



Andrij Kharuk¹

Pociągi pancerne w armii Ukraińskiej Republiki Ludowej (listopad 1918 – listopad 1920)

Streszczenie

Lata 1919–1920 były jednym z najbardziej dramatycznych okresów w najnowszej historii Ukrainy. Powstanie przeciwko hetmanowi Pawłowi Skoropadskiemu w końcu 1918 r. doprowadziło do upadku monarchii i przywrócenia republikańskiej formy rządów w postaci Dyrektorii Ukraińskiej Republiki Ludowej. Nowy rząd natychmiast został zmuszony do walki z wrogami zewnętrznymi, z których najgroźniejsi byli rosyjscy bolszewicy.

Wojna na Ukrainie w latach 1919–1920 miała charakter manewrowy. W takich warunkach znaczącą rolę odgrywały pociągi pancerne. Te środki bojowe pojawiły się w Armii Dyrektorii już w czasie powstania przeciwko hetmanowi. Początkowo były dość prymitywnymi, improwizowanymi konstrukcjami, ale wiosną 1919 r. Armia Dyrektorii otrzymała bardziej zaawansowane technologicznie pociągi pancerne – lepiej uzbrojone i chronione. Niektóre z nich były trofeami zdobytymi na bolszewikach. Stopniowo pociągi pancerne stały się głównym środkiem walki zbrojnej. Ich liczba w pewnych okresach sięgała dziesięciu. Aż do ostatnich dni walk regularnych oddziałów Armii Dyrektorii (do listopada 1920 r.) pociągi pancerne były aktywnie zaangażowane w walki. W artykule przedstawiono główne epizody użycia bojowego pociągów pancernych Armii Dyrektorii oraz zarys organizacji jednostek tego rodzaju broni.

Słowa kluczowe: Ukraina, armia, Dyrektorია URL, pociąg pancerny.

Wstęp

Armia Ukraińskiej Republiki Ludowej (URL) od listopada 1918 r. (wybuch powstania przeciwko hetmanowi Pawłowi Skoropadskiemu) do listopada 1920 r. (zaprzestanie działań bojowych jednostek regularnych)

¹ Dr. hab. Andrij Kharuk, profesor; Wydział Nauk Humanistycznych Narodowej Akademii Wojsk Lądowych im. Hetmana Petra Sagajdacznego, ul. Bohaterów Majdanu 32, 79012 Lwów, e-mail: andrij.kharuk@gmail.com

miała w swoim składzie pociągi pancerne, które były aktywnie wykorzystywane w najróżniejszych rodzajach działań bojowych. Epizody bojowego zastosowania pociągów pancernych przedstawiono już w wielu opracowaniach. Spośród nich warto zajrzeć do książki *Historia strzelców siczowych* (ICC, 1992) oraz kilku artykułów W. Sawczenki (Савченко 1936), P. Jeroszewycza (Єрошевич 1938), W. Prochody (Прохода 1935), M. Bezruczki (Безручко 1930), A. Puzyckoho (Пузицький 1937) opublikowanych w latach trzydziestych XX w. Warte uwagi są również wspomnienia D. Gonty (Гонта 2005), I. Tokajły (Токайло 1966) oraz I. Pańkiwa (Паньків 1954). Z dzieł współczesnych historyków przywołajmy publikację M. Kowalczuka (Ковальчук 2006; 2007) oraz P. Sliusarenki (Слюсаренко 2007). Niestety, wszystkie te opracowania zawierają tylko rozproszone i fragmentaryczne wzmianki na temat pociągów pancernych armii URL. Bardziej szczegółowe informacje podano w monografiach Ja. Tynczenki (Тинченко 2012) oraz M. Morguna (Моргун 2014).

Celem opracowania jest odtworzenie na podstawie opublikowanych prac oraz materiałów archiwalnych możliwie pełnego obrazu bojowego zastosowania pociągów pancernych armii URL w okresie od listopada 1918 do listopada 1920 r., ustalenie ich organizacji oraz uzbrojenia.

