

Максим Коломиец

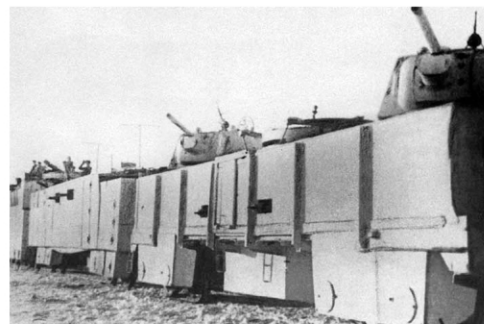


БРОНЕПОЕЗДА В БОЮ 1941-1945

«Стальные крепости»
Красной Армии



Продолжение бестселлера «Бронепоезда Великой Отечественной»



Максим Коломиец

БРОНЕПОЕЗДА В БОЮ 1941-1945

**«СТАЛЬНЫЕ КРЕПОСТИ»
КРАСНОЙ АРМИИ**

Москва
«Яуза»
«Стратегия КМ»
«Эксмо»
2010

УДК 356/359
ББК 63.3
К 61

Ответственный редактор *Л. Незвинская*
Художественный редактор *П. Волков*
В оформлении переплета использована иллюстрация
художника *В. Петелина*

Коломиец М.В.
К 61 Бронепоезда в бою 1941–1945. «Стальные крепости» Красной Армии /
Максим Коломиец. — М. : Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2010. — 160 с. : ил. —
(Война и мы. Танковая коллекция)

ISBN 978-5-699-41952-4

Новая книга ведущего историка бронетехники. Продолжение бестселлера «Бронепоезда Великой Отечественной». В отличие от первого тома, где упор был сделан прежде всего на материальную часть и организацию подразделений бепо (эта аббревиатура прижилась не только в просторечии, но и в официальных документах), данное издание полностью посвящено боевому применению бронепоездов на всех фронтах Великой Отечественной — от Прибалтики до Волги и Кавказа. Будучи мировым лидером в производстве «сухопутных броненосцев», СССР смог бросить в бой более 200 бепо. На советско-германском фронте, где боевые действия велись на огромной территории в условиях недостаточно развитой дорожной сети, именно железнодорожные коммуникации играли важнейшую роль, и борьба за контроль над ними, в первую очередь над узловыми станциями, была особенно ожесточенной. Всю войну бронепоезда Красной Армии сражались на самых опасных и угрожаемых участках — ими цементировали оборону на направлениях главных ударов противника, их бросали на ликвидацию немецких прорывов, их экипажи несли тяжелейшие потери, а донесения зачастую читаются как бортовой журнал легендарного «Варяга»: «В 14.00 авиабомбой был разбит парораспределительный механизм паровоза, бронепоезд маневрировать не мог. В 14.30 на первой бронеплощадке от термитного снаряда произошел взрыв и пожар, бронеплощадка полностью вышла из строя. В 15.00 прямым попаданием снаряда убит весь оружейный расчет третьей бронеплощадки, от попадания других снарядов произошел взрыв и пожар. В 16.30 тремя попаданиями термитных снарядов пробило в трех местах вторую бронеплощадку, разбило орудие, возник пожар, бронеплощадка взорвалась. В это же время осколками авиабомб были разбиты все зенитные пулеметы ДШК. В 17.00 авиабомбой разбит паровоз (наклонился набок), паром обожжены бригада машинистов и командир бронепоезда капитан Фандей, который, превозмогая боль, снаружи бронепоезда командует огнем из уцелевшей бронеплощадки...»

ББК 63.3
УДК 356/359

ISBN 978-5-699-41952-4

© Коломиец М.В., 2010
© ООО «Стратегия КМ», 2010
© ООО «Издательство «Яуза», 2010
© ООО «Издательство «Эксмо», 2010

СОДЕРЖАНИЕ

1-й ОТДЕЛЬНЫЙ КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	6
2-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	10
3-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	11
4-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	12
6-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	13
7-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	17
8-й ОТДЕЛЬНЫЙ ЯСЛОВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	20
9-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	23
10-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	24
11-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	26
12-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	26
13-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	29
14-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	30
16-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	32
19-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	33
20-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	37
21-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	38
22-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	42
23-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	46
24-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	47
25-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	49
26-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	51
27-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	53
28-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	54
29-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	58
30-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	58
31-й ОСОБЫЙ ГОРЬКОВСКО-ВАРШАВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	63
32-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	65
33-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	67
34-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	68
35-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	70
36-й ОТДЕЛЬНЫЙ АРДОНСКИЙ ИМЕНИ МАГОМЕТА ГАДЖИЕВА ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	72
37-й ОТДЕЛЬНЫЙ ШЕПЕТОВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	75
38-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	77
39-й ОСОБЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	81
40-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	82
41-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	85
42-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	87
43-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	90
44-й ОТДЕЛЬНЫЙ КЛАЙПЕДСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	93
45-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	96
46-й ОТДЕЛЬНЫЙ ЯСЛОВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	100
47-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	102
48-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	103
49-й ОТДЕЛЬНЫЙ ШЕПЕТОВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	106
50-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	107
51-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	109
52-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	111
53-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	113
54-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	114
55-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	115
56-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	119
57-й ОСОБЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	120
58-й ОТДЕЛЬНЫЙ ИЗЯСЛАВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	122
59-й ОТДЕЛЬНЫЙ ПРАЖСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	126
60-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	131
61-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	135
62-й ОСОБЫЙ НОВОСОКОЛЬНИЧЕСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	137
64-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	143
65-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	145
66-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	149
71-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	153
72-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	155
76-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	156
77-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	156
78-й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ.....	157

**Уточнение боевой задачи командирами
бронепоезда № 1 «Балтиец» из состава
72-го ОДБП. Лето 1942 года (АСКМ).**



ВВЕДЕНИЕ

Предлагаемая читателям книга является продолжением ранее вышедшей работы «Бронепоезда Великой Отечественной». Если первая была посвящена материальной части бронепоездов и их организационно-штатной структуре, то данный труд рассказывает о боевом пути всех отдельных дивизионов бронепоездов, сформированных в Красной Армии в период с середины 1920-х годов и до конца Великой Отечественной войны. Такая работа сделана впервые, ничего подобного до этого не издавалось. На основании документов автор рассказывает о том, где формировался тот или иной дивизион, какую матчасть имел на вооружении, на каких фронтах действовал. Работа проиллюстрирована фотографиями и схемами, большинство из которых публикуется впервые. Кроме того, приводятся сведения о командирах дивизионов и дате расформирования. В тех случаях, когда данные требуют уточнения, в тексте стоит знак вопроса (?) или дата взята в квадратные скобки [].

Привязка и идентификация фотографий бепо делались на основании актов приема дивизионов бронепоездов на вооружение. Помимо сведений о конструкции и вооружении состава, эти документы часто содержали фотоснимки, благодаря чему стало возможным провести точную идентифика-

цию ряда ранее известных, но не подписанных фото.

К сожалению, не по всем дивизионам бронепоездов имеется подробная информация, часть документов погибла в боях (например, 24, 51, 53, 64-й ОДБП) или была уничтожена при пожаре (54-й ОДБП). Возможно, более подробные сведения удастся обнаружить позже.

Не по всем бронепоездам удалось обнаружить и фотографии, особенно плохо обстоит дело с дивизионами, находившимися на Дальнем Востоке и в Забайкалье. Возможно, снимки этих (и других отсутствующих) бепо найдутся позже.

Из-за ограниченного объема данной книги в ней не приводятся сведения об отдельных бронепоездах, не входивших в состав дивизионов. Правда, в годы Великой Отечественной войны таких составов имелось всего с десяток, часть из них просуществовала непродолжительное время, а о некоторых, например Особый бепо № 1 «За Сталина» и ряд других — рассказывалось в книге «Бронепоезда Великой Отечественной».

Автор будет признателен всем, кто пришлет свои уточнения, дополнения и исправления на адрес: 121096, Москва, а/я 11, Колодийцу Максиму Викторовичу, или на e-mail: magazine@front.ru

1-Й ОТДЕЛЬНЫЙ КРАСНОЗНАМЕННЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование части началось 13 октября 1924 года в Киеве, в казармах бывшего 9-го автобронетанкового дивизиона на основании приказа по войскам Украины и Крыма. На комплектование поступили бронепоезда Украинского военного округа № 10, 11 и 154. Кроме того, в состав дивизиона включались лучшие командиры и красноармейцы расформированных бепо № 4, 9, 20, 153, 162, 251 и 252. Формирование велось по штату мирного времени, объявленному в приказе РВС СССР № 118 от 1924 года. Новая часть получила официальное наименование 1-й дивизион полевых бронепоездов, ее формирование закончилось 1 ноября 1924 года.

1-й дивизион получил орден Боевого Красного Знамени, которым в 1921 году за взятие Баку был награжден бронепоезд № 61 «Имени III Интернационала». После реорганизации бронепоездных частей в 1922 году бепо № 61 вошел в состав бепо № 4, куда и поступило знамя с орденом Красного Знамени. В октябре 1924 года после окончания работы ликвидационной комиссии, бронеплощадки бронепоезда № 4 сдали на склад в Брянске, а бронепаровоз и 40 человек команды во главе

с командиром бепо Я. Федоренко прибыли на укомплектование 1-го дивизиона (последнего назначили командиром дивизиона). Орден Красного Знамени, на основании устного распоряжения начальника штаба Украинского военного округа, передали в штаб 1-го дивизиона. Приказом по войскам Киевского военного округа № 70 от 29 октября 1938 года за 1-м дивизионом официально закреплялся этот орден, и с этого времени дивизион стал именоваться Краснознаменным.

На основании приказа по войскам Киевского военного округа № 51/004179 от 7 сентября 1939 года 1-й отдельный дивизион бронепоездов, дислоцирующийся в Киеве, перешел на штат военного времени, и через три дня был готов к боевым действиям в составе легких бепо № 15, 17 и тяжелого № 31.

13 сентября 1939 года дивизион под командованием майора Голенкина выступил в направлении станции Сарны, где поступил в распоряжение 15-го стрелкового корпуса. После перехода частями Красной Армии польской границы 17 сентября разведка дивизиона на станции Павурск обнаружила брошенный польский бронепоезд. Трофей привели в Сарны, где для него сформировали команду и включили в состав дивизиона в качестве 4-го бепо. Его командиром назначили старшего лейтенанта Турганова.

Бронепоезд № 1 из состава 1-го ОДБП выходит на боевую операцию. Лето 1942 года. Хорошо видно вооружение передней бронеплощадки – 75-мм французская пушка образца 1898 года в башне и бортовые пулеметы ДТ (РГАКФД).



16 октября 1939 года дивизион убыл к месту постоянной дислокации в Киев, при этом трофейный бепе оставили в распоряжении 5-й армии. 17 ноября по распоряжению Генерального Штаба РККА № 4/1387 бронепоезд № 17 под командованием капитана Панькова вместе с личным составом и матчастью передали в состав войск НКВД по охране железнодорожных сооружений. Чуть позже туда же поступил трофейный бепе старшего лейтенанта Турганова (вместе с двумя другими польскими бронепоездами).

3 января 1940 года 1-й дивизион вновь развернули по штатам военного времени, и 19 января в составе бепе № 15 и 31 он убыл в Гатчину, где находился до окончания советско-финляндской войны. 30 апреля дивизион вернулся в Киев, а уже 26 июня получил приказ выдвинуться на границу с Румынией и поддержать 51-ю стрелковую дивизию при взятии станции Бендеры. Станция была занята без боя ночью 29 июня, а 9 июля на основании распоряжения 9-й армии дивизион вернулся в Киев.

С началом Великой Отечественной войны 1-й отдельный дивизион бронепоездов был развернут до штатов военного времени и 23 июня 1941 года в составе бепе № 15, 17 (легкие) и № 31 (тяжелый) убыл по маршруту Киев—Шепетовка—Ковель, где поступил

в распоряжение 45-й стрелковой дивизии 15-го стрелкового корпуса. Уже 25 июня бронепоезда поддерживали огнем части корпуса, дав возможность планомерно отвести войска на новые позиции.

В течение 26—30 июня легкие бронепоезда № 15 и 17 поддерживали части Красной Армии у станций Мациев и Ковель, а № 31 — под Острогом. При этом огнем тяжелого бепе было подбито пять немецких танков.

5 июля 1941 года из-за невозможности отхода (железная дорога была перерезана немцами) в районе станции Казатин был оставлен бронепоезд № 31. Его команда в пешем порядке вела бои совместно с 13-й железнодорожной бригадой под Бердичевым и в самом городе.

8 июля 1941 года у станции Мартыновка бронепоезд № 17 попал под артобстрел противника, в результате чего одна бронеплощадка сошла с рельс, а путь оказался разбитым. Команда вела бой до последней возможности, после чего оставила разбитый состав. Через три дня ее вместе с командой бепе № 31 отправили на переформирование в Киев.

Бронепоезд № 15 с 13 июля по 2 августа вел бои под Коростенем, Владимир-Волынским, Житомиром и Малиным, поддерживая 19-й механизированный и 45-й стрелковый



корпуса. После ремонта в Чернигове (к этому времени состав имел 12 сквозных пробоин от снарядов, не считая осколков) бепо действовал в районе Бежи, Брянска и Выблы. При этом только за два дня 2–3 сентября из его орудий было выпущено 700 снарядов.

10 сентября 1941 года бронепоезд подвергся сильной бомбежке немецкими самолетами, в результате чего получил серьезные повреждения: в шести местах пробит котел паровоза, в двух местах командирская рубка, пробиты две орудийные башни, повреждены все орудия и тележка первой бронеплощадки. Спустя три дня состав черным паровозом доставили для ремонта на Харьковский паровозоремонтный завод, но закончить работы не удалось — предприятие с 25 сентября начало эвакуацию в Воронеж. Сюда же отправили и бронепоезд № 15.

10 октября 1941 года от начальника управления бронепоездов полковника Чаброва был получен приказ о передаче бепо № 15 для формирования нового дивизиона, а личный состав 1-го дивизиона направлялся в Харьков для получения другой матчасти. Но в связи с эвакуацией предприятий города

часть перенаправили в Москву, куда она прибыла 20 октября.

В депо станции Люблино Дзержинской железной дороги личный состав 1-го дивизиона принимал активное участие в достройке и вооружении одного из бронепоездов (типа НКПС-42), который начинал сооружаться на Харьковском паровозоремонтном заводе, затем эвакуировался на Воронежский ПРЗ, а оттуда в Москву. Этот состав был готов к 6 ноября 1941 года (бронепаровоз Ов № 5150, две двухбашенные 4-осных бронеплощадки, броня 35 — 40 мм не каленая, вооружение каждой 2 75-мм французские пушки образца 1897 года и 6 пулеметов ДТ). Второй бронепоезд для 1-го дивизиона начал строиться в депо Волноваха, а заканчивался и вооружался на Воронежском паровозоремонтном заводе (бронепаровоз Ов № 6973, две двухбашенные 4-осных бронеплощадки, броня 35–40 мм не каленая, вооружение каждой 2 75-мм французские пушки образца 1897 года и 4 пулемета Максима). После небольших доделок в депо Люблино и укомплектования базы, 25 ноября 1941 года по приказу наркома обороны 1-й дивизион бронепоездов (лег-

Бронеплощадка из состава бепо № 1 «Истребитель фашизма» 6-го ОДБП, вооруженная 76-мм зениткой образца 1938 года, готовится к ведению огня. Лето 1942 года. Обратите внимание на камуфляж площадки (АСКМ).



кие бепо № 17 и 31) убыл в Рязань, где вошел в состав войск группы генерал-лейтенанта Мишулина. До конца апреля 1942 года дивизион действовал в районах Тула, Шекино, Шивцово, Шверково, Хрущево, Пронск в составе 50-й, а затем 10-й армии Западного фронта.

27 апреля 1942 года бронепоезда придали 330-й стрелковой дивизии. Они действовали у разъезда Шигры и станции Фаянская (в районе города Киров). Так, 19 мая 1942 года у станции Подписная дивизион поддерживал огнем свою пехоту, выпустив за 7 минут 500 снарядов. Ответным огнем противника бепо № 31 получил попадание в командирскую рубку, но потерь в людях удалось избежать. 23–24 июня 1942 года бронепоезда поддерживали огнем 1111-й стрелковый полк 330-й дивизии, который обеспечивал прорыв из окружения кавалерийской группы Белова. Дивизион выполнил свою задачу, отбив контратаки противника и подавив огонь немецкого бронепоезда. Группа Белова вышла из окружения.

27 августа 1942 года огнем бронепоезда № 17 был сбит немецкий самолет, который упал в 800 метрах от стоянки бепо. Летчики стали отстреливаться, один был убит, второй взят в плен. Всего за период с 28 апреля по 28 декабря 1942 года в районе города Киров (10-я армия Западного фронта) огнем дивизиона было уничтожено более 200 солдат и офицеров противника, танк, 18 ДЗОТов, 2 артиллерийских и минометная батарея, сбит один и подбито два самолета.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 17 стал именоваться № 645, а № 31 – № 671.

10 января 1943 года огнем бепо № 645 в районе станции Фаянская был сбит самолет Юнкерс-52 № 5309, экипаж которого (четыре человека) был взят в плен.

Дивизион находился в районе Кирова до конца лета 1943 года, поддерживая огнем части 330-й и 385-й стрелковой дивизий. Всего с января по сентябрь 1943 года огнем бронепоездов было уничтожено около 380 солдат и офицеров, две минометные батареи, 12 огневых точек, 105-мм орудие, шестиствольный миномет, автомашина, 19 ДЗОТов, сбито 2 самолета, отбито 9 немецких контратак и сожжен один эшелон противника.

С 20 октября 1943-го по 1 января 1944 года 1-й отдельный дивизион бронепоездов находился на станции Рославль, а затем его перебросили на станцию Веримейки, где он вошел в оперативное подчинение 76-й стрелковой дивизии 10-й армии Западного фронта.

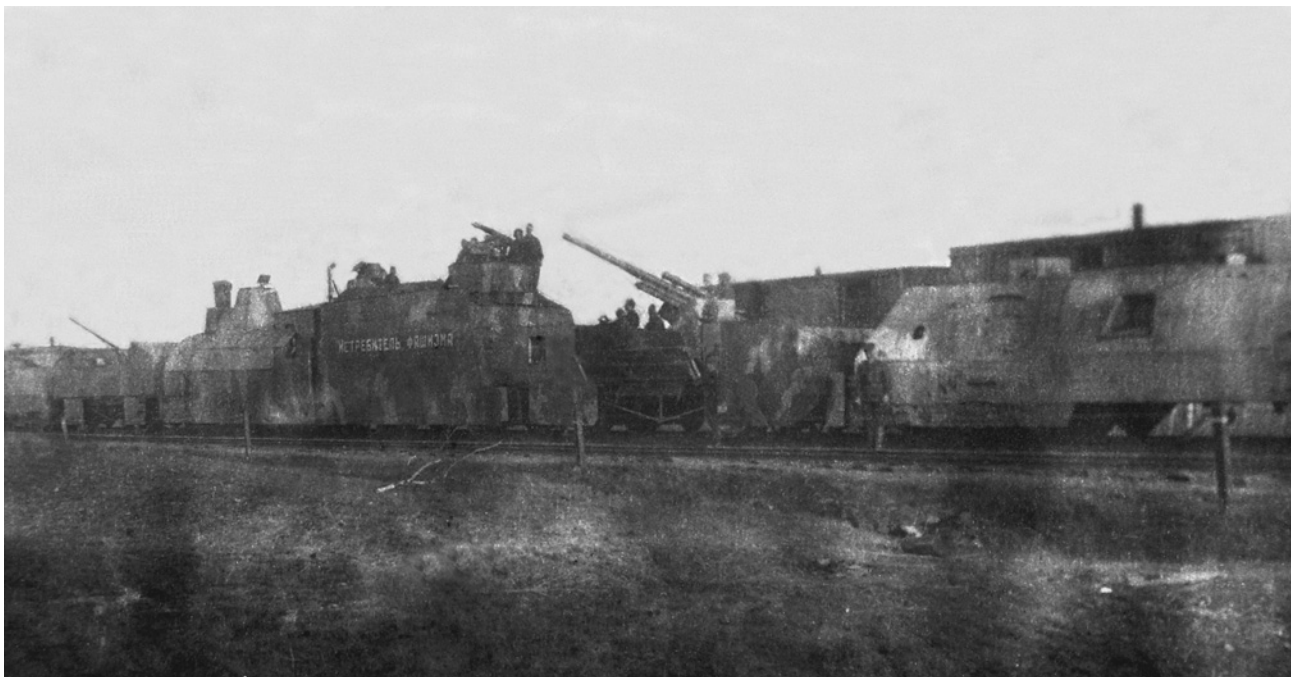
В январе – марте бронепоезда поддерживали огнем части 76 и 330-й дивизий, а 20 апреля 1-й ОДБП переподчинили 49-й армии 2-го Белорусского фронта. До 24 июня 1944 года бепо прикрывали от атак с воздуха строительство моста через реку Проня, а 25 июня поддерживали наступление 1268-го стрелкового полка 385-й стрелковой дивизии в районе Староселы–Шеперово. До 18 августа 1944 года 1-й дивизион находился на станции Дары из-за взорванного моста у Могилева, а на следующий день выехал в Белосток, откуда 4 сентября – на станцию Крушэ-Любичэ, в оперативное подчинение 380-й стрелковой дивизии 49-й армии. Здесь 10 – 11 сентября бронепоезда поддерживали артогнем наступление 1260-го стрелкового полка.

В 1943 – 1944 годах бронепоезда 1-го дивизиона перевооружили пушками Ф-34: № 645 в период с 10 июня по 27 июля 1943 года (в депо станции Люблино в Москве), а № 671 – с 28 февраля по 30 мая 1944 года в депо станции Урочь Ярославской железной дороги. Перевооружение велось силами личного состава команд бепо.

10 октября 1944 года дивизион передислоцировался на станцию Червонный Бор, а 23 декабря он поступил в распоряжение 50-й армии 2-го Белорусского фронта. С 18 по 22 января 1945 года бронепоезда поддерживали наступление частей 373, 396-го стрелковых полков и 153-го укрепрайона в направлении Мал. Плоцк – Кобылин. Всего за период с 1 января 1944-го по 22 января 1945 года огнем бепо было уничтожено 145 человек, 4 орудия, 15 пулеметов, 2 минометных батареи, 5 автомашин, 3 огневых точки и наблюдательный пункт. С 11 по 25 марта 1945 года 1-й отдельный дивизион бронепоездов находился в пути по маршруту Червонный Бор–Белосток–Минск–Москва. Всего по материалам журнала боевых действий за период Великой Отечественной войны бепо 1-го ОДБП уничтожили 31 танк, 155 мотоциклов, 9 артиллерийских и 8 минометных батарей, 20 орудий, 8 минометов, 225 автомашин, 26 пулеметов, 15 огневых точек, 36 ДЗОТов, сбито 8 и подбито 3 самолета.

Во время нахождения в Москве была заменена матчасть – бепо с 2-башенными бронеплощадками были сданы на базу материально-технического снабжения ГБТУ КА, а взамен получены новые бепо № 601 и № 628 (типа БП-43).

С 9 апреля по 7 мая 1945 года дивизион находился в пути по маршруту Москва–Свердловск–Омск–Иркутск–Чита – станция Ушумун Амурской железной дороги, где он вошел в состав 2-й Краснознаменной ар-



Бронепоезд № 1 «Истребитель фашизма» из состава 6-го ОДБП перед выходом в огневой налет. Лето 1942 года. Несмотря на не очень хорошее качество фото, хорошо виден состав бепо – впереди площадка ПВО, за ней бронепаровоз, бронеплощадка с 76-мм зениткой образца 1938 года и 4-осная бронеплощадка с двумя башнями от танков Т-26 (АСКМ).

мии Дальневосточного фронта. 18 октября 1-й ОДБП передали в состав 1-й Краснознаменной армии 2-го Дальневосточного фронта, а 19 ноября 1945 года – в Забайкальско-Амурский военный округ с дислокацией на станции Вяземская. Дивизион расформирован не ранее 1948 года.

Дивизионом командовали: Майор Макаев (1941 год), майор Казакевич (1944(?)-1945 год).

2-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось Западным военным округом 3 октября 1924 года на станции Карачев. На укомплектование поступила матчасть и личный состав расформированных бронепоездов № 5, 13, 15, 16, 159, 160, 165, 203 и 204. Новая часть получила наименование 2-й дивизион полевых бронепоездов с дислокацией на станции Витебск и подчиненностью Западному военному округу (приказ РВС СССР № 1181 от 10 октября 1924 года), а с 1926 года – 2-й дивизион бронепоездов. В мае 1930 года его передислоцировали в Полоцк.

По директиве от 25 января 1932 года 2-й дивизион в полном составе убыл на Дальний Восток, где вошел в состав Отдельной Краснознаменной армии с дислокацией на стан-

ции Бочкарево Уссурийской железной дороги. Сначала он вошел в подчинение 3-й колхозной стрелковой дивизии, а с июля 1933 года – непосредственно штабу Особой Краснознаменной Дальневосточной армии. В сентябре 1936 года дивизион сменил дислокацию – теперь он размещался на станции Куйбышевка-Восточная Амурской железной дороги. В течение следующих двух лет бронепоезда часто выдвигались в различные пункты для прикрытия границы – Ушумун, Михайло-Чесноковская, Белогорье, Благовещенск, но база дивизиона находилась в Куйбышевке. С 7 сентября 1938 года он вошел в состав 2-й Отдельной Краснознаменной армии.

6 июля 1941 года дивизион перешел на новый, двухбронепоездной штат, военного времени № 016/731 в составе легких бепо № 18, 20 и тяжелого № 33. В мае 1942 года 2-й ОДБП перешел на новый, двухбронепоездной, штат в связи с чем из его состава изъяли легкий бепо № 20, убывший в состав 15-й армии.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 18 – стал № 728, а № 33 – № 732. С 18 декабря 1945 года 2-й отдельный дивизион бепо перешел в подчинение Забайкало-Амурского военного округа.

В начале января 1946 года команда бепо № 728 на основании директивы ГБТУ № 1098019 перешла на новый бепо № 602



(четыре двухосных бронеплощадки). 17 января 1946 года дивизион в составе бепо № 602 и 732 убыл на станцию Харбин для охраны Китайско-Восточной железной дороги. С 23 по 25 марта бронепоезд № 602 совместно с батальоном 231-го стрелкового полка вел бои с хунхузами в районе Имяньпо–Вейшахе, захватив при этом 246 винтовок, 4 пулемета и около 115000 патронов. Трофеи передали одному из полков 4-й Народно-Революционной армии Китая.

6 мая 1946 года 2-й дивизион вернулся на станцию Куйбышевская. Сюда же был доставлен трофейный японский бронепоезд, переданный 28-м ОДБП и состоящий из шести бронеплощадок.

На основании директивы ГБТУ ВС № 098652 от 14 сентября 1946 года команда бепо № 732 перешла на новый бепо № 631 (четыре двухосных бронеплощадки).

Дивизион был расформирован в период 9 марта–30 апреля 1947 года, при этом личный состав направили в различные части Забайкало-Амурского военного округа, а матчасть бепо № 602 и 732 передали 1-му ОДБП.

Дивизионом командовали: майор Корюкалов Н.П. (август 1936–1938 год), майор Я.М. Дюрба (1938 год), капитан Петров (1939 – февраль 1942 года), майор Изотов (с февраля 1942-го по февраль 1945 года), капитан Г.Ф. Кошелев (февраль 1945-го – апрель 1946 года), майор Агеев (апрель 1946 – апрель 1947 года).

3-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован по директиве Генерального Штаба РККА № 4/3/46480 от 21 марта 1939 года за счет матчасти и личного состава расформированного отдельного полка бронепоездов. 3–4 мая 3-й отдельный дивизион бронепоездов убыл на Дальний Восток, и 25 мая вошел в состав 1-й Краснознаменной армии с дислокацией на станции Лесозаводск Уссурийской области.

6 июля 1941 года дивизион перешел на штат военного времени № 016/731 в составе легких бепо № 41, 42 и тяжелого № 43 с дислокацией на станции Манзовка.

На основании приказа заместителя наркома обороны Я. Федоренко № 783435 сс от 18 марта 1942 года 3-й ОДБП перешел на новый штат № 016/303 (два бепо) в связи с чем из его состава изъяли бронепоезд № 41.

На основании приказа начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 42 – № 726 (бронепаровоз Ов № 6139 типа ПР-35 бронировки 1936 года, бронеплощадки № 341 и 539 типа военсклада № 60, в 1943 году перевооружены пушками Ф-34), а № 43 – № 749 (бронепаровоз Ов № 5730 типа ПР-35 бронировки 1936 года, бронеплощадки № 626 и 627 типа ПТ-33).

В ноябре 1944 года 3-й ОДБП передали в состав 2-й Краснознаменной армии. В период войны с Японией дивизион занимался ох-

**Бронепоезд № 1
«Роза Люксембург»
из состава
11-го ОДБП.
Февраль 1942 года.
На переднем плане
площадка СПУ-БП,
за ней ПЛ-37
и бронепаровоз
ПР-35 (АСКМ).**

раной Амурской железной дороги на участке Свободный—Мухино.

На основании директивы Генерального Штаба Красной Армии № орг/4/4277 от 8 октября 1945 года 3-й ОДБП был расформирован. Расформирование провели на станции Вяземская, матчасть передали 1-му ОДБП.

Дивизионом командовали: майор З.М. Берлин (1939 — июнь 1942 года), капитан Н.А. Авгученко (июль 1942 — октябрь 1945 года).

4-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Ведет свою историю от сформированного в середине 1918 года «Депо бронепоездов по формированию команд и наблюдению за бронированием поездов», которое сначала переформировали в запасную бригаду бронепоездов, а 20 июня 1921 года — в учебно-опытную бригаду бронепоездов и десантных отрядов с дислокацией в городе Карачев.

В период с 1 по 10 октября 1924 года ее перестроили в отдельный территориальный полк бронепоездов, позже переименованный во 2-й полк бронепоездов имени рабочих завода «Красный Профинтерн», а с 1 октября 1931 года — в Отдельный полк бронепоездов имени рабочих завода «Красный Профинтерн». Часть дислоцировалась в военном городке у станции Брянск-1.

По директиве Генерального Штаба РККА № 4/3/46480 от 21 марта 1939 года отдельный полк бронепоездов расформировывался, а за счет его штатной численности создавались 3 и 4-й дивизионы бепо. При этом на базе 4-го дивизиона, в случае начала военных действий, разворачивался запасной полк бронепоездов в составе двух учебных дивизионов.

По состоянию на 6 января 1941 года при 4-м дивизионе бронепоездов имелось: бронепаровозов — 10, легких бронеплощадок — 9 (из них 5 ПЛ-37 и прошедших модернизацию ПЛ-35), тяжелых бронеплощадок — 6, БА-10 жд — 7, БА-20 жд — 17, вагонов-мастерских ДМ — 1. Из этого количества 3 бронепаровоза, 4 легких и 2 тяжелых площадки предназначались для формирования бепо № 40, 44

**Бронепоезд
№ 748 «Москва» из
состава 7-го ОДБП.
Лето 1943 года. На
бронеплощадках
после названия
видна надпись: «От
железнодорожников
Моск. Окр. ж.д.»
(АСКМ).**



и 46, а остальные числились в неприкосновенном запасе.

Согласно директивы Генерального Штаба РККА в период с 15 по 20 июня 1941 года 4-й дивизион сформировал три бронепоезда, которые к 23 июня должны были дислоцироваться в следующих пунктах Прибалтийского Особого военного округа: бепо № 40 — Митава, № 44 — Вильно, № 46 — Паневеж. Из них в начале войны бепо № 40 действовал под Шауляем, № 46 под Ригой, а № 44 был задержан на станции Молодечно. После начала войны бепо активно воевал под Лидой, Барановичами, Столбцами и Кричевым. В бою 15 августа 1941 года одна бронеплощадка была полностью разбита, а вторая и бронепаровоз получили серьезные повреждения. По распоряжению начальника ГАБТУ КА поврежденные бронеединицы направили для ремонта на завод имени Октябрьской революции в Ворошиловграде, а личный состав на переформирование.

4-й отдельный дивизион бронепоездов после начала Великой Отечественной войны, согласно плану развертывания, переформировывается в запасной полк бронепоездов. При этом он перешел со штата № 16/731 на штат 016/900. Это мероприятие было проведено в период с 23 по 25 июня 1941 года. При этом командир 4-го дивизиона майор Бончев И.И. стал командиром запасного полка. Таким образом, фактически с 25 июня 1941 года, 4-й отдельный дивизион бронепоездов перестал существовать как воинская часть. Тем не менее, имеет смысл рассказать о действиях некоторых бронепоездов, которые комплектовались запасным полком в начале войны.

В начале июля 1941 года были вновь сформированы и отправлены на фронт бронепоезда № 40 и 46, для чего использовалась матчасть неприкосновенного запаса. Из них бепо № 40 был оставлен 4 августа 1941 года в районе станции Пригорье (участок Брянск—Жуковка) из-за невозможности движения (пути были уничтожены авиацией), а № 46 10 августа 1941 года вошел в состав 12-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Кроме того, согласно приказу по Брянскому гарнизону № 56 от 11 августа 1941 года запасной полк сформировал два бронепоезда, направленных для обороны города. Один из них был тяжелым (командир капитан Ф.К. Королев), а второй смешанным (легкая и тяжелая бронеплощадки, командир младший лейтенант Н.Б. Билунов). Оба состава убыли на фронт в район Почеп 21 августа 1941 года, где действовали до 23 августа, затем убыли в состав запасного полка бронепоездов.

В дальнейшем эти составы использовались в качестве учебных.

По распоряжению начальника ГАБТУ КА генерал-лейтенанта Я. Федоренко запасной полк бронепоездов 25 августа 1941 года был эвакуирован из Брянска в Тамбов.

Дивизионом командовал майор И.И. Бончев.

6-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Дивизион «скрытого» формирования, развернут на базе запасного полка бронепоездов в Брянске с 22 по 27 июня 1941 года в составе легких бепо № 50, № 51 и тяжелого № 52.

