

ІСТОРІЯ

УДК 94(477),1918/1921”

DOI <https://doi.org/10.24919/2308-4863.0/25.178929>**Володимир БАРОВ,**

orsid.org/0000-0001-7530-0620

аспірант кафедри історії України

Ніжинського державного університету імені Миколи Гоголя

(Ніжин, Україна) v_barov@ukr.net

РІЧКОВИЙ ФЛОТ У БОЙОВИХ ДІЯХ НА ДНІПРІ 1918–1921 РР.

Стаття присвячена розгляду питання про використання річкового транспорту у бойових діях на Дніпрі у 1918–1921 рр. як складової частини української військової історії початку ХХ ст. та вітчизняної історії доби Української революції 1917–1921 рр.

Військові флотилії різних протиборчих сторін подекуди створювалися на базі цивільного річкового транспорту, не призначеного для військових цілей. Захист та озброєння переобладнаних пароплавів багато в чому мало імпровізований та аматорський характер. Червона армія, Добровольча армія генерала Денікіна, Військо Польське й окремі українські отамани мали у своєму розпорядженні власний річковий флот. Цей флот був одним із факторів, що дозволяв їм проводити більш маневрені військові дії у Подніпров'ї та бути менш вразливими за несприятливих умов. Навіть повна або часткова втрата флотилії тими чи іншими військовими таборами не призводила до припинення ними річкової війни – бойових дій на Дніпрі у 1918–1921 рр., що вказує на тактичне значення річкового транспорту й обізнаність протилежних сторін про водні шляхи як стратегічний військовий чинник.

Автор намагається з'ясувати, яку роль відігравав дніпровський річковий флот у тактиці різних протиборчих сторін. Він також досліджує, як саме вони використовували річковий транспорт у військових цілях і яке значення він мав для бойових дій на Дніпрі під час Української революції 1917–1921 рр. Спираючись на ці відомості, автор намагається виокремити спільне та відмінне для протиборчих сторін під час бойових дій на Дніпрі у 1918–1921 рр.

Ключові слова: Українська революція 1917–1921, річкові флотилії, Дніпровська флотилія, Середньодніпровська флотилія, Пінська флотилія, повстанський рух.

Volodymyr BAROV,

orsid.org/0000-0001-7530-0620

Postgraduate Student of the Department of History of Ukraine

of Nizhyn Gogol State University

(Nizhyn, Ukraine) v_barov@ukr.net

RIVER FLEET IN THE MILITARY ACTIONS ON THE DNIPRO 1918–1921

The article is devoted to the use of river transport in combat operations on the Dnipro in 1918–1921 as an integral part of the Ukrainian military history and, on the whole, history of Ukraine during the period of the Ukrainian Revolution of 1917–1921.

Flotillas were a significant factor in the tactics and sometimes in the strategies of the opposing sides. River fleets became one of the means of control over water communications.

Flotillas of various opposing sides were sometimes created on the basis of civilian ships not intended for military purposes. The protection and equipment of the converted steam boats has an improvised character in many respects. The Red Army, General Denikin's Volunteer Army, the Polish Army and some Ukrainian atamans had their own river fleet during that period. The fleet was one of the factors that allowed them to conduct more maneuverable military actions and to be less vulnerable under adverse conditions. In fact, even a total or a partial loss of the flotillas did not result in the termination of the river war – hostilities on the Dnipro, which testifies to the importance and the awareness of the opposing sides about the waterways as the military factor.

The author explains about the role the river fleet played in the tactics of various military formations. He also investigates how exactly they used the river transport for military purposes and what significance it had for the hostilities on the Dnipro during the Ukrainian Revolution. Based on this data, the author tries to compare what was common and what was different for the opposing sides during the fighting on the Dnipro in 1918–1921.

Key words: Ukrainian revolution 1917–1921, river flotillas, Dnipro flotilla, Middle Dnipro flotilla, Pinsk Flotilla, insurgency.

Постановка проблеми. Військові конфлікти доби Української революції, які охопили терени України у 1918–1921 рр., позначилися широким застосуванням різноманітних інновацій. Досвід позиційної війни, радикальні зміни тактики та стратегії, а також брак ресурсів підштовхували військову думку недавніх учасників Першої світової війни до експериментів. Широкого використання на полях війн доби Української революції набула військова техніка – авіація, панцерники, бронепотяги. Не став винятком і річковий транспорт. Проте чимало аспектів тогочасної діяльності річкового флоту та бойових дій за Дніпро ще не були висвітлені.

