

УДК 94.09(477)"1919/1921"

Є. М. Луняк, В. В. Баров

Повстанська річкова війна на Дніпрі в 1919–1921 рр.

У статті досліджується річкова війна українських повстанських формацій та їх річкових флотилій в період 1919–1921 рр. як складова частина української військової історії та історії України доби Перших визвольних змагань 1917–1921 рр. в минулому. Річкові комунікації були вагомим фактором у тактиці, а інколи, й стратегії протиборчих сторін, зокрема різних повстанських загонів в період 1919–1921 рр. Одним з засобів контролю над водними комунікаціями ставали річкові флотилії. Наявність у найбільших повстанських з'єднань власних флотилій стала одним з факторів, який дозволяв їм вести більш маневрені військові дії та бути менш вразливими за несприятливих умов. Втім навіть повна чи часткова втрата повстанцями своїх флотилій не призводила до припинення ними річкової війни – бойових дій на Дніпрі.

Ключові слова: річкова війна, річкові флотилії, Дніпровська флотилія, повстанський рух.

В статье исследуется речная война украинских повстанческих формаций и их речных флотилий в период 1919–1921 гг. как составная часть украинской военной истории и истории Украины периода Украинской революции 1917–1921 гг. в целом. Речные коммуникации были весомым фактором в тактике, а иногда и стратегии противоборствующих сторон, в частности, различных повстанческих отрядов в период 1919–1921 гг. Одним из способов контроля над водными коммуникациями становились речные флотилии. Наличие у крупнейших повстанческих соединений собственных флотилий стало одним из факторов, который позволял им вести более маневренные военные действия и быть менее уязвимыми при неблагоприятных условиях. Однако даже полная или частичная потеря повстанцами своих флотилий не приводила к прекращению ними речной войны – боевых действий на Днестре.

Ключевые слова: речная война, речные флотилии, Днепро́вская флотилия, повстанческое движение.

In article "The rebel's river war on the Dnipro in 1919–1921" is aimed at the research of the river war of the Ukrainian rebel formations and their river flotillas in 1919–1921, as a part of the Ukrainian military history and the history of Ukraine during the first liberation struggle of 1917–1921. River communications were a significant factor in the tactics and sometimes in the strategies of the opposing sides, including various rebel

groups during the 1919–1921. River flotillas became one of the means of control over water utilities. The largest rebel detachments had their own flotillas at their disposal, which became 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 complete or partial loss of the rebels' flotillas did not lead to the termination of the river war – the hostilities on the Dnipro.

Key words: river war, river flotillas, Dnipro flotilla, insurgency.

Доба Перших визвольних змагань 1917–1921 рр. ще до сьогодні має чимало нерозроблених у вітчизняній історичній науці сюжетів. Одним з таких недосліджених аспектів є історія річкової війни українських повстанців на Дніпрі у 1919–1921 рр. Цей аспект, пов'язаний з проблемою організації та тактики повстанського руху у Подніпров'ї, зумовлює актуальність теми для комплексного дослідження вітчизняної історії зазначеної доби.

Хоча тематика річкової війни українських повстанців ще не стала предметом окремого дослідження, вона представлена у значній кількості як опублікованих, так і неопублікованих джерел. Серед неопублікованих матеріалів основним джерелом стали архівні фонди Центрального державного архіву громадських об'єднань (ЦДАГО), що містять документи, які охоплюють досліджуваний період. Окремі документи стосовно річкової війни на Дніпрі 1919–1921 рр. раніше не були опубліковані. В контексті нашого дослідження був використаний ф. 5 "Комісія з історії громадянської війни при ЦК КП(б)У 1917–1938 рр.", який проливає світло на діяльність радянської влади, Червоної армії та Дніпровської флотилії, спрямовану на придушення повстанського руху у Подніпров'ї.