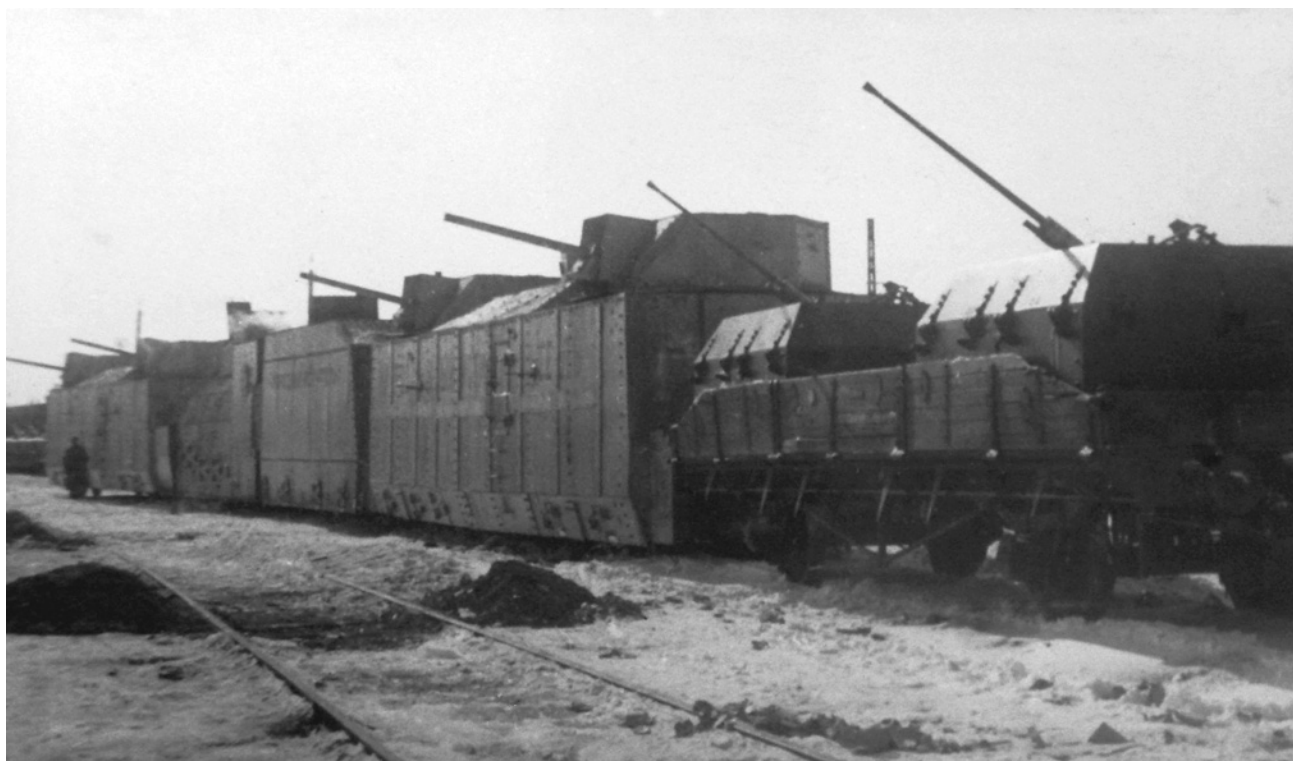
27 июня дивизион убыл в Гомель и был включен в состав 21-й армии. С 29 июня по 7 июля действовал на участках Гомель—Калиновичи—Старушки и Рабкор—Бобрыйск. Бронепоезд № 50 поддерживал наступление, а затем и отход 63-го стрелкового корпуса комкора Петровского. 4 июля бепо попал под сильный артиллерийский обстрел и подвергся атаке танков. Ответным огнем бронепоезд заставил замолчать немецкую артиллерию и подбил 18 танков.

6 июля, прикрывая отход 117-й стрелковой дивизии от Бобрыйска, он уничтожил и расстрелял несколько десятков пехотинцев. За мостом через Днепр железнодорожный путь оказался взорван. Пользуясь этим немцы стали расстреливать его из орудий, повредив паровоз и одну бронеплощадку. Огнем второй было уничтожено 2 орудия и повреждено 3 танка. Экипаж вел огонь до тех пор, пока не стали рваться снаряды на второй горячей площадке. Остатки команды отошли вместе с частями 117-й стрелковой дивизии, командир которой объявил экипажу бепо благодарность за помощь в боях.

Бронепоезда № 51 и 52 в это время действовали в районе Радмировичи, практически без пехотной поддержки сдерживая немецкие войска. В период с 29 июня по 17 июля они, по неполным данным, уничтожили и подбили 10 танков, 9 танкеток, 2 бронемашин, 72 мотоцикла и 50 автомобилей, а зенитный расчет Климова и Михалевского сбил два самолета.

21 июля дивизион передали в состав 3-й армии, а бепо № 50 получил новую матчасть. Здесь бронепоезда действовали совместно с 75-й стрелковой дивизией и 18-м погранотрядом.

В ходе последующих боев бронепоезд № 52 был отрезан противником со стороны Боб-



**Бронепоезд
№ 2 «Народный
мститель»
из состава
11-го ОДБП.
Февраль 1942 года.
Впереди
бронеплощадка
ПВО завода
«Стальмост» с двумя
25-мм зенитками
(АСКМ).**

руйская. Несмотря на это, он до 30 июля действовал на линии Рабкор — Заполье, после чего был разбит немецкой авиацией. Но через некоторое время команда «при помощи железнодорожников Гомеля» построила блиндированный поезд, который вошел в состав дивизиона под тем же № 52.

В это время бронепоезда № 50, 51 поддерживали наши части в районе Коржевка—Концевичи, до 6 августа уничтожив до 13 орудий, 3 танкетки и штаб пехотного полка, где были захвачены документы и знамя.

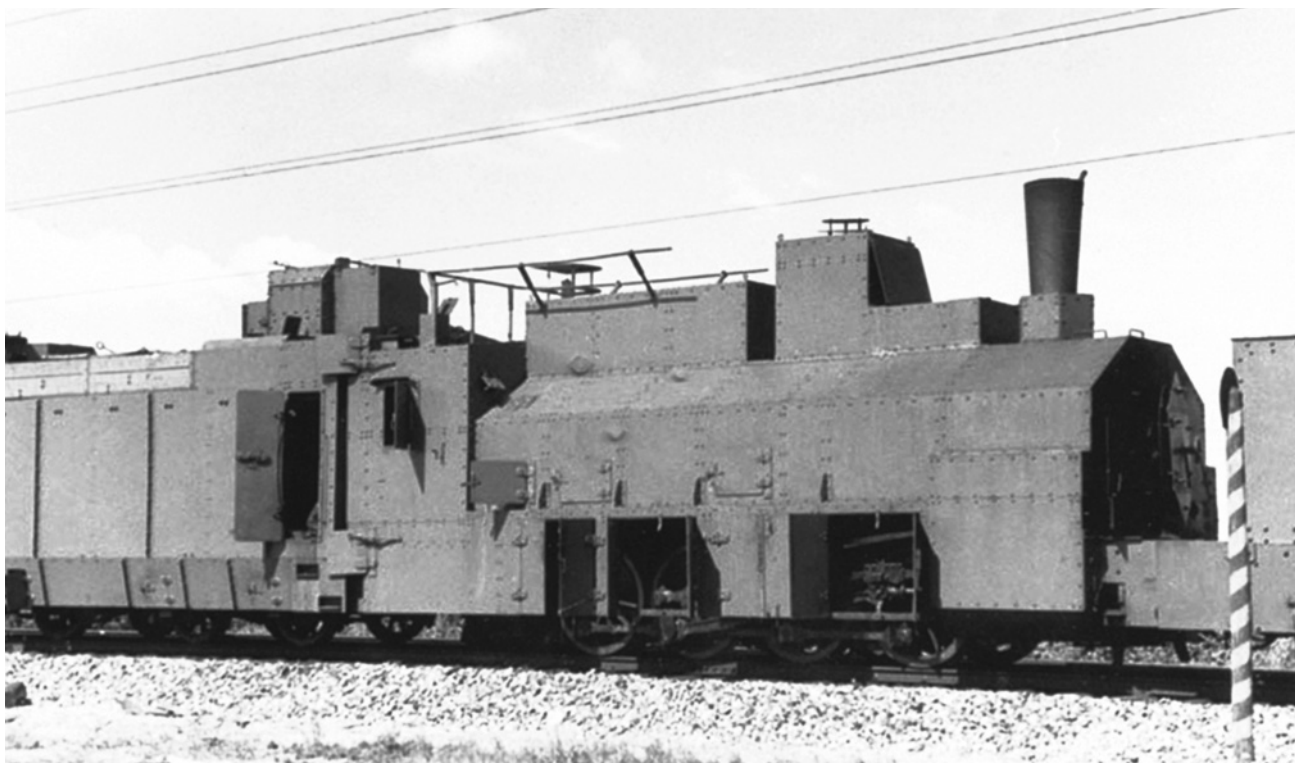
Вплоть до конца августа дивизион активными действиями оказывал большую помощь частям 45 и 47-й кавалерийской дивизии и 66-го стрелкового корпуса на участках Птичь—Коржевка, Холодники—Остаповичи, Холодники—Горочицы. 18 августа в районе Остаповичи авиация противника вывела из строя бепо № 50, команде удалось вывести только одну бронеплощадку. 21 августа ее, с командой бронепоезда, отправили в Конотоп для изготовления недостающей мажоранты.

3 — 5 сентября бронепоезда № 51 и 52 поддерживали части 217-й стрелковой дивизии в районе Низовка—Мена. На следующий день в 15.00 в результате налета 32 немецких самолетов путь впереди и позади бронепоездов был разбит. Командир дивизиона попытался отремонтировать путь и оттянуть состав

назад, но командир 217-й дивизии этого не разрешил и потребовал продолжать вести огонь. В 19.00 авиация вновь совершила налет на бронепоезда, одновременно по обеим сторонам железной дороги показалось до 20 немецких танков. Пытаясь прорваться к своим, паровоз, бронеплощадка и контрольные платформы бепо № 51 сошли с рельс и наклонились. Бепо № 52 в это время вел бой, маневрируя на участке в 600—700 м. Попытка связаться с 217-й стрелковой дивизией не увенчалась успехом. В результате огнем танков обе бронеплощадки и паровоз бронепоезда № 51 были разбиты, № 52 также получил несколько прямых попаданий. В 21.00 команды бронепоездов отдельными группами стали отходить на станцию Дочь.

В первые месяцы войны о действиях 6-го дивизиона бронепоездов писали газеты «Правда», «Красная Звезда», Западного фронта, 21 и 3-й армий. Военный совет 3-й армии представил дивизион к ордену Боевого Красного Знамени, правда награждение не утвердили.

Оставшийся личный состав 6-го ОДБП вывели на доукомплектование в Москву. Сначала часть предполагалось переформировать — она стала именоваться 55-м дивизионом бронепоездов. Однако 31 декабря 1941 года командир 55-го ОДБП получил приказ генерал-лейтенанта Я. Федоренко, в котором



говорилось, что «для сохранения боевых традиций оставить за вверенным Вам дивизионом прежнее наименование — 6-й отдельный дивизион бронепоездов».

В конце ноября 1941 года в Москве 6-й ОДБП получил новую матчасть — бронепоезда № 1 «Истребитель фашизма» № 2 «Уничтожим врага». Первый строился в депо Москва-пассажирская Ленинской железной дороги (две бронеплощадки) и Сталинских мастерских, и состоял из бронепаровоза Ов № 4748 с башней ПВО (толщина брони 12–15 мм не каленая сталь) и двух бронеплощадок — двухосной с двумя 45-мм пушками в башнях танков Т-26 (толщина бортов 45 мм) и двухосной с башнями от танка Т-28 (пулеметные и оружейная) и толщиной бортов 17 мм. Бепо № 2 сооружался в депо Люблино и имени Ильича Западной железной дороги. Он включал в себя бронепаровоз Ов с башней ПВО (толщина не каленой брони 30–40 мм), четырехосную бронеплощадку (толщина брони 30 мм) с башнями от танка Т-28 и двухосную (броня 30 мм) с двумя 45-мм пушками в танковых башнях. Следует сказать, что при строительстве площадок на них устанавливали корпуса танков, которые затем обваривались бронелистами. Естественно, что такая конструкция создавала неудобство для орудийных и пулеметных расчетов. Кроме того, 45 и 76-мм орудия были сильно изношены, что потребовало

их замены (в декабре 1941 года — 45 мм, и в июне 1942 года 76-мм). Для усиления вооружения бронепоездов силами личного состава дивизиона в октябре–ноябре 1941 года было изготовлено еще четыре бронеплощадки (по две на бепо). Две из них были двухосными открытыми с бортами из 24 мм брони, на которых стояло по одной 37-мм зенитной пушке. Две другие строились на базе четырехосных платформ были также открытыми (только в центре крытый каземат) с бортами из 18–30 мм брони. Их основное вооружение состояло из 76-мм зенитных пушек образца 1931 года (ЗК) — по одной на площадке, а также бортовых пулеметов Максима. На площадке, включенной в состав бепо «Истребитель фашизма» кроме 76-мм, стояла еще и 45-мм зенитка. Весной 1942 года в состав бепо дополнительно включили по одной двухосной площадке ПВО, также сооруженных силами дивизиона. Их вооружение состояло из счетверенной установки Максимов и 37-мм пушки («Истребитель фашизма») и двух ДШК («Уничтожим врага»).

С первых чисел декабря 1941 года 6-й отдельный дивизион действовал совместно с 331-й стрелковой дивизией 20-й армии Западного фронта в районе Хлебниково–Лобня–Красная Поляна, с 21 января по 23 февраля 1942 года находился в резерве, а затем до начала 1943 года — в составе 33-й армии, под-

Бронепаровоз (типа ПР-35) бронепоезда № 47 12-го ОДБП, подбитый в бою под Борисовым 1 июля 1941 года. Хорошо видна антенна радиостанции 71-ТК-3 (ЯМ).

держивая действия 53, 160 и 222-й стрелковых дивизий в районе разъезда Угрюмово.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 646, № 2 — № 662.

С 1 января по 1 марта 1943 года дивизион поддерживал части 33-й армии, наступавшие в направлении Вязьмы, уничтожив за этот период два дома с немецкими солдатами, два блиндажа, три ДЗОТа, подавил огонь трех артиллерийских и минометной батарей, рассеял до роты пехоты.

Весной 1943 года бронепоезд № 646 получил новую матчасть — состав типа БП-43 (бронепаровоз Оп № 485, артиллерийские бронеплощадки № 42-629, 42-630, 42-631 и 42-632, площадка ПВО-4), а с 1 марта дивизион поступил в распоряжение 50-й армии.

31 марта 1942 года, поддерживая части 277-й стрелковой дивизии, бепо № 646 из-за разбитого немецкой артиллерией железнодорожного полотна лишился маневра. В результате получил повреждения бронепаровоз ОВ № 485 и четыре артиллерийских бронеплощадки. После эвакуации состав направили на ремонт в Калугу.

В декабре 1943 года 6-й дивизион, входивший в состав 49-й армии, сосредоточился на станции Рославль. Здесь часть находилась до 25 мая 1944 года, после чего вошла в состав 33-й армии 2-го Белорусского фронта. К этому времени бепо № 662 также получил новую матчасть типа БП-43 (когда точно автору установить не удалось).

8–24 июня 1944 года 6-й дивизион действовал в районе Чаусы, Веремеки с частями 154-го укрепрайона (в этих боях было израсходовано 1305 снарядов), а 25 июня 1944 года сосредоточился на станции Кричев с задачей ее прикрытия от атак с воздуха.

В сентябре 1944 года бронепоезда взаимодействовали с 8-м гвардейским стрелковым корпусом, а с 10 октября по 20 ноября поддерживали части 65-го стрелкового корпуса в районе Ванино, Эйдкунен. С 20 ноября 1944 года по 9 мая 1945 года 6-й ОДБП в составе 5-й армии действовал в районе Шталлупенен, Инстребург, обеспечивая охрану этого участка, а также участка Велау–Кенигсберг. 28 сентября 1945 года дивизион убыл в Москву, затем в состав Барановичского военного округа. 6-й ОДБП расформирован не ранее 1946 года.

**Бронепоезд
№ 47 12-го ОДБП
(в его составе
бронеплощадки
типа военсклада
№ 60), подбитый в
бою под Борисовым
1 июля 1941 года.
Обратите внимание
на оригинальный
камуфляж задней
площадки (ЯМ).**



Всего за годы войны по данным штаба 6-го ОДБП его бронепоезда уничтожили: 41 танк, 16 бронемашин и бронетранспортеров, 31 орудие, 25 минометов, 38 пулеметов, 3 реактивных миномета, 134 автомашины, сбили 6 самолетов. За этот же период было награждено орденами и медалями 192 человека из личного состава дивизиона, из них орденом Боевого Красного Знамени — 6 человек, Александра Невского — 1, Отечественной войны — 10, Красной Звезды — 30, Медалью «За отвагу» — 63.

Дивизионом командовали: майор (затем подполковник) Ф.И. Лобынцев (1941 — 1943 год) и майор С.К. Ананьев (1943 — 1946(?) год).

7-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование велось в Кавказской Краснознаменной армии с 25 февраля по 5 марта 1925 года на станции Навтлуг. В состав части вошли бронепоезда № 6, 7, 152 и 163, переименованные в бепо № 7, 8, 9, 12 (впоследствии № 27, 28, 29 и 22). В 1930 году бронепоезда № 27 и 29 были «выделены для подавления кулацкого восстания в Закавказье: № 27 — район Нахичевани, № 29 — Евлах — Кировобад».

К июню 1941 года в составе 7-го дивизиона имелись легкие бронепоезда № 27 и 29, тяжелый № 22, а также кадры второй очереди бепо № 53, 54, 55 и 56.

23 июня 1941 года по мобилизационному плану он выделил из своего состава четыре отдельных бепо кадра второй очереди, которые выбыли из подчинения дивизиона и стали действовать самостоятельно. 24 июня дивизион убыл в состав 46-й армии для охраны Черноморского побережья, и до 10 октября 1941 года патрулировал железную дорогу Сухуми—Поти—Батуми.

10 октября, на основании приказа Генерального Штаба Красной Армии, дивизион был передан в состав 56-й армии Южного фронта, и 16 октября бронепоезда прибыли в Ростов, где поучили задачу поддержать 31-ю стрелковую дивизию в районе Таганрога. Новым местом дислокации стала станция Бессереновка.

17 октября в 8.30 у станции появилось 4 немецких танка, на отражение которых вышел бепо № 27. Но когда бронепоезд готовился открыть огонь, появилось еще 22 танка. Курсируя на больших скоростях, бепо подбил 4

вражеских машины, но и сам получил пробоину в тормозной системе паровоза, из-за чего произошло самоторможение. Огнем с места бронепоезд уничтожил еще 4 танка, но ответным огнем три орудия были разбиты, а четвертое повреждено. Командир принял решение вывести команду из вагонов и укрыть во рву рядом с железной дорогой до подхода бепо № 22. Однако расчет второго орудия — сержант Рудак и красноармеец Анищенко — остались в башне, починили пушку и открыли огонь по приблизившимся немецким танкам, подбив 8 машин. Остальные отошли, но через 15 минут показалась пехота противника, которая также была отогнана орудием бронепоезда. Однако, ответным артогнем последнее орудие бепо было разбито, и его доблестный расчет покинул бронеплощадку.

К этому моменту подошел тяжелый бронепоезд № 22, который попытался вытянуть бепо № 27. Сделать это не удалось, а вскоре и железная дорога между составами была разбита артиллерией противника, и бепо № 22 пришлось отойти.

Узнав, что части Красной Армии отходят по берегу Таганрогского залива, командир дивизиона решил поддержать их огнем. В результате огневого налета бронепоезд № 22 уничтожил 3 немецких танка, а № 29 до 80 человек пехоты. Продвижение противника было приостановлено, наши части без помех отошли на новые позиции. Всего за день боя 17 октября 7-й дивизион подбил и уничтожил 19 танков и вывел из окружения 14 брошенных орудий. Свои потери составили: матчасть бепо № 27, 7 человек убитыми и 7 ранеными.

С 18 по 21 октября 1941 года дивизион занимал оборону в районе Синявской, а 21 октября, в связи с прорывом фронта армии на правом фланге, был переброшен на станцию Хопры. Здесь бепо № 22 и 29 огнем с открытых позиций поддерживали 1171-й стрелковый полк 343-й стрелковой дивизии.

4 ноября немцы решили уничтожить бронепоезда тараном, пустив на них паровоз с прицепленной площадкой со взрывчаткой. В 23.15 таран на большой скорости проскочил Хопры, захватив стоявшую на путях бронемашину (экипаж успел выскочить) и взрывом повредил оба пути. К 8.00 5 ноября их удалось отремонтировать силами команд и прибывшего ремонтного поезда.

9 ноября в 14.00 5 самолетов Ю-87 атаковали бронепоезд № 22. В результате прямого попадания бомбы в одну из бронеплощадок, она была полностью выведена из строя. Через два часа эти же самолеты провели налет на бепо № 29, который не мог маневрировать

из-за разрушенного полотна. Прямым попаданием двух 100-килограммовых бомб одна бронеплощадка была полностью разбита, а на второй повреждено одно из орудий. Потери в результате бомбежек составили 15 человек убитыми и 38 ранеными. В течении двух дней оставшаяся матчасть была отремонтирована в Ростове, и 12 ноября оба бронепоезда вновь выехали на боевые участки, имея только по одной бронеплощадке.

Утром 20 ноября дивизион получил задачу штаба 56-й армии — прикрыть Ростов и Аксайскую переправу, действуя на участке в 24 км.

Тяжелый бепо № 22 до 20.00 вел интенсивный артогонь, сдерживая противника во взаимодействии с полком НКВД в районе Нахичевань — Донская — завод Сельмаш. Связь с другими частями и штабом армии отсутствовала. Командир принял решение отойти в Ростов, а ночью переправиться на другой берег Дона. Но, подойдя к мосту, на рельсах обнаружили завал и немецкие танки. Так как бепо находился в мертвом пространстве на насыпи и не мог вести по ним огня, команда сняла пулеметы, подожгла состав и пешком вышла к своим.

Бронепоезд № 29, не найдя своих частей в Аксае, начал выбор огневой позиции, но неожиданно был атакован 18 танками. Их первые же выстрелы вывели из строя бронепаровоз и оба орудия. Команда оставила состав и отошла в сторону Батайска. Высланный черный паровоз вытащил бепо на станцию Ростов-Пристань, но дальше двигаться не мог, так как станция и мост через Дон были заняты немцами. Утром 21 ноября бронепоезд был взорван, а остатки команды отошли на другой берег Дона.

Распоряжением начальника автобронетанковых войск 56-й армии личный состав дивизиона 22 ноября 1941 года вывели на станцию Тихорецкая для переформирования. Здесь в состав 7-го ОДБП включили бронепоезда № 21 (тяжелый, из состава 8-го дивизиона), «Железнодорожник» (построен на Тихорецких заводах — паровозоремонтном имени Воровского и «Красный молот» на средства трудящихся Тихорецка) и «Николай Щорс» (бронепаровоз Ов № 1340 и две бронеплощадки, строительство начато на станции Волноваха, закончено в Тихорецке). После этого дивизион убыл на фронт под Ростов, где был придан 377-й стрелковой дивизии и занял позицию в районе поселков Приморка и Екатериновка. До апреля 1942 года бронепоезда активных действий не вели из-за взорванного моста через реку Самбек, а систематически наносили артудары по передне-

му краю немецкой обороны. В начале марта 1942 года при переходе на новый штат (два бепо) бронепоезд «Николай Щорс» передали в состав 8-го ОДБП, в результате чего в 7-м дивизионе остались легкий бепо № 1 «Железнодорожник» и тяжелый бепо № 2 (бывший № 21).

17 июля 1942 года 7-й ОДБП по распоряжению командования Юго-Западного фронта убыл в распоряжение 3-го гвардейского стрелкового корпуса. Через два дня бронепоезд № 1 получил задачу прикрыть отход частей 228-й стрелковой дивизии в районе станций Лихая—Горная. Из-за того, что оба пути оказались забиты эшелонами, часть из которых горела, бепо не мог маневрировать и оказать поддержку своим войскам.

20 июля 1942 года он занял позицию на тупиковой ветке на станции Горная, откуда открыл огонь, прикрывая отход частей 28-й стрелковой дивизии. В течение дня немецкая авиация трижды бомбила бронепоезд, в результате чего была разбита площадка ПВО, повреждена первая бронеплощадка (башни заклинило и они не вращались), вышел из строя бронепаровоз, у которого к тому же закончилась вода, а заправить ее было негде. Из-за невозможности вывести состав (пути были разбиты на большом протяжении) и отсутствия связи со своими частями, командир и комиссар бронепоезда приняли решение взорвать состав и отходить в пешем порядке, что и было сделано в 22.00 20 июля 1942 года.

Бепо № 2 7-го дивизиона по приказу командования 56-й армии в 4.20 19 июля занял позицию на станции Хапры с задачей: поддерживать части 30-й стрелковой дивизии и прикрыть открытый левый фланг на реке Мертвый Донец. 22 июля немецкие части прорвали оборону на стыке 30 и 39-й стрелковых дивизий, и бронепоезд получил задачу отойти. В 3.30 23 июля он прошел через Гниловскую и встал, не доезжая до станции Ростов-Берег 1: впереди путь был разбит. Кроме того, к 7.00 наши саперы взорвали железную дорогу со стороны станции Хапры, в результате чего бепо лишился маневра — в его распоряжении осталось не более 200 метров железнодорожного полотна. Состав вел огонь по наступающим немецким частям до 20.00, после чего со стороны Ростова подошло 8 танков противника с пехотой. Из-за того, что танки находились в мертвой зоне, бронепоезд не мог стрелять по ним. Кроме того, высланная разведка доложила, что наши части отошли на левый берег Дона. По указанию начальника штаба автобронетанковых войск 56-й армии полковника Самсанидзе,

командир дивизиона подполковник Жмакин приказал все имущество и вооружение переправить на левый берег Дона, а матчасть бепо № 2 взорвать. Это было выполнено в 21.00 22 июля 1942 года.

24 июля личный состав 7-го дивизиона сосредоточился на станции Каяла, откуда через десять дней по распоряжению заместителя командующего Северо-Кавказского фронта по автобронетанковым войскам убыл в Мос-

кву, в распоряжение управления бронепоездов ГАБТУ КА.

20 сентября 1942 года 7-й дивизион направили в Рузаевку, в 1-й запасной полк бепо, а оттуда 10 марта 1943 года — вновь в Москву. Здесь 8 июня 1943 года 7-й ОДБП получил бепо «Москва» (типа БП-43), построенный на средства работников Окружной железной дороги в депо станции Ташкент, а чуть позже, 30 июня, от базы материально-техни-



**Бронепоезд № 48
из состава 12-го
ОДБП, сброшенный
командой в
реку Ипуть на
взорванный мост
у станции Сураж
17 августа 1941
года. Состав имел
бронеплощадки
типа военсклада
№ 60 (ЯМ).**

**Бронепоезд № 1
«Народный
мститель» из
состава 12-го
ОДБП (второго
формирования),
состоящий из
бронеплощадок
типа военсклада
№ 60 и
бронепаровоза
Ов № 7052 типа
НКПС-42 (ЦАМО).**

ческого снабжения управления бронепоездов бепо «Александр Невский» (типа ОБ-3, предположительно до этого входил в состав 25-го ОДБП, был потерян в боях под Сталинградом в сентябре 1942 года, при освобождении территории эвакуирован в тыл). Этот состав был отремонтирован и перевооружен пушками Ф-34 силами 7-го дивизиона. Бронепоезда получили следующие номера: «Москва» — № 748, «Александр Невский» — № 740.

23 июля 7-й ОДБП убыл из Москвы на станцию Вербилки Ярославской железной дороги, а оттуда по решению Военного Совета бронетанковых и механизированных войск Красной Армии № 1106901сс от 25 декабря 1943 года — на Карельский фронт. 10 января 1944 года дивизион прибыл на станцию Кандалакша, где вошел в оперативное подчинение 59-й зенитно-артиллерийской дивизии. В дальнейшем вплоть до конца войны бронепоезда № 740 и 748 занимались охраной Муромской железной дороги на участках Кандалакша, Ням-Озеро, Масельская, потом дивизион передислоцировался на станцию Нева-3, где размещался до 28 сентября 1945 года. К 1 октября 7-й ОДБП прибыл на станцию Каткаселька Кировской железной дороги, а 20 апреля 1946 года, на осно-

вании директивы Генерального Штаба Красной Армии № орг/4/3060 от 11 апреля 1946 года, убыл в состав Архангельского военного округа с местом дислокации город Котлас. В [1947] году 7-й отдельный дивизион был расформирован.

Дивизионом командовали: подполковник В.П. Жмакин (до августа 1942 года), майор (затем подполковник) В.К. Ткаченко (сентябрь 1942—1947(?) год).

8-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ЯСЛОВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован 11 февраля 1932 года в Полоцке взамен ушедшего на Дальний Восток 2-го дивизиона. Формирование вел командир дивизиона Александров (командовал до 1934 года), матчасть поступила с завода «Красный Профинтерн».

В сентябре 1938 года дивизион выдвигался к латвийской границе в район Арисса—Бигосово, а в октябре вернулся в Полоцк.

17 сентября 1939 года дивизион под командованием майора Карасик (бепо № 16 старшего лейтенанта Кобанчук и № 21 старшего



лейтенанта Хлюпина) выдвинулись к польской границе. В 5.00 командир дивизиона с командиром взвода управления дивизиона младшим лейтенантом Сысоевым и тремя красноармейцами на дрезине ДТР перешли границу, заняли станцию Загатье, где арестовали железнодорожную администрацию и польский гарнизон. Через 10 минут пехота Красной Армии двинулась вперед. Поляки пытались задержать продвижение, но огнем бронепоездов сопротивление было подавлено. По окончании боевых действий дивизион вновь сосредоточился в Полоцке.

Во время советско-финляндской войны бронепоезда № 16 и 21 из состава 8-го дивизиона с 25 января 1940 года участвовали в боях на Карельском перешейке, закончив боевые действия на станции Райоки. Отсюда 7 мая 1940 года дивизион убыл к месту новой дислокации — город Туапсе.

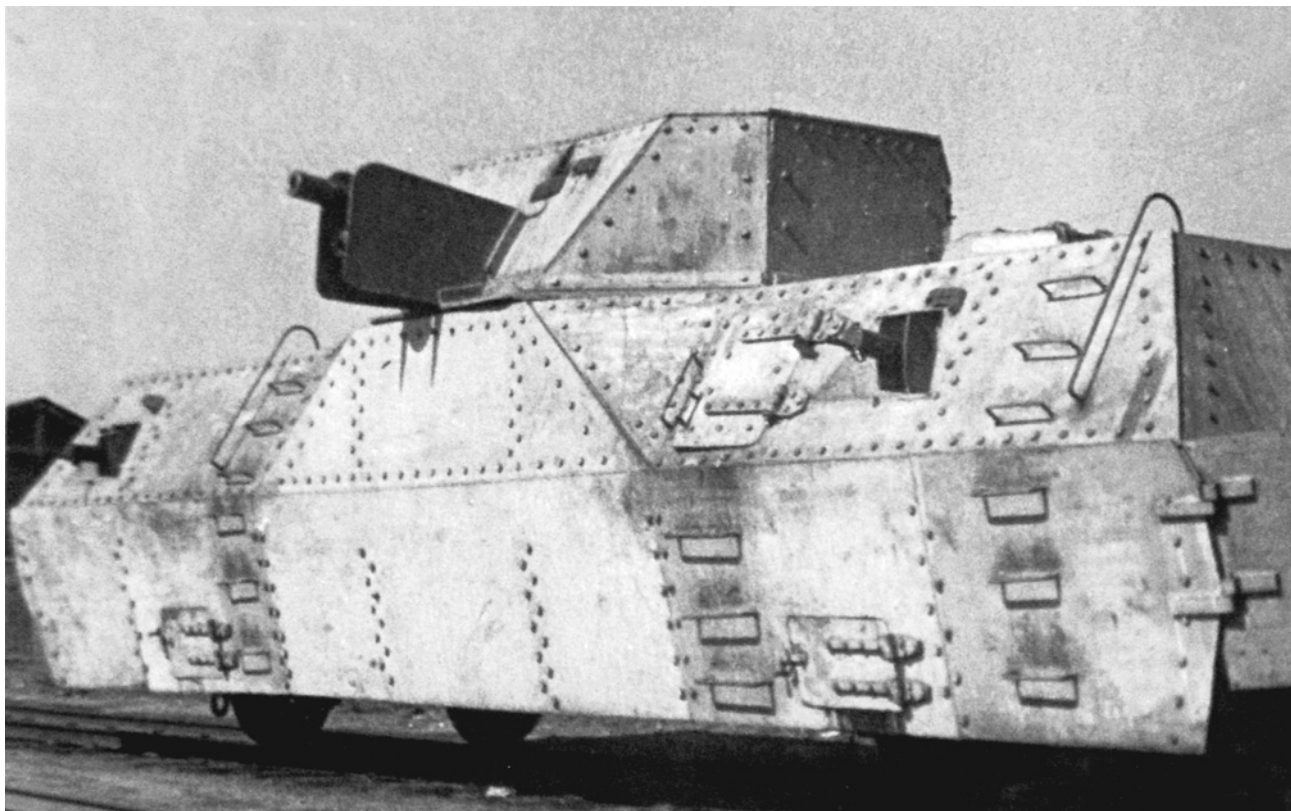
После начала Великой Отечественной войны 8-й ОДБП перешел на штат военного времени, и в составе легких бепо № 16, 45 и тяжелого № 21 убыл на охрану участка Туапсе—Адлер. В июле бронепоезд № 16 под командованием капитана Коржевского убыл на Юго-Западный фронт, где впоследствии послужил основой для формирования нового дивизиона.