Аналіз досліджень. Питання використання річкового флоту у бойових діях на Дніпрі у 1918–1921 рр. відображені у працях багатьох дослідників. Значний фактологічний матеріал міститься у працях радянських військових істориків, написаних ще у 1920-х рр. на основі бойового досвіду авторів. До цих робіт належить праця Олександра Саковича «Речные и озерне флотилии» та колективна праця «Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах». Відповідний розділ роботи, присвячений Дніпровській флотилії, був написаний її другим командиром Петром Смирновим. Сьогодні ці дослідження певною мірою стали джерелами. Окремі аспекти участі річкового флоту у бойових діях 1918–1921 рр. висвітлені у роботах, що досліджують розвиток військово-морського флоту цієї доби. Серед них можна відзначити праці Я. Ю. Тинченка та І. В. Гриценка, присвячені українському військово-морському флоту. Бойові дії на Дніпрі у 1918–1921 рр. були розглянуті у праці російського дослідника О. Б. Широкограда «Великая речная война. 1918–1920 годы», яка ґрунтується на доробку ранньої радянської історіографії 1920-х рр.

Мета статті полягає в узагальненні ролі та сфер застосування річкового флоту, що є об'єктом запропонованої розвідки, у бойових діях на Дніпрі 1918–1921 рр., які є предметом нашого дослідження. Стаття охоплює роки, коли Дніпро виступав у ролі стратегічної комунікації, за яку точилися бої між різними військово-політичними таборами збройних конфліктів доби Української революції.

Виклад основного матеріалу. Перетворення Дніпра на арену бойових дій припадає на завершальний етап Першої світової війни та початок Української революції – 1918 р. Саме тоді Центральні держави звертають увагу на Дніпро як стратегічну водну артерію України. Готуючись до можливого

продовження військових дій, Австро-Угорщина та Німеччина прагнули максимально ефективно використати місцеві комунікації для транспортування та постачання власних військ. На початку квітня 1918 р. загін австро-угорської Дунайської флотилії у складі 4 моніторів, 2 сторожових катерів і буксира перейшов вздовж Чорноморського узбережжя для забезпечення річкових шляхів Дніпра та Бугу (Вульф, 2004: 100). У травні австро-угорські пароплави піднялися Дніпром до Нікополя й Олександрівська. Згодом відбулася спроба перейти через пороги до Катеринослава на катері «Barsch», що стала невдалою через складні умови (Вульф, 2004: 104–106). Метою рейдів було вивчення специфіки навігації на Дніпрі. Пізніше доступні ділянки Дніпра та Південного Бугу використовувалися для підтримки австро-угорських військ.

Німецьке командування також звертає увагу на водні шляхи. Маючи потребу у контролі над районами, де періодично спалахують селянські повстання, як, наприклад, Південною Київщиною влітку 1918 р., німці почали створювати власну річкову флотилію. До осені їм вдалося перевезти до Києва з Риги та Мозиря 5 трофейних катерів виробництва фірми «Муллінс і Ко» (Широкоград, 2006: 238). Один із них взяв участь у бою з повстанцями Зеленого 27 листопада 1918 р., звільняючи 13 пароплавів із вугіллям, затриманих між Трипіллям та Обуховом. Після короткого бою пароплави вирушили до Києва (Гриценко, 2018: 136–137).

Із цих прикладів можна побачити, що вже у 1918 р. річковий флот набуває важливого військового та транспортного значення. Дніпро стає вагомим чинником у тактиці сторін. Виникають перші річкові військові флотилії. І хоча австро-німецькі війська полишають Україну, їхні ідеї щодо флотилії на Дніпрі підхоплюють російські більшовики.

Тоді більшовики вже мали досвід військових дій на Волзі у 1918 р., що продемонстрували дієвість річкових флотилій. Попри неоднозначні та сумнівні бойові здобутки, Волзька флотилія стала ефективним засобом у придушенні селянського опору в регіоні (Соболев, 1924: 24–33). Тож одним із засобів контролю над Подніпров'ям більшовики бачили власну річкову флотилію. Вона мала охороняти мости, переправи, транспорт і сполучення між містами на Дніпрі (Гражданская война, 1925: 130). Початок флотилії покладали катери, привезені німцями, що дісталися червоним. Наприкінці 1918 р. чотири з них перебували у Києві, а ще один – у Черкасах (Тинченко, 2012: 73).

