно з ним батарея нараховувала 58 осіб особового складу – четверо старшин (командир батареї – військовий старшина, сотник, двоє хорунжих) та 54 козаки. Її озброєння становили чотири панцирних автомобілі – три кулеметних та один гарматний. Крім того, передбачалась наявність допоміжного транспорту: трьох легкових автомобілів, чотирьох вантажівок, однієї автоцистерни, однієї автомаїстерні та трьох мотоциклів. Визначалось, що на військовий час автобатареї можуть підлягати в оперативному і господарському відношенні до штабів корпусів або інших частин. З переходом на мирний час усі батареї передбачалось підпорядкувати навчально-кадровому дивізіону. Та реально під час формування автопанцирних частин на початку 1919 р. навряд чи дотримувались якихось визначених штатів, використовуючи ту техніку, яка була в наявності. Так сталося і з запланованою до формування батареєю 2-го корпусу – усі боездатні автопанцирники цього корпусу ще в грудні 1918 р. потрапили до Осадного корпусу, тож батарея, хоч і була сформована, але бойової техніки не отримала.

Нестача панцирних потягів, з одного боку, і маневрений характер бойових дій, – з іншого, часто змушували вдаватись до імпровізації, споруджуючи кустарним способом примітивні панцирні потяги. Перша така спроба у військах Директорії відбувалася в загоні Січових Стрільців, де 15–17 листопада 1918 р. нашвидкуруч спорудили три подібних потяги. У праці „Історія січових стрільців” докладно описується така конструкція [1, 126]. Потяг складався із критого вагона з вирубаного в передній стінці амбразурою для гармати, захищеною мішками з піском; двох платформ з двома кулеметами на кожній, захищених тюками пресованого сіна; паротяга; кількох критих вагонів з десантом. Між командним постом, паротягом і вагоном з гарматою був прокладений телефонний зв'язок. Перший з цих імпровізованих потягів 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 [1, с. 129–137]. Третій служив рухомою базою Директорії і Штабу Січових Стрільців під час наступу на Київ.

На Лівобережжі приблизно в той самий час велось спорудження багатьох імпровізованих панцирних потягів 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. На початку грудня при підтримці „Палія” було зайнято Ніжин і Городню [4, с. 90].

Для протиборства із наступаючими більшовицькими частинами вкрай потрібні були панцирні потяги 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 панцирних потяги [2, 128]. Та коли отаман Болбочан 25 грудня 1918 р. надіслав з Харкова телеграму, прохаючи негайно прислати панцирний потяг, виявилось, що в розпорядженні командування Дієвої армії боєздатних потягів немає, лише два перебувають в ремонті – один в Одесі і один в Києві. До того ж зв'язок з Одесою було втрачено [7, с. 206–210]. Реагуючи на нагальну потребу, начальник Генерального штабу 28 грудня наказав негайно приступити до обладнання в Києві чотирьох панцирних потягів [7, с. 211]. Та й надалі головний тягар бойових дій припадав на імпровізовані потяги. Характерною ознакою 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 потяг „Палій” в січні 1919 р. вирушив з Сірожупанною дивізією з Лівобережжя на Волинь. 20 січня 1919 р. разом з потягом „Стрілець” (вогнева сила – загалом дві гармати і 30 кулеметів) він брав участь у бою за Коростень. З більшовицького боку теж діяло два панцирних потяги, але досить швидко обидва українських потяги вийшли з ладу – в одного закінчились боеприпаси, а в іншого заклинило гармату. Згодом за активної підтримки обох панцирних потягів війська Коростенської групи взяли Овруч. З 1 по 12 лютого потяги по чергово несли варту на позиції на р. Шестань [4, 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 „Гандзю” був оточений більшовиками поблизу Коростеня і підірваний власною командою [4, с. 102–115]. Проте деякі вагони цього потяга, ймовірно, вціліли, оскільки більшовики заявили про захоплення панцирного потяга „Гандзю”, який пройшов ремонт на станції Гречани, і з липня 1919 р. діяв проти українських військ на Правобережжі, а у вересні був відвезений на ремонт до Брянська [9, с. 201–202]. У січні 1919 р. на Волині, крім Коростенської групи, два панцирні потяги („Сух” і „Слава Україні”) увійшли до складу Сарненської групи, сформованої для протидії більшовицькому наступу з північного напрямку [10, с. 313].

Важливу роль панцирні потяги відіграли в ар'єргардних боях на Лівобережжі, прикриваючи відступ українських військ. Зокрема, коли стало очевидним, що Харківська група довго не втримається в районі Полтави і буде відступати на Кременчук, для прикриття шляху на Київ в середині січня 1919 р. виділили загін отамана Сушка, в складі якого були панцирні потяги „Стрілець” і „Дорошенко”, 1800 багнетів піхоти, 200 шабель кінноти, дві батареї [1, с. 173]. Згодом до цього загону з частиною Чорноморського коша увійшов імпровізований панцирний потяг „Чорноморець” [2, 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 панцирний потяг, розбитий вогнем „Чорноморця” [1, с. 175].