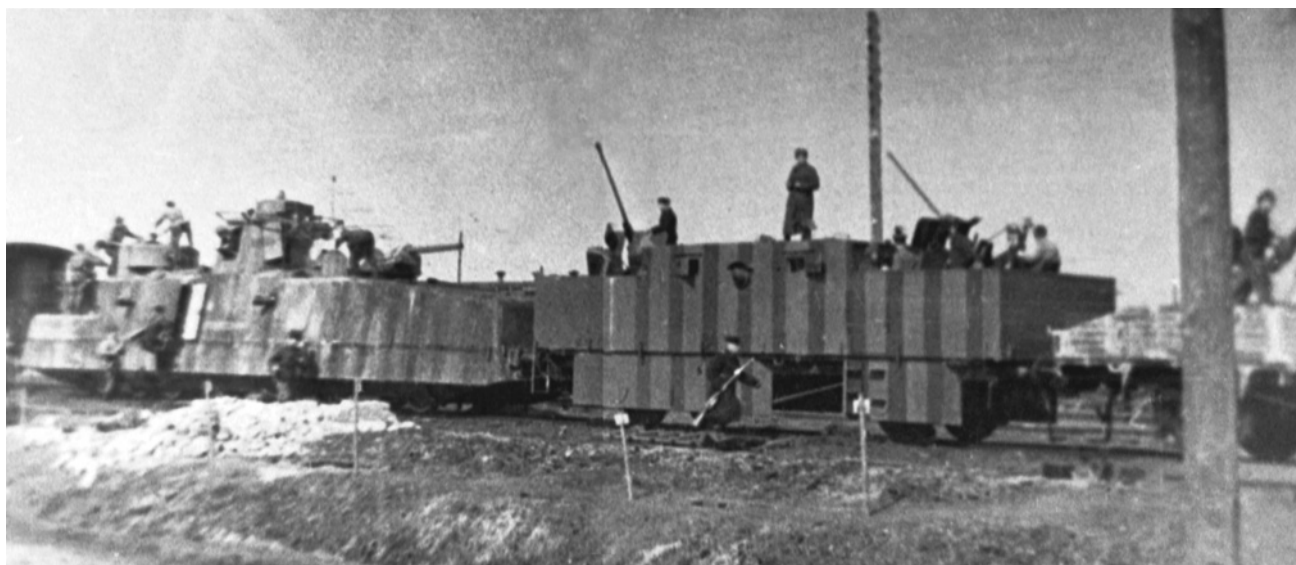
9 сентября 1941 года 8-й дивизион в составе только одного бепо № 45 (командир младший лейтенант Алекин) прибыл на Южный фронт в район станций Марцево — Кошлино. Здесь в состав дивизиона вошли легкие бронепоезда № 14 (сформирован Военным Советом СКВО и Ростовским облисполкомом для защиты Ростова, постройка велась в Таганроге в августе, состав: бронепаровоз Ов с двумя пулеметами ДА-2 на зенитном станке и две бронеплощадки, на каждой стояло по два 120-мм миномета и пять пулеметов Максима) и 59-го полка войск НКВД охраны железных дорог (в документах именуется № 59). Тяжелый бепо № 21 остался в Адлере для охраны побережья.

14 октября немецкая авиация разбила бепо № 14, а 22 октября были окружены бепо № 45 и 59, прикрывавшие отход наших частей на участке Марцево—Бесергеновка. Бронепоезда продолжали вести огонь, пока артиллерия противника не подожгла нефтяной бак бронепаровоза и разбила 2 орудия бепо № 45, и уничтожила бепо № 59. Команды оставили составы и отошли к Таганрогу. Тяжелый бронепоезд № 21, прибывший из Адлера, 23 ноября 1941 года передали в состав 7-го ОДБП.

Потерявший матчасть и до 50 % людей, 8-й дивизион отправили в Тихорецк, где совмес-

**Бронеплощадка
(типа ОБ-3)
№ 920 из состава
бронепоезда № 2
«Сызранец»
12-го ОДБП (второго
формирования).
Апрель 1942 года
(ЦАМО).**





Бронепоезд № 600 «Стремительный» (мотоброневAGON МБВ-2 и 2-осная платформа ПВО) из состава 14-го ОДБП. Лето 1944 года. Обратите внимание на оригинальный камуфляж бронепоезда (АСКМ).

тно с рабочими паровозоремонтного завода имени Воровского и «Красный молот» его личный состав участвовал в окончании строительства бронепоезда «Железнодорожник». Укомплектованный главным образом командой с бепо № 45, этот состав под командованием капитана Рудова совместно с бронепоездами 7-го дивизиона 18–22 ноября вел бой в районе разъезда Западный с танками и пехотой противника. Получив повреждения паровоза и трех орудий, «Железнодорожник» был отправлен в Тихорецк для ремонта.

В декабре 1941 года в 8-й дивизион прибыла команда бепо № 18, которая вместе с другим личным составом участвовала в восстановлении «Железнодорожника» и окончании строительства бепо «Николай Щорс» в Тихорецке.

После передачи в состав 7-го дивизиона бепо «Железнодорожник» и «Николай Щорс», личный состав 8-го ОДБП приступил к строительству новой матчасти. Для восстановления бепо № 45 использовали одну разбитую легкую бронеплощадку и разбитый бронепаровоз Ов № 7298, для бепо № 18 использовали две бронеплощадки, начатые изготовлением в Таганроге, а бепо № 21 сооружался заново.

В начале марта 1942 года бепо № 18, 21 и № 45 были готовы, но последний, из-за отсутствия вооружения, имел только два 76-мм орудия образца 1902 года вместо четырех. К этому же времени из состава 7-го ОДБП в 8-й дивизион передали бепо «Николай Щорс».

4 апреля 1942 года, выделив из своего состава бронепоезда № 18 и «Николай Щорс» в новый 19-й дивизион, 8-й ОДБП в составе двух легких бепо № 1 (бывший № 45) и №

2 (бывший № 21) выдвинулся на участок Батaysk–Зимовники, войдя в оперативное подчинение 51-й армии.

29 июля 1942 года в результате налета немецкой авиации бронепоезд № 1 (командир лейтенант Ткаченко) был выведен из строя (повреждены два орудия и заклинены башни) и убыл на ремонт в Тихорецк.

Бепо № 2 (командир лейтенант Клеменко), будучи отрезанным от 51-й армии противником, прорвавшимся в район Зимники–Пролетарская, попал под артобстрел и отошел за Маныч.

30 июля 1942 года бепо отошел на Тихорецк, а оттуда на станцию Белая Глина с задачей поддержать 14-й танковый корпус генерал-майора Радкевича. 1 августа, отразив атаку немецких танков и подбив несколько из них, бронепоезд № 2 подвергся атаке немецких самолетов, в результате чего прямыми попаданиями бомб были разбиты тендер бронепаровоза, первая бронеплощадка, пробит паровой котел и загорелась вторая бронеплощадка. Команда, потеряв до 50% убитыми и ранеными, отошла в пешем строю.

Бронепоезд № 1, не имея возможности восстановить матчасть (предприятия Тихорецка были уже эвакуированы), вместе с базой дивизиона отошел, подобрав по дороге часть команды бепо № 2, сначала на станцию Невинномысская, а затем в Тбилиси.

Здесь на паровозагоноремонтном заводе имени Сталина был отремонтирован бепо № 1 и построена новая матчасть бепо № 2 — две двухбашенных бронеплощадки и платформа ПВО (76-мм пушка Лендера и два ДШК). 16 декабря 1942 года 8-й дивизион убыл в распоряжение 9-й армии Северной

группы Закавказского фронта на участок До-
лохово—Бислан—Орджоникидзе.

На основании распоряжения начальника
ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года
бронепоезда получили новые номера: № 1 —
№ 680 (бронепаровоз Ов № 7298, бронепло-
щадки № 719, 720, площадка ПВО № 724), а
№ 2 — № 744.

С января по март 1943 года 8-й дивизи-
он находился на станциях Грозный и Ха-
сав-Юрт, с 5 марта — в составе 58-й армии
на участке Тимашевская, Приморско-Ахтыр-
ская, затем с 11 ноября 1943-го по 28 июня
1944 года — в Ростове, в резерве Ставки ВГК.
Кроме того, в октябре — декабре 1943 года
бепо № 744 прошел перевооружение на Ми-
чуринском ПРЗ (орудия образца 1902/30 года
заменены на Ф-34).

29 июня 1944 года 8-й дивизион бронепе-
ездов убыл в распоряжение 38-й армии 1-го
Украинского фронта на станцию Проску-
ров, а 15—17 июля поддерживал огнем части
52-го стрелкового корпуса во время прорыва
немецкой обороны у Езерны. В этих боях
бронепоезда подавили артиллерийскую и три
минометных батареи, уничтожили два шес-
тиствольных миномета, отразили две ата-
ки противника и в семи населенных пунктах
рассеяли немецкую пехоту.

К 20 июля 8-й дивизион передислоциро-
вался на станцию Острев, где прикрывал же-
лезную дорогу от атак с воздуха и занимался
восстановлением полотна.

22 августа убыл в район Львов—Рава-Рус-
ская с задачей борьбы с бандитами, а 19 сентяб-
ря выведен в резерв фронта. 31 декабря 8-й
ОДБП вошел в состав 38-й армии 4-го Укра-
инского фронта и 16 января 1945 года в со-
ставе дивизионной артгруппы поддерживал
свою пехоту при прорыве немецкой обороны
в районе города Ясло, за что приказом Ставки
ВГК № 018 от 19 февраля 1945 года дивизиону
присвоено наименование «Ясловский».

6 февраля дивизион перебросили на стан-
цию Санок, откуда 21 марта 1945 года убыл
в резерв Ставки ВГК, сначала на станцию
Нара, затем в Москву, а 26 ноября 1945 года —
в Брянск. Весной 1945 года бепо № 744 полу-
чил новую матчасть (типа БП-43).

8 сентября 1947 года на основании дирек-
тивы Генерального Штаба Вооруженных Сил
8-й отдельный дивизион бронепоездов убыл
из Брянска в Белгород. В связи с получени-
ем новой и сдачей старой матчасти в нуме-
рации бронепоездов произошли изменения:
с 26 июня 1948 года бепо № 744 стал имено-
ваться № 620, а № 620 — № 850.

С 25 июня 1949 года, на основании приказа
Министра Обороны СССР № 0039 от 18 мая

1949 года и директив Генерального Штаба
Вооруженных сил № орг/1/1201/95 от 18 мая
и № орг/1/11/1991 от 15 июня 1949 года, ди-
визион вошел в состав войск Воронежского
военного округа.

С 10 июля по 1 декабря 1947 года бронепе-
езд № 744 (типа БП-43) приданный команди-
ру 18-й отдельной стрелковой бригады Северо-
Кавказского военного округа, участвовал
в съемке кинокартины «Сталинградская бит-
ва». В соответствии с директивой Генераль-
ного Штаба № 647369 от 26 июля 1951 года,
с августа по 18 сентября бепо № 620 (типа
БП-43, командир майор П.В. Фромешкин) в
составе войск Ленинградского военного ок-
руга участвовал в съемках кино «Незабывае-
мый 1919 год».

На основании директивы Генерального
Штаба № орг/1/572499 от 14 августа 1953
года 8-й отдельный дивизион бронепоездов
был расформирован. Личный состав обра-
щен на укомплектование частей Воронежско-
го округа, матчасть сдана на склад № 2707
в Брянске (бепо № 620, 850, 668, 646), а бепо
№ 702 разбронирован.

Дивизионом командовали: капитан Миро-
нов (март 1940 — июнь 1941 года), подпол-
ковник Суханов (июнь—ноябрь 1941 года),
капитан Миронов (ноябрь 1941 — апрель
1942 года), майор Егоровский (апрель — сен-
тябрь 1942 года), майор Каменев (сентябрь
1942 — март 1943 года), майор (затем подпол-
ковник) Б.Я. Рогачевский (март 1943 — фев-
раль 1946 года), подполковник (затем пол-
ковник) А.В. Тепляков (февраль 1946 — сен-
тябрь 1953 года).

9-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование велось на базе 2-го пол-
ка бронепоездов с 10 марта по 8 апреля 1932
года, после чего дивизион убыл на Дальний
Восток. 30 апреля прибыл на станцию Воро-
шилов, где вошел в состав Особой Красно-
знаменной Дальневосточной армии. Прика-
зом по ОКДВА № 00261 от 25 июля 1936 года
из состава 9-го дивизиона сформирован от-
дельный бепо № 66, убывший на станцию
Камень-Рыболов. Согласно приказанию по
войскам Приморской группы легких бепо №
23 из состава дивизиона откомандирован на
станцию Ново-Качалинская.

При реорганизации ОКДВА 9-й дивизион
бронепоездов передан в состав 1-й Особой
Краснознаменной армии, а 7 мая 1941 года

переподчинен 25-й армии. 22 июля 1941 года в состав 9-го ОДБП возвращен бепо № 23, а 10 августа бронепоезда рассредоточены для охраны следующих участков железной дороги Хасановского сектора: легкий № 23 Ворошилов—Угольная, легкий № 24 разъезд Барановский—Приморская, тяжелый № 25 Приморская—Посыет.

Согласно приказанию по 25-й армии от 3 ноября 1941 года № 6227 из личного состава и матчасти 9-го дивизиона формируется отдельный тяжелый бепо (в/ч 4731), отправленный в состав 35-й армии.

Приказом по войскам Дальневосточного фронта № 0087 от 14 мая 1942 года 9-й дивизион перешел на новый штат (два бепо), бронепоезд № 24 изъят из состава и передан 1-й ОКА.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 23 — № 734, № 25 — № 745.

2 сентября 1943 года бепо дивизиона сосредоточились по месту нахождения базы — город Ворошилов.

24 июля 1945 года по приказу командования Приморской группы 9-й ОДБП из состава 25-й переподчинен 35-й армии и убыл на станцию Уссури. 9 августа, вместе с тремя приданными зенитными бронепоездами, бепо № 734 и 745 со станции Лазо вели огонь по целям в крепости и городу Хутоу и по станции Юэя, а 13 августа со станции Губарево — по наблюдательным пунктам и живой силе противника в населенном пункте Сямукэ.

На основании директивы Генерального Штаба 9-й отдельный дивизион бронепоездов был расформирован в 1953 году.

Дивизионом командовали: капитан П.Н. Козлов (1941—1943 год), майор С.И. Ковтун (1943—1944 год), майор (позже подполковник) И.И. Грикит (1945—1947 год), подполковник В. Черняев (1948 (?)—1953 год).

10-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Ведет свое начало от отдельного легкого бепо № 10, сформированного на станции Эмир-Абад приказом РВС СССР № 1444 от 1 ноября 1924 года. В его состав вошла матчасть и личный состав бепо № 10, 14 и 122 времен Гражданской войны. Бронепоезд дислоцировался на станциях Эмир-Абад, а с января 1928 года — Ашхабад. К началу Вели-

кой Отечественной войны имел в своем составе бепо № 10 и кадр второй очереди бепо № 62 (в феврале 1942 года вошел в состав 11-го ОДБП).

18 января 1942 года бепо № 10 (бронепаровоз Ов № 4816 на жидком топливе, забронирован рембазой № 6 в 1938 году, бронеплощадки ПЛ-37 № 720 и 721 изготовлены заводом «Красный Профинтерн» в 1940 году, платформа СПУ-БП) убыл из Ашхабада в Москву, и 8 февраля прибыл на станцию Перово. Здесь 16 февраля 1942 года был получен приказ управления бронепоездов № 08, в котором говорилось:

«На базе бронепоезда № 10 сформировать 10-й дивизион бронепоездов, который содержать по штату № 016/104 в количестве 6 подвижных единиц и 236 человек. Для второго бронепоезда получить матчасть, строящуюся в депо Люблино. Срок готовности 1 марта 1942 года».

Бронепоезд № 2 10-го ОДБП был готов 23 февраля 1942 года. Он состоял из бронепаровоза Ов № 5282 (броня не каленая, 17+10 мм, тендер 10+10 мм, командирская рубка 17+15+11 мм, изготовлен в декабре 1941 года Сталинскими мастерскими Октябрьской железной дороги), двух двухбашенных бронеплощадок № 900 и 901, вооруженных двумя 76-мм пушками Ф-34 и шестью пулеметами ДТ каждая (построены в депо Люблино в феврале 1942 года, броня борта 30 мм, орудийные башни 35 мм, командирская башня 45 мм, места размещения снарядных стеллажей 30+15 мм) и платформы ПВО с двумя 25-мм автоматическими пушками (броня 12-13, изготовлена заводом «Стальмост»). Бепо дивизиона получили наименования: № 1 — «Роза Люксембург» (в честь одноименного бепо № 14, поступившего на формирование бепо № 10 в 1922 году), № 2 — «Народный мститель».

1 марта 1942 года 10-й ОДБП прибыл на Брянский фронт, где получил задачу обеспечить прикрытие от атак с воздуха станций Белев, Киреевская и Слаговищи. Только за первые две недели бронепоезда отразили 9 авианалетов, при этом сброшенными бомбами было убито 2 и ранено 7 человек, сброшена с рельс бронеплощадка № 721 «Розы Люксембург». 10-й дивизион находился на этом участке до 20 апреля 1943 года. Всего за этот период бепо провели 243 боя с немецкой авиацией, при этом их огнем было сбито 10 и подбито 7 самолетов.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда 10-го ОДБП получили новые номера: № 1 стал № 656, а № 2 — № 705.

К 25 апреля 1943 года дивизион передислоцировался на станции Чернь и Выпозово, а приказом по 3-й армии Брянского фронта № 067 от 24 июня 1943 года бронепоезда выдвинулись на станцию Скуратово, где провели 34 боя с немецкой авиацией («Роза Люксембург» — 13, «Народный мститель» — 21). К 5 августа оба бепе перешли на станцию Отрада, где их команды занимались восстановлением железнодорожного полотна. Переданный 29 августа 1943 года в состав Степного фронта, 10-й дивизион 2 сентября прибыл в Белгород, 12 сентября в Харьков, а 2 октября — в Полтаву. За этот период бронепоезда отразили 68 атак немецких самолетов. Один из наиболее сильных налетов был в ночь с 23 на 24 октября 1943 года — в результате бомбежки было убито 3 и ранено 2 человека, разбито и сгорело три жилых вагона базы.

Находясь в составе войск 2-го Украинского фронта 10-й ОДБП двигался по маршруту: станция Кобеяки—Гановка—Козельщина, куда прибыл 19 ноября.

В период 23—25 ноября 1943 года бронепоезда № 656 и 705 своим огнем поддерживали части 20-го гвардейского стрелкового корпуса, наступавшего в районе Крюкова. 30 ноября вместо убитого на ремонт бепе № 656 с базы управления бронепоездов и бронемашин прибыл бепе № 637 (типа БП-43, построен на Красноярском ПРЗ в 1943 году).

К 7 января 1944 года 10-й ОДБП передислоцировался в Кременчуг, затем двигался по маршруту станция Хитровка—Бобринская—Поташ—Рогожны—Маркулешты, куда прибыл 26 мая 1944 года.

На основании приказа командующего бронетанковыми и механизированными войсками 2-го Украинского фронта № 04259 от 24 августа 1944 года, дивизион перебросили на станцию Унгены для охраны фронтового склада бронетанкового имущества. 19 сентября бронепоезда сосредоточили в Яссах, затем после перешивки колеи, они перешли на станцию Гигиу (4 километра юго-восточнее Плоешти). Здесь 10-й ОДБП находился до 5 июля 1945 года, после чего был получен

**Подготовка
бронепоезда С-30
Краснознаменного
Балтийского
флота (с января
1943 года — бепе
№ 660 «Стойкий»
14-го ОДБП) к бою.
Зима 1942 года.
На фото передняя
бронеплощадка с
двумя башнями от
танка КВ-1 (ЦВММ).**



приказ о его выходе из состава 2-го Украинского фронта и включении в Львовский военный округ. Из-за большой загруженности железных дорог дивизион прибыл в Ковно только 18 августа.

На основании директивы штаба Львовского ВО № орг/1/0373 от 30 августа 1945 года 10-й отдельный дивизион подлежал расформированию. Личный состав был направлен в 7-ю учебную танковую бригаду в Челябинске, а матчасть 7 сентября отправилась со станции Ковно на станцию Киверцы, для ее передачи 49-му отдельному дивизиону бронепоездов.

Дивизионом командовали: майор М.Ф. Сосенко (март 1941–1943(?) год), подполковник Бойко (1945 год).

11-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование дивизиона началось приказом по управлению бронепоездов Красной Армии № 08 от 13 февраля 1942 года на базе прибывшего из Средне-Азиатского военного округа (САВО) отдельного легкого бронепоезда № 11 и бепо № 61 (кадр второй очереди при бепо № 11), в тот момент находившегося в пути из Туркмении в Москву. Приказом по управлению бронепоездов № 013 от 19 февраля 1942 года в состав формируемого 11-го ОДБП вместо бепо № 61 включили прибывший из САВО бепо № 62 (кадр второй очереди при бепо № 10). Бронепоезда получили номера № 1 (бронепаровоз Ов № 3731 забронирован заводом «Красный Профинтерн» в 1940 году, бронеплощадки № 423 и № 590, изготовленные военскладом № 60 в 1932 году, и платформа СПУ-БП) и № 2 (бронепаровоз Ов № 6555 бронировки завода «Красный Профинтерн» 1939 года, бронеплощадки № 459 и № 672 изготовленные заводом «Красный Профинтерн» и военскладом № 60 в 1933 году, и платформа ПВО с двумя 25-мм зенитными пушками, изготовленная на заводе «Стальмост» в феврале 1942 года) соответственно.

Формирование дивизиона закончилось 7 марта, а 11 мая 1942 года на основании распоряжения заместителя наркома обороны генерал-лейтенанта Федоренко № 702085сс 11-й отдельный дивизион бронепоездов убыл со станции Голицыно на станцию Ингури, где вошел в состав 46-й армии Закавказского фронта. Здесь 11-й ОДБП получил задачу охраны побережья Черного моря на участке Сухуми–Поти–Батуми.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 (бывший № 11) – № 678, № 2 (бывший № 62) – № 713.

30 декабря 1942 года дивизион придали 13-му стрелковому корпусу 46-й армии Черноморской группы войск Закавказского фронта, 16 февраля 1943 года вместе с корпусом он вошел в состав Северо-Кавказского, а 5 марта 1943 года – Закавказского фронта. Задачи бронепоездов оставались прежними – охрана побережья.

Приказом по войскам Северо-Кавказского фронта № 0154 от 10 февраля 1943 года бронепоездам 11-го ОДБП присвоены наименования: № 678 – «Михаил Кутузов», № 713 – «Александр Суворов».

В декабре 1943 – феврале 1944 года бронепоезд «Михаил Кутузов» находился на перевооружении на станции Ингури – 76-мм орудия образца 1902 года заменили на танковые Ф-34.

После окончания Великой Отечественной войны дивизион передислоцировался на станцию Туапсе. Согласно директивы Генерального Штаба Вооруженных Сил № орг/1/118 от 6 мая 1946 года 11-й ОДБП был расформирован. Дивизионом командовали: капитан Я.П. Каменев (март – 4 сентября 1942 года), капитан М.К. Гужвинский (4–28 сентября 1942 года), майор А.А. Егоровский (28 сентября 1942 – 25 февраля 1943 года), капитан С.Н. Егоров (25 февраля – 27 августа 1943 года), подполковник А.Д. Джахияев (27 августа 1943 – 16 августа 1944 года), капитан Гудков (16 августа 1944 – май 1946 года).

12-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Дивизион «скрытого» формирования, развернут на базе 1-го запасного полка бронепоездов в Брянске с 23 по 27 июня 1941 года в составе легких бронепоездов № 47, 48 (бронеплощадки типа военсклада № 60 или ПЛ-35) и тяжелый № 49 (бронеплощадки ПТ-33). 29 июня дивизион прибыл в Смоленск, затем был переброшен в Оршу, откуда убыл в Борисов.

1 июля 1941 года в районе станций Жодино–Смолевичи (под Борисовым) бронепоезд № 47 вступил в бой с немецкими танками, подбив несколько машин. Шедший за ним бепо № 48 попал под обстрел, при этом первые же снаряды вывели из строя бронепаро-

воз. В результате, бепо № 48 вышел из боя, а затем убыл в Брянск на ремонт. 7 июля сюда же прибыл бронепоезд № 49, орудия которого вышли из строя после 6–7 выстрелов.

Отходивший с боем бронепоезд № 47 на том же месте, где был подбит № 48, также попал под обстрел. Первый же снаряд пробил котел бронепаровоза и состав встал. Несмотря на ответный огонь бронепоезда, вырваться из огневого мешка не удалось — поезд рас-

стреливался с трех сторон, вскоре загорелась одна из бронеплощадок, на которой стали рваться снаряды. Команда покинула состав.

2 августа вышедшие из ремонта бронепоезда № 48 и 49 направили на участки Жуковка–Липовская и Брянск–Жуковка. 4 августа бепо № 49 получил задачу прикрыть восстановление пути на участке Липовская — Рославль для помощи отрезанному бепо № 40 4-го дивизиона. Однако немецкие самолеты



**Моряки
у бронепаровоза
бепо «Стойкий»
из состава
14-го ОДБП. Весна
1943 года. Название
выполнено
из металлических
букв, приваренных
к броне (РГАКФД).**

не позволили это сделать, и на перегоне Липовская — Пригорье в результате взрыва бомб бепо № 49 сошел с рельс. Попытки поднять состав успехом не увенчались, и 5 августа команда его оставила.

Бронепоезд № 48 12-го дивизиона с 13 по 16 августа вел бои в районе Бельинкови-чи совместно с 45-м стрелковым корпусом. Прикрывая отход наших частей, 17 августа бронепоезд оказался отрезанным. По решению командира в 20.00 он был оставлен ко-

мандой, подожжен и пущен на взорванный мост через реку Ипуть у станции Сураж.

Личный состав 12-го ОДБП направили в распоряжение 1-го запасного полка бронепоездов, где он находился до 20 октября 1941 года. С 21 октября дивизион переформировали на новый штат № 016/104 и переименовали в 21-й отдельный дивизион бронепоездов.

Вновь 12-й ОДБП сформировали по директиве ГАБТУ КА № 00163сс от 14 марта

**Сигнальщик
бронепоезда
С-30 «Стойкий»
Краснознаменного
Балтийского флота
(с января
1943 года – бепо
№ 660 «Стойкий»
14-го ОДБП)
Б.Д. Батрас
за работой.
Январь 1942 года.
На заднем плане
бронеплощадка
с двумя башнями
от танка КВ-1
(АСКМ).**



1942 года в Москве. Формирование завершилось в апреле, после получения матчасти бронепоездов № 1 и № 2. Бепо № 1 «Народный мститель» состоял из бронепаровоза Ов № 7052, забронированного Ярославским ПРЗ в апреле 1942 года не каленой броней толщиной 30 мм, командирская рубка 40 мм, и вооруженного пулеметом ДШК, двух бронеплощадок № 183 и 184 типа военсклада № 60 изготовления 1932 года, и платформы ПВО завода «Стальмост» с 25-мм пушкой и одним ДШК. Бепо № 2 «Сызранец» был построен в депо Сызрань в апреле 1942 года и включал бронепаровоз Ов № 5 (броня не каленая 30 мм, командирская рубка 40 мм, вооружение пулемет ДШК), четыре бронеплощадки типа ОБ-3 № 920, 921, 922, 923 (броня не каленая, борта и башни 20+10 мм с 80 мм воздушным зазором, движение 20+10 мм, вооружение каждой 75-мм польская пушка образца 1902/26 года, 4 пулемета Браунинг и один ДТ) и платформа ПВО № 209 завода «Стальмост» с 25-мм пушкой и пулеметом ДШК.

В мае 1942 года 12-й дивизион убыл в состав Закавказского фронта с задачей охраны Черноморского побережья на участке Сочи—Туапсе. 8 октября 1942 года 12-й ОДБП передали 18-й армии того же фронта, и уже на следующий день он вступил в бой на участке Пишиш—Гойтх.

В 7.30 10 октября 1942 года бронепоезда 12-го дивизиона подверглись налету 30 немецких самолетов. Отстреливаясь, оба состава стали отходить на станцию Гойтх, достигнув которой бепо № 2 получил прямое попадание бомбы в контрольную платформу, что разрушило путь, и поезд встал. Тут же бомбы попали в платформу ПВО и бронепаровоз. Чтобы избежать потерь, командир приказал экипажу выйти и укрыться. Следовавший за бронепоездом № 2 бепо № 1 двигаться не мог и встал. В результате, после окончания бомбардировки выяснилось, что на составы было сброшено 39 бомб, которыми выведено из строя: два бронепаровоза, три бронеплощадки (двухбашенная и две однобашенных) и платформа ПВО. В отчете среди причин потери отмечалось:

«12-й дивизион действовал в исключительно неблагоприятных условиях:

1. Тяжелый профиль пути не допускающий быстрого перехода на огневые позиции без толкача.

2. Абсолютное превосходство противника в воздухе».

Матчасть дивизиона эвакуировали в депо Гагры и Сочи, причем по докладу командира к «3 ноября будет восстановлен один бронепоезд в составе бронепаровоза, одной двух-

башенной и одной однобашенной бронеплощадок».

Директивой заместителя командующего Закавказского фронта по автобронетанковым войскам генерал-майора Дементьева № 01575 от 21 октября 1942 года предписывалось восстановить матчасть 12-го дивизиона. По состоянию на 1 ноября ход работ был следующим:

«1. Ремонт трех бронеплощадок закончен, артиллерийское вооружение установлено, в ближайшие 2—3 дня будет испытано.

2. Управлением Ворошиловской железной дороги выделено два паровоза, у которых заменены системы нефтяного топлива на твердое. Паровозы обшиты каркасом для постановки брони».

По состоянию на 25 декабря 1942 года были отремонтированы две однобашенных и двухбашенная бронеплощадки, а также заканчивалась постройка еще двух однобашенных площадок. Кроме того, к середине января 1943 года предполагалось закончить бронировку двух паровозов.

Приказом ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1943 года, бронепоезда 12-го дивизиона получили номера: № 1 — № 755 и № 2 — № 762.

Окончательное восстановление 12-го ОДБП затянулось почти до лета 1943 года. Все это время он занимался своей прежней задачей — охраной побережья Сочи—Туапсе. В 1944 году дивизион вошел в состав 3-го Белорусского, а затем 1-го Прибалтийского фронтов. При этом в сентябре 1944 года составы получили новые бронепаровозы, так как изготовленные на Северном Кавказе имели железнодорожный габарит больше допустимого.

12-й дивизион закончил войну в Литве, был расформирован в [1946 году].

Дивизионом командовал: подполковник С.А. Демин (апрель 1942—1944(?) год).

13-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование дивизиона началось по постановлению Государственного Комитета Обороны, продублированному приказом по Дальневосточному фронту № 0555 от 29 ноября 1941 года. В его состав вошли бронепоезда № 1, 2 и 3, местом дислокации определили станцию Лазо.

В июне 1942 года дивизион перешел на новый штат № 016/303 в составе двух бепо.



Бронепоезд № 1 из состава 16-го ОДБП, состоящий из бронепаровоза типа ПР-35 и двух бронеплощадок типа ПЛ-35.

В 1941 году это был отдельный бепо № 53 кадра второй очереди 7-го дивизиона бронепоездов (ЦАМО).

На основании приказа начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 – № 727 (легкий, бронеплощадки типа военсклада № 60 № 444 и № 455), а № 2 – № 739 (тяжелый, бронеплощадки № 619 и № 321). В составе войск 1-го Дальневосточного фронта дивизион участвовал в войне с Японией, занимаясь охраной железных дорог.

Согласно директивы Генерального Штаба Красной Армии № орг/1/216 от 27 мая 1946 года 13-й отдельный дивизион бронепоездов был расформирован в период с 12 июня по 19 июля 1946 года. Матчасть бепо передали 9-му ОДБП.

13-м отдельным дивизионом бронепоездов командовали: майор (в 1945 году подполковник) Н.Т. Николаев (1941–1945 год) и майор В.К. Саксонов (1945–1946 год).

14-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

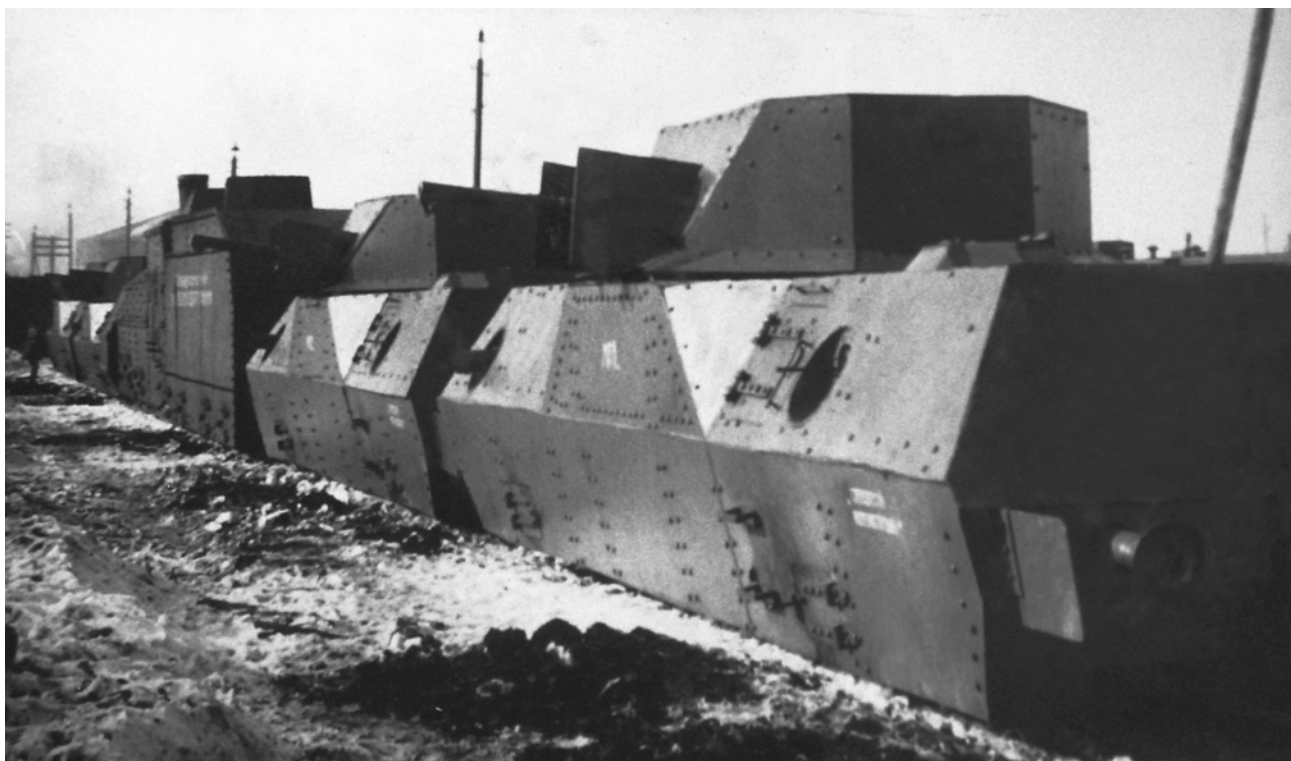
Сформирован Ленинградским фронтом на основании директивы ГБТУ КА 19 января 1943 года из бронепоезда «Стойкий» (передан из состава Балтийского флота) и мотоброневоза МБВ-2, получившего наименование

«Стремительный». Бепо получили номера № 600 и 684 соответственно.