Серед опублікованих основними джерелами стали мемуари провідних політичних та військових діячів того часу. Саме до такого типу джерел відносяться спогади командира червоної Дніпровської флотилії Андрія Полупанова [10]. Багатими на фактологічний матеріал є праці радянських військових істориків, написані у 1920-х рр., що засновані на даних, зібраних авторами в учасників подій. До них належить праця О. О. Саковича "Речные и озерные флотилии" [12] та колективна праця "Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах" [3]. Певною мірою ці роботи самі по собі вже стали джерелами. Не менш значущим для дослідження річкової війни 1919–1921 рр. є доробок української історіографії з проблем організації та діяльності повстанського руху в зазначений період. Праці Р. М. Коваля [5; 6],

Ю. С. Митрофаненка [7], В. А. Савченко [11], В. П. Чопа та І. І. Лимана [16] присвячені розвитку повстанського руху на території Наддніпрянської України. Серед спеціалізованих досліджень слід відзначити розвідку І. Ю. Парнікози [9], яка присвячена історії дніпровського судноплавства, а також роботу Я. Ю. Тинченка [13], присвячену історії українського військово-морського флоту (в тому числі річкових флотилій, які діяли в Україні). Побічно в цих дослідженнях розглядаються окремі аспекти застосування повстанцями водного транспорту у військових цілях. Тема війни повстанців на Дніпрі з Дніпровською флотилією червоних була розглянута в праці російського дослідника О.Б. Широкограда "Великая речная война 1918–1920 годы" [17]. Проте тенденційний та упереджений виклад, попри значний обсяг зібраного автором матеріалу, зменшують цінність цієї розвідки. Крім того, тема річкової війни повстанців знайшла відображення в художній літературі, створеній учасниками повстанського руху, як наприклад, "Холодний Яр" Ю. Горліс-Горського [2], що свідчить про розмах досліджуваного нами явища.

Таким чином, джерельно-історіографічна база з даної проблематики є репрезентативною для представленого дослідження.

Перед Першою світовою війною Дніпро мав розвинуте пасажирське та вантажне сполучення з Києвом, Чорнобилем, Черніговом, Катеринославом, Могильовом, Гомелем та Пінськом. В умовах революції та військових подій 1917–1921 рр. інфраструктура на Дніпрі занепадала, однак сама річка продовжувала зберігати значення як стратегічна комунікація [3, с. 117–121].

Вже в період Другої україно-більшовицької війни 1918–1919 рр. Дніпро перетворюється на ще один театр військових дій. З захопленням більшовиками Київщини в лютому-березні 1919 р. відбувається конфронтація між ними та місцевим повстанським рухом, внаслідок чого з весни того ж року на Дніпрі розпочинається річкова війна – активні військові дії з використанням водного річкового транспорту. Помітною ознакою цього явища стала поява на Дніпрі річкових флотилій, що мали збільшити маневреність та тактичні можливості військових з'єднань, що діяли на обох берегах Дніпра.

Однією з перших за часом утворення стала Дніпровська флотилія більшовиків. Процес її організації розпочався одразу після окупації Києва – ще в лютому 1919 р. Початково флотилія мала обмежене коло завдань, що полягали в охороні мостів, переправ, транспорту та сполучення між містами – центрами дніпровського

судноплавства [3, с. 130]. Цікаво, що ідею створення річкової флотилії на Дніпрі більшовики запозичили в німецьких військ – союзників гетьмана П. Скоропадського. Ще влітку 1918 р. в німецького командування виник проект створення флотилії на Дніпрі, яка мала виконувати поліцейські функції. Восени того ж року до Києва були привезені кілька броньованих катерів з Риги, захоплених німцями як трофеї, але кінець навігації на Дніпрі, революція в Німеччині та антигетьманське повстання не дозволили реалізувати цю ідею. Саме ці катери стали основою флотилії червоних. Втім вони виявились надто вимогливими у своїй технічній експлуатації, зокрема потребували якісного палива, що призвело до поступової заміни їх на переобладнані цивільні пароплави. До цього спонукало і зростання активності повстанців у Подніпрров'ї [13, с. 73–74].