Początki broni pancernej Dyrektorii URL

Konsekwencją niestabilności wewnętrznej i krótkowzrocznej polityki rządu hetmana P. Skoropadskiego było powstanie protyhetmanskie (antyhetmańskie) z jesieni 1918 r., na czele którego stała Dyrektorja – organ powołany przez partie socjalistyczne. W zbrojnych starciach ze zwolennikami hetmanatu wzięły udział improwizowane pociągi pancerne. Przykładowo w oddziale Strzelców Siczowych w dniach 15–17 listopada 1918 r. zbudowano trzy takie jednostki bojowe. Każdy z tych „pociągów pancernych” składał się z wagonu towarowego z działem, które prowadziło ogień przez strzelnicę w ścianie przedniej, dwóch platform z karabinami maszynowymi, lokomotywy oraz kilku wagonów z wojskiem. Wagony i platformy były zabezpieczone workami z piaskiem i balami siana. Jeden z tych pociągów 18 listopada wziął udział w boju z armią hetmana w pobliżu Motowylivky (gdzie został zabity dowódca pociągu Fed' Czernyk); drugi wieczorem 16 listopada przybył do Fastowa, a trzeci służył jako baza dla sztabu oddziału Strzelców Siczowych (ICC 1992: 126–137).

Rozpoczęcie bolszewickiej agresji przeciwko URL wymagało włączenia do Armii Dyrektorii pociągów pancernych z prawdziwego zdarzenia, o wiele bardziej wydajnych w boju niż prymitywne improwizacje z czasów powstania przeciwko hetmanowi Skoropadskiemu. Po jego armii zostały odziedziczone dwa pociągi pancerne. Niestety, obydwie były w stanie nienadającym się do czynnej służby, dlatego już 28 grudnia 1918 r. wydano rozkaz, aby natychmiast rozpocząć budowę w Kijowie czterech pociągów pancernych (ЦІАБОВУ, 1078-1-20: 206–211). Do czasu okupacji Kijowa przez bolszewików nie udało się jednak zrealizować tego zamiaru. Główny ciężar walk nadal spoczywał na barkach załóg improwizowanych pociągów pancernych. Na przykład 20 listopada na stacji Konotop został wyposażony przez żołnierzy dywizji Sirożupannoi pociąg pancerny „Palij” [„Палій”]. W przyszłości, wraz z jednostkami dywizji, brał on udział w walkach o Bachmut, Niżyn, Gorodnię. W styczniu i lutym 1919 r. „Palij” walczył na Ukrainie Prawobrzeżnej (Прохода 1935: 90–97). Na początku tego roku został zbudowany pociąg pancerny „Otaman Melnyk” [„Отаман Мельник”], który składał się z czterech wagonów (dwóch z armatami i dwóch z karabinami maszynowymi) oraz lokomotywy. Wszystkie wagony zostały pokryte płytami pancernymi, a te z karabinami maszynowymi – dodatkowo ułożonymi wewnątrz dębowymi belkami i workami z piaskiem. Pociąg był uzbrojony w dwie armaty i 16 karabinów maszynowych. Załoga składała się z dowódcy, jego zastępcy, 10 kanonierów oraz 18 strzelców karabinów maszynowych, czyli w sumie tylko z 30 osób (ta liczba nie uwzględnia brygady lokomotywy) (Паньків 1954: 5–7). W walce o Czudnow-Wołyński pociąg „Otaman Melnyk” został uszkodzony przez brander – ocalała lokomotywa i dwa wagony. W Berdyczowie skład naprawiono i zbudowano nowe wagony lepszej konstrukcji. Następnie „Otaman Melnyk” działał przez dłuższy czas w okolicach Starokonstantynowa. W toku kolejnych walk został zniszczony przez własną załogę po otoczeniu przez wroga stacji Tarasiwna na granicy ukraińsko-rumuńskiej (Паньків 1954: 37–44). W bojach na Ukrainie Lewobrzeżnej wziął czynny udział pociąg pancerny prymitywnej konstrukcji, uzbrojony w dwie armaty i sześć karabinów maszynowych i obsadzony żołnierzami 1. Pułku Zaporiz'kogo. Pociąg ten szczególnie wyróżnił się w boju 3 stycznia 1919 r. w pobliżu miejscowości Kozacza Łopań (Савченко 1936: 130). Według wspomnień W. Sawchenki 1 Pułk Sirożupannykiw w pobliżu stacji Docz zdobył bolszewicki pociąg pancerny z dalekosiężną armatą (Савченко 1936: 137). Niestety, dalszy los tej zdobyczy nie jest znany.