Бепо С-30 «Стойкий» был построен на заводе № 371 имени Сталина и сдан 11 ноября 1941 года. Он состоял из бронепаровоза Од № 8, вооруженного счетверенной зенитной установкой пулеметов Максима и трех 4-осных бронеплощадок. Две из них строились на основе полувагонов с установкой двойного борта и бетонной заливкой между ними. Вооружение каждой состояло из двух 76-мм пушек Ф-32 и 4 пулеметов ДТ в башнях КВ-1, пяти бортовых пулеметов Максима и одного зенитного ДШК. На третьей бронеплощадке размещались два 120-мм миномета и четыре бортовых пулемета Максима.

Бронепоезд С-30 участвовал в боях с ноября 1941 года в районе станции Саперная и на Карельском перешейке. Так как первоначально бепо входил в состав Балтийского флота и его команда комплектовалась из моряков дивизиона дальнобойных орудий особого назначения, находившегося в районе Дудергофа.

Мотоброневоз находился в боях с 5 августа 1941 года. Причем мотоброневоз сначала действовал в составе отдельного бепо № 60 на Балтийской железной дороге в районе станций Кингисепп, Молосковицы, Чудово, а затем на Московской дороге у Чудово, Любань и Тосно. С 20 сентября 1941 года



МБВ-2 как самостоятельная единица действовал у Саперной, поддерживая части 86-й стрелковой дивизии, а с 16 ноября был придан бепо «Народный мститель», вместе с которым позже вошел в состав 71-го ОДБП.

14-й ОДБП до 6 августа 1943 года действовал в составе 67-й армии, а затем его включили в 23-ю армию Ленинградского фронта. Через два дня бронепоезда получили задачу поддержать части 55-й отдельной стрелковой бригады.

14-й ОДБП действовал в районе Павлово, Невская Дубровка в период с 15 августа по 29 сентября 1943 года, почти ежедневно совершая огневые налеты по немецким позициям. Стрельба велась главным образом в ночное время по заранее разведанным и пристрелянным целям. 120-мм минометы, которые имелись на вооружении одной из бронеплощадок «Стойкого», снимали, и они вели огонь с земли.

27 сентября минометная бронеплощадка убыла на завод имени Сталина для перевооружения — на ней планировалось установить две 76-мм зенитных пушки образца 1931 года.

21 октября дивизион передали 67-й армии и перебросили на станцию Каменка для поддержки 124-й стрелковой дивизии. 6 ноября бронепоезда вели огонь по немецким позициям, выпустив 229 снарядов.

29 ноября 1943 года мотоброневаягон «Стрелковый» отправился на ремонт на завод имени Сталина, где он пробыл до конца года.

22 января 1944 года по распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками 67-й армии Ленинградского фронта 14-й ОДБП перебросили на станции Ржевка—Обухово для поддержки частей 116-го стрелкового корпуса. 23—25 января бронепоезда вели огонь по немецким позициям, поддерживая действия наших частей. Особенно напряженным были 24—25 января, когда бепо выпустили 1332 снаряда по противнику в районе Саблино, отбив несколько немецких контратак.

5 февраля 1944 года дивизион прибыл на станцию Ленинград-Московская пассажирская, а через четыре дня его вывели в резерв Ленинградского фронта.

9 июня 1944 года 14-й ОДБП вошел в состав 21-й армии, и на следующий день поддерживал наступление 109-й стрелковой дивизии в районе Лахты, израсходовав 1308 снарядов. Дальнейшее продвижение бронепоездов из-за разрушенного железнодорожного полотна было затруднено.

7 августа 1944 года согласно приказанию командующего бронетанковыми и механизированными войсками 21-й армии 14-й дивизион убыл в Выборг. В октябре мотоброне-

**Бронепоезд № 2
«Свердловский
железнодорожник»
(типа ОБ-3)
из состава
16-го ОДБП (ЦАМО).**

вагон «Стремительный» прибыл в Ленинград для ремонта, а в ноябре сюда же перебросили бепе «Стойкий» и базу дивизиона.

6 февраля 1945 года 14-й дивизион вернулся на место прежней дислокации в Выборг. Здесь он находился вплоть до окончания Великой Отечественной войны, а в начале июня прибыл на станцию Ленинград Витебская — Сортировочная. Здесь в период с 26 июня по 25 июля 1945 года 14-й дивизион бронепоездов расформировали. Вооружение и матчасть передали в состав 62-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Дивизионом командовали: майор Н.Г. Задорожный (1943—1944 год), майор Орлов (1944—1945 год).

16-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован по директиве ГАБТУ КА № 733351сс от 1 марта 1942 года в Москве. Основой послужил 53-й отдельный бронепоезд под командованием капитана А.Д. Джахиева, сформированный в начале войны на основе кадра второй очереди при 7-м дивизионе. Этот бепе действовал на Западном фронте осенью 1941 года.

В состав 16-го отдельного дивизиона бронепоездов вошли бепе № 1 (бронепаровоз типа ПР-35 Ов № 6038, забронирован рембазой № 6 в 1938 году, дополнительно экранирован котел, будка и командирская рубка 13 мм бронелистами с воздушным зазором 40—60 мм, вооружен спаренной установкой пулеметов Максима, бронеплощадки № 495, 496 типа ПЛ-35 с толщиной брони бортов и башен 15 мм (на каждой 2 76-мм пушки образца 1902 года и 6 пулеметов Максима), борта бронеплощадок экранированы: № 495 — 20 мм броней с 25 мм воздушным зазором, № 496 — 15 мм броней с 60 мм воздушным зазором, бронеплощадка ПВО завода «Стальмост» с двумя пулеметами ДШК), и бепе № 2 «Свердловский железнодорожник» типа ОБ-3, (бронепаровоз Ов № 5910 забронирован в депо Свердловск в феврале 1942 года, броня не каленая, 30 мм, будка машиниста 40 мм, командирская рубка 45 мм, бронеплощадки № 895, 896, 897, 898 броня не каленая, борта и башни 15+15 мм с воздушным зазором 80 и 60 мм соответственно, крыша и движение 15 мм, каждая вооружена 75-мм французской пушкой образца 1897 года, двумя пулеметами Браунинг и тремя ДТ, построены в феврале 1942 года в депо Свердловск (№ 896,

897) и депо станции Смычка (№ 895, 898), бронеплощадка ПВО завода «Стальмост» с двумя пулеметами ДШК).

В мае 1942 года 16-й ОДБП убыл в распоряжение командования Северо-Кавказского военного округа, где получил задачу — прикрывать участки Староминская, Александровка, Ейск от атак с воздуха.

Согласно директивы штаба СКВО № 00289/оп от 12 июня 1942 года 16-й дивизион передали в распоряжение командира 17-го Кубанского казачьего кавкорпуса генерал-лейтенанта Н. Кириченко. 4 августа кавалеристы с берега реки Сосыка начали отход на юг, на новый рубеж обороны. Бронепоезд № 1 получил приказ отойти вслед за бепе № 2 со Староминской на Каневскую. При подходе к станции Албаши, примерно в 14.00 бепе № 1 был атакован девятью немецкими самолетами. Несмотря на заградительный огонь, одна из бомб попала в первую бронеплощадку, которая загорелась и на ней начали рваться снаряды. Вскоре были выведены из строя платформа ПВО, спарка Максимов и две контрольных платформы. Командир бронепоезда старший лейтенант Смирнов приказал отцепить поврежденные единицы, и отправил бронепаровоз со второй бронеплощадкой и двумя контрольными платформами (на одной был установлен пулемет ДШК) под командованием своего заместителя лейтенанта Живова следовать на станцию Каневская. Сам Смирнов с военкомом бепе политруком Тудвасевым, личным составом первой бронеплощадки и частью автоматчиков (бепе была придана десантная рота) остался у горевшей матчасти для спасения вооружения, эвакуации раненых и похорон убитых.

Примерно в 17.00, при следовании бепе через разъезд Деревянковский, его вновь атаковали немецкие самолеты. В результате прямым попаданием бомб была разбита вторая бронеплощадка, у паровоза оказалась пробита топка, оторвана дымовая труба, разбит левый инжектор и правый цилиндр. Также получила повреждения и сгорела контрольная платформа со шпалами.

Всего по донесению командира бепе № 1 старшего лейтенанта Смирнова в ходе боя было убито и сгорело 13 человек, ранено 22, пропало без вести 6. При стрельбе по немецким самолетам было израсходовано 800 патронов к ДШК, 2060 патронов к пулемету Максим и 60 76-мм шрапнелей.

Бронепаровоз и платформу с ДШК силами железнодорожников удалось эвакуировать. Зенитную платформу передали бепе № 2, а паровоз направили для ремонта на станцию Линейная. Здесь его пришлось ос-

тавить из-за того, что железная дорога оказалась перерезана немцами.

8 августа 16-й ОДБП (в составе бепо № 2) передали в состав 56-й армии Северо-Кавказского фронта. Здесь бронепоезд взаимодействовал с 30-й стрелковой дивизией в районе Краснодара, а затем до 15 августа поддерживал 76-ю морскую стрелковую бригаду на реке Кубань. За этот период огнем бепо было разбито три немецких переправы, уничтожена минометная батарея, сбит самолет Ю-87.

16 августа «Свердловский железнодорожник» вошел в состав 47-й армии, с которой отходил до станции Северская, оказывая поддержку стрелковым частям. В тот же день при налете немецкой авиации оказалась разбита одна бронеплощадка.

6 сентября примерно в 19.00 командование 16-го дивизиона получило сведения о том, что Новороссийск занят немцами. К этому времени бронепоезд находился у цементного завода, имея всего 85 снарядов и возможность вести огонь на дальность до 1,5 километров. Было получено 150 снарядов полковых пушек, но попытки стрельбы ими из 75-мм французских орудий не увенчались успехом. В 20.00 немцы открыли по бепо сильный ар-

тиллерийский и минометный огонь, в результате чего был выведен из строя бронепаровоз. Командир дивизиона капитан Чечельницкий приказал снять пригодное вооружение, а состав взорвать, что и было сделано.

Впоследствии личный состав управления 16-го дивизиона и бепо № 1 вывели для переформирования в район Красной Поляны, а команду бепо № 2 использовали для укомплектования одного из отдельных бронепоездов, действовавших в составе 56-й армии.

Дивизионом командовали: капитан А.Д. Джахиев (март–август 1942 года), капитан Чечельницкий (август–сентябрь 1942 года).

19-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось приказом командующего войсками Северо-Кавказского военного округа № 0303сс от 26 марта 1942 года. По этому документу из состава 8-го ОДБП должен был выделиться новый дивизион — 19-й. Командиром 19-го ОДБП назначили

**Бронеплощадка
бепо № 2
«Свердловский
железнодорожник»
из состава 16-го
ОДБП. Вооружена
75-мм французской
пушкой образца
1897 года,
на борту виден ее
порядковый номер
(№ 4) и название
бронепоезда
(ЦАМО).**



бывшего командира 14-го отдельного бепо капитана (с 9 мая майора) Н.И. Миронова. Формирование велось на станции Тихорецкая из личного состава отдельных бепо № 14 и 18, не имевших матчастей.

23 марта в состав 19-го ОДБП поступил бронепоезд «Николай Щорс» под командованием капитана Кучмы, переданный из 8-го дивизиона. Строительство второго состава (легкого № 18) велось на заводе «Красный молот» в Тихорецке. 17 мая 1942 года 19-й дивизион в полном составе (бепо № 1 (бывший № 18) и бепо № 2 «Николай Щорс») отправился на станцию Кривенковская для проведения стрельб. На следующий день в Армавире бронепоезда осматривал начальник автобронетанкового отдела СКВО полковник Дементьев, забраковавший матчасть бепо № 1. 1 июня, после стрельб, бронепоезд № 1 убыл в Тихорецк, где началась его переделка, в которой активное участие принимала команда бепо. Работу закончить не удалось — не хватало материалов, брони. В ночь с 28 на 29 июля 1942 года личный состав бепо № 1 последним покинул Тихорецк, к которому подходили немцы, вывезя недостроенные бронеплощадки и запас брони в Армавир, а

оттуда 9 августа управление дивизиона с базой и недостроенными площадками отправили в Тбилиси.

Бронепоезд № 2 «Николай Щорс» 30 июля 1942 года получил задачу выдвинуться в Орджоникидзе. Из-за сильных бомбардировок, отхода частей Красной Армии и перегруженности железных дорог бепо прибыл на станцию назначения только 8 августа. На следующий день в соответствии с приказанием начальника АБТО СКВО «Николай Щорс» был полностью укомплектован личным составом, матчастью и боеприпасами по штату отдельного бепо. Он выделился из состава 19-го дивизиона с задачей прикрыть отход частей генерал-майора Трофимова в районе станции Екатериноградская — разъезд Луковской. В некоторых документах с этого времени бепо «Николай Щорс» называется отдельным № 19, но формально он подчинялся командованию 19-го дивизиона. Его придали отдельному тяжелому бепо № 20 капитана Бородавко. В некоторых документах эти составы именовались «Моздокской группой бронепоездов», но официального приказа на ее формирования автор не видел. 23 августа 1942 года командир бронепоезда

**Бронепоезд № 2
«Николай Щорс»
19-го ОДБП,
подбитый в бою под
Моздоком
18 августа 1942
года (ЯМ).**



езда «Николай Шорс» капитан Кучма получил задачу поддержать огнем действия бепо № 20 на западной окраине Моздока. Ведя бой в течение трех часов с немецкими танками, не поддержанные другими частями, оба бронепоезда погибли, подбив и уничтожив до 20 танков.

Согласно отчета командующего АБТВ Закавказского фронта, после боя в живых осталось лишь 23 человека из состава бепо «Николай Шорс». За отличные боевые действия и проявленное при этом мужество и отвагу, командующий Северной группой войск Закавказского фронта генерал-лейтенант Масленников объявил благодарность всему личному составу Моздокской группы бронепоездов, многие были награждены орденами и медалями.

Любопытно, что по приказанию заместителя командующего бронетанковыми войсками Северо-Кавказского фронта № 18562 от 14 января 1943 года, оба разбитых под Моздоком бепо были подняты и 16 февраля направлены в Махачкалу. Состояние бронепоезда «Николай Шорс» к этому времени было следующим:

«Бронепаровоз имеет незначительные повреждения — пробита дымовая камера с повреждением парорабочей трубы. Паровая машина исправна, отсутствует левое поршневое дышло и проводок маятника. Тендер имеет в водяном баке две пробоины и одну разбитую коробку буксы. Тендер разбронирован на 25%, паровоз не имеет 5 дверец паровозных букс.

Одна бронеплощадка полностью разрушена и может восстановлена только путем переноса брони на новую железнодорожную платформу с использованием уцелевших башен (находятся в погруженном состоянии на двух платформах). Вторая площадка имеет незначительные повреждения и может быть восстановлена в короткий срок. Транспортировка возможна на своей ходовой части. У обеих бронеплощадок полностью отсутствует или испорчено вооружение».

18 сентября 1942 года приказанием заместителя командующего Закавказского фронта по автобронетанковым войскам бронепоезд № 1 19-го ОДБП, строительство которого завершалось на заводе имени Сталина в Тбилиси, передали в состав 8-го дивизиона. 23 сентября на основании приказа по войскам Закавказского фронта № 00337 от 19 сентября 1942 года, управление и база дивизиона отправились в состав 44-й армии на станцию Червленая, где в состав 19-го ОДБП включили отдельные бепо тяжелый № 17 и легкий № 18.

Бронепоезд № 17 «Комсомолец Дагестана» (бронепаровоз Ов № 551) строился в депо Махачкала по инициативе Дагестанского обкома комсомола и на средства, собранные трудящимися Дагестанской АССР. Решение о сооружении бепо было принято еще в 1941 году, и оформлено специальным документом — постановлением Особого заседания СНК ДаССР от 9 декабря 1941 года № 197с «О мероприятиях по строительству бронепоезда «Комсомолец Дагестана».

Консультантом выступал командир тяжелого бепо № 20 капитан Бородавко. Вооружение каждой из двух бронеплощадок состояло из 107-мм пушки образца 1910 года (в башне), четырех бортовых и одного башенного пулемета Максима. Кроме того, имелась еще одна башня — зенитная, по первоначальному проекту планировалось установить в ней 25-мм или 45-мм пушку. Борта бронеплощадок изготавливались многослойными: три листа некаленой брони с воздушным зазором и бетонной прослойкой между ними.

Строительство бепо «Комсомолец Дагестана» завершилось в феврале 1942 года, о чем 18 марта заместитель начальника АБТО Закавказского военного округа сообщил начальнику управления укомплектования ГАБТУ КА:

«Представляя материал о данных построенного бронепоезда «Комсомолец Дагестана» доношу, что бронепоезд, состоит из бронепаровоза и двух бронированных платформ. Вооружением пока не укомплектован. Бронепоезд в настоящее время дислоцируется в Махачкале».

Вооружить бепо удалось только в августе 1942 года на Тбилисском арсенале. Вместо малокалиберных зенитных орудий на первой бронеплощадке смонтировали 76-мм пушку Лендера, на второй — счетверенную установку пулеметов Максима. На тендере паровоза размещалась спарка пулеметов ДА-2. После отстрела вооружения на полигоне, 25 августа 1942 года «Комсомолец Дагестана», ставший отдельным бронепоездом № 17, включили в состав войск Закавказского фронта.

Второй бронепоезд 19-го дивизиона — легкий № 18 (бронепаровоз Ов № 7286, бронеплощадки № 358, 505с 76-мм пушками образца 1902 года) — до войны был кадром второй очереди при 7-м ОДБП. С 29 июня 1941 года как отдельный легкий бепо № 55, он занимался охраной железной дороги в Азербайджане и моста через Аракс, затем с 20 сентября 1941-го по 25 мая 1942 года входил в состав 46-й армии с дислокацией на станции Сомтрedia, с 25 мая по август 1942 года — 45-й армии с задачей охраны границы с Тур-

Расчет зенитной бронеплощадки бепо № 695 из состава 21-го дивизиона бронепоездов ведет огонь по самолетам противника. Западный фронт, апрель 1943 года. На заднем плане видна бронеплощадка типа ПЛ-37 (РГАКФД).

цией и дислокацией в Ленинакане. Здесь в июле бепо № 55 переименовали в бепо № 18.

18 августа бронепоезд № 18 вошел в состав Северной группы войск Закавказского фронта. Переброшенный в район Эльхотово 25 сентября 1942 года бепо № 18 вступил в бой с прорвавшимися немецким войсками. Несмотря на удачные действия, бронепоезд был подбит артиллерией противника и убыл на ремонт в Грозный, а 1 октября прибыл на станцию Червленая и вошел в состав 19-го дивизиона. Командование 19-го ОДБП приняло личный состав, матчасть и имущество обоих составов непосредственно на боевом участке.

Первый свой бой бронепоезда дивизиона провели 5 октября 1942 года, когда бепо № 18 старшего лейтенанта Бобрикова оказал существенную помощь огнем контратаке 5 и 7-й гвардейских стрелковых бригад. Несмотря на несколько попаданий и повреждение водяной системы на бронепаровозе, состав умело маневрировал и продолжал вести огонь.

В конце октября 1942 года немецкие части предприняли ряд сильных атак в районе Нальчик. Для их отражения советское командование использовало свои резервы, в том числе и бронепоезда. Так, с 31 октября по 2 ноября бепо «Комсомолец Дагестана» под командованием старшего лейтенанта Визирякина действовал на участке Дарг-Кох—Эльхотово, не позволяя немцам переправиться через Терек. В течение трех дней огнем бронепоезда была рассеяна немецкая танковая колонна, сбито три самолета, уничтожен один танк и артбатарей, выведен из-под огня подбитый противником бепо 41-го дивизиона. В свою очередь, бепо № 17 получил повреждения бронеплощадок и бронепаровоза, и 2 ноября убыл в Махачкалу для ремонта.

В период с 17 по 30 ноября 1942 года 19-й дивизион поддерживал наступательные операции 414 и 416-й стрелковых дивизий с задачей подавления огнем артиллерийских и минометных точек, прикрытия огнем своей пехоты и борьбы с контратакующими танками противника.





17 ноября немецкие танки провели три атаки на наши позиции в районе Алпатов, Ищерская при этом часть машин сумела прорваться вглубь обороны. Командир бепо «Комсомолец Дагестана» капитан Бобриков вместе с ординарцем оказались окруженными на наблюдательном пункте, откуда они корректировали огонь бронепоезда. Имея неповрежденную связь, они вызвали на себя огонь своего же бепо. В результате артналета два танка были подожжены, а остальные отошли. Прорыв удалось ликвидировать.

9 декабря немецкие части оставили Ищерскую и начали отход, разрушая при этом железную дорогу и мосты. В результате с 10 декабря 1942 года 19-й дивизион бронепоездов не смог участвовать в наступлении частей Красной Армии, а ограничился охраной железной дороги на линии Осетиновский—Ищерская.

Действуя в районе Алпатово—Терек—Гудермес, поддерживая части 10-го гвардейского и 9-го стрелковых корпусов, дивизион за период октябрь—декабрь 1942 года совершил 69 огневых налетов, в которых подбил и уничтожил 45 танков и бронетранспортеров, 7 минометных и 6 артиллерийских батарей, шестиствольный миномет, 2 цистерны с горючим, 3 самолета, подавил огонь 14 артиллерийских и минометной батарей. Свои потери при этом составили 2 человека убитыми и 7 ранеными, 52 бойца и командира были награждены орденами и медалями.

Согласно распоряжения ГБТУ № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоездам 19 ОДБП присвоили номера № 650 и 719 соответственно.

9 января 1943 года 19-й дивизион отвели сначала в Махачкалу, затем в Гудермес, а 2 марта, ввиду необходимости ремонта и перевооружения, бронепоезда передислоцировали в Тбилиси и включили в состав войск Закавказского фронта. Впоследствии 19-й ОДБП занимался охраной границы с Турцией, а в 1945 году был расформирован.

Дивизионом командовали: майор Н.И. Миронов (май—сентябрь 1942 года), майор (затем подполковник) М.Ф. Иваненко (сентябрь 1942—1944(?) года), майор И.М. Берая (1944(?)—1945 год).

20-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Решением Военного Совета Северной группы войск Закавказского фронта 27 августа 1942 года оставшийся личный состав отдельного тяжелого бепо № 20 и бепо «Николай Щорс» направили в Махачкалу для строительства новой матчасти. К середине октября 1942 года здесь были изготовлены два новых бронепоезда, получившие названия «Лаврентий Берия» и «С. М. Киров». 19 октября 1942 года приказом по Северной группе войск За-

**Старший политрук
А. Сорокин проводит
политинформацию
на бронепоезде
№ 2 21-го ОДБП.
Западный фронт,
май 1942 года.
На фото видна
артиллерийская
башня
бронеплощадки
типа ПЛ-37 (АСКМ).**

кавказского фронта № 0103 формируется 20-й отдельный дивизион бронепоездов. По окончании строительства оба бепо направили на завод имени Сталина в Тбилиси для установки вооружения. Однако уже 31 октября приказом по войскам Закавказского фронта № 00521 20-й дивизион переименовали в 65-й дивизион бронепоездов. Таким образом, 20-й ОДБП как воинская часть просуществовал всего две недели.

21-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован с 21 по 25 октября 1941 года в Москве на основе личного состава 12-го ОДБП и получил новое наименование — 21-й отдельный дивизион бронепоездов. В его состав включили бепо № 1 (начал строиться на заводе имени Сталина в городе Сталино, закончен в депо Люблино, состав бронепаровоз Ов № 6947, две четырехосные бронеплощадки типа НКПС-42, броня не каленая, 30–45 мм, вооружение каждой две 76-мм зенитные пушки Лендера, 4 бортовых Максима и 2 башенных ДТ) под командованием лейтенан-

та Простакова, и бепо № 2 (бывший легкий № 15 из состава 1-го дивизиона, прошедший ремонт и дополнительную экранировку командирской рубки и будки паровоза вторым слоем брони с бетонной заливкой, площадки ПЛ-37, на одной вместо 76-мм пушки образца 1902/30 года установлена 76-мм образца 1902 года) старшего лейтенанта Коркина.

26 октября дивизион убыл на Западный фронт, где его включили в состав 16-й армии. До 14 ноября бронепоезда прикрывали станции Чисмено и Холшовики, отбив несколько воздушных налетов. 16–18 ноября бепо № 2 огнем поддерживал части группы Доватора и 1-ю гвардейскую танковую бригаду в районе Шитьково, Допилкино, Собянки, Голубцово, Лысцево и Городище. 18 ноября дивизион подвергся налету 23 немецких бомбардировщиков. Благодаря интенсивному огню из зениток бепо № 1 прицельное бомбометание было затруднено, тем не менее бомбы разбили путь, повредили черный паровоз бепо № 2 (броневой был в ремонте) и одну бронеплощадку бепо № 1. В результате прорыва немецких частей площадку вывести не удалось, и 19 ноября ее пришлось взорвать.

После ремонта бронепоездов и получения новой бронеплощадки для бепо № 1 (получена из запасного полка) дивизион выдвинули

**Команда
бронепоезда
№ 2 22-го ОДБП
по тревоге
занимает места в
бронеплощадках.
Западный фронт,
ноябрь 1941 года
(РГАКФД).**



для прикрытия участка Поварово—Подрезково, затем, с 4 декабря, бронепоезда стали регулярно выходить для обстрела немецких позиций в районе Олабушево, Андреевское, Жилино, Горетовка. Учитывая активные действия немецкой авиации, артналеты совершались ночью, по заранее разведанным и пристрелянным целям. В ходе начавшегося контрнаступления Красной Армии бронепоезда поддерживали огнем действия 8-й гвардейской стрелковой дивизии в районе Крюково, за что получили благодарность от начальника артиллерии дивизии.

Затем, до 23 февраля 1942 года дивизион находился в Москве, в резерве Западного фронта, после чего был переброшен на станции Шаховская и Волоколамск, в состав 20-й армии. В период с 1 марта по 1 августа бронепоезда сделали 36 боевых выездов для поддержки артогнем частей 927, 251, 82-й стрелковых дивизий, 49-й стрелковой и 64-й мотострелковых бригад. За этот период дивизион уничтожил 13 опорных пунктов, 11 блиндажей, 5 пулеметных точек, 7 ДЗОТ, 10 минометов и батарею 105-мм орудий. В это же время бепо обстреливались артиллерией противника 7 раз.

3 августа 1942 года приданный 251-й стрелковой дивизии 21-й ОДБП поддерживал огнем наши части в районе Князьи Горы, всего было выпущено 1100 76-мм снарядов. После этой операции бепо вывели в резерв 20-й армии на станцию Холшевики.

Следует сказать, что по предложению командира бепо № 1 майора Простакова летом 1942 года провели уменьшение высоты башен бронеплощадок, что позволило уменьшить их массу. Как следствие, увеличилась скорость поворота башен, что было немаловажно в боевых условиях.

25 ноября 1942 года 21-й дивизион передали 31-й армии, и через три дня он сосредоточился на станции Курково, приданный 371-й стрелковой дивизии. В ходе боев за Ржев с 2 января по 1 марта бронепоезда произвели 17 огневых налетов с закрытых позиций.

Согласно распоряжения ГБТУ № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоездам присвоили номера № 658 и 695 соответственно.

2 марта 1943 года бепо поддерживали наступление 371-й дивизии в районе Лунево. На следующий день наши части ушли вперед за пределы досягаемости орудий бронепоездов, а так как железная дорога была разбита, то 21-й ОДБП вывели на станцию Холшевики, а 7 апреля передали 16-й армии с дислокацией на станции Вертное.

В это же время бепо № 658 убыл на перевооружение, в ходе которого на него устано-

вили 76-мм танковые пушки Ф-34. Бепо вернулся в состав дивизиона 26 мая 1943 года.

В апреле было получено две 25-мм автоматических зенитных пушки, установленных на контрольных площадках. Кроме того, на приобретение двух таких же орудий личный состав дивизиона собрал 50000 рублей в январе 1943 года. На имя И. Сталина командование части направило соответствующее письмо с просьбой о покупке пушек. В апреле дивизион получил телеграмму за подписью Сталина, в которой говорилось:

«Капитану Терновому (командир дивизиона. — *Прим. автора*). Передайте бойцам и командирам части бронепоездов, собравших 50000 руб. на постройку зенитных пушек, мой боевой привет и благодарность Красной Армии. Желание личного состава будет исполнено».

Приобретенные за собранные средства два 25-мм орудия прибыли в июле 1943 года и были установлены на бронепоездах.

Начиная с конца апреля 1943 года 21-й ОДБП регулярно совершал боевые выезды для обстрела немецких позиций в районе Думиничи. Всего по 29 июня бепо совершили 17 выездов, причем с 25 мая дивизион действовал в группе бронепоездов (21 и 43-й ОДБП) под командованием майора Горбонос (командир 43-го дивизиона). Группа бепо вошла в состав артиллерии поддержки пехоты 1095-го стрелкового полка 324-й стрелковой дивизии.

Второй раз группа бронепоездов из 21 и 43-го ОДБП создается 11 июля 1943 года на станции Живодовка (район Сухиничи) с задачей поддержки 212-й стрелковой дивизии. Группа вела боевые действия с 13 по 17 июля, в результате чего противника выбили с занимаемых позиций в районе Речицы. За этот период бепо 21-го дивизиона уничтожили 4 артиллерийских и 5 минометных батарей, 10 пулеметных точек, до 250 человек, сбили один самолет, отбили 5 контратак противника.

Затем 21-й ОДБП прикрывал восстановление мостов через Жиздру, а 13–14 августа 1943 года поддерживал наступление 413-й стрелковой дивизии в районе реки Песочная. Из-за неисправности пути бронепоезда продвинуться дальше не смогли, и осуществляли прикрытие от атак с воздуха участков Думиничи — Палики и Фаянская — Рославль до 24 ноября 1943 года, затем по приказу штаба 50-й армии передислоцировались в Климовичи, куда прибыли только 10 февраля 1944 года.

23 марта 1944 года 21-й ОДБП получил приказ о переброске из состава 1-го Бело-



Поступив в распоряжение 60-й армии 1-го Украинского фронта 20 июля 1944 года, 21-й ОДБП получил распоряжение совместно с 37-м Шепетовским ОДБП продвигаться по маршруту Злочев–Красне–Львов–Пере-

бронепоезд.



/Федоренко/

1. Бринепоццокка монтируется на раме 2-хосной вывешивающей платформы п. 26 типа, на осях типа I с полнотелыми шайбами (600-800) и постоянной четырехугольной лопастю под каретной лопастью.
2. В конструктивном каркасе предусмотрены втулки в R^2 для полнотелой трубы отпалки.
3. Проводки электроосвещения и проводки связи в башню производятся через отверстие в башне и различные варианты - по месту.

[illegible]

№ П/п.	Наименование узла	№ чертежа, узловых деталей	Число листов узловых деталей
1	Кузов бронеплощадки	08-3-1 08-3-1-1 08-3-1-1	5 2
2	Башня бронеплощадки	08-3-2 08-3-2-1 08-3-2-2	2 2
3	Пулеметное гнездо	08-3-3	1 1
4	Входные люки	08-3-4	1 -
5	Зенитный люк	08-3-5	1 -
6	Поворотн. механизм башни	08-2-4а	1 -
7	Рольчатые опоры поворотно-го механизма.	08-2-3а	1 -
8	Надбуксовый люк.	08-2-2а	1 -
9	Плечетное гнездо браунинга	08-3-6	3 -
10	Установки зенитн./г.м. прики 4-151	08-3-7	1 -
11	Установка орудия Ф-34*	08-3-8 08-3-8-1	2 1
12	Установка орудия 75 мм прики	08-3-9 08-3-9-1а	2 3
13	Проекты сема сигнала корабля	08-3-10	1 1
14	Сема сигнала освещения	08-3-11	1 -

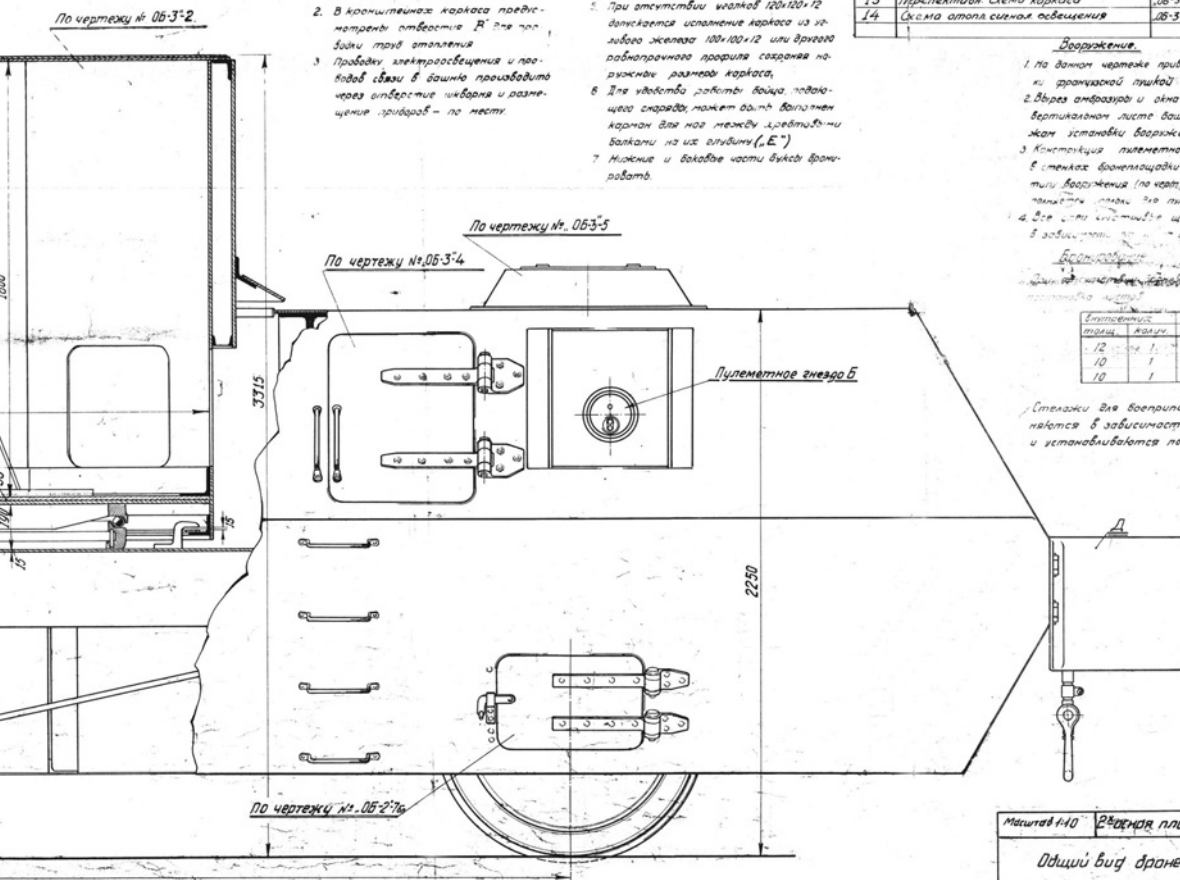
Вооружение.