В організаційному відношенні Дніпровська флотилія у 1919 р. підпорядковувалась командуванню 12-ї радянської армії, тому її організація на той момент наслідувала армійські частини. В цей час командиром флотилії був колишній матрос Андрій Полупанов. Після виводу флотилії до Гомеля восени 1919 р. відбувся перехід її до Морського відомства та реорганізація, після якої її новим командиром став Петро Смирнов. Окремої згадки заслуговує особовий склад Дніпровської флотилії. За свідченням радянської історіографії 1920-х рр., він був "незнайомий з особливостями плавання на річці, психологічно не вихований, не міг піднятися вище кустарництва, партизанщини та простого бандитизму" [3, с. 132–133].

Від часу свого виникнення Дніпровська флотилія брала активну участь у придушенні повстанського руху Подніпрров'я. Власне, між березнем-липнем 1919 р. флотилія не мала на Дніпрі іншого супротивника, окрім повсталого селянства [10]. При цьому флотилія поєднувала суто військові завдання з каральними, що відповідало військовій практиці більшовиків, яка спиралася на доктрину "червоного терору". Так, звичайним методом протидії флотилії повстанцям були обстріли селищ, розташованих вздовж Дніпра. З квітня до серпня 1919 р. лише містечко Трипільля зазнало 8 обстрілів кораблями Дніпровської флотилії, під час яких гинуло мирне населення. Так, наприклад, внаслідок обстрілу 3 червня 1919 р. у Ржищіві загинуло 120 місцевих мешканців. В той же день Дніпровська флотилія спалила село Халеп'я [15, арк. 121–122]. Крім того, для боротьби з повстанцями флотилія використовувала і хімічну зброю. Зокрема, 9 липня 1919 р. пароплав флотилії, зустрівши опір повстанців на хуторі Рудяки, на березі Дніпра, обстріляв його

хімічними снарядами [14, арк. 52]. Така тактика дій флотилії ставила за мету через залякування та терор зламати опір місцевого населення.

Закономірною відповіддю селянства на терор більшовиків та політику "воєнного комунізму" стала активізація повстанського руху. Для успішного розвитку своїх дій повстанські загони мали навчитись протидіяти Дніпровській флотилії. В пригоді їм став раніше набутий досвід рейдерства на Дніпрі наприкінці 1918 р.

Контролюючи правий берег Дніпра, суттєво вищий за лівий, повстанці мали можливість завчасно помічати рух пароплавів та протидіяти ворожому десантуванню. Правий берег відрізнявся наявністю пригніблених місць, придатних для переправ та висадок з річкового транспорту [3, с. 122]. У зв'язку з цим повстанці вимушені були мати постійну брандвахту – спостерігачів і розвідників на Дніпрі, що мали стежити за рухом транспорту та вчасно повідомляти про наближення сил червоних.

Так, у квітні 1919 р., під час блокади Києва, повстанці отамана Зеленого (Данила Терпила) запровадили ефективну брандвахту. На лівому березі навпроти Трипілля ними була організована застава, а на правому березі, на горі поблизу Трипілля, встановлена гармата, що мала виконувати роль берегової артилерії [14, арк. 21]. Приблизно до цього періоду відноситься розміщення залоги з 20 зеленівців на правому березі у селі Плюти, яким на лівому березі допомагало троє спостерігачів [15, арк. 166].

Для розвідки повстанці активно залучали дніпровських рибалок, що мешкали в селах по обох берегах річки. Найчастіше вони займались розвідкою, переправою, часом агітацією – поширенням повстанських листівок. Крім того, рибальські човни, в разі потреби, використовувались як допоміжний флот. Більшовики відзначали, що під час підготовки повстанців до нових військових акцій на Дніпрі різко збільшується кількість човнів, які є повстанськими розвідниками та поширюють по селах "антирадянські матеріали" [14, арк. 229].