Згодом Дніпровська флотилія розширюється за рахунок реквізованого річкового транспорту, який на 1907–1908 рр. нараховував 382 парові та 2 218 непарових суден (Гражданская война, 1925: 123). Саме переобладнані річкові пароплави стають основним типом суден. Натомість спеціально збудовані судна, як згадані катери, були винятками. Як більшовики, так і інші сторони боїв за Дніпро у 1919–1921 рр. використовували наявний і невибагливий водний транспорт. Часом протягом року один і той самий пароплав міг кілька разів перейти з рук у руки, змінивши свою назву, що могла мати ідеологічне забарвлення.

Навесні 1919 р. інтерес до Дніпра виникає і в українських отаманів – Струка, Зеленого та Махна. З'являється потреба у річковому флоті. Здійснення окремих операцій стає неможливим без нього. Селяни-повстанці також періодично блокують Дніпро як один зі шляхів комунікацій і постачання більшовиків. Пароплави використовують для перевезення військ, зброї, віддалених рейдів, відступу (ЩАВОВУ України: 36–77 зв.). Відомо, що під час Куренівського повстання й окремих акцій загонів Струка та Зеленого навесні – влітку 1919 р. повстанці користувалися захопленими пароплавами, інколи намагаючись утворити з них власні «аматорські» флотилії (ЩАВОВУ України: 64, 70, 220).

За цих умов більшовики активно використовують Дніпровську флотилію для придушення повстанського руху у Подніпров'ї. Де-факто від березня аж до липня 1919 р. її єдиним реальним супротивником на Дніпрі були тільки повстанці, небезпека котрих полягала у створенні ситуації «загального повстання», яке могло блокувати більшовиків у містах і відрізати від підтримки ззовні. Шляхи сполучення та зв'язок між містами набувають стратегічного значення.

Воєк армії УНР Никифор Авраменко, що мешкав у Каневі в 1919 р, так описував пароплави червоних: «Спереду і на кормі – 3 польові гармати та кілька кулеметів на кожному. Ходили по 2–3 вниз і вгору ріки. З ними броніровані скороходні катери з кулеметом або малокалібровою гарматкою» (Авраменко, 2007: 279). За оцінкою військового, ці пароплави були вразливими в разі раптового обстрілу зі звичайної гармати. Лише як транспорт для десанту вони могли бути більш ефективними (Авраменко, 2007: 279).

Тоді у діяльності створеної більшовиками флотилії виникає кілька нових аспектів. Окрім типових військових і транспортних завдань, вона починає виконувати також завдання, пов'язані з пошуком ресурсів та участю у політиці червоного терору. На практиці ці завдання тісно перепліталися. Так, боротьба з селянами-повстанцями

поєднувалася з допомогою у зборі та перевезенні продрозкладки. Зокрема, наприкінці літа 1919 р., придушивши повстале Трипілля, один із пароплавів червоних мав доправити зібране зерно до Києва (ЩАВОВУ України: 5–6). Також матроси флотилії були залучені до мобілізації чоловіків Трипілля віком від 18 до 40 років до Червоної армії. Мобілізація мала позбавити повстанців потенційного поповнення, адже мобілізованих планувалося використати на інших фронтах, поза Україною.

Бойові дії флотилії та участь у червоному терорі були ще більш тісно пов'язаними. Наприклад, тактика походів проти Зеленого від березня до липня 1919 р. полягала у відправці групи пароплавів, що мали обстріляти Трипілля, а згодом із вогневою підтримкою висадити десант (ЩАВОВУ України: 121–122, 178–179, 227). Звісно, жертви серед мирного населення за такої тактики мали бути неминучими. Проте саме на це і робили ставку більшовики, прагнучи залякати місцеве населення та відштовхнути його від підтримки повстання. Аналогічної тактики флотилія дотримувалася і в інших місцях за принципом колективної відповідальності місцевого населення за опір. Так, 3 червня 1919 р. для операції проти Ржищева було відправлено два пароплави № 8 і № 11, які відкрили вогонь по кручах, із яких напередодні обстріляли пароплав № 8. Внаслідок обстрілу загинули 120 місцевих мешканців. Не отримавши відсічі, пароплави підійшли до Ржищева та зайняли його вранці. Через годину пароплави знялися з якоря в напрямку Києва, втрапивши по дорозі у засідку поблизу Халеп'я. За визнанням командування Дніпровської флотилії, Халеп'я було ними спалено (ЩАВОВУ України: 121–122). Крім того, Н. Авраменко у своїх спогадах наводить свідчення про використання Канівською ЧК «бойового пароплава» як місця утримання в'язнів. Часом матроси брали участь у розправах із ними. Тіла жертв кидали у Дніпро (Авраменко, 2007: 287; 292–295).