1. По данным чертёжке приведено изображение ботанической, анатомической, пищевой и психотропной типа ДТ.
2. Вверх анатомизировать и отнять для паразитов в заводном и вегетативном листе воины производится по чертёжкам установить возмещение соответственно типу
3. Конструкция психотропного анатомизировать и вверх по
4. в стелле ботанической определяется соответственно типу возмещения (по чертёжкам ДТ-1 психотропного анатомизировать анатомизировать ДТ)
4. Все эти анатомизировать чертёжкам производятся по чертёжкам в заводном ДТ и в заводном

Борисов

Внутренний		Наружный	
толщ.	кол-во	толщ.	кол-во
12	1	19	1
10	1	15-20	1
10	1	10	2

Стеллажи для боеприпасов пулеметов выполняются в зависимости от типа вооружения и устанавливаются по месту.



Машина № 1-10	2-я зона площади драгостроуд.	Дата выезда 29.05.41
Общий вид драгостроудки		Число машин 2
Инструктор Проверил подг. техн. отдел	ЦТ- НКПС Отдел строительств драгостроуд.	Чертеж 06-3

тей УПА, которые разобрали железную дорогу в районе станции Горинец.

С 1 октября 1944-го по 16 марта 1945 года бепо выполняли задачу по охране железной дороги на участке Рава-Русская — Лобачев, диверсий за это время не было. Кроме того, личный состав дивизиона совместно с 88-м погранотрядом 1 марта 1945 года участвовал в ликвидации одного из отрядов УПА в районе деревни Жмиглоды. В результате операции было убито 107 человек, взято в плен 16, захвачено 9 пулеметов, 57 винтовок, 6000 патронов.

Согласно распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками 1-го Украинского фронта 21-й ОДБП передислоцировался на станцию Бежанов (8 километров восточнее Кракова) с задачей охраны железной дороги.

На основании директивы командования бронетанковых и механизированных войск Красной Армии № 846266сс от 10 июля 1945 года с 19 августа по 18 сентября произведено расформирование 21-го дивизиона бронепоездов, для чего к 26 июля 1945 года его пере-

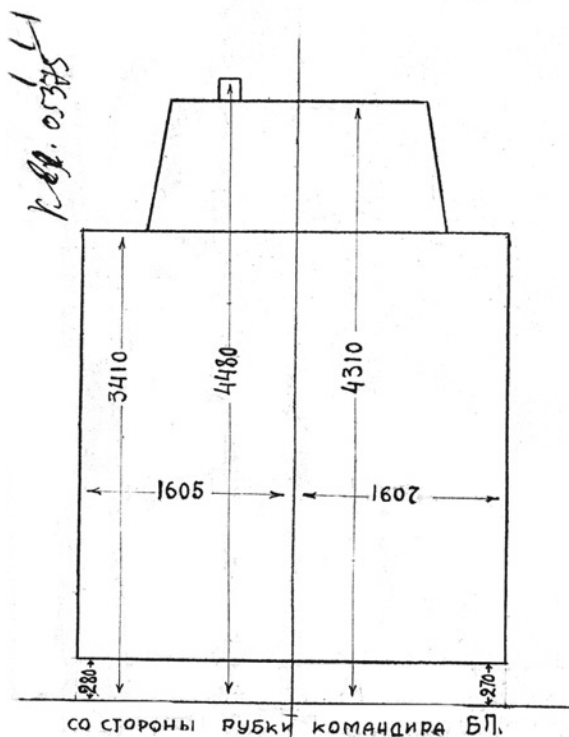
бросили во Львов. Личный состав направлен в соединения Львовского военного округа, 2-ю отдельную учебную танковую бригаду, 58-й ОДБП и базу МТО управления бронепоездов. Матчасть (2 бронепаровоза, 4 четырехосных бронеплощадки, двухосная и четырехосная платформы ПВО) передали 58-му отдельному Изяславскому дивизиону бронепоездов.

Дивизионом командовали: капитан Терновой (1941 — май 1943 года), майор Простаков (май 1943 — сентябрь 1946 года).

22-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

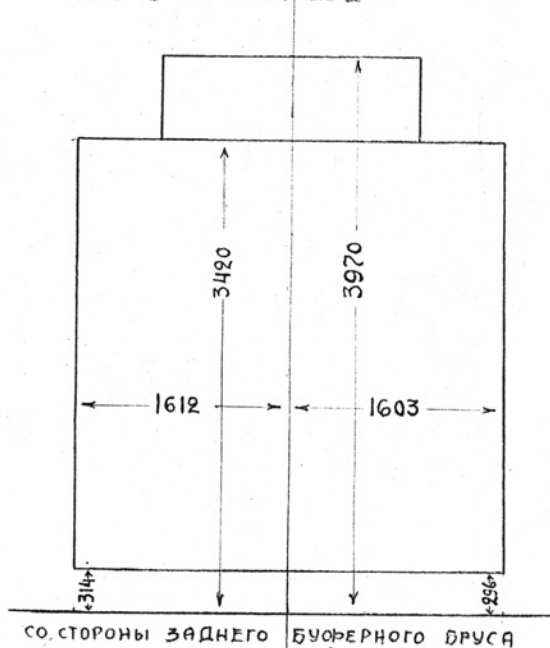
Сформирован как 2-й отдельный дивизион Юго-Западного направления в период с 1 по 19 октября 1941 года в Воронеже в составе трех бепо. Здесь же велась достройка матчасти, сооружение которой началось в сентяб-

**Габаритные
размеры тендера
бронепаровоза
Ов № 5571 из
состава бепо № 674
22-го дивизиона
бронепоездов.
Эскизы выполнены
в 1944 году (ЦАМО).**



командира БП.
Н. о. Зам. командира дивизиона по тех. части
старший лейтенант

БРОНЕТЕНДЕР № 55-71
674 БРОНЕПОЕЗДА.



22-го
00.55
И. Куркин

ре на заводах Мариуполя, Сталино, Славянска и Харькова. Большую помощь в строительстве и вооружении бронепоездов оказал нарком путей сообщения Л. Каганович, которому ежедневно направлялись сводки о ходе работ.

18 октября 1941 года дивизион убыл в Москву, где поступил в распоряжение отдела бронепоездов ГАБТУ КА. Формирование было закончено 22 октября, к этому времени в составе дивизиона имелось два бронепоезда (типа НКПС-42) — № 1 старшего лейтенанта Коркина и № 2 лейтенанта Булавина (строительство начато в депо Дебальцево, закончено на Воронежском ПРЗ и в депо Люблино, бронепаровоз Ов № 5571 не броневая сталь 10+10+10 мм, бронеплощадки № 862, 863, на каждой по шесть пулеметов ДТ и два орудия: две 76-мм пушки образца 1902 года (№ 862), одна 76-мм образца 1902 года и одна зенитка Лендера (№ 863), броня не каленая, борта и башни 50 мм (№ 862) и 20 мм (№ 863)). 25 октября бепо убыли в Волоколамск, а на основании директивы НКО

№ 22сс от 29 октября 1941 года часть стала именоваться — 22-й отдельный дивизион бронепоездов.

2 ноября согласно предписанию начальника отдела бронепоездов ГАБТУ КА бепо старшего лейтенанта Коркина передали в состав 21-го ОДБП, а в 22-й дивизион включили прибывший из Воронежа бепо лейтенанта Середы (типа НКПС-42).

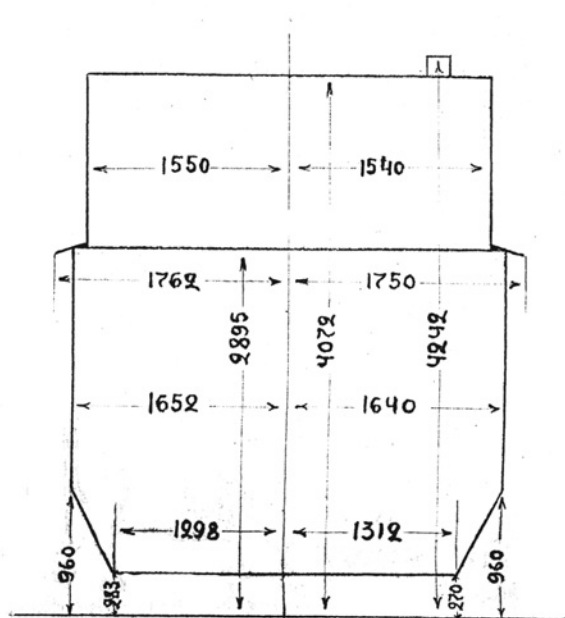
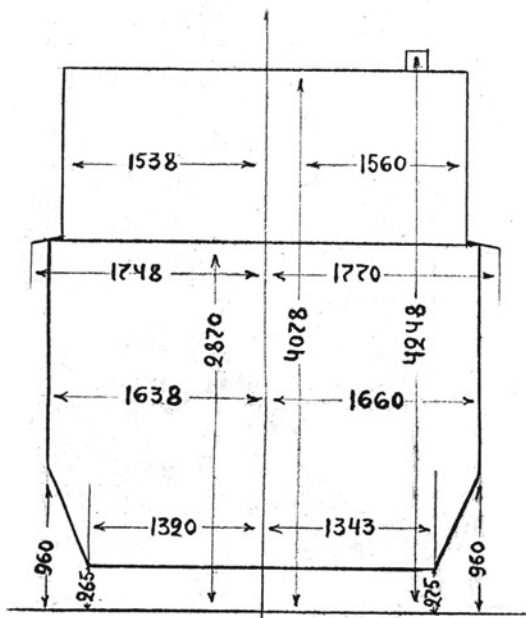
Дивизион поступил в распоряжение 16-й армии, а 17 ноября его придали группе генерал-майора Доватора. После того, как на следующий день бронепоезда произвели артналет по немецким позициям в районе Городище и Сычи, их атаковали 27 немецких бомбардировщиков. Бепо № 2 Булавина успел отойти, а задержавшийся бепо № 1 подвергся бомбардировке. В результате, сбросило с пути тендер и обе бронеплощадки, получившие серьезные повреждения, было разбито железнодорожное полотно. Удалось эвакуировать только одну бронеплощадку, а паровоз и вторую из-за прорыва немецких войск взорвали 19 ноября 1941 года.

**Габаритные
размеры
бронеплощадок
№ 862 и 864 (типа
НКПС-42) из состава
бепо № 674 и № 696
22-го дивизиона
бронепоездов.
Эскизы выполнены
в 1944 году (ЦАМО).**

Бронеплощадки: № 862
№ 864

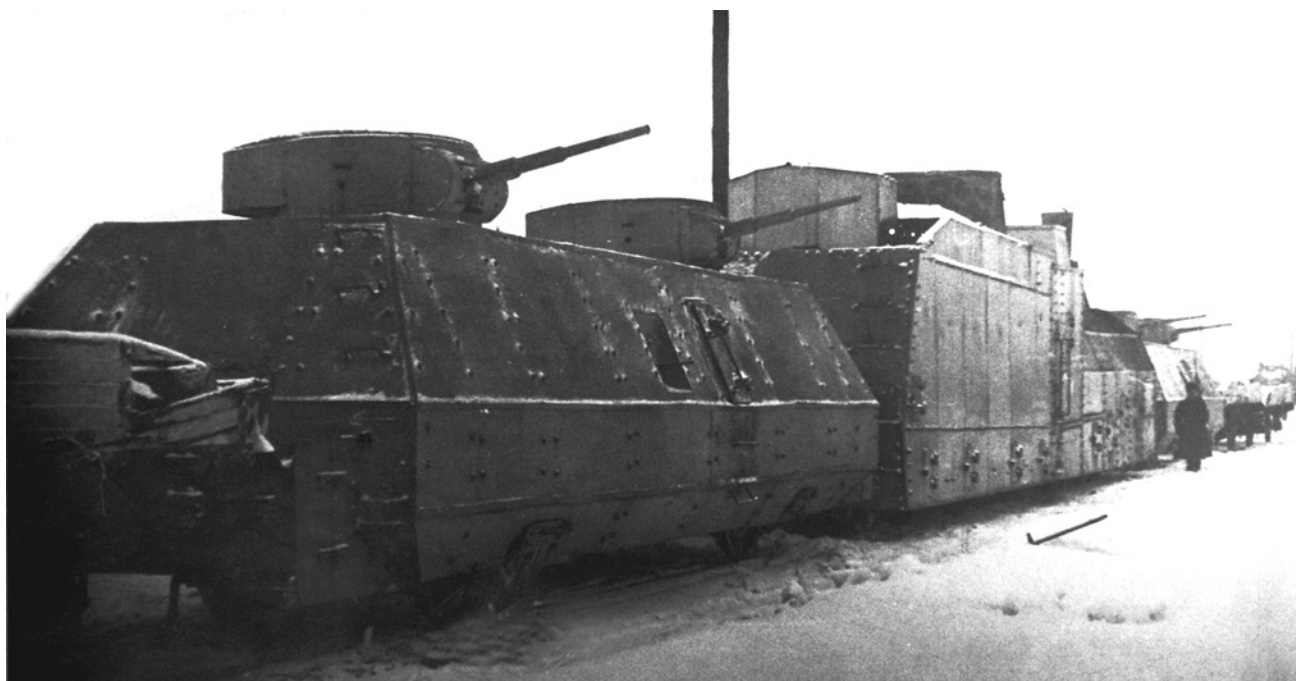
674 БРОНЕПОЕЗДА.

696 БРОНЕПОЕЗДА.



И. О. Зам. командира дивизиона по тех. части
старший лейтенант

29.08.44
Муркин



**Общий вид
бронепоезда № 1 из
состава 23-го ОДБП
с башнями от танков
Т-26. Начало 1942
года (ЦАМО).**

Оставшийся в строю бепе № 2 успешно действовал на участках Лесодолгоруково—Румянцево и Успенское, где подбил 7 танков. С 20 ноября по 3 декабря 22-й дивизион воевал в районе Истры, получив высокую оценку советского командования (бепе № 1 старшего лейтенанта Середы действовал в составе одной бронеплощадки и черного паровоза). Всего в ноябре—декабре 1941 года 22-й ОДБП уничтожил свыше 800 человек, 23 автомашины, 2 кухни, минометную батарею, 4 противотанковых пушки, подбил 7 танков и 2 самолета, рассеял до 5 батальонов пехоты.

По приказанию Военного Совета Западного фронта 22-й дивизион 7 декабря перебросили в Серпухов, в распоряжение войск генерал-майора Попова. 10—13 декабря бепе № 2 лейтенанта Булавина поддерживал части 154-го стрелкового полка, наступавшие на Верхние Приседы, Старое Басово и Новые Басы (в районе Тулы). В результате, все эти населенные пункты были взяты нашей пехотой. За эти дни огнем бронепоезда было уничтожено 6 танков, 13 автомашин, минометная батарея, наблюдательный пункт, до 200 солдат противника. Бепе № 1 с 8 декабря находился в Москве для замены бронеплощадки и бронепаровоза.

В период с 14 декабря 1941-го по 20 января 1942 года 22-й дивизион нес охрану участка Тула—Ряжский—Плеханово, а также занимался эвакуацией застрявших танков (передано 49 и 50-й армиям 6 машин). В этот период прибыл с ремонта бепе № 1, полу-

чивший новый бронепаровоз и бронеплощадку ПТ-38 вместо потерянных (напомним, что тяжелая бронеплощадка ПТ-38 была изготовлена в 1938 году и предполагалась для замены устаревших тяжелых площадок типа военсклада № 60 и ПТ-33. Ее вооружение состояло из 107-мм пушки образца 1910/30 года, пяти пулеметов Максима (два бортовых и три в башнях) и счетверенной зенитной установки Максимов 4М. В результате, бепе № 1 состоял из бронепаровоза Ов № 4637, четырехосной бронеплощадки № 864 (шесть пулеметов ДТ, две 76-мм зенитных пушки Лендера) и бронеплощадки № 505 типа ПТ-38.

С 1 февраля 22-й ОДБП перешел в резерв Западного фронта с дислокацией на станции Люблино. 6 июня 1942 года 22-й дивизион вошел в состав 5-й армии Западного фронта с дислокацией на станциях Можайск и Бородино. Находясь на этом участке до марта 1943 года, бронепоезда отразили 64 налета немецкой авиации на железнодорожные объекты. На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бепе получили новые номера: № 1 — № 696, № 2 — № 674.

В период с 24 февраля по 3 марта 1943 года бронепоезда дивизиона поддерживали огнем наступление наших частей в районе Батюшково, Калягино. В результате части 5-й армии прорвали немецкую оборону и стали продвигаться в Гжатско-Вяземском направлении. 10 мая бепе прибыли в Вязьму, в районе ко-



торой прикрывали от атак с воздуха работы по восстановлению железных дорог, а команда солдат дивизиона под командованием лейтенанта Муркина занималась эвакуацией застрявших танков и машин (за апрель — май вытасщено и передано 5-й армии 37 танков и 3 тягача).

30 мая 1943 года бронепоезда убыли на перевооружение: № 674 на Мичуринский ПРЗ, № 696 в депо Люблино. Здесь им заменили артсистемы на 76-мм пушки Ф-34 (ПТ-38 не перевооружалась), на платформах ПВО установили 25-мм зенитные автоматы, а также провели ремонт всего подвижного состава. Работы велись силами рабочих и личного состава дивизиона под руководством помощника командира 22-го ОДБП по технической части капитана Зыбина В.В. Большую помощь оказал дивизиону начальник 3-го отделения управления бронепоездов ГБТУ КА полковник Карасик.

Переворужение закончили в августе, в сентябре провели испытание артсистем стрельбой на Коломенском полигоне, а 21 декабря 1943 года 22-й дивизион убыл в распоряжение командования 3-го Украинского фронта.

Приданные 28-му гвардейскому стрелковому корпусу 8-й гвардейской армии бронепоезда в период 10—18 января 1944 года поддерживали действия наших частей в районе станции Лошкарёво, произведя 34 огневых налета по немецким позициям, отбив три немецких контратаки, уничтожив до роты пе-

хоты, орудие, 3 пулемета, наблюдательный пункт, склад горючего, подавив 2 артиллерийских, 3 минометных батареи и рассеяв до батальона пехоты.

С 29 января по 2 февраля 1944 года 22-й дивизион поддерживал части 8-го гвардейского стрелкового корпуса у станции Незабудкино. При этом было израсходовано 1530 снарядов, отбито 3 контратаки немецкой пехоты с самоходками, уничтожено до взвода пехоты, батарея 105-мм орудий, батарея 81-мм минометов, 5 пулеметов, 2 наблюдательных пункта, рассеяно до батальона пехоты, подавлен огонь 3 артиллерийских и 2 минометных батарей. После прорыва обороны противника наши части двинулись вперед, и бронепоезда передислоцировались на станцию Апостолово, затем Елизарово и 18 февраля прибили в Рядовую, где вошли в состав 37-й армии. 21—22 февраля дивизион поддерживал огнем наши части у поселка Глиеватка, подавив минометную и артиллерийскую батарею, уничтожив 7 пулеметов, несколько повозок и рассеяв до взвода пехоты. При поддержке бронепоездов 92-я гвардейская дивизия заняла Сухую Балку, которую не могла взять долгое время, неся большие потери. Немецкая оборона на этом участке оказалась прорвана и, развив наступление, наши войска заняли Кривой Рог. В ходе этих боев огнем бепо было уничтожено до взвода пехоты, 2 75-мм орудия, 3 автомашины, 2 пулемета, подавлены минометная и артиллерийская батареи, рассеяно до батальона пехоты. Из-за взорванного моста через реку 22-й ди-

**Общий вид
бронепоезда № 2 из
состава 23-го ОДБП
с башнями от танков
Т-26. Начало
1942 года.
В отличие от
бепо № 1 этого
же дивизиона,
этот состав
включал в себя
четыре двухосных
бронеплощадки
(ЦАМО).**

визион дальше продвинуться не смог, и дислоцировался на станциях Рядовая и Терны. 10 апреля его вывели в резерв фронта с дислокацией на станции Раздельная.

12 октября 1944 года 22-й ОДБП убыл на станцию Каунас, в распоряжение 3-го Белорусского фронта. 31 октября срочно передислоцирован из района Ораны на станцию Шталупенен, а затем Палемонас, в распоряжение 28-й армии, где находился до конца войны. 22-й дивизион расформирован в [1945] году.

Дивизионом командовали: капитан (затем майор, подполковник) Синберг (1943–1944 год).

23-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование велось с 20 декабря 1941-го по 28 февраля 1942 года в Москве. Матчасть — бронепоезд № 1 (построен в депо Лихоборы Московского узла в декабре 1942 года, бронепаровоз Ов № 3730, не броневая сталь толщиной 27 мм, двухосные бронеплощадки № 811 и 812, не броневая сталь 27+18 мм, вооружение каждой две 45-мм пушки в башнях танков Т-26 и 4 пулемета ДТ, зенитная площадка завода «Стальмост» № 167 с двумя 25-мм пушками) и № 2 (построен в декабре 1941 года в депо станции Москва-Пассажирская Ленинской железной дороги, бронепаровоз Ов № 6664, не броневая сталь 25–30 мм, двухосные бронеплощадки № 813, 814, 815, 816, не броневая сталь Ст5 36 мм, вооружение каждой 45-мм пушка в башнях танков Т-26 и 5 пулеметов ДТ) — поступила в конце декабря 1941 года.

23–24 января 1942 года на станции Люблино 23-й дивизион осматривался начальником ГАБТУ КА генерал-лейтенантом Я. Федоренко и наркомом путей сообщения Л. Кагановичем.

28 февраля 1942 года дивизион со станции Подмосковная убыл в распоряжение войск Волховского фронта. 15 марта 23-й ОДБП передали в состав 59-й армии, а 29 марта — в 4-й армию. Бепо дислоцировались на станциях Гряды, М. Вишера и Будогощь. В течение полутора лет 23-й дивизион действовал в составе Волховского фронта. Правда из-за слабости вооружения — 45-мм пушки — сильно разрушенных железных дорог и их малого количества в полосе фронта, действия бронепоездов дивизиона не носили активного характера.

На основании приказа ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бепо получили новые номера: № 1 — № 604, № 2 — № 665.

30 апреля 1943 года на основании приказа ГБТУ КА дивизион в полном составе убыл на Канашский вагоноремонтный завод для полной модернизации боевой матчасти.

К строительству новых бепо приступили 16 июня 1943 года, в этих работах принимал активное участие весь личный состав дивизиона. 12 августа 1943 года 23-й ОДБП получил бепо № 776 (две четырехосных бронеплощадки типа НКПС-42 № 899 и 890, вооруженных 76-мм пушками Ф-34 в башнях Т-34, бронеплощадка завода «Стальмост» № 900 с двумя 37-мм зенитками, бронепаровоз Ов № 3730 оставлен из состава бепо № 604), который приняла команда бепо № 604.

13 октября 1943 года на вооружение 23-го дивизиона прибыл бепо № 620 (типа БП-43, построен на Чкаловском ПРЗ в сентябре 1943 года, бронепаровоз Ов № 5387, бронеплощадки № 43-683, 43-684, 43-685, 43-686, площадка ПВО-4 № 43-629).

27 декабря 1943 года 23-й ОДБП убыл на Волховский фронт, на станцию Муромские Ворота, где вошел в состав 8-й армии. В январе 1944 года бепо дивизиона и приданный им 4-й отдельный бронепоезд вели огонь по немецким позициям у станции Назия в интересах 18-й стрелковой дивизии. С 22 января по 3 марта 1944 года 23-й ОДБП находился на станции Госпинополе, после чего передислоцировался в Левашово, где вошел в состав 23-й армии Ленинградского фронта. В мае-июне бронепоезда активно участвовали в контрбатарейной борьбе (всего израсходовано 2200 снарядов), за что получили благодарности командования.

9 июня 1944 года 23-й ОДБП вошел в состав 21-й армии, и на следующий день бронепоезда участвовали в огневом налете, поддерживая наши части при прорыве финской обороны на Карельском перешейке. При этом наиболее интенсивный огонь велся 10 июня, когда бронепоезда № 620 и 776 за один час 45 минут выпустили по позициям противника по 1200 снарядов, уничтожив при этом 30 финских огневых точек, артиллерийскую батарею и до 200 солдат.

С 11 июня 1944 года 23-й ОДБП находился на станции Левашово. 6 сентября дивизион, не меняя дислокации, передали в состав 23-й армии. В марте 1945 года бронепоезда прошли ремонт в Ленинграде, в мае дивизион перебросили на станцию Раквере Эстонской железной дороги. Здесь в период с 18 мая по 28 июля 1946 года 23-й ОДБП расформи-

ровали, при этом боевую матчасть передали в состав 56-го ОДБП.

Дивизионом командовали: капитан (позже майор, подполковник) П.Ф. Мартынов (февраль 1942–1944(?) год), майор Шестопапов (1944(?) – март 1945 года), майор Новоселов (март 1945 – июль 1946 года(?)).

24-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование велось с 20 декабря 1941-го по 27 февраля 1942 года в Москве. Матчасть поступила в конце декабря: бронепоезд № 1 (бронепаровоз Ов № 4606 забронирован в депо станции Ховрино Октябрьской железной дороги не каленой броней в 30 мм в декабре 1941 года, бронеплощадки № 805 и 806 построены в депо станции Москва-3 Ярославской железной дороги, броня не каленая 18+18 мм, вооружение каждой – две 76-мм пушки (зенитные Лендера на № 805 и образца 1927 года на № 806) и 5 пулеметов Браунинг) и бронепоезд № 2 (бронепаровоз Ов № 3843 построен в депо Москва-1 Октябрь-

ской железной дороги в декабре 1941 года, броня не каленая, 20 мм, бронеплощадки № 807, 808 построены там же, где паровоз, а № 809 и 810 в Сталинских мастерских Октябрьской железной дороги в декабре 1941 года, броня не каленая 15+15 мм, вооружение: 76-мм пушка образца 1927 года, 3 пулемета ДТ и 2 Браунинг (№ 807), 76-мм пушка образца 1927 года, пулемет ДТ и 4 Браунинг (№ 808), 76-мм пушка образца 1927 года, 5 пулеметов ДТ (№ 809), 76-мм зенитная пушка Лендера, 3 пулемета ДТ и 2 Браунинг (№ 810), вооружение смонтировано в депо Люблино).

28 февраля 1942 года по распоряжению начальника ГАБТУ КА 24-й ОДБП убыл на Северо-Кавказский фронт, где с 13 марта по 11 июля охранял железную дорогу на участках Тимашевск–Новороссийск, Тимашевск–Кушевка. 11 июля 1942 года 24-й ОДБП передислоцировался на участок Пролетарская–Котельниково в состав 51-й армии.

29 июля 1942 года наступающие немецкие части заняли Пролетарскую, и наши части взорвали мосты через Маныч. На следующий день командир 24-го ОДБП получил приказ штаба 51-й армии выдвинуться в сторону Пролетарской.

**Команда одной
из бронеплощадок
бепо № 2
23-го ОДБП
на крыше площадки.
Предположительно
это фото было
сделано
23–24 января 1942
года на станции
Люблино во время
осмотра 23-го
ОДБП начальником
ГАБТУ КА генерал-
лейтенантом
Я. Федоренко
и наркомом путей
сообщения
Л. Кагановичем
(ЦМВС).**



Бепо № 1, прибыв в 21.00 на разъезд Куренной, обнаружил разрушенное железнодорожное полотно на протяжении 100 метров и взорванный двухпролетный мост. Ход дальнейших действий изложен в докладе «О потери материальной части и базы 24 ОДБП во время боевых действий на участке Пролетарская—Котельниково при 51 армии Юго-Восточного фронта». В этом документе сказано следующее:

«Командир дивизиона доложил по селектору начальнику штаба 51 армии, что из-за порчи пути и моста продвижение дальше невозможно. Начальник штаба приказал ремонтировать ж.д. путь и продолжать движение вперед. Командир дивизиона вторично доложил, что такое разрушение средствами бронепоезда восстановить нельзя, так как нет такого количества материалов для восстановления пути. Начальник штаба вторично приказал ремонтировать путь и выполнять поставленную задачу. В это время сзади бронепоезда раздалось два взрыва, и командир дивизиона выслал БА-20 выяснить причину взрывов. Оказалось, что два мотоциклиста противника взорвали путь в 4 км от бронепоезда.

Командир дивизиона доложил начальнику штаба, что подорван путь отхода, и опять получил в третий раз приказ выполнять постав-

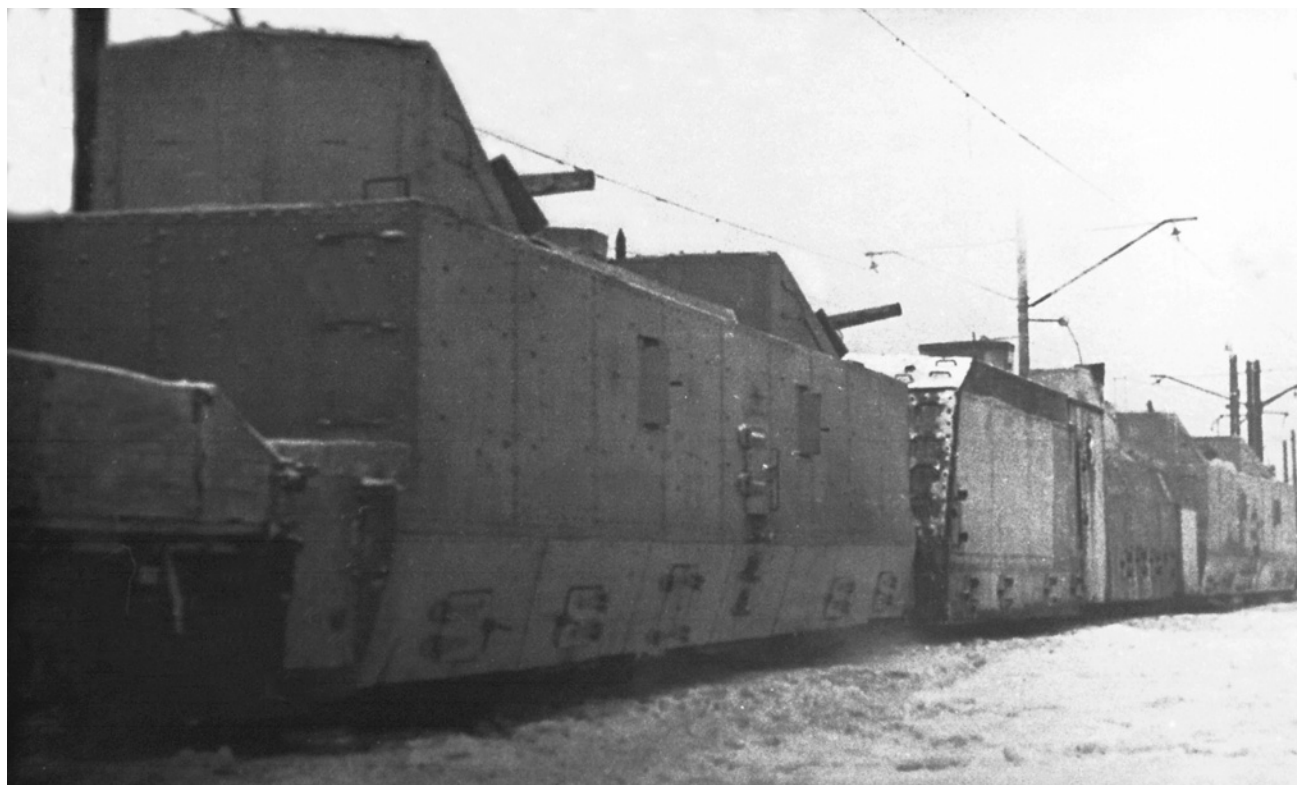
ленную задачу. Командир дивизиона с бронепоезда пошел восстанавливать путь отхода вопреки приказанию начальника штаба. Когда бронепоезд подошел к месту разрушения, высадил пулеметные расчеты и приступил к восстановлению пути, подошли танки противника и открыли огонь по бронепоезду.

Бронепоезд открыл ответный огонь, в результате боя два танка загорелись. В это время снаряд ударил в левый цилиндр паровоза, второй снаряд попал в котел паровоза — котел взорвался. Другим снарядом была пробита вторая площадка, внутри нее стали рваться снаряды, лобовое орудие было выведено из строя прямым попаданием снаряда, артиллерийский расчет весь вышел из строя.

На всем протяжении бронепоезд освещался ракетами, а когда вести огонь стало невозможно, командир дивизиона подал команду для вывода личного состава с бронепоезда. Вышло с поезда 42 чел., 30 чел. погибло».

Бронепоезд № 2 в 23.00 получил приказ выйти в район станции Двойная для оказания помощи бепо № 1 (последний к этому времени был разбит). Примерно в 1.30 31 июля бепо № 2 подошел к станции Куберлен, но дальше продвинуться не смог — впереди нашими частями был взорван железнодорожный мост. Весь день 31 июля бепо на-

**Общий вид
бронепоезда № 1 из
состава 24-го ОДБП.
На переднем плане
бронеплощадка,
вооруженная 76-мм
зенитками Лендера.
Январь 1942 года
(ЦАМО).**



ходил на станции, к этому времени сюда возвратился командир дивизиона с остатками команды бронепоезда № 1. Он доложил находившемуся на станции начальнику штаба 51-й армии о гибели бепо № 1 и попросил об отводе базы и бепо № 2 за станцию Котельниково, так как на этом направлении имелось два моста через реку Сал — в случае их взрыва отход 24-го ОДБП был бы невозможен. Начальник штаба «выгнал командира дивизиона, назвал его трусом-паникером, и приказал 2-й бронепоезд держать на станции Куберлен».