Протягом навігації 1919 р. повстанці намагались перехопити ініціативу у веденні річкової війни. Вже під час Куренівського повстання 10–11 квітня 1919 р. загони Ілька Струка та Зеленого прагнули використати тактичні переваги річкового транспорту. Власне, від цієї події бере свій початок явище отаманських флотилій на Дніпрі, які можна вважати феноменом річкової війни 1919–1921 рр. Існування цих флотилій перебувало в прямій залежності від доступу до річкової інфраструктури та достатньо

тривалого контролю над районами поблизу Дніпра. Тільки контролюючи значний район дніпровського узбережжя, повстанські загони мали можливість організувати власні імпровізовані флотилії. Збереглися свідчення про річкові флотилії повстанців Струка, Зеленого та Махна.

На початку навігації 1919 р. для активних дій на Дніпрі повстанці використовували допоміжний флот із човнів. Пізніше стали використовувати цивільний річковий транспорт (пароплави та буксири), захоплений ними в більшовиків. Подекуди один і той самий пароплав протягом періоду навігації міг змінити кілька власників і, відповідно, назв. Через це важко відстежити долю окремо взятого пароплава, встановити кількісний та якісний склад флотилій усіх сторін річкової війни на Дніпрі [3; 10].

В умовах військових дій 1919 р. цивільний річковий транспорт піддавався довільній переробці. Мала кількість фотоджерел з даної тематики, переважна більшість яких до того ж репрезентують лише пароплави, що належали до флотилії більшовиків, не дають повного уявлення про різноманіття імпровізованих модифікацій. Проте типологічна подібність більшості дніпровських пароплавів та певні конструктивні закономірності, необхідні для боєздатності річкових флотилій, дозволяють зробити певні узагальнення.

Передусім, з пароплавів демонтувались будь-які надбудови та зайві палубні конструкції, щоб зробити профіль судна менш помітним. Палуба, у свою чергу, зміцнювалась. На пароплави встановлювався саморобний захист у вигляді обшивки з деревини та прошарку піску між дошками. Втім, цей метод захисту призводив до збільшення осадки, що було вкрай небажаним для маневрування суден. Тактико-технічні потреби річкового флоту вимагали малої осадки. З тих же причин не кращим рішенням було і встановлення листів м'якої сталі. Через це захист обох типів, здебільшого, встановлювався лише на найбільш вразливих або важливих частинах корабля, наприклад, моторне відділення та корабельна рубка [3, с. 131].

Озброєння пароплавів перебувало в залежності від особливостей конструкції. Основною проблемою всіх річкових флотилій того часу було встановлення важкого озброєння. Кріплення гармат на палубі мало забезпечувати цілковиту нерухомість лафету. Відповідно, віддача гармати при пострілах призводила до деформації корпусу та розходження корабельних швів. Крім того, ще одним недоліком жорсткого кріплення було зменшення в гармат кута наведення, що обмежувало дальність їх стрільби порівняно з

аналогічними сухопутними зразками. Вкриті рослинністю береги та звивисте русло обмежували горизонт. Через це гармати частіше транспортувалися для подальшого використання на березі та підтримки річкового десанту. Порівняно з артилерією, стрілецьке озброєння та кулемети потребували набагато менше клопоту. Їх кількість технічно не обмежувалась, що дозволяє вважати його основним озброєнням повстанських флотилій [3, с. 131–132].

Одна з перших подібних флотилій з'явилась у чорнобильського отамана Струка, виступ якого проти більшовиків відноситься до березня 1919 р. Імовірно, ідея власної флотилії виникла в нього внаслідок зайняття ним в ніч з 7 на 8 квітня 1919 р. Чорнобиля – важливого для дніпровського судноплавства річкового порту [14, арк. 20]. В чорнобильському затоні трофеями повстанців стали пасажирський пароплав та буксири, з яких і була створена флотилія. У квітні вона нараховувала сім пароплавів: "Горностайполь", "Ретвизан", "Санитарный № 4", "Соня", "Петр Великий", "Пинск", "Полезный" [9]. В організації флотилії прослідковувались риси загальної повстанської організації, яка намагалась наслідувати форми доби козаччини. Так, кожен пароплав мав свого отамана.