В ар'єргардних боях на Лівобережжі використовувались й панцирні автомобілі, хоча інформація про їх застосування значно бідніша, ніж про панцирні потяги. Можна відзначити, що 23–25 січня в районі Броварів діяв загін отамана Вогульського, який мав два автопанцирники [2, с. 145]. Але жодних відомостей стосовно їх дій не встановлено.

Після відходу українських військ на Правобережжя робляться спроби зведення розрізаних панцирних потягів у крупніші організаційні одиниці. Зокрема, 20 лютого 1919 р. було дано розпорядження про формування дивізіону панцирних потягів під командою отамана Бойчука. До його складу увійшли дві бойові одиниці – вже згаданий „Стрілець” та новосформований „Гайдамака” [7, с. 283]. Станом на середину березня 1919 р. панцирний потяг „Стрілець” разом із потягом „Січковий” входили до складу панцирного дивізіону групи Січових Стрільців, який базувався у Проскуріві. Трохи згодом склад дивізіону поповнили два трофейні потяги, захоплені у більшовиків, – „Запорожець” і „Помста”. Як зазначав М. Безручко, усі чотири бойові одиниці відносились до панцирних потягів „правдивої” конструкції, тобто заводського виготовлення. „Січковий” був озброєний однією 76,2-мм польовою гарматою та 16-ма кулеметами. „Стрілець” мав три 76,2-мм гармати – польову на платформі та дві гірські у вагоні, а також 30 кулеметів. У його

складі був кулеметний вагон з панцирного потяга № 4 колишньої російської армії, збудованого за проектом інженера Балля (як уже зазначалось, гарматні вагони цього потяга 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 самої гармати, однієї легкої гаубиці (ймовірно, 122-мм) та 16-ти кулеметів [5, с. 48–49]. Крім того, група Січових Стрільців мала у своєму складі на той час автопанцирний дивізіон з трьома панцирними автомобілями – гарматним „Отаман Мельник” (ймовірно типу „Пірлесс” [11, с. 19]) та двома кулеметними – „Отаман Петлюра” та „Отаман Коновалець”. У дивізіоні було також два легковики, кілька вантажівок та мотоциклів [5, с. 49]. Цей дивізіон – це залишки того самого 4-го (Київського) автопанцирного дивізіону армії Української держави.

Панцирна техніка групи Січових Стрільців активно використовувалась в боях на Східній Волині, Київщині та Поділлі. Зокрема, 21 березня 1919 р. два панцирні потяги – „Січовий” та імпровізований „Гетьман Дорошенко” – підтримували 3-й піхотний полк Січових Стрільців при взятті Нової Чорторії і станції Печанівка [1, с. 211]. В подальших боях 23–24 березня, що мали на меті оволодіння Бердичевом, Січові Стрільці зазнали невдачі. Однією з причин цього М. Безручко називає активну протидію ворожих панцирних потягів, серед яких особливо відзначився „Гром” [5, с. 57]. 12 квітня 1919 р. більшовики розгорнули наступ на Шепетівський вузол. Серед сил групи Січових Стрільців, що обороняла цей район, були три панцирні потяги – „Січовий” і „Стрілець”, які діяли на лініях Шепетівка–Бердичів та Шепетівка–Проскурів, і „Гетьман Дорошенко”, що перебував у резерві [1, с. 218]. Після переходу Січових Стрільців у наступ, 21 квітня 3-й піший полк за підтримки власних панцирних потягів захопив більшовицький панцирний потяг „Товарищ Ворошилов”. Він отримав назву „Стрілець”, оскільки попередній потяг з такою самою назвою кількома днями раніше був захоплений більшовиками (відзначимо, що ідентифікація панцирних потягів тієї доби є доволі складною проблемою, оскільки однакові назви могли мати зовсім різні бойові одиниці. Скажімо, назву „Стрілець” в різний час мали принаймні чотири панцирні потяги Дієвої армії). 27 квітня один панцирний потяг разом із частиною польової варти був виділений для придушення заколоту отамана Оскілка. 1 травня ще один панцирний потяг Січових Стрільців відбив атаку більшовицької кінноти, яка намагалась охопити фланг корпусу Січових Стрільців під с. Кам’янка. Наступного дня потяг „Стрілець” (колишній „Товарищ Ворошилов”) під час повернення на ст. Шепетівка зі ст. Колоденка поблизу Майдан-Вілля потрапив у засідку – ворог підірвав колію попереду і позаду потяга. Близько години тривав бій, у якому залога панцирного потяга сповна використала його вогневу міць, відбивши більшовиків. Згодом силами залози колію відремонтували і „Стрілець” повернувся у Шепетівку [1, с. 222–223]. Коли ж 3 травня під натиском переважаючих сил ворога Січові Стрільці залишили Шепетівку, панцирні потяги рухались в ар’єргарді, прикриваючи відступ і знищуючи залізничні мости.