1 августа 1942 года бепо № 2 получил приказ выдвинуться на станцию Ремонтная, однако выяснилось, что станция уже занята противником. Около 6.00 бронепоезд открыл огонь по немецкой колонне, которая двигалась от Ремонтной к Котельникову, выпустив в течение 23 минут 480 снарядов и уничтожив 6 тягачей с орудиями, 13 автомашин и 2 танка. Отойдя на разъезд Гашун и пополнившись боеприпасами, в 11.30 бронепоезд вновь вышел в огневой налет по немецкой колонне, который длился 18 минут (израсходовано 430 снарядов). В результате «было зажжено 7 автомашин с пехотой, 1 цистерна, колонна была рассеяна и повернула назад».

Пополнившись боеприпасами, в 17.00 бепо № 2 вновь вышел на позицию, открыв огонь по той же колонне, которая двигалась от Ремонтной к Котельникову (было израсходовано 540 снарядов). После этого боя бепо отошел на станцию Гашун. Примерно в 20.20 сюда отошли части 115-й кавдивизии, а через 15 минут к станции подошли две группы немецких танков — одна развернутым строем (9 машин), вторая в колонне (15 машин). Когда танки подошли на дистанцию 500—600 метров, бепо № 2 «выскочил из укрытия и с дистанции 400 метров открыл артиллерийский огонь по танкам». Три машины сразу же были подбиты и загорелись, но ответным огнем головная 4-я бронеплощадка была выведена из строя — немецкий снаряд попал в башню, артиллерийский расчет погиб. Танки зашли в тыл бронепоезду и открыли стрельбу по железнодорожному полотну. Две машины артиллеристы бепо смогли подбить, но вскоре были разбиты еще два орудия, а третье вышло из строя (не давало наката). Состав расстреливался со всех сторон, поэтому по приказу командира дивизиона команда покинула состав, сняв 16 пулеметов и забрав все винтовки и гранаты. На бепо остался его командир и машинист с помощником, которые в 22.00 1 августа пустили состав на взорванный мост через Сал.

Остатки команд вывели на переформирование в 1-й отдельный учебный полк бронепоездов. По директиве управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА № 1109277сс от 13 ноября 1942 года 24-й дивизион расформировывался.

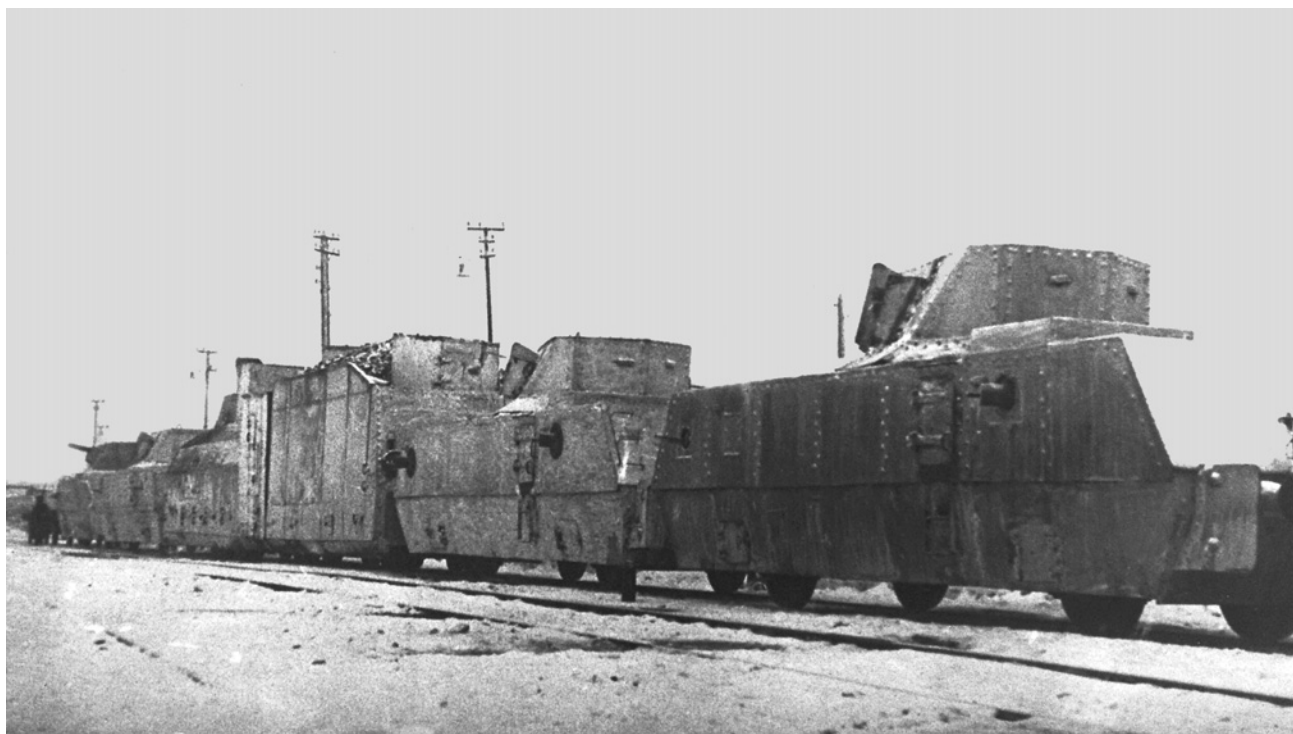
По директиве управления формирования и укомплектований Красной Армии № 1124810сс от 22 февраля 1943 года 1-й запасной полк вновь приступает к формированию 24-го ОДБП, но директивой начальника управления бронепоездов и бронемашин № 1166021 от 29 июня 1943 года 24-й дивизион вновь расформировывается, а его личный состав поступает на укомплектование 9-го полка самоходной артиллерии.

Дивизионом командовали капитан Т.Б. Котляров (февраль—июнь(?) 1942 года) майор Бирюков (июнь(?)—август 1942 года).

25-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в декабре 1941 года в Уфе, личный состав поступал из различных частей Южно-Уральского военного округа.

Строительство матчасти началось в ноябре 1941 года на Уфимском паровозоремонтном заводе. Чертежи (общие виды бронепаровоза и бронеплощадки типа ОБ-3) были получены из НКПС 25 ноября. В течение 10 дней 22 инженера и техника предприятия работали над детализацией чертежей, разработкой конструкции и составлением техпроцесса. Параллельно ремонтировали паровозы и площадки, предназначенные для бронирования. Изготовление бронепоездов планировалось вести одновременно, для этого предполагалось задействовать четыре цеха завода. Сначала предполагалось завершить постройку обоих составов к 1 января 1942 года, но из-за проблем с доставкой бронелиста и металлического профиля для каркасов бронепоезда сдали только в начале апреля. Бепо получили наименования: № 1 «Полководец Суворов», № 2 «Александр Невский». Каждый из них состоял из бронепаровоза (Ов № 5958 и 4898 соответственно, броня не каленая, 30 мм, будка и рубка командира 40 мм, башня ПВО 15 мм, вооружение пулемет ДШК) и четырех бронеплощадок (номера соответственно № 194, 195, 196, 197 и № 924, 925, 926, 927, броня не каленая борта и башня 15+15 мм с 80 мм воздушным зазором, движение и крыша 15 мм, вооружение каждой — 75-мм польская пушка образца 1902/26 года и 5 пулеме-



**Общий вид
бронепоезда № 2 из
состава 24-го ОДБП.
На переднем плане
бронеплощадка
№ 807, вооруженная
76-мм пушкой
образца 1927 года,
три пулемета
ДТ и двумя
Браунинг. Январь
1942 года (ЦАМО).**

тов ДТ). После проведения испытаний 25-й дивизион убыл в Москву, где с 1 мая по 13 июля 1942 года прошло дооборудование составов (была смонтирована оптика, телефонная связь, бепо получили по одной площадке ПВО завода «Стальмост» с двумя ДШК на каждой), сколачивание команд и дооснащение базы.

14 июля 1942 года по приказанию начальника ГАБТУ КА 25-й отдельный дивизион бронепоездов убыл в Сталинград, где сначала вошел в состав 62-й армии, а с 2 августа придан 208-й стрелковой дивизии 51-й армии и сосредоточен на станции Котельниково. На следующий день бронепоезда прибыли на станцию Гнилоаксая, где подверглись атаке 18 немецкими самолетами. В результате, бепо № 1 «Полководец Суворов» получил прямое попадание бомбы в одну бронеплощадку, экипаж которой под командованием лейтенанта Филинова полностью погиб. Кроме того, были повреждены бронепаровоз и тендер, загорелся вагон базы с боеприпасами, на котором стали рваться снаряды. Команда бепо на руках выкатывала бронеединицы из-под огня. На следующий день «Полководец Суворов», находившийся на перегоне Гнилоаксая — Абганерово вновь подвергся бомбардировке. Всего в результате двух авиаударов противника команда бепо № 1 потеряла 30 человек убитыми и 41 ранеными. Через несколько дней по при-

казу заместителя командующего Юго-Восточным фронтом бронепоезд «Полководец Суворов» убыл в Саратов на ремонт.

23 августа 1942 года бепо «Александр Невский» получил приказ заместителя командующего Сталинградским фронтом по автобронетанковым войскам — прибыть на станцию Карповская и поступить в распоряжение 62-й армии. 26–29 августа бепо поддерживал части 131-й стрелковой дивизии и 39-й танковой бригады на участке Карповская—Калач, а 30 августа прикрывал выход из боя 20-й мехбригады в районе Советская—Синеокская.

31 августа разведка установила, что немецкая пехота при поддержке 15 танков прорвалась юго-восточнее станции Басаргино на участке 64-й армии. Получив эти сведения командир 25-го дивизиона принял решение атаковать прорвавшиеся части противника. В 20.30 бронепоезд «Александр Невский» в районе станции Воропоново «врезался в расположение противника, открыв артиллерийско-пулеметный огонь. За 40 минут боя было выпущено 400 осколочных гранат, 7700 патронов ДТ и по 10 лент из каждого ДШК. Ожесточенность боя была настолько велика, что дело доходило до рукопашных схваток — гитлеровцев громили около бронепоезда, куда они просачивались, пытаясь укрыться от огня в мертвом пространстве».

Бепе вел огонь с места — в начале боя контрольные платформы и платформа ПВО сошли с рельс, так как немцы разобрали путь. Отцепив эти платформы, бронепоезд отошел на станцию Басаргино (в 2 километрах от места боя), но дальше продвинуться не удалось: железная дорога оказалась занята противником, а у бронепаровоза через разбитый сухопарник вышел пар из котла. Потеряв подвижность, бронепоезд оборонялся до 14.00 1 сентября. Не сумев вывести матчасть и будучи отрезанной от станции Басаргино (на пути к Сталинграду), команда сняла исправное вооружение, замки с орудий и отошла пешим порядком. В ходе двухдневного боя экипаж «Александра Невского» потерял 9 человек убитыми, 8 ранеными и 9 пропавшими без вести. После этого личный состав отправили в Саратов на переформирование. В июне 1943 года, после получения новой матчасти, 25-й дивизион стал готовиться к отправке на фронт, куда убыл 23 августа. 1 сентября 25-й ОДБП поступил в распоряжение 51-й армии Южного фронта. 21 сентября дивизион прибыл на станцию Красноармейская, а затем двинулся вслед за наступающими частями 51-й армии 4-го Украинского фронта.

На основании приказа ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бепе получили новые номера: № 687 «Александр Невский», № 2 — № 718 «Полководец Суворов».

19 февраля 1944 года 25-й ОДБП передали в состав 2-го Украинского фронта, 23 февраля переправился через Днепр у Днепропетровска, в конце апреля миновал Южный Буг, 12 июня — Днестр у Могилев-Подольский.

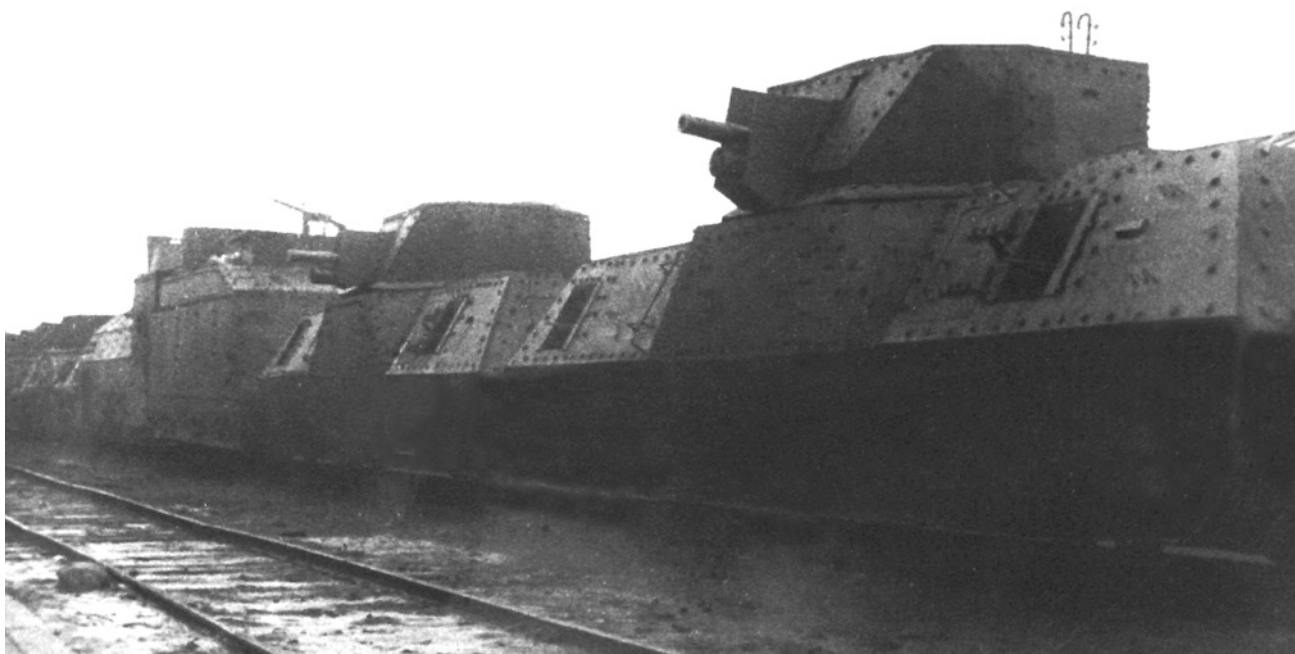
К марту 1945 года бронепоезда, находясь в составе 2-го Украинского фронта, дислоцировались на станциях Аджуд—Ноца, где и закончили войну. В 1946 году 25-й ОДБП был расформирован.

Дивизионом командовали: капитан (позже майор) И.К. Журавлев (март 1942—1946 год).

26-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в декабре 1941 года в Перми, здесь же в депо велось строительство матчасти. Составы были готовы в марте 1942 года, но окончательное их оборудование и вооружение затянулось до мая. Каждый бепе состоял из бронеапровоза (Ов № 6747 и 6749 соответственно, забронированы не каленой броней 30 мм, командирская рубка 45 мм, вооружение — пулемет ДШК) и четырех бронеплощадок ОБ-3 (номера соответственно № 944, 945, 946, 947 и № 948, 949,

**Бронепоезд № 1
«Полководец
Суворов» из состава
25-го ОДБП.
Весна 1942 года.
Бронеплощадки
вооружены 75-мм
пушками образца
1902/26 года и
пятью пулеметами
ДТ (ЦАМО).**



950, 951, броня бортов и башен 30 мм, движения 15 мм, броня не каленая, вооружение каждой 76-мм пушка (на бепо № 1 — танковые Л-10, на бепо № 2 — зенитки Лендера) и пять пулеметов ДТ).

Прибывший в Москву в июне 1942 года, дивизион пополнился дополнительным имуществом и вооружением до штата (бепо получили по одной площадке ПВО завода «Стальмост» № 224 и 225 соответственно, на каждой по два ДШК). В августе 26-й ОДБП убыл на Воронежский фронт, где вошел в состав 6-й армии. 24 августа бронепоезда придали 25-й гвардейской стрелковой дивизии для действий в районе Икорец, Лиски, Давыдовка, Отрожка. 18 ноября 26-й ОДБП подчинили 40-й армии, при этом его место дислокации не менялось.

На этом участке дивизион находился до 1 марта 1943 года, изредка участвуя в огневых налетах по позициям противника (например, 21 октября — 62 снаряда, 24 октября — 63 снаряда, 18-19 ноября — 147 снарядов, 22 ноября — 97 снарядов, 2 декабря — 66 снарядов, 14 декабря — 54 снаряда, 18 декабря — 54 снаряда, 29 декабря — 40 снарядов, 8-9 января 1943 года — 199 снарядов). 12 января бронепоезда поддерживали наступление 141-й дивизии, израсходовав 726 снарядов. Разведкой установлено, что огнем бепо уничтожено 6 блиндажей и до 40 солдат противника.

На основании приказа ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бепо получили новые номера: № 683 и № 707.

3 марта 1943 года 26-й дивизион передислоцировался на станцию Валуйки с задачей

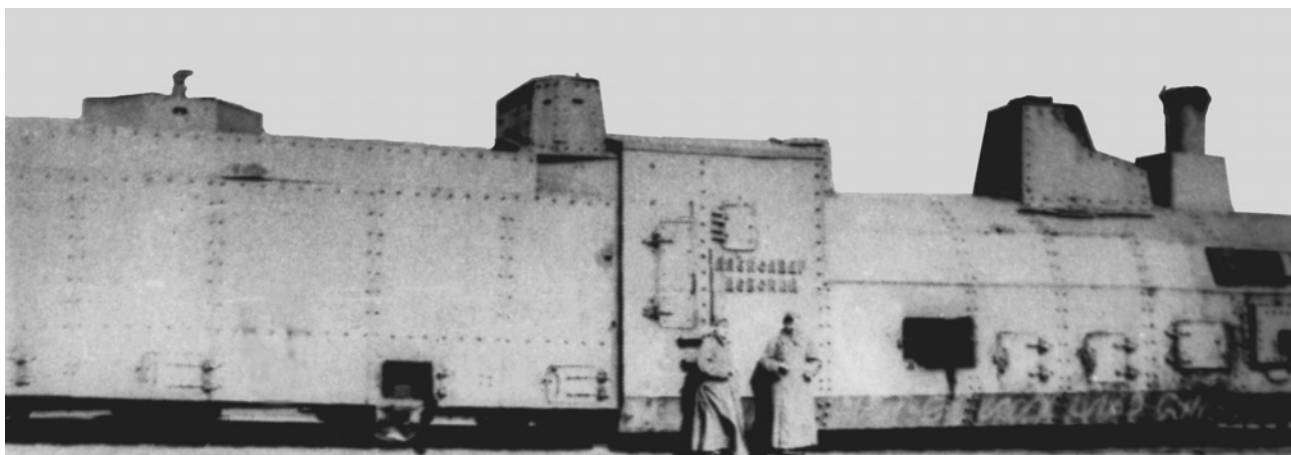
ее прикрытия от атак с воздуха. В течение 12 и 13 марта бронепоезда отразили массированный налет немецкой авиации, подбив один самолет. Свои потери при этом составили 2 человека убитыми и 3 ранеными, получил повреждения бронепаровоз бепо № 683. 16 марта 26-й ОДБП перевели на станцию Давыдовка, а 4 апреля — в район Волчанск. Через шесть дней бронепоезда вошли в состав 64-й армии Воронежского фронта с дислокацией на станции Белый Колодезь. 25 апреля 26-й ОДБП убыл в Москву на перевооружение, куда прибыл 7 мая 1943 года.

Осенью 1943 года 26-й дивизион направили в распоряжение 3-го Украинского фронта. Приданный 34-му стрелковому корпусу 46-й армии он в январе 1944 года поддерживал наше наступление в районе станций Милорадовка и Кудашевка, проведя десять огневых налетов и израсходовав 1564 76-мм снаряда. 19 апреля 1944 года 26-й ОДБП передислоцировался на станцию Червонная в резерв 3-го Украинского фронта, откуда 13 июня был переброшен в Одессу в состав 1-го гвардейского укрепрайона. 22–23 августа 1944 года бронепоезда поддерживали наши части в районе станций Каролина-Бугаз, обеспечив прорыв наших катеров с моря в Днестровский лиман. При этом бепо израсходовали 988 снарядов, уничтожив 13 ДЗОТов, минометную батарею и рассеяв до взвода пехоты.

14 октября 1944 года на основании директивы Генерального Штаба № 296815 26-й дивизион передавался в распоряжение 2-го

**Бронепоезд № 2
«Александр
Невский» из состава
25-го ОДБП. Весна
1942 года. На
переднем плане
видна площадка
ПВО завода
«Стальмост»
(ЦАМО).**





Белорусского фронта. Прибыв на новое место, 2 ноября бронепоезда включили в состав 49-й армии с дислокацией на станции Сокол.

18 января 1945 года дивизион поддерживал огнем наступление 343-й стрелковой дивизии на участке Ломжа—Новогруд, уничтожив 6 ДЗОТов, 2 пулемета, 2 минометных батареи. Бронепоезда продолжали бои на этом участке до 23 января, израсходовав при этом более 2000 76-мм снарядов.

25 января 1945 года 26-й ОДБП вывели в резерв 50-й армии, а 26 февраля в резерв Ставки ВГК в Молодечно.

25 марта 1945 года дивизион прибыл в Москву, откуда 2 апреля отправился на новое место службы — Дальневосточный фронт. Прибыв в Бикин 7 мая 1945 года 26-й ОДБП поступил в распоряжение штаба 5-го стрелкового корпуса. 18 декабря 1945 года 26-й дивизион бронепоездов был расформирован.

Дивизионом командовали: майор Рыжанов (июль—октябрь 1942 года), капитан Бондаренко (октябрь—ноябрь 1942 года), капитан Скуратович (ноябрь 1942 года — ?).

27-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в декабре 1941 года в Омске. Личный состав поступал через пересыльный пункт Омского военкомата и из Забайкальского военного округа (99 человек, прошедших специальную 8-месячную подготовку в запасных частях танковых войск). Матчасть — бронепоезда типа ОБ-3 № 1 «Победа» и № 2 «За Родину» была принята дивизионом 17 и 30 марта 1942 года.

Оба состава строились на заводе № 174 наркомата танковой промышленности в Омске и состояли из бронепаровоза (Ов № 6414 и 603 соответственно, броня танковая закаленная, котел 20 мм, движение и тендер 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 30+15 мм) и четырех бронеплощадок (номера № 952, 953, 954, 955 и № 956, 957, 958 и 959 соответственно, броня танковая закаленная, борта и башня 15+15 мм с 80 м воздушным зазором, движение 15 мм, вооружение каждой 75-мм польская пушка образца 1902/26 года и 5 пулеметов ДТ).

1 мая 1942 года дивизион прибыл в Москву, где произвелось его доукомплектование (была получена бронедрезина завода имени Войтовича, а также пулеметы ДШК для бронепаровозов). 27 мая по директиве ГАБТУ КА 27-й ОДБП убыл в распоряжение командования Карельского фронта.

Прибыв 1 июня на новое место службы, дивизион получил боевую задачу по охране Кировской железной дороги с дислокацией на станции Сорокская.

10—11 декабря 1942 года дивизион участвовал в поддержке частей 37-й стрелковой дивизии, проводивших частную операцию в районе станции Масельская. Пристрелка целей проводилась за два дня до операции ночью, на это израсходовали 26 выстрелов.

Заняв огневые позиции под покровом темноты, бронепоезда 10 декабря произвели пять огневых налетов по пристрелянным целям, израсходовав 998 снарядов. Еще один налет (167 снарядов) бепо провели 11 декабря. По данным разведки, боевая задача дивизионом была выполнена на «отлично», за что командующий 32-й армией генерал-лейтенант Горленко объявил благодарность личному составу 27-го ОДБП. Огнем бронепоездов было уничтожено до двух взводов пехоты, 6 огневых точек, минное поле и

**Немецкие солдаты
у подбитого
бронепоезда № 2
«Александр
Невский» из состава
25-го ОДБП. Район
станции Басаргино.
Сентябрь 1942 года
(СР).**

проволочное заграждение в районе ротно-го опорного пункта, разрушено 4 ДЗОТа и 5 блиндажей.

На основании приказа ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бепо получили новые номера: № 1 «Победа» — № 638, № 2 «За Родину» — № 651.

В январе 1943 года бронепоезд № 638 убыл на Урочский ВРЗ для ремонта, в проведении которого активно участвовал и личный состав бепо. После прибытия бронепоезда «Победа», 4 февраля 1943 года в ремонт на Ярославский паровозоремонтный завод отправился бепо «За Родину».

28 февраля бронепоезд № 638 в районе станции Ковда отбил атаку авиации противника (9 бомбардировщиков и 6 истребителей), при этом один самолет был подбит. Свои потери составили: один убит (командир взвода ПВО) и 5 человек ранено.

5 октября 1943 года дивизион получил приказ передислоцироваться на станцию Выг с задачей охраны железной дороги и мостов через реки Выг и Сорока. Здесь 20 ноября были получены 25-мм зенитные пушки (вместо пулеметов ДШК).

17 мая 1944 года 27-й ОДБП передислоцировали на станцию Сумпосад (с задачей прикрытия депо и моста через реку Сума), а 6 августа — на станцию Суоярви. Весной 1945 года дивизион перебросили на станцию Ленинград-Московский, где на основании приказа командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского военного округа № 03 от 7 августа 1945 года дивизион расформировали. Боевая часть была передана 62-му ОДБП.

Дивизионом командовали: майор (затем подполковник) И.В. Кочемасов (декабрь 1941 — июль 1944 года), капитан (затем майор) В.Я. Крыло (июль 1944 — сентябрь 1945 года).

28-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в ноябре 1941 года в городе Чкалов (ныне Оренбург). Матчасть (бронепоезда типа ОБ-3, бронепаровозы Ов № 4000 и 05 соответственно, броня не каленая, 25 мм, будка машиниста и командирская рубка 40 мм, бронеплощадки забронированы не каленой броней борта и башни 27–30 мм, вооружение каждой 75-мм пушка образца 1902/26 года и 5 пулеметов ДТ, из-за большой массы под бро-

неплощадками установлена третья дополнительная ось) поступила с Ташкентского ПРЗ в марте—апреле 1942 года. 30 апреля 1942 года дивизион убыл в Коломну, где с 18 по 22 мая произвели доделки составов и отстрел орудий. Здесь же произвелось окончательное доукомплектование 28-го ОДБП приборами, вооружением и боеприпасами. На следующий день бронепоезда перевели в Москву, где они находились в резерве Ставки ВГК до 12 июля 1942 года.

13 июля на основании приказа заместителя наркома обороны, начальника ГАБТУ КА генерал-лейтенанта Федоренко 28-й дивизион убыл в распоряжение Сталинградского фронта, где 25 июля 1942 года поступил в распоряжение 62-й армии с задачей прикрыть участок Карповская—Калач на стыке с 64-й армией. 5 августа 28-й ОДБП передали 64-й армии и перебросили на участок Сталинград—Тингута. Здесь через три дня бронепоезда вступили в бой, поддерживая части 13-й танковой бригады.

9 августа в течение всего дня немецкая артиллерия вела огонь по бепо, а авиация бомбила их 14 раз. В результате, бепо № 1 получил два прямых попадания в бронеплощадку, на которой погибло 7 человек и 15 было ранено. Кроме того, были разбиты две контрольных платформы и 2 пулемета ДШК. Ответным огнем экипажи бронепоездов сбили два немецких бомбардировщика. Через день 11 немецких самолетов атаковали бепо № 2, разбив две контрольные площадки и платформу ПВО, при этом погиб 1 и ранено 2 человека. С 12 августа бронепоезда несли дежурство на участке Тундутово — 74-й разъезд. 21 августа, после отхода частей 64-й армии, участок железной дороги Тундутово — Сарепта оказался в полосе 57-й армии, и 28-й дивизион передали в ее состав. Бронепоезда оказывали огневую поддержку частям 36-й гвардейской стрелковой дивизии.

26 августа по личному распоряжению командарма генерал-майора Толбухина, 28-й ОДБП произвел огневой налет по скоплению противника в балке Песчаная (готовившиеся к наступлению части 14-й танковой и 94-й пехотной дивизий немцев). По докладу разведки, результаты стрельбы были успешными, немецкая атака сорвалась.

В связи с серьезным положением на фронте, 29 августа все имущество базы дивизиона на модельных плотках переправили на левый берег Волги, откуда бронепоезда снабжались всем необходимым. Для этого 28-й ОДБП имел свою лодочную переправу через новое и старое русло Волги, и таким об-



разом не зависел от армейских переправочных средств.

12–14 сентября бепо поддерживали огнем (семь огневых налетов) части 138-й стрелковой дивизии в районе Бекетовка–Купоросное, израсходовав при этом 1090 снарядов. Для более успешных действий на этом участке дивизион имел свой наблюдательный пункт и постоянную связь с командирами стрелковых полков. Это позволяло бронепоездам успешно действовать, несмотря на то, что железная дорога постоянно разрушалась артогнем и ее приходилось ежедневно восстанавливать.

16–18 сентября бепо № 1 и № 2 вели огонь по немецким позициям в интересах 36-й гвардейской стрелковой дивизии, произведя семь огневых налетов (1876 снарядов).

2 октября части 64-й армии перешли в наступление с задачей сковать южный фланг Сталинградской группировки противника. 28-й ОДБП двумя бронепоездами вел огонь по району Зеленая Поляна, где располагались немецкие артбатареи. Всего в течение октября 1942 года дивизион произвел 14 огневых налетов (3317 снарядов), поддерживая части 422-й стрелковой дивизии, которая вела бои за район Купоросная Балка и Купоросное. При этом часть налетов (например 25 октября) бепо вели с открытых позиций. В этот период части 422-й стрелковой дивизии во взаимодействии с 13-м танковым корпусом наступали на пригород Сталинграда Купоросное.

Следует сказать, что в течение двух месяцев бронепоезда действовали на одном участке Бекетовка–Купоросное, открытом на всем протяжении и постоянно обстреливаемым немецкой артиллерией и минометами. Поэтому выжидательные позиции бепо находи-

лись в районе Лесобазы, среди разбитых и сгоревших вагонов.

В период с 1 по 16 ноября активных действий не велось, а 17 ноября бронепоезда участвовали в отражении немецкой атаки на позиции 96-й стрелковой бригады.

В период с 24 ноября по 12 декабря 1942 года 28-й ОДБП вел бои совместно с частями наступавшего 7-го стрелкового корпуса. При этом бепо действовали весьма активно — например, только за 8 декабря произвели 10 огневых налетов, в ходе которых было уничтожено до 50 солдат противника, 2 ДЗОТа, 8 блиндажей, рассеяна группа из 15 танков. 13 декабря наступление частей 7-го стрелкового корпуса 64-й армии прекратилось.

Всего за период боев под Сталинградом бронепоезда 28-го дивизиона произвели 91 огневой налет, израсходовав около 10000 снарядов. При этом было уничтожено 3 минометных батареи, 24 пулеметных точки, 4 склада, 10 ДЗОТов, 19 блиндажей, подавлен огонь 14 минометных и 10 артиллерийских батарей, рассеяно до 8 рот пехоты, группа танков, сбито 2 самолета. По итогам боев отмечалось, что «умелая маскировка и применение бронепоездов к местности, а также постоянное маневрирование, дало возможность бронепоездам избежать больших потерь в материальной части и личном составе от огня артиллерии и авиации противника».

На основании приказа ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бепо получили новые номера: № 1 — № 677, № 2 — № 708.

В декабре 1942 года 28-й дивизион вывели в резерв 64-й армии, а 2 января 1943 года передали в состав Южного фронта и перебросили в Котельниково. Здесь бронепоезда нахо-

**Общий вид
бронепоезда № 2
«Александр
Невский» 25-го
ОДБП, потерянного
в районе станции
Басаргино.
Сентябрь 1942 года
(СР).**

дились до 20 апреля 1943 года, за этот период провели ремонт бронепаровозов. 24 апреля 28-й ОДБП прибыл в Шахты, и вошел в состав 5-й ударной армии Южного фронта. Дивизион получил задачу действовать на участке Щетово—Дарьевка в полосе 40-й гвардейской стрелковой дивизии, обеспечивая стык с соседней 51-й армией. Вплоть до середины июля бронепоезда активных действий не вели, занимаясь прикрытием железной дороги от атак с воздуха.

17 июля 1943 года части 5-й ударной армии перешли в наступление с задачей прорыва немецкой обороны на реке Миус. 28-й ОДБП получил задачу поддержать огнем части 197-го стрелкового полка 99-й дивизии. Из-за наличия только одного пути бронепоезда действовали поочередно. Так, за период 18–24 июля бепо № 708 уничтожил из своих орудий 2 120-мм минометных батареи, 3 ДЗОТа, 6 блиндажей, 3 пулеметных точки, 2 автомашины, наблюдательный пункт, склад боеприпасов и до 60 солдат противника. Сменивший его бепо № 677 с 24 по 30 июля выполнял задачи по заявкам командиров батальонов 197-го полка. Огнем бронепоезда было уничтожено три пулемета, автомашина, наблюдательный пункт, 4 блиндажа, до 20 солдат, подавлен огонь минометной батареи. За отличные действия по прорыву немецкой обороны, командование 99-й

стрелковой дивизии объявило благодарность 28-му ОДБП.

К 18 августа 1943 года дивизион выдвинулся на участок Боково—Антрацит—Колпаково, где 99-я стрелковая дивизия была заменена частями 116-го укрепрайона. Начиная с 19 по 30 августа бронепоезда совершали огневые налеты с закрытых позиций, выполняя заявки частей укрепрайона по уничтожению огневых точек противника. В ночь на 1 сентября немцы начали отход, и части 116-го УРа перешли в наступление.

Всего за период июль—август 1943 года, действуя в состав 51-й армии бепо 28-го ОДБП уничтожили 2 105-мм и 1 75-мм орудия, 2 миномета, 10 пулеметов, 4 автомашины, склад боеприпасов, 3 кухни, 3 ДЗОТа, 11 блиндажей, до роты пехоты, подавили огонь 4 минометных батарей, рассеяли 8 групп пехоты.