Навесні 1919 р. Струк доволі багато уваги приділяв своїй флотилії. Зокрема, намагався налагодити пасажирське сполучення по Дніпру між Чорнобилем та Шепеличами, Горностайполем, Іванковим [14, арк. 313].

Приблизно тоді ж своя річкова флотилія виникла і в отамана Зеленого. Очевидно, початок флотилії поклало використання під час Куренівського повстання двох раніше захоплених пароплавів "Козак" та "Барон Гинзбург", які пізніше повстанці покинули, не маючи можливості утримати [5, с. 75]. На відміну від аналогічного формування Струка, флотилія Зеленого відрізнялась більш іррегулярним характером. Пароплави використовувались ситуативно, за потреби. В різний час у розпорядженні Зеленого перебували буксирний пароплав "Шарлотта" та ще три пароплави: "Зевс", "Санитарный" і "Днепровск" (відомий також як "Дніпровець"). В липні 1919 р. на "Шарлотті" розміщувався штаб Зеленого. Озброєння флотилії зеленівців складалось з кулеметів. Точних відомостей про встановлення та використання на пароплавах гармат немає [5, с. 85]. Однак відомо про транспортування пароплавами повстанської артилерії. Зокрема, дві тридюймові гармати (половина наявної на той час в Зеленого артилерії) були

перевезені на "Шарлотті" і "Зевсі" під час рейду на лівий берег та м. Переяслав 15 липня 1919 р. [14, арк. 72].

До весни 1919 р. відноситься проект організації власної флотилії і в складі повстанських загонів Нестора Махна. Цьому сприяв контроль махновців над Бердянськом та Олександрівськом – містами, які мали портову інфраструктуру. Розгортання махновської армії, зміцнення її організації дали поштовх спробі утворити Азовсько-Чорноморську флотилію [4, с. 36–40].

Документальним свідченням про організацію флотилії є телеграма від 21 травня 1919 р. зі штабу 1-ї повстанської дивізії до штабу 2-ої Української армії за підписами начдива Махна та старшого помічника начштабу Бориса Веретельника. Вона містила вимогу негайно вислати до Бердянська морські гармати малого калібру для суден і великого калібру для берегової охорони (для захисту порту і міста через появу англійського та французького флоту поблизу Бердянська). У разі затримки Махно вказував на можливі ускладнення у справі оборони міста [8, с. 146–147].

Початок флотилії, очевидно, покпала ініціатива кількох матросів-махновців у Бердянську почати патрулювання Азовського моря на катері, на який вони планували встановити 76-міліметрову польову гармату. Технічний стан плавзасобу не дозволяв встановити подібне озброєння. На думку інженерів, катер мав неминуче затонути через дію віддачі гармати на корпус. Всупереч експертним оцінкам, матроси таки встановили гармату на катері, який став виходити в море, виконуючи функцію охорони Бердянського порту [1, с. 187].

В кінці травня 1919 р. до Бердянська підійшла французька ескадра, яка піддала місто обстрілу. Саме під час цього інциденту став у пригоді згадуваний патрульний катер. Пішовши назустріч ескадрі супротивника, катер двічі влучив в один з французьких міноносців. Після цього уся ескадра припинила обстріл та відійшла в море. Ймовірно, що акція французької ескадри мала розвідувальний характер, не ставлячи за мету більш серйозні дії [16, с. 162].