Reorganizacja i rozbudowa

Nieskoordynowane stosowanie pojedynczych pociągów pancernych przydzielonych do jednostek piechoty nie zawsze było skuteczne. Na początku roku 1919 w Armii Dyrektorii dokonano więc pierwszej próby łączenia pociągów pancernych w większe grupy. 20 lutego wydano rozkaz utworzenia Dywizjonu Pociągów Pancernych, który składał się z dwóch jednostek – „Gajdamak” [„Гайдамак”] i „Strilec” [„Стрелець”]. Dowódcą dywizjonu został otaman Bojczuk (ЦДАВОВУ 1078-1-20: 283). Później do tej jednostki włączono dwa zdobyczne pociągi pancerne – „Pomsta” [„Помста”] oraz „Zaporożec” [„Запорожець”]. Zgodnie z opisem złożonym przez M. Bezruchka każdy z tych pociągów został uzbrojony w 1–3 armaty i 12–16 karabinów maszynowych (Безручко 1930: 48–49).

Wiosną 1919 r. ukraińskie pociągi pancerne były aktywne na wschodnim Wołyniu, Kijowszczyźnie i Podolu, jednakże ich skuteczność bojowa często cierpiała ze względu na brak koordynacji pomiędzy dowódcami na różnych szczeblach. Na przykład gdy 16 kwietnia oddział otamana Benia zaatakował Żytomierz, obiecany jako wsparcie pociąg pancerny „Strilec” nie dotarł na czas. W rezultacie wojska ukraińskie zostały zmuszone do opuszczenia Żytomierza. 20 kwietnia komenda grupy północnej zwróciła się do komendy korpusu Strzelców Siczowych, by pociąg „Strilec” skierować do Zwyagela, ale i w tym przypadku prośba nie została spełniona (*Україна...* 2004: 379).

Według stanu na 30 kwietnia 1919 r. znaczna część pociągów pancernych Armii URL była skoncentrowana w rejonie Równie-Zdołbunów. Tu stacjonowały w szczególności „Wola” [„Воля”] (na naprawie w Równem), zdobyty na bolszewikach „Towariszcz Woroszyłow” [„Товарищ Ворошилов”] (przesunięty z Łucka do Równego), „Sahaidaczny” [„Сагайдачний”], „Doroszenko” [„Дорошенко”]. Na Sarnenskim kierunku operował pociąg „Kozak” [„Козак”]. Pociąg „Sława” [„Слава”] był przydzielony do grupy otamana Benia w okolicy Dubna (*Україна...* 2004: 380–381). W końcu maja 1919 r. broń pancerna Armii URL poniosła znaczne straty. 27 maja przy odwrócie korpusu Strzelców Siczowych ze Zdołbunowa zostało zniszczonych pięć pociągów pancernych (Безручко 1930: 55), wśród nich – „Agaton” [„Агатон”] (były „Тумчасову” / „Тимчасовий”), „Partyzant” [„Партизан”], „Sahaidaczny” (były bolszewicki „Товарисzcz Троцьки” / „Товарищ Троцький”), „Doroszenko” i „Grim” [„Грім”]. 24 maja wpadł w ręce Polaków pociąg „Strilec”, który otrzymał nową nazwę „Kresowiak”, a następnie – „General Dowbor”.