По мере наступления частей Красной Армии, вперед двигались и бронепоезда: 13 сентября 1943 года 28-й ОДБП прибыл в Красноармейск, 19 сентября — в Чаплино, во второй половине октября — на участок Пологи—Орехово. Здесь дивизион находился в резерве 4-го Украинского фронта до конца февраля 1944 года, выполняя задачу по прикрытию станций от атак с воздуха. 6 марта 28-й ОДБП передали в состав 46-й армии 3-го Украинского фронта и передислоцировали на станцию Долгинцево, а затем выве-

**Общий вид
бронепоезда № 1
из состава 26-го
ОДБП. Лето 1942
года (ЦАМО).**



ли во фронтовой резерв на станцию Апостолово.

В период с ноября 1943-го по май 1944 года оружейники взвода боепитания дивизиона подобрали на полях сражений и отремонтировали 8 трофейных немецких 20-мм зениток, тем самым усилив зенитное вооружение составов. В июле 1944 года с базы управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА дополнительно поступили 4 37-мм зенитных орудия, и таким образом средства ПВО дивизиона выглядели следующим образом: бронепоезд № 677 — 2 37-мм, 3 20-мм немецких, 1 ДШК; бронепоезд № 708 — 2 37-мм, 4 20-мм немецких, 1 ДШК; база — 1 20-мм немецкая.

1 мая 1944 года 28-й ОДБП получил приказ передислоцироваться в Одессу, куда прибыл 28 мая. 22 августа 1944 года бронепоезда поддерживали наступление частей 1-го гвардейского укрепрайона и бригады морской пехоты на Аккерман, оказав существенную помощь войскам.

В сентябре 1944 года 28-й ОДБП вывели в резерв 3-го Украинского фронта, а 18 октября его перебросили в Белосток, в состав 2-го Белорусского фронта. Отсюда 19 декабря 1944 года бепо № 677 убыл на Канашский ВРЗ для ремонта и перевооружения.

14 февраля 1945 года дивизион перешел на станцию Цеханув, откуда 4 марта убыл

в Москву (21 марта в Вязьме к нему присоединился бепо № 677). С 23 марта по 4 апреля 1945 года 28-й ОДБП находился в Москве, где доукомплектовался личным составом и матчастью, и на следующий день убыл на Дальний Восток. Прибыв 6 мая в Ворошилов-Уссурийский, дивизион вошел в состав 26-й армии и передислоцировался на станцию Бамбурово. Во время войны с Японией бронепоезда в боях не участвовали, занимаясь охраной железной дороги Приморская — Посыет. По распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками 26-й армии дивизион выделил команду (командир капитан Грешнов) для укомплектования трофейного японского бронепоезда, захваченного в районе Хунань. Этот бепо выполнял задачу охраны участка Янцзы—Хейдзю до 15 октября 1945 года, после чего его передали в состав 2-го ОДБП и вывели на территорию СССР.

В октябре 28-й ОДБП сосредоточился на станции Приморская. На основании директивы Военного Совета Приморского военного округа № орг/1/00663 от 31 мая 1946 года, к 10 июля 1946 года 28-й ОДБП был расформирован.

Дивизионом командовали: капитан (затем майор, подполковник) К.Д. Могилевцев (апрель 1942 — июль 1946 года).

**Общий вид
бронепоезда № 2
из состава
26-го ОДБП.
Лето 1942 года.**

**В отличие
от бепо № 1 того
же дивизиона,
бронеплощадки
этого состава
вооружались 76-мм
зенитками Лендера,
а не пушками Л-10
(ЦАМО).**



29-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в ноябре 1941 года в Красноярске. Матчасть — бронепоезда (типа ОБ-3) № 1 «Красноярец» и № 2 «Енисей» строилась на Красноярском паровозоремонтном заводе, и поступила в дивизион в начале февраля 1942 года. Бепо были однотипными, и состояли из бронепаровоза (Ов № 4043 и 5820 соответственно, броня закаленная 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 40 мм) и четырех бронеплощадок (№ 960, 961, 962, 963 и № 964, 965, 966, 967, броня закаленная, борта и башни 30 мм, движение 15 мм, каждая вооружена 76-мм танковой пушкой КТ-28 и 5 пулеметами ДТ).

**Командир
бронепоезда № 677
28-го ОДБП капитан
Н. А. Грешнов
(слева) наблюдает
за передним краем
немецкой обороны.
Южный фронт,
лето 1943 года
(РГАКФД).**



16 февраля 1942 года дивизион убыл в Москву, где его довооружили (получены две площадки ПВО завода «Стальмост» № 241 и 242 с двумя пулеметами ДШК на каждой).

В июне 1942 года по распоряжению начальника ГАБТУ КА 29-й ОДБП убыл в распоряжение Северо-Западного фронта, где вошел в состав 53-й армии. Переданный в состав 34-й армии того же фронта, дивизион в феврале 1943 года участвовал в боях в районе Демянска.

На основании приказа ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бепо получили новые номера: № 1 — № 643, № 2 — № 692.

В 1945 году 29-й ОДБП входил в состав 3-го Прибалтийского фронта, причем по данным командующего бронетанковыми и механизированными войсками фронта занимался охраной станций Гульвене, Эрики, Песис. 3 мая 1945 года 29-й ОДБП убыл из состава фронта, а в июне он был расформирован.

Дивизионом командовали: майор И. В. Федоров (февраль 1942—?), майор Гришаенко (1944 — июнь 1945 года).

30-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось на станции Всполье в октябре 1941 года, завершилось 14 января 1942 года. В январе поступила матчасть — бронепоезд № 1 «Молотовский рабочий», построенный в депо станции Пермь на средства трудящихся города Молотова (ныне Пермь) и Молотовской области по чертежам БП-35 (бронепаровоз Ов № 5628 броня закаленная 18 мм, вооружение 25-мм зенитная пушка, две бронеплощадки № 819 и 820, броня закаленная 18 мм, вооружение каждой — 2 76-мм пушки образца 1927 года, 6 пулеметов — на № 819 ДТ, на № 820 2 Браунинг и 4 ДТ), и бепо № 2 — мотоброневаягон МБВ № 01, построенный на Кировском заводе в 1937 году (вооружение три 76-мм пушки КТ-28, 8 пулеметов Максима (из них 4 на зенитной установке 4М) и 7 ДТ, на Подольском заводе осенью 1941 года произведена дополнительная экранировка корпуса 14–24 мм броней до общей толщины 30–40 мм).

28 февраля 1942 года 30-й дивизион убыл из Москвы в распоряжение командования Северо-Западного фронта, где 9 марта вошел в состав 34-й армии.

16–17 марта дивизион поддерживал части 162-й стрелковой дивизии, наступавшей к станции Лычково, ведя огонь с открытых по-

зий. Всего было израсходовано 1500 снарядов, при этом уничтожено 4 ДЗОТа, 2 минометных батареи, 9 блиндажей, 10 пулеметных точек. Действия с открытых позиций не прошли даром для дивизиона — 18 марта 9 бомбардировщиков Ю-88 совершили три налета на бронепоезда, готовившиеся к открытию огня. В результате, 30-й ОДБП потерял 9 человек убитыми, 40 ранеными, разбита одна бронеплощадка и бронепаровоз, поврежден мотоброневAGON. В результате, после эвакуации поврежденных бронеединиц, 30 марта дивизион убыл на ремонт в Ярославль.

Из-за того, что восстановление матчасти бепО № 1 ГАБТУ КА признало нецелесообразным, 30-й ОДБП получил новый бронепоезд, который достраивался в депо Вологда. Состав закончили в мае 1942 года, причем в работах принимал активное участие и личный состав дивизиона. В это же время на Ярославском ПРЗ завершили ремонт мотоброневАгона.

23 мая 30-й ОДБП прибыл в Москву, откуда 14 июля отбыл в распоряжение 62-й армии Сталинградского фронта. Однако серьезное обострение военной обстановки в этом районе и прорыв немцев к железной дороге Поворино—Сталинград привели к тому, что дивизион передали в состав Сталинградского военного округа и направили в Астрахань по левому берегу Волги.

Прибыв сюда 20 августа 1942 года бронепоезда получили от командования 28-й армии задачу по прикрытию участка железной дороги Кизляр—Астрахань. Переправившись через Волгу, дивизион 29 августа занял позиции на стыке Сталинградского и Северо-Кавказского фронтов в районе станции Улан-Хол.

Через два дня разведывательная группа противника — 8 мотоциклов, 4 бронемшины и 2 легких танка — вышла к железной дороге в районе 112-го километра. Немцы подорвали два звена рельсов, оборвали телефонные провода и обстреляли из 20-мм пушки состав с горючим, вызвав пожар. Находившийся в 50 километрах южнее, 30-й дивизион получил задачу отбросить противника от железной дороги. Бронепоезд № 1 под командованием младшего лейтенанта Фишмана, быстро подойдя к району 112-го километра, с хода открыл огонь. Немцы, не приняв боя, отошли.

3 сентября 1942 года противник — мотопехота с четырьмя броневиками — пытался перерезать железную дорогу Кизляр—Астрахань в районе 8-го разъезда. Но подошедший бепО № 1 своим огнем вынудил немцев отойти.

Кроме того, с середины сентября по конец ноября 1942 года 30-й ОДБП отразил более 50 налетов авиации противника на железнодорожные объекты, сбив при этом один бомбардировщик из 25-мм орудия.

На основании приказа ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бепО получили новые номера: № 1 — № 660, № 2 — № 722.

15 апреля 1943 года по распоряжению штаба бронетанковых и механизированных войск Южного фронта дивизион перебросили на новое место: сначала на участок Сальск—Мечетинская, а к 4 мая — в Ростов. Здесь бронепоезда вошли в состав 44-й армии и получили задачу прикрыть боевой участок Ростов—Таганрог.

К этому времени личный состав дивизиона при помощи железнодорожников Ростовского узла своими силами оборудовал, вооружил и сформировал сверхштатный бронепоезд, включенный в состав 30-го ОДБП как бепО № 3. Для его изготовления использовали трофейные 88-мм зенитки и бронеплощадки, находившиеся на станции Сальск (разбитые в боях 1942 года советские площадки, свезенные немцами в одно место).

Бронепоезд № 3 состоял из бронепаровоза Ов № 3890 (также восстановленного из числа подбитых в 1942 году, броня не каленая, 24 мм, будка машиниста 40 мм, командирская рубка 42 мм, вооружение — 25-мм зенитка на тендере), трех артиллерийских бронеплощадок и двух платформ ПВО. Две бронеплощадки были одноорудийными — № 379 (из состава бепО № 2 51-го дивизиона, потерянного в августе 1942 года, изготовлена из тяжелой ПТ-33 со снятой башней и обрезанной броней бортов, толщина брони 16+7 мм, вооружена 88-мм немецкой зениткой, установленной открыто, и двумя бортовыми пулеметами Максима) и № 988899 (железнодорожный) на базе американского металлического полувагона (броня не каленая, 25+10 мм, вооружена 88-мм немецкой зениткой, установленной открыто, и двумя бортовыми пулеметами ДТ, судя по схеме также изготовлена из площадки бепО № 2 51-го дивизиона). Третью площадку № 1517 по своей инициативе восстановили рабочие и служащие паровозного депо в Новочеркасске и завода «Красный Луч» (броня не каленая, борта 25+15 мм, башни 15+15 мм), она имела две башни с пушкой Ф-34 в каждой (орудия выделило артснабжение Южного фронта) и 4 бортовых пулемета Максима. Платформы ПВО вооружались трофейными 20 и 37-мм немецкими зенитками, а также пулеметами ДШК. Команду бронепоезда № 3 укомплектовали за

счет штатов дивизиона (путем совмещения профессий, использования пулеметчиков в качестве артиллеристов и т.д.), а также частично за счет резерва 44-й армии.

Проведенные стрельбы показали возможность использования 88-мм зениток для стрельбы не только по воздушным, но и по наземным целям. А так как к этим орудиям имелось большое количество трофейных снарядов, а расход отечественных 76-мм выстрелов в тот момент жестко лимитировался, командование бронетанковых и механизированных войск 44-й армии «приняло решение максимально загрузить боевой работой 3-й бронепоезд».

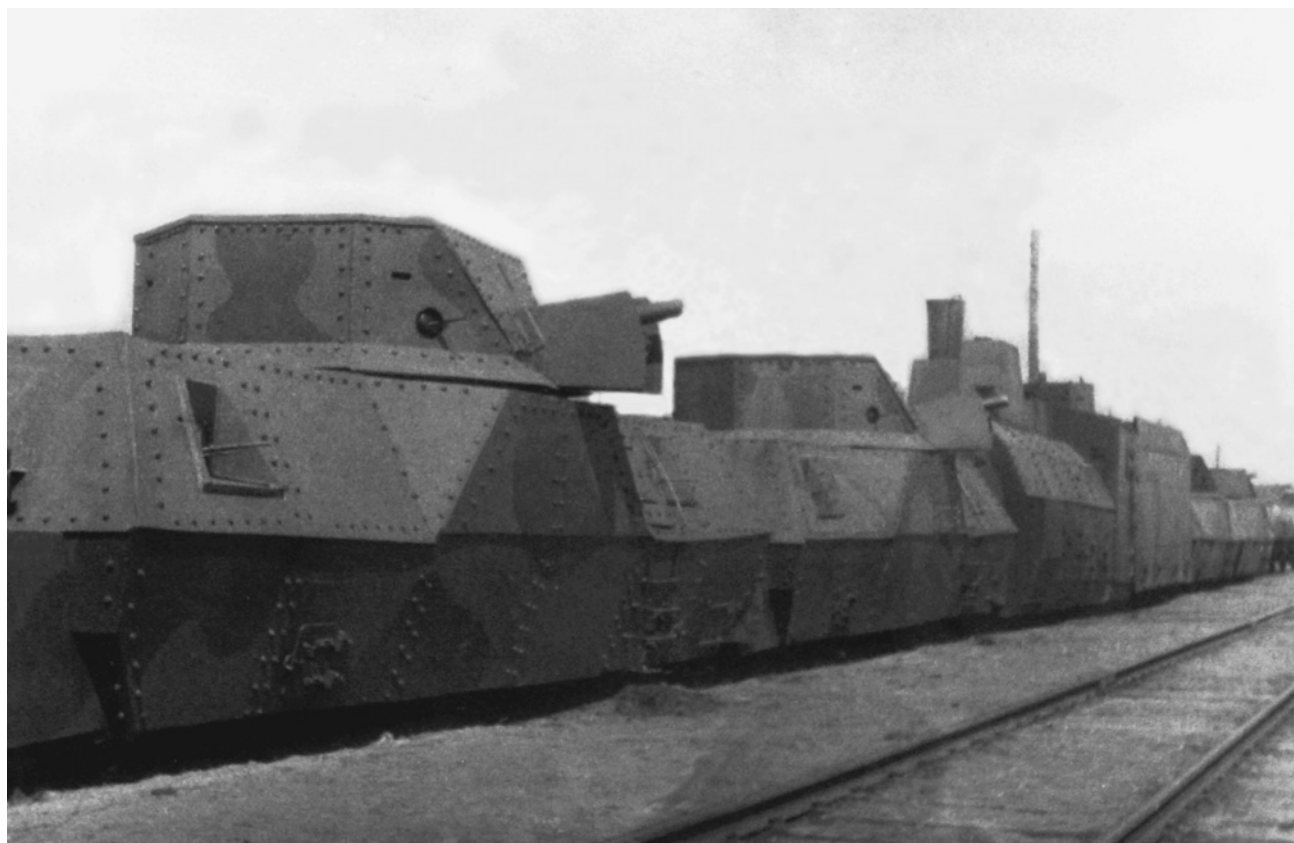
Боевая деятельность 30-го ОДБП началась 8 июня 1943 года артналетом бепо № 722 по немецким позициям в районе Вареновки. В дальнейшем бронепоезда действовали в интересах 416-й стрелковой дивизии, которой были приданы, причем интенсивность их действий постоянно возрастала. При этом наиболее активно использовался бепо № 3. Так, если в июне дивизион совершил 9 огневых налетов (бепо № 660 — 4, бепо № 722 — 5) с общим расходом 544 снаряда, то в июле уже 26 (№ 660 — 4, № 3 — 22, всего 2735 снарядов), а в августе 30 (№ 660 —

2, № 722 — 2, № 3 — 26, всего 1316 снарядов). По докладам разведчиков 416-й дивизии, только за десять налетов в период с 8 июня по 17 июля огнем бронепоездов было уничтожено 4 пулемета, 12 автомашин, 11 повозок, взорвано 4 склада с боеприпасами, подавлен огонь артиллерийской и минометной батарей.

О напряженности работы дивизиона могут судить такие цифры: за 14 огневых налетов во второй половине июля было выпущено 1445 88-мм и 590 76-мм снарядов, главным образом по целям в Таганроге и на его окраинах. Позже по показаниям пленных выяснилось, что в этот период огнем бепо № 3 был взорван склад боеприпасов и подожжено нефтехранилище в порту.

30-й дивизион бронепоездов вероятно был единственным, бепо которого вели огонь по морским целям. В конце июля противник перебросил в Таганрогский залив быстроходные катера, вооруженные пулеметами и 20-мм орудиями. Подходя к берегу в ночное время или туман, они совершали частые огневые налеты по тылам 416-й дивизии. Для противодействия этому командование 44-й армии ввело дежурство бронепоездов на участках, которые подвергались обстрелу с

Бронепоезд № 2 «За Родину» из состава 27-го ОДБП. Апрель 1942 года (ЦАМО).



моря. 26 июля 1943 года 5 катеров подошли к берегу и открыли огонь. Находившийся поблизости бепо № 3 вышел на открытую позицию и вступил в бой, заставив катера отойти. Через несколько дней ситуация повторилась, и вновь противник был отогнан огнем бронепоезда. После этого рейды немецких катеров к северному побережью Таганрогского залива прекратились.

В августе 1943 года огнем 30-го дивизиона был уничтожен склад боеприпасов в районе завода имени Андреева в Таганроге, повреждено несколько судов, стоявших в порту, а один 88-мм снаряд попал в здание немецкой офицерской столовой, при этом было убито и ранено несколько десятков офицеров.

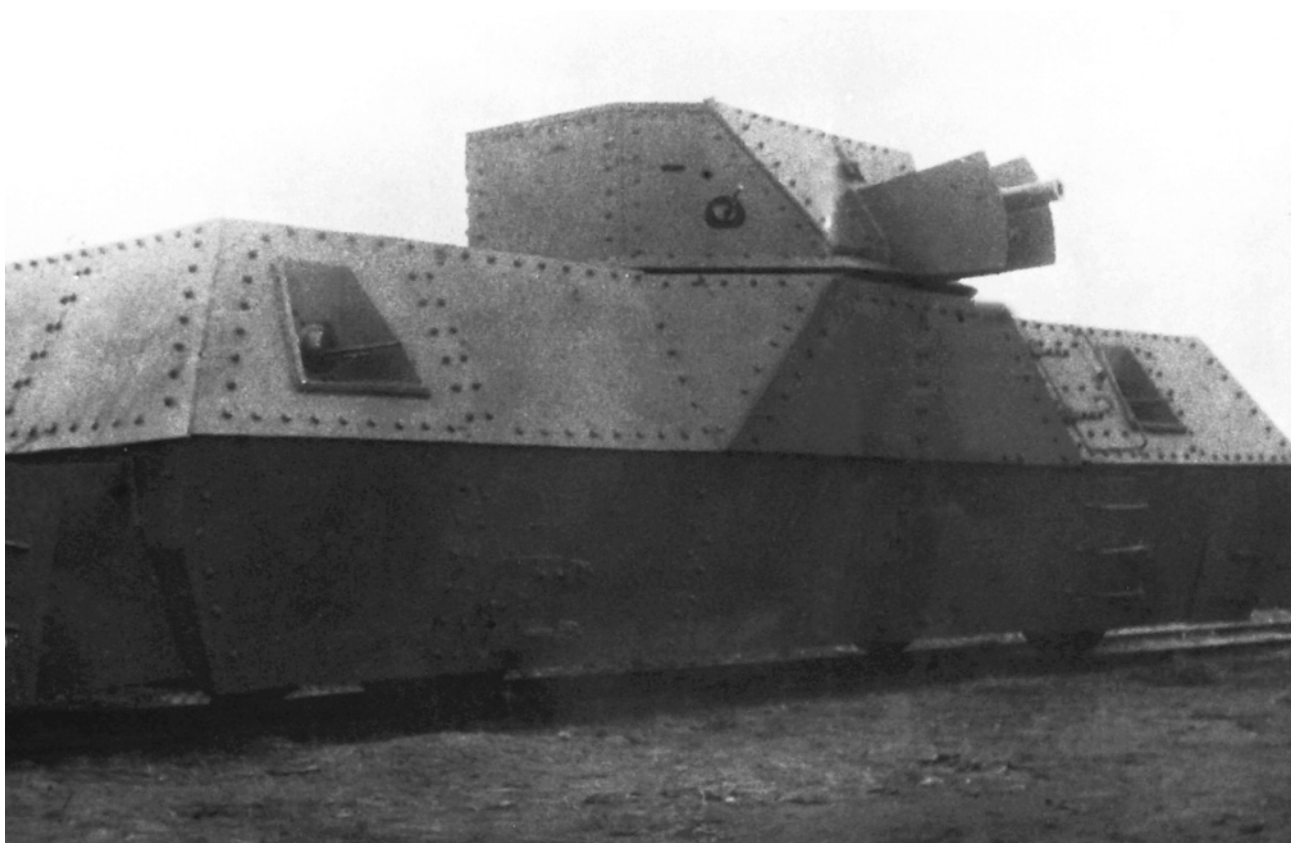
27–29 августа бронепоезда поддерживали наступление 130-й стрелковой дивизии на рубеже Вареновка – Самбек. Особенно успешно действовал тут бепо № 3, сопровождавший огневым валом движение приданных нашей пехоте танков. 29 августа немецкая оборона на этом участке была прорвана, а на следующий день части 130-й стрелковой дивизии вступили в Таганрог.

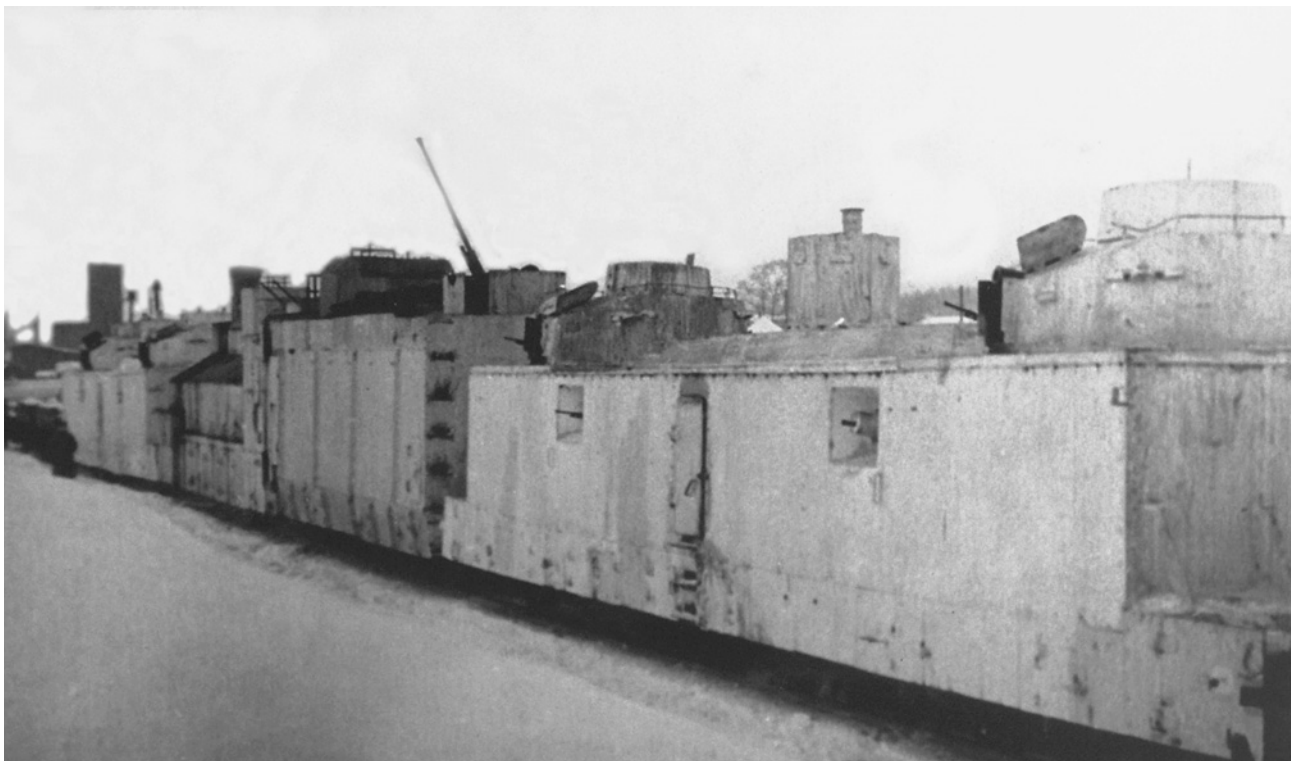
8 сентября 1943 года 30-й ОДБП отвели в Ростов для проведения ремонта матчасти. 20 сентября дивизион получил распоряжение

штаба бронетанковых и механизированных войск Южного фронта о переходе на участок Верхний Токмак – Пологий для прикрытия железной дороги от атак с воздуха. 25 сентября мотоброневая отправил на ремонт на Тамбовский ВРЗ (вернулся 7 декабря), а 1 ноября на перевооружение на Мичуринский ПРЗ убыл бепо № 660.

29 октября 1943 года дивизион передали из состава 44-й в состав 51-й армии и перебросили в район Чонгарского полуострова и северного побережья Сиваша. Задачей бронепоездов былокрытие левого фланга армии на участке Ново-Алексеевка–Сальково. За время нахождения на этом участке бепо выполняли задачи по обстрелу немецких позиций и тылов, подавлению артиллерийских и минометных батарей, разрушению укреплений противника и отражению его атак в полосе железной дороги. Как правило, стрельба велась с открытых позиций (в силу особенностей рельефа местности закрытых позиций здесь не было). Первый же опыт показал, что необходима специализация бронепоездов: мотоброневая, вооруженный 76-мм пушками КТ-28, вел огонь по переднему краю немецкой обороны, а бепо № 3, имевший

**Бронеплощадка
№ 952 из состава
бепо № 1 «Победа»
из состава 27-го
ОДБП. Апрель 1942
года. Площадка
вооружена 75-мм
пушкой образца
1902/26 года и
пятью пулеметами
ДТ (ЦАМО).**





**Общий вид
бронепоезда № 1
30-го ОДБП
«Молотовский
рабочий». Февраль
1942 года. Хорошо
видно, что по
конструкции этот
бепо сильно похож
на БП-35 (ЦАМО).**

более дальнбойные 88 и 76-мм орудия (88-мм зенитки могли вести огонь на дальность до 15 километров) — по его тылам, батареям, переправам.

В декабре 30-й ОДБП произвел 32 артналета, израсходовав 1053 88-мм и 571 76-мм снаряд, в январе 1944 года — 49 налетов (1929 88-мм и 663 76-мм снаряда), в феврале — 23 (435 88-мм и 545 76-мм), в марте — 44 (356 88-мм и 1657 76-мм). За этот период было уничтожено: минометная батарея, несколько пулеметов, 10 складов с боеприпасами, подавлены 7 артбатарей, разрушен наблюдательный пункт. По данным пленного огонь бронепоездов полностью дезорганизовал работу тыла румынской 19-й пехотной дивизии в марте месяце.

28 февраля 1944 года прибыл с перевооружения бепо № 660, а 1 марта мотоброневаягон, как сверхштатный, по распоряжению ГБТУ КА убыл из состава дивизиона.

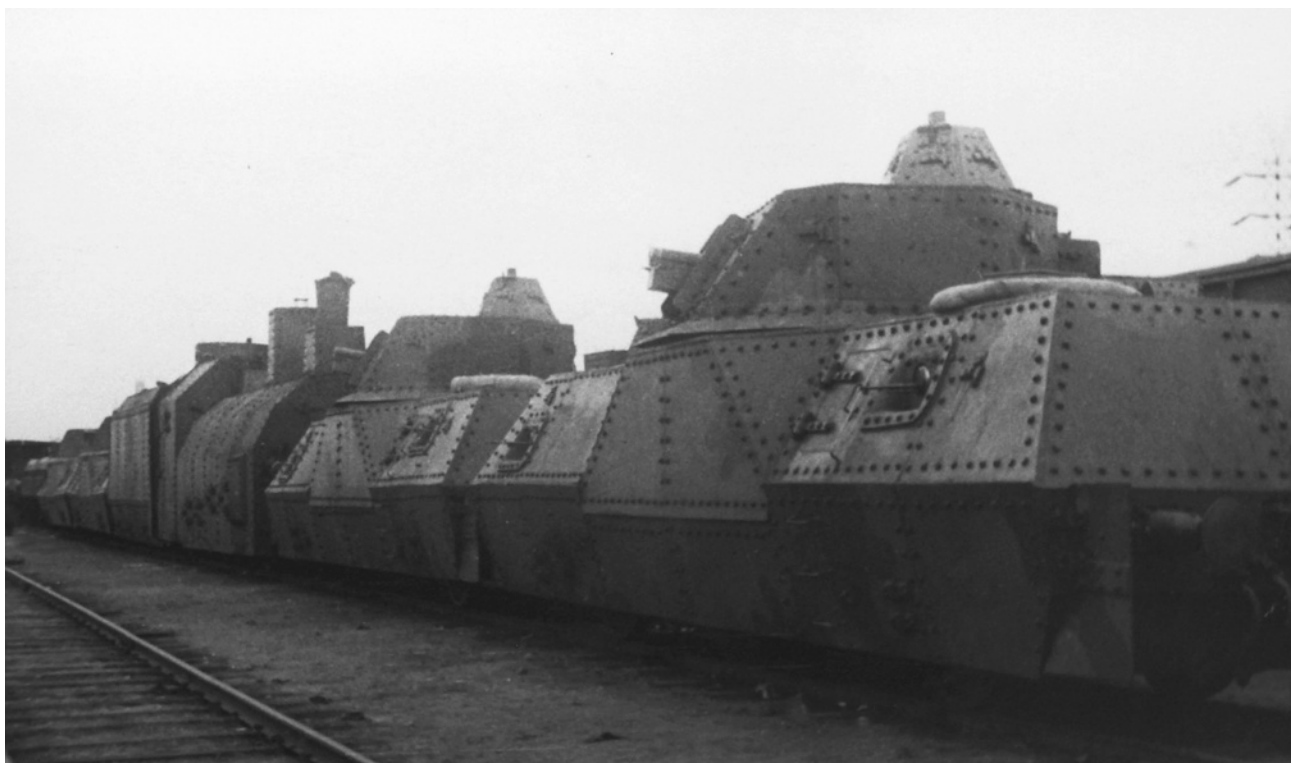
В ходе советского наступления на Крым 9–10 апреля 1944 года 30-й ОДБП поддерживал действия 78-го укрепрайона с открытых огневых позиций, израсходовав за это время 3769 88 и 76-мм снарядов. По отзыву команданта укрепрайона, «в результате двухдневных боев на сильно укрепленном участке Чонгарского перешейка оборона противника была прорвана, причем огнем бронепоездов во взаимодействии с артиллерией УРА

основные узлы сопротивления были подавлены, и передовые роты ворвались в первую линию траншей противника, что дало возможность частям 78 УРА перейти в решительное наступление и преследовать противника до Таганаш».

За отличные боевые действия командование 51-й армии наградило группу офицеров, сержантов и солдат дивизиона, и возбудило ходатайство перед наркомом обороны о присвоении 30-му ОДБП почетного наименования «Чонгарский» (не было утверждено).

После завершения прорыва немецкой обороны дивизион сосредоточился на станции Ново-Алексеевка, а 21 мая 1944 года распоряжением штаба управления командующего бронетанковыми и механизированными войсками 4-го Украинского фронта № 7410/Ш/ передан из состава 51-й армии в Отдельную Приморскую и передислоцирован в Симферополь. Его задачей была готовность к возможному отражению десантов противника на побережье Крымского полуострова. 30-й ОДБП был расформирован в 1945 году.

Дивизионом командовали: капитан Л.Н. Евсеев (январь — апрель 1942 года), майор Г.П. Зверев (апрель — июль 1942 года), капитан И.М. Сафонов (июль — ноябрь 1942 года), капитан (затем майор, подполковник) С.И. Серавин (ноябрь 1942 — 1945 год).



31-й ОСОБЫЙ ГОРЬКОВСКО- ВАРШАВСКИЙ ОРДЕНА АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО ДИВИЗИОН БРНЕПОЕЗДОВ

Без сомнения, этот дивизион и входящие в него бронепоезда являются наиболее известными бепо Красной Армии периода Великой Отечественной войны. Связано это, прежде всего, с большим числом публикаций (главным образом воспоминаний), посвященных 31-му ОДБП.

Решение о строительстве «двух мощных бронепоездов», предназначенных для защиты Москвы, было принято на пленуме Горьковского обкома ВКП (б) 24 октября 1941 года, еще до появления директивы наркома обороны № 22сс о массовом строительстве бепо. Для контроля за строительством и решения всех возникающих вопросов, при Горьковском обкоме создали специальную группу под руководством И.А. Слепова. Пунктами строительства бронепоездов были выбраны депо станций Муром и Горький.

А так как у железнодорожников не имелось ни опыта подобного строительства, ни чертежей, то обком обратился за помощью к военным — руководству рембазы № 6, эвакуированной из Брянска и размещенной в

городе Богородск Горьковской области (напомним, что коллектив рембазы № 6 (ранее мастерские военсклада № 60) занимался проектированием бронепоездной техники с 1930 года).