Попри все основною базою Азовсько-Чорноморської флотилії був Олександрівськ, де з травня 1919 р. розміщувалась група з трьох пароплавів [14, арк. 126–127]. Флотилію очолював Камчатий, який, незважаючи на членство в компартії, підтримував Махна [8, с. 185, 897]. Діяти флотилія мала в Нижньому Подніпров'ї, протидіючи білій Дніпровській флотилії. Певний час існував план доставки пароплавів з Олександрівська через Дніпро, Чорне та Азовське

моря, до Бердянська, де вона мала перетворитись на власне морську флотилію. Проте збереження контролю білих військ над Керченським півостровом не давало можливості реалізувати цей проект [16, с. 159].

Події червня-липня 1919 р., коли більшовики пішли на розрив союзу з Махном, поставив під питання подальше існування Азовсько-Чорноморської флотилії. У свою чергу, літній наступ військ Денікіна призвів до втрати тактичної ініціативи на Дніпрі як червоних, так і махновців. Як і повстанські формування Верхнього Подніпров'я, в цей період Махно переходить до рейдерської тактики. Найбільш активні бої в Нижньому Подніпров'ї між повстанцями Махна та білими військами припали на осінь 1919 р. Серед них можна відзначити бій поблизу селища Карай-Дубина (сучасна назва – с. Бережанка) 7 жовтня 1919 р., бій за переправу біля Береславля 25 жовтня 1919 р., спроба махновців оволодіти Херсоном 27 жовтня 1919 р. Дії Махна викликали серйозне занепокоєння в командування білих військ стосовно безпеки портових міст – Херсона та Миколаєва [3, с. 92–93].

Втім бої махновців на Дніпрі не обмежувались лише протистоянням з білими. Так, наприклад, 29 липня 1920 р. поблизу с. Орлик відбувся бій махновців з Дніпровською флотилією більшовиків. Загін повстанців на чолі з Махном мав намір переправитись на правий берег Дніпра. На заваді цьому став канонерський човен "Грозящий" Дніпровської флотилії. Внаслідок затяжного бою човен отримав кілька попадань та втратив вбитими 10 осіб екіпажу. Усвідомлюючи ризик переправи під ворожим обстрілом, Махно був змушений залишитись на лівому березі [3, с. 213–214].

Загалом, річкові акції різноманітних за своїм політичним забарвленням повстанських формувань Подніпров'я підривали безпеку тилів Червоної армії та білих військ. Через це боротьба з українським повстанським рухом перетворилась для них на одне з першочергових завдань, для розв'язання якого залучались значні військові контингенти. У зв'язку з цим можна зробити висновок, що Дніпро як стратегічна комунікація займав важливе місце у тактиці, а подекуди й стратегії повстанських загонів доби Перших визвольних змагань. Близькість до непідконтрольного їх супротивникам водного шляху розширювала можливості повстанців до тактичного маневрування, дозволяючи уникати оточення та цілковитого знищення, що було ключовим питанням для виживання їх формувань. Розуміючи військове значення Дніпра, повстанці

протягом 1919 р. навіть створюють власні річкові флотилії, що мали забезпечити ініціативу їхніх дій на водних комунікаціях. Попри те, що ці повстанські флотилії відрізнялися технічною імпровізованістю, організаційною недосконалістю та іррегулярним характером, вони могли стати серйозною загрозою для Дніпровської флотилії більшовиків. Існування цих флотилій перебувало в залежності від багатьох тактичних та стратегічних чинників, що обмежували існування флотилій у довготривалій перспективі. Будь-який відступ повстанців від водних комунікацій призводив до втрати ними своїх флотилій. Однак навіть повне зникнення повстанських флотилій не призводило до припинення ними річкової війни – бойових дій на Дніпрі, що є доказом важливості водних шляхів у військовій історії Перших визвольних змагань.