Лише наприкінці літа 1919 р. Дніпровська флотилія вступає у бої з Добровольчою армією Денікіна. Вдалих наступ білих військ підтримувала створена ними Середньодніпровська флотилія. Початок її існуванню поклато розформування Донської флотилії за наказом А. Денікіна 27 липня 1919 р. Особовий склад, артилерію та частково транспорт колишньої флотилії переводили на нові арени військових дій – Волгу, Чорне море та Дніпро. Командиром флотилії було призначено капітана 2 рангу Сергія Лукомського (Гражданская война, 1925: 146).

Із захопленням Катеринослава флотилія денікінців отримала ресурси для розгортання. Напри-

кінці липня – початку серпня 1919 р. вона вийшла у похід вгору по Дніпру в напрямку Кременчука, Черкас, Канева. Спроби більшовиків втримати білих виявилися марними. Щоб уникнути знищення, Дніпровську флотилію відвели до Гомеля, де почалася її реорганізація. Враховуючи, що 25% особового складу загальною чисельністю 2,3 тис. осіб не прибули до Гомеля, а решта була замінена на 60–75%, флотилія формувалася заново. Вводиться її підпорядкування Морському штабу РСФФР. Замість колишнього матроса Андрія Полупанова новим командиром стає Петро Смирнов, який вже мав досвід командування на Волзькій і Камській річкових флотиліях (Сакович, 1927: 74).

Зайнявши Київ, Добровольча армія розширила склад своєї флотилії на 4 пароплави (Широкоград, 2006: 248). Середньодніпровська флотилія бере участь у боях проти червоних на півночі та Правобережжі. 2 жовтня 1919 р. була здійснена спроба висадити десант поблизу с. Пічки до тилу 58-ї дивізії Червоної армії. Відсіч білим дала реорганізована Дніпровська флотилія. Завдяки маскуванням й умовам місцевості червоні підійшли непомітно. Пароплави денікінців отримали значні пошкодження, що змусило їх відступити. Один із них, «Доброволец», сів на міліну, діставшись більшовикам (Гражданская война, 1925: 148–149).

Плануючи продовжити наступ, Добровольча армія прагнула розширювати свою флотилію надалі. Саме вона мала перешкодити Дніпровській флотилії розірвати частини Добровольчої армії на правому та лівому берегах Дніпра. Для захоплення пароплавів білі війська спеціально зайняли Чернігів 11 жовтня 1919 р. З погляду стратегії, ця військова операція не мала особливої потреби. Ціллю було вивести звідти евакуйований із Києва та розміщений на р. Десна транспорт. Захопивши Чернігів нальотом кавалерії за підтримки піхоти та панцерників, денікінці отримали 9 пароплавів, які вони повернули до Києва. Через деякий час Чернігів майже без спротиву був ними залишений (Гражданская война, 1925: 147; 149). Водночас частина денікінської флотилії була відправлена на південь для боротьби з повстанським рухом, котрий активізувався в тилу Добровольчої армії, що потребувало переведення для боротьби з ним частин із фронту (Гражданская война, 1925: 149).

Посилена Середньодніпровська флотилія могла створити значну загрозу більшовицьким військам, однак її дії зійшли нанівець через ранній льодостав у листопаді 1919 р. Частина пароплавів залишилася у Києві. Решта вирушила до Катеринослава (Широкоград, 2006: 255). Залишені в Києві кораблі брали участь у боях як стаціонарні вогневі позиції. Під час відступу екіпажі кораблів були переведені до команд бронепотягів. Згодом

рештки флотилії у Києві та Катеринославі були захоплені червоними у грудні 1919 р., що поклало край існуванню Середньодніпровської флотилії.