Po przejściu Armii Galicyjskiej za Zbrucz i połączeniu jej z Armią Dyrektorii powstały korzystne warunki dla rozpoczęcia działań ofensywnych. W wyniku negocjacji pomiędzy wojskowym i politycznym kierownictwem Dyrektorii oraz Zachodnioukraińskiej Republiki Ludowej (ZURL) zatwierdzono plan wspólnych działań, który przeszedł do historii jako Pochód Armii Ukraińskich na Kijów-Odesę. Priorytetem dla wojsk ukraińskich było opanowanie Proskuriowa (obecnie Chmelnyckyj). Ofensywa Grupy Zaporoskiej i Grupy Strzelców Siczowych, rozpoczęta 27 lipca 1919 r., była ubezpieczana przez pociągi pancerne. Początkowo pełniły one funkcję mobilnych baterii artyleryjskich, ostrzegając pozycje bolszewików na stacjach kolejowych Greczany i Proskuriow. Następnie we współpracy z pułkiem kawalerii Czarnoszlycznykiw pociągi pancerne rozpoczęły operację przeciw bolszewickiej 1. dywizji, zmuszając ją do boju w pobliżu wsi Kałyniwka i zadając poważne straty wrogowi (Капустянський 2004, 166–168). Stan posiadania jednostek pancernych uzupełniły trofea. 2. Galycki Korpus na początku sierpnia 1919 r. zdobył w Starokonstantynowie dwa pociągi pancerne produkcji fabrycznej, którym nadano nazwy „Wilna Ukraina” [„Вільна Україна”] i „Galiczyna” [„Галичина”]. Kolejne dwa pociągi pancerne zostały zdobyte w Żmerynce. Jeden z nich – nazwany „Wirnyj Syn” [„Вірний Син”] – wraz ze składami „Wilna Ukraina” i „Chortycia” [„Хортиця”] – został przetrzucony na wapniarski kierunek. Tu pociągi wsparły 3. dywizję, broniącą Wapniarkę przed przeważającymi siłami wroga (Шанковський 1999: 214–215).

Interesująca jest historia tworzenia pociągu pancernego „Chortycja”. Podstawą do jego powstania było trofeum – wagon pancerny bolszewickiego pociągu pancernego „7. Sumskoj” [„7-й Сумської”] zdobyty w Żmerynce. W walkach z bolszewikami, którzy zajęli Kryżopil, został zdobyty wraz z jednostkami 3. Dywizji Żelaznej kolejny wagon pancerny z dwoma armatami i 8 karabinami maszynowymi, który dołączono do „Chortycji”. Z pociągiem pancernym „Welykij Ług” [„Великий Луг”] i jeszcze jednym, którego nazwy nie udało się ustalić, „Chortycja” znalazła się w okrążeniu pod Chrystyniwką, z którego udało jej się wydostać. Następnie pociąg został skierowany do Żmerynki, gdzie całkowicie go przebudowano z wykorzystaniem dwóch wagonów pancernych z byłego bolszewickiego pociągu „OWO nr 5” [„ОВО № 5”] (Гонта 2005, 74–79). Historia ta jest dość typowa – pociągi pancerne często zupełnie zmieniały swój skład, ale pozostawały przy starej nazwie.

Decydujące walki

Według stanu na 16 sierpnia 1919 r., czyli na początku decydującej fazy pochodu Armii Ukraińskich na Kijów-Odessa, Armia URL posiadała dziewięć pociągów pancernych (Ковальчук 2007: 188). Zostały one zgrupowane w dwóch oddziałach podległych bezpośrednio dowództwu Armii. Pociągi te uzbrojone były w 12 dział i 54 karabiny maszynowe, a personel składał się z 727 osób – 98 oficerów, 50 sierżantów i 579 kozaków. Wyjaśnienie oraz skonkretyzowanie tych informacji umożliwia spis dyslokacyjny Armii URL z dnia 16 sierpnia 1919 r. (*Україна...* 2004: 475) Według niego 1. oddział pociągów pancernych (dowódca – chorąży Bojczuk) skupiał następujące składy:

- „Strilec” – dowódca chorąży Maszura; uzbrojenie: 4 armaty, 8 ckm;
- „Kozak” – chorąży Petryszyn; 1 armata, 4 ckm;
- „Pomsta” [„Помста”] – czotar Twardowski; 1 haubica, 2 armaty, 7 ckm;
- „Prawobereżnyj” [„Правобережний”] – pułkownik Owczarenko; 1 haubica, 3 armaty, 14 ckm

2. oddział był dowodzony przez pułkownika Marczewskiego. Pod jego zwierzchnictwem znalazły się następujące pociągi:

- „Such” [„Сух”] – dowódca sotnyk Lebedi; uzbrojenie: 4 ckm;
- „Kliszcz” [„Кліщ”] – czotar Lyczuk; 5 ckm;
- „Woła” [„Воля”] – sotnyk Garbuziuk; 6 ckm;
- „Bohunec” [„Богунець”] – brak danych o dowódcy i uzbrojeniu;
- „Kommunist” [„Коммунист”] – brak informacji o dowódcy i uzbrojeniu.

Dwa ostatnie pociągi stanowiły trofea zdobyte na bolszewikach, które figurują na liście pod swoimi starymi nazwami.

Miesiąc później, 15 września 1919 r., w Armii URL były już cztery oddziały pancerne, a w ich składzie 199 oficerów, 17 urzędników, 14 lekarzy i sanitariuszy, 93 sierżantów i 1048 kozaków (ogółem 1371 osób) (Ковальчук 2007: 190).

Rozpoczęcie 24 września 1919 r. wojny z Armią Ochotniczą gen. Denikina doprowadziło do otwarcia kolejnego frontu, na którym po obu stronach działały pociągi pancerne. Naprzeciw wojskom Denikina rzucano ukraińskie pociągi pancerne z 4. oddziału („Chortycja”, „Wilna Ukraina”, „Wirnyj Syn”) oraz 3. oddziału („Pomsta”, „Such”, „Tajemnyj”). Pod Rudnycą skład „Chortycja” wytrzymał pojedynkę artyleryjski z wrogimi pociągami pancernymi „Korszun” [„Коршун”) i „Noworosja” [„Новороссия”) (Гонта 2005: 82–83). 29 października pięć ukraińskich pociągów pancernych – „Wilna Ukraina”, „Wirnyj Syn”, „Chortycja”,

„Pomsta” i „Tajemnyj” [„Таємний”] – próbowało zająć Wapniarkę. W tym boju „Chortycja” znalazł się pod ogniem skrzydłowym ukrytej baterii wroga i doznał poważnych strat i uszkodzeń. Sześciu kozaków z jego załogi zginęło, a dwunastu zostało rannych. 31 października pociąg „Pomsta” w pojedynku artyleryjskim wyrządził poważne szkody „Korszunowi”, którego załoga zdążyła się jednak ewakuować (*Україна...* 2004: 420). 13 listopada pociągi pancerne „Pomsta” i „Wirnyj Syn” odpierały atak wroga na stację Serbynowci, ale poniosły ciężkie straty w personelu i zostały zmuszone do odwrotu. Wkrótce też „Wirnyj Syn” został zniszczony przez artylerię nieprzyjaciela. 15 listopada pod ogniem wroga został uszkodzony pociąg „Tajemnyj” (*Україна...* 2004: 447). Pociąg „Wilna Ukraina” 17 listopada 1919 r. został zdobyty przez denikinowców i przemianowany na „Buria” [„Бу-ря”] (*Дороговоз* 2002: 69). W tym samym dniu bolszewicy rozbili w Kalynowce oddział pociągów pancernych Armii URL, a jego personel został uwięziony (*Денник НКГА...* 1992: 14).

W grudniu 1919 r. Armia URL pod naporem przeważających sił wroga musiała przyjąć taktykę wojny partyzanckiej, a niektóre z jej związków przeszły na terytorium kontrolowane przez Polaków. Okoliczności te doprowadziły do całkowitego zniszczenia jednostek pancernych.

Ukraińskie pociągi pancerne w 1920 r.