Література

1. Белаш А. В. Дороги Нестора Махно / А. В. Белаш, В. Ф. Белаш. – К., 1993. – 592 с.
2. Горліс-Горський Ю. Холодний Яр / Ю. Горліс-Горський. – Четверте видання. – Лондон : видав М. Мироненко, 1967. – 438 с.
3. Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах. – Ленинград : Типография морского ведомства, 1925.
Т. 3. Юго-Запад. – 1925. – 360 с.
4. Дутчак В. В. Українська революція на Катеринославщині та Херсонщині (огляд подій 1919 року) / В. В. Дутчак // Грані. – 2008. – № 1. – С. 36–40.
5. Коваль Р. М. Отаман Зелений : історичний нарис / Р. М. Коваль. – К. : Історичний клуб "Холодний Яр" ; Кам'янець-Подільський : ПП "Медобори-2006", 2011. – 464 с.
6. Коваль Р. М. Отаман Орлик : історичний нарис / Р. М. Коваль. – К. : Стікс, 2010. – 384 с.
7. Митрофаненко Ю. С. Українська отаманщина 1918–1919 рр. / Ю. С. Митрофаненко. – Кіровоград : Імекс, 2015. – 237 с.
8. Нестор Махно. Крестьянское движение на Украине. 1918–1921 : документы и материалы "Крестьянская революция в России. 1902–1922 гг. : документы и материалы / под ред. В. Данилова и Т. Шанина. – М. : РОССПЭН, 2006. – 1000 с.
9. Парнікоза І. Ю. Київські острови та прибережні урочища на Дніпрі – погляд крізь віки. Розділ 2.6. Заплава Дніпра в Києві під час Перших визвольних змагань 1917–1921 рр. [Електронний ресурс] / І. Ю. Парнікоза. – Режим доступу:
<http://www.myslenedrevo.com.ua/uk/Sci/Kyiv/Islands/History/dnieper-kyiv-1917-1921.html>. – Назва з екрана.
10. Полупанов А. В. Из истории Днепровской флотилии [Електронний ресурс] / А. В. Полупанов. – Режим доступу:

<http://moremhod.info/index.php/9-dnepr-content/214-iz-istorii-dneprovskoi-flotilii> – Назва з екрана.

11. Савченко В. А. Дванадцять війн за Україну / В. А. Савченко. – Харків : Фолио, 2006. – 415 с.

12. Сакович А. Речные и озерные флотилии / А. Сакович. – М.-Л. : Гос. изд-во "Отдел военной литературы", 1927. – 134 с.

13. Тинченко Я. Ю. Військово-морські сили України 1917–1921 / Я. Ю. Тинченко. – К. : Темпора, 2012. – 116 с.

14. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 5, оп. 1, спр. 263.

15. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф. 5, оп. 1, спр. 268.

16. Чоп В. М. "Вольный Бердянск": місто в період анархістського соціального експерименту (1918–1921 роки) / В. М. Чоп, І. І. Лиман. – Запоріжжя : РА "Тандем-У", 2007. – 478 с.

17. Широкоград А. Б. Великая речная война. 1918–1920 годы / А. Б. Широкоград. – М. : Вече, 2006. – 416 с.

УДК 94(100)"16/19"

Р. А. Дудка

Есть у революции начало...

У статті аналізуються революції у трьох державах: Англії, Франції та Росії. Показані спільні мета та методи здійснення революцій, а також їх наслідки. Початком для всіх революцій слугували безбожні ідеї: в Англії це були ідеї реформаторів церкви, у Франції – просвітників Руссо, Вольтера та Дідро, в Росії – Маркса та Енгельса. Всі революції хотіли і досягли повалення монархій та жорстко розправились з членами царських родин. Бажаючи побудувати новий світ, революціонери розпочинали громадянські війни, знищували мільйони людей, розпалювали світові війни.

Ключові слова: революція, терор, Бог, християнство, диктатура, Англія, Франція, Росія.

В статье анализируются революции в трех государствах: Англии, Франции и России. Показаны общие цели и методы проведения революций, а также их последствия. Началом всех революций послужили безбожные идеи: в Англии это были идеи реформаторов церкви, во Франции – просветителей Руссо, Вольтера и Дидро, в России – идеи Маркса и Энгельса. Все