Дії військ Житомирської групи в квітні 1919 р. підтримували два панцирні автомобілі та дав панцирні потяги. Зокрема, 10–11 квітня один автопанцирник підтримував 4-й полк Січових Стрільців на Коростенському напрямі, а решта панцирних одиниць діяли на лівому фланзі групи [7, 505–506]. 13 квітня обидва панцирні автомобілі разом з частиною військ Житомирської групи відійшли до Новограда-Волинського [7, с. 511]. Кілька автопанцирників, починаючи з 26 квітня, взаємодіяли з 1-м полком Січових Стрільців під час наступу на Заслав з північного напрямку [5, с. 64]. 27 квітня один автопанцирник 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 [6, с. 42]. Бойове застосування машини 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, була відігнана вогнем ворожої артилерії. Удосвіта наступного дня автопанцирник самочинно відбув до Рівного [6, с. 43–45].

Значних втрат панцирні 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 Кременця. Під час відступу 27 травня було знищено п’ять панцирних потягів [5, с. 55].

Базою для відновлення дивізіону панцирних потягів Дієвої армії 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, і 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 панцирних потягів приділили до цих імпровізованих потягів як прикриття. Та недосвідчені залоги й, особливо, командири зі складу Січі проявили себе в бою не з кращого боку. За свідченням командира дивізіону, панцирний потяг „Стрілець” ледь не рушничним вогнем мусив підганяти їх в бій [7, 561]. Станом на 11 червня в Проскуріві тимчасово було сформовано три панцирні площадки і велись роботи з подальшого обладнання панцирних потягів, але не вистачало гармат.

Намагаючись уникнути в майбутньому повторення ситуації з потягами Запорозької Січі, наказом військам Дієвої армії ч. 242 від 25 червня 1919 р. було визначено, що формування панцирних потягів, загальне керівництво їх службою, ремонт і постачання покладаються виключно на залізничну управу Головного інженерного управління. Усі панцирні потяги долучаються до 1-го залізнично-технічного куреня, командир якого мав завідувати панцирними потягами, що діяли на лініях Проскурів–Деражня, Проскурів–Волочиськ, Проскурів–Старокостянтинів, і надати кожному з них номер чи назву [7, с. 570]. Таке переформування дало можливість привести панцирні частини до відносного ладу і зробило можливим подальше ефективне їх використання в боях у липні–серпні 1919 р. Істотного поповнення вдалось здобути 3 липня, коли частини 3-ї дивізії захопили в районі Могилева-Подільського й Шаргорода два більшовицькі панцирні потяги [12, с. 113]. Однак це був лише локальний успіх, оскільки українським військам не вдалось втримати Проскурів, залишений ними в ніч з 5 на 6 липня.

Підводячи підсумок досліджуваному періоду, відзначимо, що панцирні формування Директорії УНР так само, як і багато інших частин Дієвої армії, формувались на основі аналогічних підрозділів армії доби гетьманату. Проте внаслідок воєнних поразок дуже швидко було втрачено значну частину озброєння, особливо панцирних автомобілів. Натомість одними з основних засобів збройної боротьби стають панцирні потяги, здебільшого споруджені нашвидкуруч бойові одиниці. Незважаючи на примітивність конструкції, вони відігравали велику роль в умовах маневрених бойових дій, – як під час наступу, так і відступу, діючи як ар’єргард.

1. *Історія січових стрільців: Воєнно-історичний нарис.* – К.: Україна, 1992. – 347 с.
2. Савченко В. *Нарис боротьби війська УНР на Лівобережжі наприкінці 1918 та на початку 1919 рр.* // *За державність.* – Зб. 6. – Каліш, 1936. – С. 119–154.
3. Єрошев П. *З боротьби українського народу за свою незалежність* // *За державність* – Зб. 8. – Варшава, 1938. – С. 9–65.
4. Прохода В. *Записки до історії Сірих (сірожупанників)* // *За державність.* – Зб. 1. – Каліш, 1935. – С. 75–127.
5. Безручко М. *Січові стрільці в боротьбі за державність* // *За державність.* – Зб. 2. – Каліш, 1930. – С. 47–72.
6. Пузицький А. *Боротьба за доступи до Києва* // *За державність.* – Зб. 7. – Варшава, 1937. – С. 9–56.
7. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України, далі – ЦДАВОВУ), ф. 1078, оп. 1, спр. 20.
8. ЦДАВОВУ, ф. 1075, оп. 2, спр. 2.
9. ЦДАВОВУ, ф. 1074, оп. 2, спр. 18.
9. Дрогозов И.Г. *Крепости на колесах.* – Минск.: Харвест, 2002. – 352 с.
10. Литвин М.Р. *Українсько-польська війна.* – Львів: Інститут українознавства ім. Крип’якевича НАН України, Інститут Східної Європи, 1998. – 488 с.
11. *Броневики сбивают самолеты* // *Техника – молодежи.* – 1997. – № 11. – С. 18–19.
12. Капустянський М. *Похід Українських Армій на Київ–Одесу в 1919 році* // *У кн.: Україна. 1919 рік / Упор. Я. Тинченко.* – К.: Темпора, 2004. – 558 с.