Zawarcie w kwietniu 1920 r. umowy z Polską otworzyło przed URL perspektywę kontynuacji walki o niepodległość. W nowych warunkach ukraińska armia całkowicie zależała jednak od sojusznika, który nie spieszył się dzielić najlepszą bronią. W wyniku tego w walki toczone wspólnie z Polakami przeciwko bolszewikom w kwietniu i maju 1920 r. nie były zaangażowane żadne ukraińskie oddziały pancerne. Dowództwo Armii doskonale rozumiało jednak potrzeby frontowe w tym względzie i podjęło wysiłki zmierzające do budowy pociągów pancernych.

Wejście ukraińskich i polskich wojsk do Kijowa stworzyło odpowiednie warunki dla wykorzystania bazy przemysłowej miasta. Szczególną uwagę przyciągały zakłady odlewniczo-mechaniczne na chutorze Gruszki, które były wyposażone w 60 warsztatów, 24 piece kowalskie i inne techniczne urządzenia. 3 czerwca 1920 r. Wojskowo-Techniczny Urząd URL złożył wniosek o przeniesienie tych zakładów do służb wojskowych (*ЦДАБОВУ* 1075-2-171: 12). W ciągu dwóch dni polecono im budowę dziesięciu pociągów pancernych, dla których potrzebowano

10 lokomotyw i 20 platform systemu „Arbel”, jak również środków w wysokości 4,5 mln karbowanów (ЦДАБОВУ 1075-2-159: 3). Niestety, wkrótce też zaczęła się kontrofensywa bolszewicka i wojska ukraińskie zostały zmuszone do opuszczenia Kijowa. Plan ten nigdy nie został zatem zrealizowany.

Pomimo fiaska szeroko zakrojonych planów budowy pociągów pancernych latem 1920 r. niektóre jednostki tego rodzaju broni pojawiły się w Armii Ukraińskiej. W połowie lipca pociąg pancerny „Karmeliuk” [„Кармелюк”] wyróżnił się w boju o Gusiżyn, gdzie pomagał 3. Żelaznej Dywizji odeprzeć ataki jednostek bolszewickich, które próbowały przekroczyć Zbrucz. Później działał na obszarze Jezupil-Galich, wspierając 4. Kijowską Dywizję. Od 21 sierpnia na froncie operował pociąg pancerny „Czornomorec” [„Черноморець”], a od 22 sierpnia – „Zaporożec” [„Запорожець”] (ЦДАБОВУ, 1075-2-381: 138).

Pod koniec sierpnia 1920 r. naczelnik wojsk technicznych pułkownik Rukin zaproponował ujednoliconą organizację pociągu pancernego. Według jego planu załogę pociągu miało stanowić 15 oficerów, 5 urzędników oraz 141 kozaków. Uzbrojenie składało się z dwóch armat, 10 ckm „Maxim” i 150 karabinów. Pociąg miał posiadać oddział desantowy (4 oficerów i 128 kozaków uzbrojonych, oprócz karabinów, w jedną armatę i dwa rkm „Lewis”) (Слюсаренко 2007: 45). W praktyce wytyczne te nie były jednak stosowane – każdy pociąg pancerny był uzbrojony i obsadzany według dostępnych sił.

W sierpniu i wrześniu 1920 r. pociągi pancerne Armii URL nadal uczestniczyły w działaniach wojennych. Uszkodzony 22 sierpnia na minie „Karmeliuk” został wyremontowany w warsztatach kolejowych w Stanisławowie (możliwe, że uszkodzony „Karmeliuk” tak naprawdę nie był naprawiany, a w Stanisławowie po prostu zbudowano nowy pociąg o tej samej nazwie). W uroczystym poświęceniu „Karmeliuka” uczestniczyli Semen Petlura i Józef Piłsudski. Pociąg pancerny „Czornomorec” brał udział w nieudanej, podjętej przez Samodzielną Dywizję Konną wraz z polskimi jednostkami próbie rozbicia radzieckiej 8. Dywizji Kawalerii w okolicach Stryja pod koniec sierpnia 1920 r. Na przełomie sierpnia i września „Czornomorec” i „Kozak” wspierały próbę przekroczenia Dniestru przez Armię URL. Wszystkie trzy pociągi pancerne były wykorzystywane w obronie linii Dniestru przed atakami Armii Czerwonej. Ze względu na to, że wzdłuż prawego brzegu rzeki biegła linia kolejowa, możliwe było szybkie przerzucanie pociągów pancernych w newralgiczne miejsca.