Аналіз дій флотилії білих показує виразний прояв військового та транспортного аспекту в її діяльності. Офіцери флотилії, котрі мали значний досвід служби на російському флоті, тяжіли до перенесення флотської організації й тактики на річкову формацію. Водночас існування флотилії підпорядковувалося стратегічним планам Добровольчої армії. Пароплави мали підтримувати наступ денікінців, захищати їхні комунікації, боротися із флотилією більшовиків. Тож провал наступу наприкінці 1919 р. перекреслював сенс існування флотилії.

Натомість Дніпровська флотилія, що вийшла переможцем у протистоянні з флотилією білих, набуває більш професійної організації. Станом на 1920 р. вона складалася з двох дивізіонів («М» і «Г»), кожен із яких включав у себе дві групи (легку та важку) – по 4 канонерські човни. Крім них, була ще створена сторожова група (6 кораблів), мінний дивізіон (4 тральщика), гідрозагін (передислокований на Чорне море), десантний загін (залишався несформованим) (Гражданская война, 1925: 142–146). У такому вигляді флотилія взяла участь у радянсько-польській війні.

Ведучи наступ на Київ наприкінці квітня 1920 р., поляки врахували необхідність взяти під контроль Прип'ять і Дніпро. Дії військ підтримувала польська Пінська флотилія, яка вже мала досвід боїв проти більшовиків на Прип'яті у 1919 р. Внаслідок бою біля Чорнобиля 27 квітня 1919 р. поляки завдали втрат Дніпровській флотилії, розчистивши шлях до Києва військам генерала Сікорського. Флотилія більшовиків виявилася поділеною на північну та південну групи. Північна група розмістилася на р. Сож і р. Березина з базою у Гомелі. Південна група складалася із загону на Середньому Подніпров'ї з базою у Катеринославі (Широкоград, 2006: 258–260).

Пінська флотилія тоді складалася з канонерського човна, 4 озброєних катерів, 2 розвідувальних катерів і транспортного загону. Крім того, флотилія поповнювалася за рахунок трофейних суден, які потребували ремонту. Цікаво, що кількість захопленого транспорту у Києві підштовхнула польське й українське командування до спроби організації власних Дніпровських флотилій. Так, Головна Команда Війська УНР видала наказ № 34 від 21 травня 1920 р. про відновлення флотилії на Дніпрі з метою охорони мостів і переправ у районі Києва (Руккас, 2015: 388). Брак озброєння та навченого особового складу завадили цьому проєкту. Остаточного його перекреслив наступ радянської 12-ї армії на Київ, що почався 26 травня 1920 р.

Успішному наступу сприяла Дніпровська флотилія. Її прорив під Лоевом, допомога у переправі військ біля с. Пічки на початку червня ускладнили становище польських військ. Прорив фронту 3-ї польської армії поставив під загрозу оточення Київ, призвівши до загального відступу польсько-українських військ. Відрізані від основних сил, моряки Пінської флотилії були змушені затопити свої судна, аби ті не дісталися супротивнику.

Бої 1920 р. між Пінською і Дніпровською флотиліями цілком відповідали практиці дій військового річкового флоту. Річкові баталії, захист або прорив комунікацій, охорона стратегічних об'єктів – приклади подібних операцій можна знайти в діяльності обох флотилій. Важливо, що рештки Дніпровської флотилії відіграли важливу роль у радянському наступі влітку 1920 р.

У 1921 р. бойові дії на Дніпрі знову відбуваються між більшовиками та повстанцями. Зокрема, отаман Струк у квітні – червні 1921 р. захопив на Дніпрі понад 20 пароплавів і барж (ЩАГО України: 2; ЦДАВОВУ України: 63–64 зв.). Повстанці

використовують тактику річкового піратства. Більшовики знов повертаються до звичної тактики придушення повстанського руху за допомогою терору та виснаження ресурсів. Врешті-решт, загальна криза повстанства зводить нанівець подальші дії на Дніпрі.

