

## **ВСЕУКРАЇНСЬКА НАУКОВА КОНФЕРЕНЦІЯ «ІСТОРІЯ ПАНЦЕРНИХ ПОТЯГІВ ТА ЗАЛІЗНИЧНІ ВІЙСЬКА УКРАЇНИ: ІСТОРИЧНИЙ ПОСТУП»**

---

Україна має багату військову історію — український народ неодноразово намагався вибороти в боях незалежність, на нашій території відбувалися найзапекліші битви двох світових воєн. Осторонь цих подій не залишилася й залізнична галузь, яка водночас із виконанням транспортних функцій стала ареною великих боїв.

У першій половині ХХ ст. сталевими коліями рухалася нині забута, проте грізна зброя — панцерні потяги, які активно використовувалися в бойових діях. До Другої світової війни панцерні потяги перебували на озброєнні Червоної армії та військ НКВС. Під час німецької інтервенції ці поїзди стримували наступ ворога та прикривали евакуацію промислових підприємств. Особливо масштабні бої з їх участю відбувалися на Донбасі, де пагорбистий рельєф і розгалужена система колій дозволяли поїздам успішно переховуватися та маневрувати.

Нині значна кількість науковців та ентузіастів вивчає історію створення панцерних потягів, що воювали на території України в складі різних армій. Досліджуються їхні конструкції, бойовий шлях, персональний склад екіпажів. Для популяризації історії та значення залізничного транспорту України 12 грудня 2019 р. було проведено Всеукраїнську наукову конференцію «Історія панцерних потягів та залізничні війська в Україні: історичний поступ», організовану Відділом історичної спадщини залізниць України Департаменту корпоративної соціальної відповідальності АТ «Укрзалізниця», Національним військово-історичним музеєм, Національним університетом оборони України ім. Івана Черняхівського та Центром пам'яткознавства Національної академії наук України та Українського товариства охорони пам'яток історії та культури. Конференція проходила в приміщенні Національного військово-історичного музею, вели засідання заступник директора музею Ярослав Тинченко та інженер I категорії Відділу історичної спадщини залізниць України Микола Рубан.

На конференції було представлено низку доповідей про численні аспекти виробництва та використання панцерних потягів в Україні. Наприклад, краєзнавці Валерій Снегирьов і Микола Рубан ознайомили учасників конференції з історією потужного виробника пасажирських і панцерних поїздів — Ворошиловградського паровозобудівного заводу (пізніше — АТ «Луганськтепловоз», який з березня 2015 р. припинив роботу внаслідок знаходження на тимчасово окупованій території), на



Бронепоїзд «Вільна Україна», 1919 рік

якому в міжвоєнний час було виготовлено декілька панцерних потягів. Про дії панцерників на Донеччині у 1941–1942 рр. розповів краєзнавець, працівник Попаснянського локомотивного депо Володимир Цокур. Викладач кафедри загальновійськових дисциплін Військово-юридичного інституту Національного юридичного університету ім. Ярослава Мудрого В'ячеслав Пугач зробив доповідь про історію бронепоїздів у війську Нестора Махна.

Дослідженню шляхетної місії санітарних потягів, що перебували в складі українського війська під час визвольних змагань 1918–1920 рр., була присвячена доповідь заступниці директора з музейно-виставкової роботи Центру історії Вінниці Олесі Коваль. Вона познайомила присутніх з персоналіями командирів і членів екіпажів тодішніх шпиталів на колесах, їх роботою з надання медичної допомоги постраждалим бійцям. Через величезні руйнування та економічні труднощі того часу ці поїзди задовольняли також соціально-побутові та гігієнічні потреби військ — слугували своєрідними рухомими лазнями, давали можливість бійцям виспатися на ліжках.

Науковий співробітник Науково-дослідного центру гуманітарних проблем Збройних Сил України Святослав Печенюк звернув увагу на те, що хоча бронепотяги сьогодні не будують, залізниця продовжує використовуватися для ведення війн. Прикладом є військові дії Російської Федерації в ході чеченських війн, під час яких вона формувала спеціальні озброєні потяги. Вони не мали сталевих панцирів, натомість на платформах ставилися танки. Такий прийом дозволяв забезпечити поїзд, крім захисту та артилерії, ще й додатковою мобільністю. Адже танки готові були в будь-який момент покинути платформи та вести бойові дії звичним для них способом. Повернувшись на місце, техніка могла продовжувати рух залізницею. Такими методами бойових дій російської армії зацікавились присутні на конференції українські військові та представники Міністерства оборони України.

Старший викладач Київського національного університету театру, кіно і телебачення ім. І.К. Карпенка-Карого Іван Канівець звернувся до іншої сучасної



Я. Тинченко, М. Рубан, А. Кайнаран (зліва направо)

проблеми — відображення панцерних потягів у кіно. Адже протягом останніх років вітчизняні кінематографісти активно звертаються до історичної тематики. Вже знято декілька фільмів, присвячених подіям 1917—1920 років, де розглядається тема панцерних потягів, які активно використовувались усіма воюючими сторонами. Проте при відтворенні їх зовнішнього вигляду виникають проблеми, оскільки письмових згадок чимало, а фотографій та відеоматеріалів бракує. Тож фахівцям з реквізиту доводиться здійснювати справжні історичні розвідки, щоб створити достовірні макети панцерних потягів. З результатами цих розвідок доповідач і познайомив присутніх.

На завершення заходу заступник голови ГО «Асоціація збереження історії залізниць України» Павло Чубаха розповів про зусилля ентузіастів, спрямовані на збереження історичного рухомого складу у депо Цвіткове (регіональна філія «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця»). Мета громадських активістів — створити на базі депо музейно-виробничий комплекс, де старовинні локомотиви та вагони отримували б належне обслуговування та ремонт. Збереження рухомого складу та приміщень історичного депо дозволить популяризувати залізницю серед широкого загалу, а також надасть кінематографістам широкі можливості для створення достовірних історичних картин.

У перерві конференції організатори запросили учасників на чай, який було подано у традиційних склянках і підстаканниках, що підкреслило своєрідну атмосферу заходу, наповнену історією залізниць України.

*М.Ю. РУБАН,  
інженер I категорії відділу історичної спадщини залізниць України  
Департаменту корпоративної соціальної відповідальності АТ «Укрзалізниця»,  
член Національної спілки краєзнавців України*