W dniu zawarcia rozejmu z bolszewikami, 18 października 1920 r., Armia URL dysponowała trzema pociągami pancernymi (Шандрук 1935: 202). Wszystkie one były w tym czasie bezpośrednio podporządkowane komendzie Armii. „Czornomorec” został przydzielony do środkowej grupy M. Bezruchkoho (5. i 6. dywizji) z zadaniem odrzucenia przeciwnika za południowy Bug. „Karmeliuk” według rozkazu nr 191 z dnia 29 października został przydzielony do oddziału rosyjskiego generała Peremykina. Jednostka ta była sojusznikiem URL i postawiono jej zadanie jak najdłuższego utrzymywania Szepietówki (Шандрук 1935: 215). Niestety, planowana nakazem nr 191 i przewidziana na noc z 10 na 11 listopada ofensywa Armii URL nie doszła do skutku – bolszewicy zaatakowali jako pierwsi, rozpoczynając uderzenie 10 listopada. Pociągi pancerne musiały prowadzić walki odwodowe, czasami udając się do kontrataków. Na przykład 14 listopada „Karmeliuk” wspierał uderzenie lewego skrzydła 2. Dywizji Wołyńskiej na Bar – Wasiutyni (Шандрук 1935: 230). Następnego dnia prawie został otoczony i musiał się wycofać. Później, aż do zakończenia działań wojennych „Karmeliuk” pozostawał przy Wołyńskiej Dywizji. „Zaporożec” działał bardziej pasywnie. Stał przez kilka dni na stacji Jarmolyni, a następnie wyjechał do Gusiatyna (Шандрук 1935: 233). Ostatnim akordem w historii walki pociągów pancernych ukraińskiej Armii w 1920 r. było zniszczenie „Karmeliuka” i „Czornomorca” przez własne załogi na przyczółku Wołoczys'kiem pod wieczór 21 listopada – przed przekroczeniem przez Armię URL rzeki Zbrucz (Тинченко 2002: 4). „Zaporożec” został zniszczony przez własną załogę jeszcze 19 listopada (Токайло 1966: 189).

Podsumowanie

Okres istnienia Dyrektorii URL to czas najbardziej intensywnego eksploataowania pociągów pancernych w Ukraińskiej Armii Ludowej. Od pierwszych dni powstania przeciwko hetmanowi wprowadzane były do działań improwizowane, pospiesznie budowane przez powstańców składy pancerne. Stopniowo stały się one jednym z głównych środków walki zbrojnej. Wzrost ich liczby w Armii Dyrektorii doprowadził do prób racjonalizacji w zakresie zarządzania – tworzenia oddziałów pociągów pancernych. Liczba jednocześnie działających na froncie ukraińskich pociągów pancernych sięgnęła dziesięciu. Pociągi były zaangażowane w różnego rodzaju walki, ale najbardziej odpowiednim dla nich zadaniem były rajdy i walki odwodowe.