Висновки. Отже, аналіз бойових дій на Дніпрі у 1918–1921 рр. свідчить про значну роль річкового транспорту. Використання річкових флотилій різними протиборчими сторонами було зумовлено необхідністю контролю над Дніпром. У діяльності флотилій можна виразно виділити 4 аспекти: військовий, транспортний, ресурсний і каральний. Найбільш виразно ці аспекти простежуються на прикладі Дніпровської флотилії більшовиків. Попри імпровізований характер, зумовлений формуванням на основі річкового транспорту, флотилії стали ефективним засобом змагання за контроль над водними шляхами. Вони розширювали оперативні можливості, захищали комунікації та фланги сторін, що робило ці флотилії важливим тактичним чинником, який впливав на хід воєнних дій у Подніпров'ї.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авраменко Н. Спомини запорожця. Київ : Темпора, 2007. 456 с.
2. Вульф О. Р. Австро-Венгерская Дунайская флотилия в Мировую войну 1914–1918 годов. Санкт-Петербург, 2004. 144 с.
3. Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах. Т. 3. Юго-Запад. Ленинград : Типография морского ведомства, 1925. 360 с.
4. Грищенко І. В. Український Державний Флот в 1917–1919 рр.: історія його становлення, військово-політичної боротьби та занепаду. Видавець Олег Філюк, 2018. 228 с.
5. Руккас А. О. «Разом з польським військом»: Армія Української Народної Республіки 1920 р. Київ : Видавець Олег Філюк, 2015. 480 с.
6. Сакович А. Речные и озерные флотилии. Москва – Ленинград : Гос. изд-во Отдел военной литературы, 1927. 134 с.
7. Соболев А. Красный флот в Гражданской войне 1918–1920 гг. Ленинград : Типография морского ведомства, 1924. 102 с.
8. Тинченко Я. Ю. Військово-морські сили України 1917–1921. Київ : Темпора, 2012. 116 с.
9. ЦДАВОВУ України: а) ф. 1122, оп. 2, спр. 3; б) ф. 3504, оп. 1, спр. 2.
10. ЦДАГО України: а) ф. 5, оп. 1, спр. 263; б) ф. 59, оп. 1, спр. 367; в) ф. 5, оп. 1, спр. 263; г) ф. 5, оп. 1, спр. 268; д) ф. 5, оп. 1, спр. 268.
11. Широкоград А. В. Великая речная война. 1918–1920 годы. Москва : Вече, 2006. 416 с.

REFERENCES

1. Avramenko N. Spomyny zaporozhtsia. Kyiv : Tempora, 2007. 456 s. [in Ukrainian].
2. Vulf O. R. Avstro-Vengerskaya Dunayskaya flotiliya v Mirovuyu voynu 1914–1918 godov. Sankt-Peterburg, 2004. 144 s. [in Russian].
3. Grajdanskaya voyna. Boevyye deystviya na moryah, rechnyih i ozernyih sistemah. T. 3. Yugo-Zapad. Leningrad : Tipografiya morskogo vedomstva [Printing House of Maritime Office], 1925. 360 s. [in Russian].
4. Hrytsenko I. V. Ukrainskyi Derzhavnyi Flot v 1917–1919 rr.: istoriia yoho stanovlennia, viiskovo-politychnoi borotby ta zanepadu. Vydavets Oleh Filiuk, 2018. 228 s. [in Ukrainian].
5. Rukkas A. O. “Razom z polskym viiskom”: Armiia Ukrainskoi Narodnoi Respubliki 1920 r. Kyiv : Vydavets Oleh Filiuk, 2015. 480 s. [in Ukrainian].
6. Sakovich A. Rechnye i ozernye flotilii. Moskva – Leningrad : Gos. izd-vo Otdel voennoy literatury [State Publishing House Department of Military Literature], 1927. 134 s. [in Russian].
7. Sobolev A. Krasnyi flot v Grajdanskoy voyne 1918–1920 gg. Leningrad : Tipografiya morskogo vedomstva [Printing House of Maritime Office], 1924. 102 s. [in Russian].
8. Tynchenko Ya. Iu. Viiskovo-morski syly Ukrainy 1917–1921. Kyiv : Tempora, 2012. 116 s. [in Ukrainian].
9. TsDAVOVU Ukrainy: a) f. 1122, op. 2, spr. 3; b) f. 3504, op. 1, spr. 2. [in Ukrainian].
10. TsDAHO Ukrainy: a) f. 5, op. 1, spr. 263; b) f. 59, op. 1, spr. 367; c) f. 5, op. 1, spr. 263; d) f. 5, op. 1, spr. 268; e) f. 5, op. 1, spr. 268. [in Ukrainian].
11. Shirokorad A. V. Velikaya rechnaya voyna. 1918–1920 gody. Moskva : Veche, 2006. 416 s. [in Russian].