Literatura

- Безручко М., 1930, *Січові стрільці в боротьбі за державність*, „За державність” Зб. 2.
- Гонта Д., 2005, *На панцирнику „Хортиця”*, „Військово-історичний альманах” Ч. 1(10).
- Денник Начільної команди Української Галицької армії*, 1992, „Літопис Червоної Калини” Ч. 2–3.
- Дроговоз И.Г., 2002, *Крепости на колесах*, Харвест, Минск.
- Єрошевич П., 1938, *З боротьби українського народу за свою незалежність*, „За державність” Зб. 8.
- (ИСС) *Історія січових стрільців: Воєнно-історичний нарис*, 1992, Київ.
- Капустянський М., 2004, *Похід Українських Армій на Київ-Одесу в 1919 році* [w:] *Україна. 1919 р.*, упорядник Я. Тинченко, Темпора, Київ.
- Ковальчук М., 2006, *Невідома війна 1919 року: українсько-білогвардійське збройне протистояння*, Темпора, Київ.
- Ковальчук М., 2007, *Чисельність армії УНР в Кам'янецьку добу Директорії (червень-листопад 1919 р.) в світлі архівних документів* [w:] *Україна ХХ ст.: культура, ідеологія, політика. Збірник статей на пошану професора П.П. Гудзенка*, відп. ред. В.М. Даниленко, Інститут історії України НАН України, Київ.
- Моргун М.В., 2014, *Організація та бойове застосування броньованих частин українських армій в 1917–1920 рр.*, Ліга-Прес, Львів.
- Паньків І., 1954, *На панцирному потягу „Отаман Мельник”*, Новий шлях, Вінніпег.
- Прохода В., 1935, *Записки до історії Сірих (сірожупанників)*, „За державність” Зб. 1.
- Пузицький А., 1937, *Боротьба за доступи до Києва*, „За державність” Зб. 7.
- Савченко В., 1936, *Нарис боротьби війська УНР на Лівобережжі наприкінці 1918 та на початку 1919 рр.*, „За державність”, Зб. 6.
- Слюсаренко П.М., 2007, *Військова техніка та озброєння армії Української Народної Республіки зразка 1920 р.: історичний аспект*, „Дослідження з історії техніки”, Вип. 10.
- Тинченко Я., 2002, *Армии Украины 1917–1920 гг.*, ИД ТМ, Москва.
- Тинченко Я., 2012, *Панцирні потяги, панцирники та залізничні війська у визвольній війні 1917-1920 рр.*, Темпора, Київ.
- Токайло Л., 1966, *Броневи́к „Запорожець”*, „За державність” Зб. 11.
- Україна: 1919 рік.*, 2004, упорядник Я. Тинченко, Темпора, Київ.
- Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВОВУ), ф. 1075, оп. 2, спр. 159.
- ЦДАВОВУ, ф. 1075, оп. 2, спр. 171.
- ЦДАВОВУ, ф. 1075, оп. 2, спр. 381.
- ЦДАВОВУ, ф. 1078, оп. 1, спр. 20.
- Шандрук П., 1935, *Українська армія в боротьбі з Московщиною (18 жовтня – 21 листопада 1920 р.)*, „За державність”, Зб. 4.
- Шанковський Л., 1999, *Українська Галицька армія: Воєнно-історична студія*, НТШ, Львів.

Armoured trains in the army of the Ukrainian People's Republic (november 1918 – november 1920)

Abstract

The years 1919–1920 were among the most dramatic periods in the modern history of Ukraine. The uprising against the Hetman Pavlo Skoropadskyi at the end of 1918 led to the fall of the monarchy and the restoration of a republican form of government in the Directorate of the Ukrainian People's Republic. The new government was immediately forced to fight against external enemies, the most dangerous of which were Russian Bolsheviks.

The war in Ukraine between 1919–1920 was a war of manoeuvre. In such conditions the role of armoured trains was significant. These weapons appeared in the Army of the Directorate during the uprising against the Hetman. Initially, the trains were quite primitive, improvised constructions, but in the Spring of 1919 the Army of the Directorate took delivery of more advanced armoured trains, which were better armed and protected. Some of them were trophies captured from the Bolsheviks. The trains gradually became the main means of conducting armed conflict. At a specific moment they numbered in the tens. Up until the final days of armed operations by regular units of the Directorate Army (to November 1920), armoured trains were actively involved in operations. The article presents the main episodes in which armoured trains were used by the Directorate Army and a description of the unit organisation of this type of weapon.

Key words: Ukraine, army, The Directorate of the UPR, armoured trains