По согласованию с ГАБТУ КА рембаза передала горьковским железнодорожникам чертежи бронеплощадки ПЛ-42, разработанной с учетом опыта изготовления особого бронепоезда № 1 «За Сталина», и бронепаровоза. Кроме того, для помощи в строительстве в Горький и Муром выехали две бригады опытных работников рембазы № 6. Бепо, соорудившийся в Муроме и названный «Илья Муромец», был готов 8 февраля 1942 года, а горьковский бепо — «Козьма Минин» — 21 февраля. 21 февраля 1942 года приказом наркома обороны № 0128 оба состава сводились в 31-й особый Горьковский дивизион бронепоездов (бепо № 1 «Козьма Минин», бепо № 2 «Илья Муромец», термин «особый» обозначал, что на вооружении бепо имелись реактивные минометы («катюши»), а «Горьковский» подчеркивал, что дивизион формировался по инициативе трудящихся Горьковской области и комплектовался добровольцами-железнодорожниками).

По конструкции бронепоезда № 1 и 2 были аналогичны — они состояли из бронепаровоза (Ок № 139 и Ов № 4635 соответс-

**Бронепоезд № 1
из состава 29-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**

**Бронепаровоз Ов
№ 5628
бронепоезда № 1
«Молотовский
рабочий» из состава
30-го ОДБП.
Февраль 1942 года
(ЦАМО).**

твенно, броня закаленная, на Ок 30 — 45 мм, на Ов 30 мм) двух артиллерийских бронеплощадок (№ 847, 848 и № 873, 874 соответственно, броня закаленная 45 мм, вооружение каждой две 76-мм пушки Ф-34 в башнях танков Т-34 и 6 пулеметов ДТ) и двух площадок ПВО (соответственно № 849, 850, на каждой 2 25-мм зенитки и 2 реактивных установки М-8-24 и № 891, 892 на каждой 2 76-мм зенитки Лендера и 2 реактивных установки М-8-24).

6 марта 1942 года 31-й особый дивизион прибыл в Москву, где доукомплектовался необходимой техникой и вооружением. 26 апреля на основании предписания начальника АБТУ КА № 0073370 31-й ОДБП убыл в распоряжение 3-й армии Брянского фронта. Сначала бронепоезда выполняли задачи по прикрытию железнодорожных объектов от атак с воздуха, при этом 5 мая 1942 года их огнем был сбит бомбардировщик Юнкерс-88.

10 июня 1942 года бепо поддерживали огнем действия 283-й стрелковой дивизии, уничтожив при этом 6 огневых точек и подавив огонь минометной батареи. Благодаря

действию бепо дивизия выполнила поставленную задачу, заняв высоту 208,0.

В дальнейшем вплоть до февраля 1943 года 31-й дивизион находился на прежнем участке, и привлекался к ведению огня по немецкой обороне с закрытых позиций.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Козьма Минин» — № 659, а № 2 «Илья Муромец» — № 702.

В период с 12 по 25 февраля 1943 года 31-й особый дивизион бронепоездов поддерживал наступление частей 242-й, 12-й гвардейской стрелковых дивизий, 5-й отдельной лыжной бригады и 116-й отдельной морской стрелковой бригады южнее Болхова на Мценск. Бронепоезда действовали на участке с минимальным количеством наших частей, отвлекая на себя огонь немецкой артиллерии. В свою очередь, бепо вели сосредоточенный огонь по станции Мценск, препятствуя переброске немецких частей из района Мценска под Болхов, тем самым способствуя прорыву немецкой обороны. За этот период бронепоездами уничтожено 11



огневых точек, минометная батарея, 2 эшелона противника, подавлен огонь двух артиллерийских батарей.

21 апреля 1943 года 31-й ОДБП передали в состав 61-й армии Брянского фронта с задачей прикрытия от атак с воздуха участка Белев — Слаговищи. Здесь бронепоезда находились до конца августа, сбив за этот период 6 немецких самолетов.

25 августа 1943 года 31-й дивизион передали в состав 11-й гвардейской армии, и с конца сентября он дислоцировался в Брянске.

21 января 1944 года 31-й ОДБП прибыл на участок Жлобин—Салтановка в состав 3-й армии. 23—25 февраля бронепоезда дивизиона участвовали в ликвидации немецкого плацдарма на левом берегу Днепра в районе Жлобина.

В апреле 1944 года 31-й ОДБП вышел из состава 3-й армии 1-го Белорусского фронта и к 29 апреля прибыл в район Ковеля, где вошел в состав 47-й армии 1-го Белорусского фронта. В период 6 — 8 июля 1944 года бронепоезда 31-го ОДБП приняли активное участие в боях по взятию Ковеля.

12 августа 1944 года по приказу Военного Совета 47-й армии дивизион передислоцировался на участок Минск-Мазовецкий—Прага (пригород Варшавы). Здесь с 22 августа по 1 сентября личный состав дивизиона занимался восстановлением пути к переднему краю. Кроме того, бепо каждую ночь совершали по 2—3 обстрела из пулеметов (с дистанции 150—200 метров) немецких позиций. Это делалось с целью отвлечения внимания противника от готовящегося наступления на главном направлении.

С 12 по 15 сентября 1944 года 31-й ОДБП во взаимодействии с 77-м стрелковым корпусом участвовал в штурме и взятии Праги. За этот период бронепоезда совершили 41 артиллерийский налет, уничтожив при этом 12 артиллерийских и минометных батарей, 21 пулемет, 6 отдельных орудий, до 600 солдат и офицеров противника.

10—23 октября 1944 года бепо «Козьма Минин» и «Илья Муромец» поддерживали наступление 234-й стрелковой дивизии 35-го стрелкового корпуса севернее Варшавы, разбив и уничтожив 5 артиллерийских и минометных батарей, 23 пулеметных точки, до 400 солдат.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 31 октября 1944 года 31-й особый дивизион бронепоездов за участие в боях по взятию Праги был награжден орденом Александра Невского.

С 15 по 17 января 1945 года 31-й ОДБП поддерживал части 77-го стрелкового кор-

пуса 47-й армии при форсировании Вислы и взятии Варшавы. За это приказом Ставки ВГК № 010 от 19 февраля 1945 года 31-му дивизиону присвоено почетное наименование «Варшавский».

20 марта 1945 года приказом командующего бронетанковыми и механизированными войсками 1-го Белорусского фронта 31-й ОДБП передислоцировался в район Франкфурт-на-Одере, где с 27 марта по 9 мая бронепоезда занимались охраной тыла фронта.

20 августа 1945 года дивизион передислоцировали на станцию Барановичи, где он вошел в состав Барановичского военного округа. Здесь на основании директивы Генерального Штаба № орг/1/106 от 6 мая 1946 года 31-й особый дивизион бронепоездов расформировали к 15 июля 1946 года.

Дивизионом командовали: майор Грушалецкий (апрель 1942 — 1943(?) год), майор В.М. Морозов (1943(?) — 1945 год), подполковник Крохин (1945 — 1946 год).

32-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование дивизиона началось в октябре 1941 года на основе команд бепо № 15 из состава 1-го ОДБП и 54-го отдельного бепо. В ноябре личный состав прибыл в Муром, откуда в феврале 1942 года перебросили в Москву. Здесь в марте — апреле 1942 года дивизион получил матчасть — бронепоезда № 1 «Сталинец» и № 2 «Москвич» (оба типа ОБ-3).

«Сталинец» состоял из бронепаровоза Ов № 4637 (забронирован не каленой броней 15—30 мм, вооружен пулеметом ДШК), четырех бронеплощадок № 968, 968, 970 и 971 (броня не каленая, борта и башни 30 мм, движение 15 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка образца 1927/32 года и 5 пулеметов ДТ, № 968 и 969 построены в депо Москва-Товарная Горьковской железной дороги, № 970 и 971 — в Сталинских мастерских Октябрьской железной дороги) и площадки ПВО № 186 завода «Стальмост» с 25-мм пушкой и пулеметом ДШК.

«Москвич» включал в себя бронепаровоз Ов № 4799 (построен в депо Москва-1 Дзержинской железной дороги, броня закаленная 30 мм, движение и башня ПВО 20 мм, вооружение пулемет ДШК), бронеплощадки № 972, 973, 974 и 975 (забронированы заводом «Стальмост», броня не каленая, борта 24 мм, движение 12 мм, башни 30 мм, воору-

**Четырехосная
бронеплощадка
из состава бепо
№ 1 30-го ОДБП,
построенная в
депо Вологда.
Такие площадки
были получены
взамен разбитых
немецкой авиацией
18 марта 1942
года. Площадка
вооружена
танковыми пушками
Л-10 (АСКМ).**

жение каждой 76-мм танковая пушка образца 1927/32 года и 5 пулеметов ДТ) и площадка ПВО № 187 завода «Стальмост» с 25-мм пушкой и пулеметом ДШК.

После доукомплектования базы в мае 1942 года 32-й отдельный дивизион бронепоездов убыл на фронт, где вошел в состав 4-й армии Волховской группы войск Ленинградского фронта (с 8 июня 1942 года — Волховский фронт) с дислокацией на станции Кириши. Восстановив своими силами 7 километров железной дороги, ведущей к линии фронта, с 2 июня 1942 года бепо стали выходить на огневые позиции и вести обстрел немецкой обороны. 23 июля 1942 года бепо поддерживали наступление наших стрелковых частей на участке Будогощь—Кириши.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Сталинец» — № 642, а № 2 «Москвич» — № 697.

На Волховском фронте дивизион находился до марта 1944 года. За этот период помимо огневых налетов бронепоезда прикрывали железнодорожные объекты от атак с воздуха, сбив при этом 6 немецких самолетов.

К 4 марта 1944 года 32-й ОДБП перебросили на Ленинградский фронт, где он вошел в

состав 23-й армии с дислокацией на станции Грузино. 10 мая 1944 года дивизион передислоцировали на участок Луга — Толмачево с задачей его прикрытия от атак с воздуха.

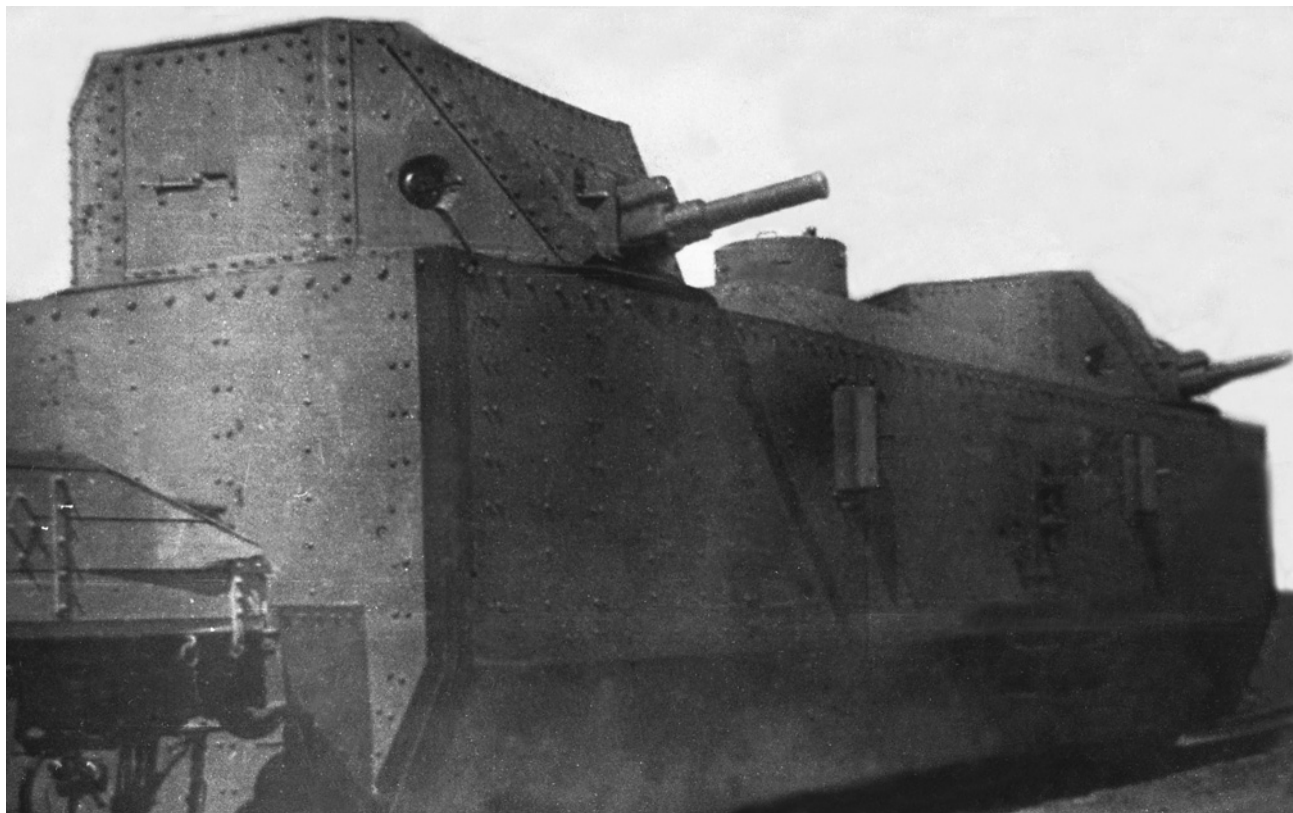
28 августа 1944 года дивизион передали из состава Ленинградского 3-му Белорусскому фронту. Прибыв 14 сентября на станцию Винчай, он вошел в состав 11-й гвардейской армии.

16—18 октября 1944 года бронепоезда поддерживали наступление 83-й гвардейской стрелковой дивизии в районе Волковишки, израсходовав при этом 1800 76-мм снарядов. После ремонта пути к 11 ноября 32-й дивизион сосредоточился на станции Мариамполь.

Подводя итоги боевых действий к 3-летию дивизиона, командование сообщило о том, что к 1 декабря 1944 года бронепоезда 32-го ОДБП провели 630 огневых налетов, уничтожив (по неполным данным) 119 огневых точек, 3 наблюдательных пункта, 12 блиндажей, штаб полка, 22 артиллерийских батареи, 36 отдельных орудий и минометов, 2 склада, сбили 5 самолетов.

32-й ОДБП был расформирован в 1946 году.

Дивизионом командовали: майор (затем подполковник) Смирнов (май 1942 — март 1944 года), капитан Неплюев (март 1944 — 1946 год).



33-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось 26 ноября 1941 года в городе Ртищево Саратовской области. Личный состав поступал из 1-го запасного полка бронепоездов, Ртищеского пересыльного пункта и из Москвы. Матчасть строилась в депо Ртищево и Балашов, и была в основном закончена к 28 февраля 1942 года, после чего бронепоезда направили на Мичуринский паровозоремонтный завод для установки вооружения. В период 21 апреля – 1 мая 1942 года дивизион прибыл в Москву.

Бронепоезд № 1, построенный в депо станции Балашов и названный «Балашовский большевик», включал в себя бронепаровоз Оу № 5996 (броня каленая 30 мм, будка машиниста 30+10 мм, командирская рубка 40 мм, башня ПВО 15 мм, вооружение пулемет Максима на зенитном станке) и бронеплощадок № 976, 977, 978 и 979 (броня каленая, борта 15+10+10 мм с воздушным зазором 80 мм, движение 15+15 мм, башня 15+10 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка Л-10, 3 пулемета ДТ и 2 Браунинг).

Бронепоезд № 2 «Истребитель немецких захватчиков», изготовленный в депо станции Ртищево, состоял из бронепаровоза Ов № 6676 (броня не каленая 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 40 мм, башня ПВО 15 мм, вооружение пулемет ДШК) и бронеплощадок № 980, 981, 982 и 983 (броня не каленая, борта и башня 15+15 мм с воздушным зазором 80 мм, движение 20 мм, башня 15+10 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка Л-10, 5 пулеметов ДТ).

В Москве были получены бронеплощадки завода «Стальмост» № 222 и 223 с двумя пулеметами ДШК на каждой.

25 мая 1942 года дивизион по приказу начальника ГАБТУ КА убыл на Сталинградский фронт по маршруту Москва–Кочетовка–Грязи–Рымарово–Поворино–Ртищево–Саратов, где 8 августа был задержан, и только через 20 дней направлен в Астрахань, куда прибыл 5 сентября. 10 сентября, во время переправы через Волгу, «немцы начали бомбить переправу, и бронепоезда, находясь в расчлененном виде на баржах, долгое время плавали по Волге, ведя огонь из всех видов оружия».

В тот же день 33-й ОДБП получил приказ – совместно с 30-м дивизионом бронепоездов и 47-й отдельной железнодорожной бригадой «обеспечить железную дорогу Астрахань – Кизляр». Для этого были оборудованы опорные пункты, а сами бепо вели

патрулирование. Только за 20 дней сентября немецкая авиация совершила 195 авианалетов на охраняемый бронепоездами участок. С 10 октября 33-й ОДБП поступил в распоряжение 52-й отдельной стрелковой бригады и передислоцировался на станцию Басы с прежней задачей – прикрыть железную дорогу от атак с воздуха. 22 ноября отражая атаку четырех немецких самолетов, бронепоезда своим огнем сбили один из них.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Балашовский большевик» – № 729, а № 2 «Истребитель немецких захватчиков» – № 670.

К 18 марта 1943 года 33-й дивизион сосредоточился на станции Линейная, 15 апреля убыл в Моздок, а оттуда 9 мая – на станцию Невинномысская. 20 мая по приказу командующего бронетанковыми и механизированными войсками Южного фронта 33-й ОДБП поступил в распоряжение 51-й армии, и с 25 мая выполнял задачи по охране железной дороге Ворошиловград–Лутугино–Лихая.

С 8 по 11 июля 1943 года по приказу штаба 51-й армии бронепоезда произвели несколько огневых налетов по позициям противника у станции Каракаш, а затем действовали на железной дороге Ворошиловград–Менчкур–Лутугино–Главировка.

По приказу командующего бронетанковыми и механизированными войсками Южного фронта № 00153 от 11 сентября 1943 года бепо дивизиона отправлялись для перевооружения на Канашский вагоноремонтный завод (убыли со станции Семейкино № 670 – 25 сентября, № 729 – 19 октября).

Из-за задержки работ по бепо № 670 (помимо перевооружения он требовал ремонта), командир дивизиона получил приказание принять от 23-го ОДБП бепо № 665 (бывший № 2) в составе бронепаровоза Оп № 6664, бронеплощадок № 813, 814, 815, 816 и площадки ПВО № 349. Бепо № 665 прибыл 17 ноября 1943 года, в это время дивизион располагался на станции Волноваха. Работы на бронепоезде № 729 окончательно закончились к 6 января нового, 1944 года, и он поступил в 33-й ОДБП только 4 февраля. К этому моменту дивизион находился на станции Пологи, прикрывая ее от атак с воздуха.

29 мая 1944 года 33-й ОДБП передали из 4-го Украинского (бывшего Южного) фронта в состав Харьковского танкового лагеря (город Харьков), откуда 17 июня бепо направили в распоряжение командующего 1-го Ук-

**Эскиз
бронеплощадки
№ 1517 из состава
бепо № 3
30-го ОДБП.
Изготовлена в депо
Новочеркасска
и на заводе
«Красный Луч»,
вооружена 76-мм
пушками Ф-34 в
башнях и четырьмя
пулеметами
Максима (АСКМ).**

раинского фронта. Во время движения дивизиона 27 июня 1944 года на 93-м километре Кишиневской железной дороги произошло крушение — из-за лопнувшего рельса под бепо № 729 его 4-я бронеплощадка сошла с рельс и зарылась в землю, ломая рельсы и шпалы. В бронепоезд врезались вагоны базы, несколько из них оказались разбиты в щепки, при этом один человек погиб, 15 оказалось ранено и ушиблено. Через два дня бронепоезд подняли и отправили на ремонт в депо станции Черновицы (вернулся в состав дивизиона к 14 июля).

33-й ОДБП к 8 июля прибыл в Коломью, где вошел в состав 18-й армии 1-го Украинского фронта. В период с 14 по 21 июля бронепоезда ежедневно вели огонь с разных огневых позиций по немецким опорным пунктам Обеч и Юзефовка. 22 июля дивизион поступил в распоряжение 66-й гвардейской стрелковой дивизии, и в течение двух следующих дней бронепоезда поддерживали огнем наступление дивизии, оказав помощь нашей пехоте в захвате населенных пунктов Грабич, Торговицы, Отыне, Юзефовка, Обеч и Закшивце, которые обороня-

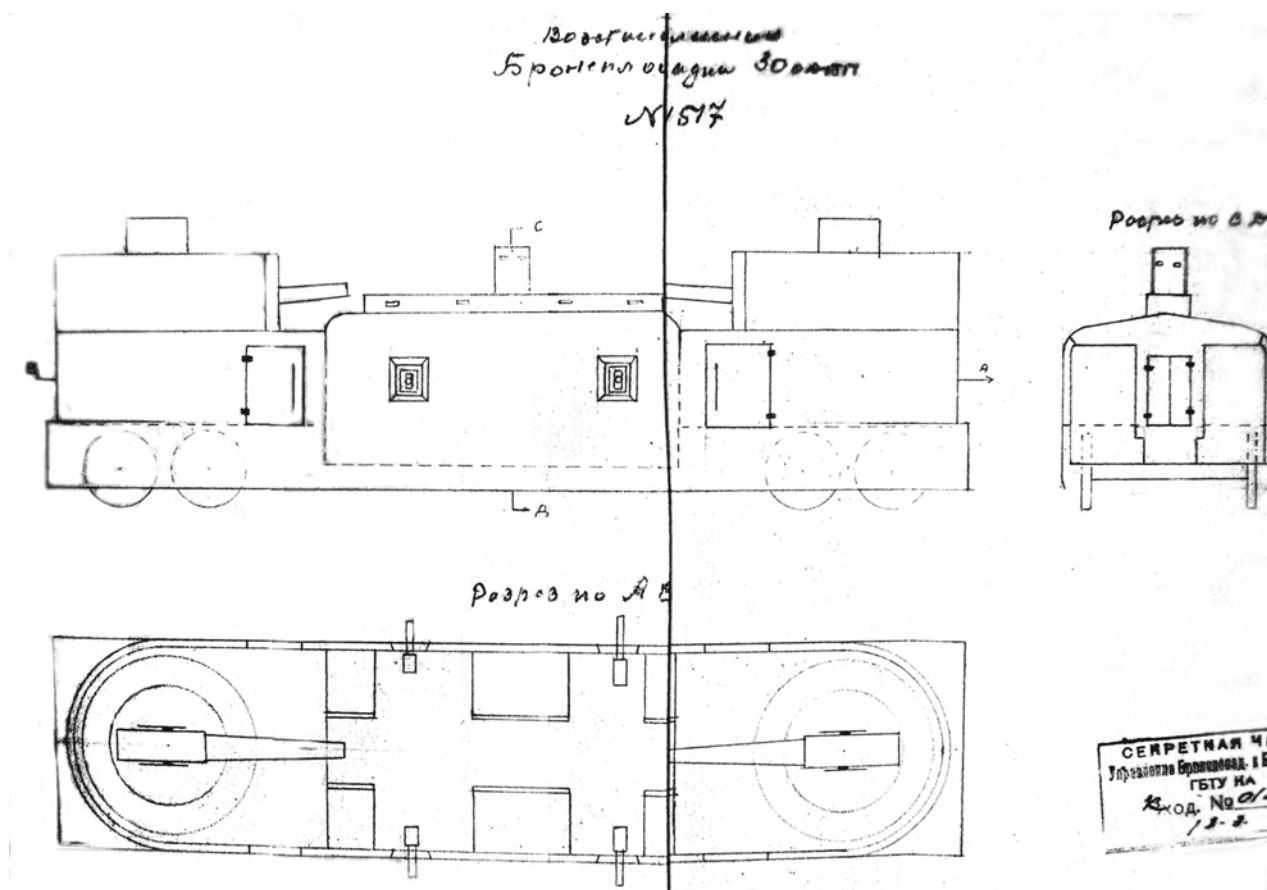
лись немцами и частями 16-й пехотной дивизии венгров.

После того, как фронт отодвинулся на запад, 33-й ОДБП сосредоточился в Коломые, так как железная дорога была сильно разрушена.

33-й ОДБП расформировали в 1946 году. Дивизионом командовали: капитан Бойко (1944 — 1946(?) год).

34-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в Куйбышеве в декабре 1941 года. Личный состав поступал из пересыльного пункта в Куйбышеве и запасного полка бронепоездов. Из-за отсутствия матчасти, которая строилась в Абдулино и Красноуфимске, для боевой подготовки использовали старое орудие, находившееся в депо Куйбышев, и технический кабинет железнодорожного узла. Бронепоезда — № 1 «Смерть фашизму» (изготовлен в Абдули-



но, типа ОБ-3) и № 2 «Красноуфимский железнодорожник» (построен в Красноуфимске, типа ОБ-3) — были переданы личному составу 2 и 22 апреля соответственно, а к 1 мая 1942 года дивизион передислоцировался в Москву.

4 июля по приказу начальника ГАБТУ КА 34-й ОДБП убыл на Воронежский фронт где, увязав свои действия с командирами 141-й стрелковой дивизии и 54-го укрепрайона, приступил к охране участка Воронеж — Аношкино. В это время немецкая авиация непрерывно бомбила железную дорогу, разрушив за 8 — 10 июля полотно между Воронежем и Лисками, тем самым лишив бронепоезда основных баз снабжения. Командир дивизиона принял решение — уйти с участка и связаться со штабом фронта. 21 июля бронепоезда прибыли на станцию Козинки, где через пять дней получили распоряжение о включении в состав 6-й армии. 34-й ОДБП получил приказ поддержать 309-ю стрелковую дивизию с задачей «не допустить переправы противника на правый берег р. Дон на участке Копанище—Свобода—Щучье, быть готовым к отражению атак противника в направле-

нии Старо-Покровское, Писковатка, Нижний Искарец». Для выполнения этой задачи бронепоезда расположились на станции Искарец.

15—22 августа 1942 года своим огнем бепо уничтожили несколько пулеметных точек и до 15 солдат противника, 23—24 августа — артиллерийскую батарею и до взвода пехоты.

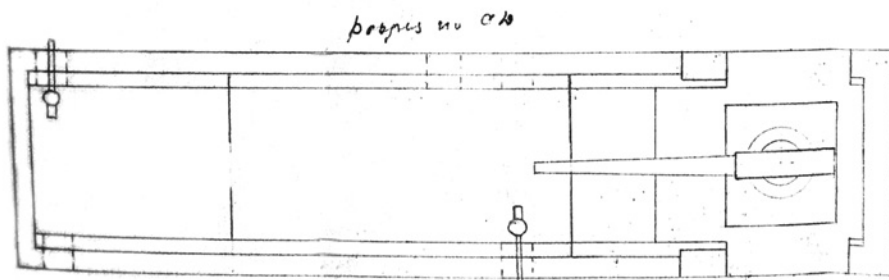
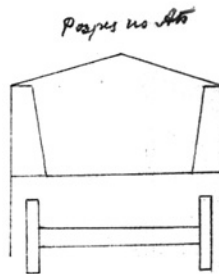
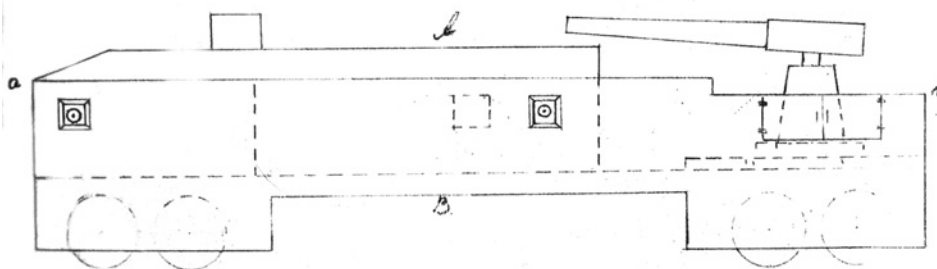
27 сентября бронепоезда поддерживали части 1-й истребительной дивизии у станции Лиски, подавив несколько артбатарей и огневых точек противника.

10 октября дивизион вновь действовал совместно с 1-й истребительной дивизией, причем бепо № 1 вел огонь с открытой позиции в 300 метрах от немецких позиций. Участник этого налета, командир орудия старший сержант Тельманов вспоминал:

«Немцы не ожидали, что такая махина, на вид неуклюжая, выскочит буквально под самый нос им. Бронепоезд незаметно подъехал к мосту, и в глубокой тишине остановился, скрываемый ночной мглой. Вдруг ночная тишина нарушилась гулом выстрелов, свистом снарядов и пуль. Мое орудие за несколько минут выпустило по переднему краю 65 сна-

**Эскиз
бронеплощадки
№ 988899 из
состава бепо № 3
30-го ОДБП,
изготовленной из
бронеплощадки
бепо № 2 51-го
дивизиона и
вооруженной 88-мм
немецкой зениткой
(ЦАМО).**

*Водаташа на бронеплощадки 30-го ОДБП.
№ 988899*



КРЕТНАЯ ЧА
Зарисовка бронеплощадки и бронепоезда
ГБТУ КА
К Вх. № 1544
15.8.1942

рядов. В стане противника поднялась паника, деревня Лиски, в которой были расположены цели, загорелась и осветила весь передний край».

Воспользовавшись замешательством немецких частей, наша пехота двинулась вперед и выполнила поставленную задачу.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Смерть фашизму» — № 667, а № 2 «Краснофимский железнодорожник» — № 712.

С 11 по 16 января 1943 года бепо 34-го дивизиона, поддерживая части 161-й стрелковой дивизии, произвели 11 огневых налетов по немецким позициям в районе города Свобода, уничтожив при этом 9 ДЗОТ, 5 огневых точек и подавив огонь 5 ДЗОТ и нескольких огневых точек.

Разрушенный железнодорожный мост через Дон задерживал продвижение бронепоездов. Поэтому только 6 апреля 1943 года был получен приказ командующего бронетанковыми и механизированными войсками Воронежского фронта о передислокации дивизиона в состав 64-й армии. Бронепоезда расположились на станциях Приколотное и Белый Колодец. Поддерживая части 15 а затем 36-й гвардейских стрелковых дивизий, бепо с 27 апреля по 23 мая 1943 года произвели 11 ночных огневых налетов по заранее разведанным целям, уничтожив 2 минометных, артиллерийскую батарею и подавив огонь еще нескольких батарей.

29 мая до 30 самолетов атаковали бепо № 712, в результате чего были разбиты две бронеплощадки, 6 человек убито и 15 ранено. 16 июня бронепоезд убыл на ремонт в Тамбов, откуда вернулся 22 сентября.

К 1 октября 1943 года 34-й ОДБП передислоцировался в Мерефу, а 20 октября прибыл в Красноград, где вошел в состав 7-й гвардейской армии и получил задачу прикрыть станцию от атак с воздуха. В это время бепо № 667 находился на перевооружении на Тамбовском паровозоремонтном заводе, и прибыл в Красноград 18 января 1944 года. За тот же период бепо № 712 отбил более 10 немецких авианалетов.

10 февраля 1944 года 34-й ОДБП передислоцировался в Кировоград, где охранял аэродром, а с 11 по 22 мая дивизион перебросили в Рыбницу с задачей прикрытия от атак с воздуха работ по восстановлению мостов через Днестр.

Приказом командующего бронетанковыми и механизированными войсками 2-го Украинского фронта 34-й ОДБП переподчинили 40-й армии с передислокацией на румын-

скую станцию Верешти. Находясь здесь с 17 июля по 19 августа личный состав дивизиона проделал большую работу «по усилению железнодорожного полотна на расстояние 18 километров, так как оно было неудовлетворительным для движения и действий бронепоездов».

20 августа 1944 года, с началом наступления войск 2-го Украинского фронта, бепо поддерживали части 50-го стрелкового корпуса 40-й армии, ежедневно с 21 августа по 2 сентября выезжая для ведения огня по позициям противника.

Всего с июля 1942-го по сентябрь 1944 года бронепоезда 34-го ОДБП произвели 55 огневых налетов, 12 из них с открытых огневых позиций. Впоследствии дивизион находился в резерве 2-го Украинского фронта. Расформирован в 1946 году. Дивизионом командовали: майор Анисимов (1942 — апрель 1943 года), майор М.Я. Власюк (апрель 1943 — 1945 год).

35-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в декабре 1941 года в городе Бузулук, бронепоезда принимались дивизионом 13 февраля и 13 марта 1942 года. Бепо № 1 строился в депо станции Куйбышев (бронепаровоз Ов № 6355, броня некаленная, котел и тендер 15+15 мм, движение 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 20+20 мм, бронеплощадки № 992, 993, 994, 995, броня некаленная, борт и башня 20+10 мм с 80 мм воздушным зором, движение 15 мм, вооружение каждой 75-мм польская пушка образца 1902/26 года и 5 пулеметов ДТ), а бепо № 2 — на станции Бузулук (бронепаровоз Ов № 6919, броня закаленная, котел и тендер 30 мм, движение 43 мм, будка машиниста 20+10 мм, командирская рубка и башня ПВО 43 мм, бронеплощадки № 996, 997, 998, 999, броня некаленная, борт и башня 10+25 мм с 80 мм воздушным зором, движение 13 мм, вооружение каждой 75-мм польская пушка образца 1902/26 года и 5 пулеметов — ДТ и 4 Браунинг на № 996 и № 999, 5 ДТ на № 997, 3 ДТ и 2 Браунинг на № 998).

В марте 1942 года дивизион убыл в Москву, где доукомплектовался вооружением (получено 2 площадки ПВО завода «Стальмост» № 212 и 213 с двумя пулеметами ДШК на каждой).

26 мая 1942 года 35-й дивизион убыл на Северо-Западный фронт, где вошел в состав

34-й армии. Дислоцировались бронепоезда на станции Едрово. В августе бепо поддерживали части 146-й стрелковой бригады, ведя огонь по немецким позициям в районе реки Старая Лутанка.

С 17 сентября 1942 года 35-й ОДБП участвовал в операции «Лог» — наступлении 146-й стрелковой бригады и 163-й стрелковой дивизии 34-й армии на населенный пункт Лычково, превращенный противником в сильно укрепленный опорный пункт. Об интенсивности боев может свидетельствовать тот факт, что за 17 сентября бепо провели три огневых налета, израсходовав при этом 2008 снарядов, а 29 сентября — 1331 снаряд за четыре налета, при этом была отбита немецкая контратака.

После завершения операции «Лог» дивизион сосредоточился на станции Лобница, а к 31 октября его перебросили в состав 53-й армии на станцию Таталино.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 641, а № 2 — № 661.

Приказом командующего бронетанковыми и механизированными войсками Севе-

ро-Западного фронта от 23 марта 1943 года 35-й ОДБП передавался в состав 34-й армии и выдвигался на станцию Баталино. Здесь он находился до середины осени, выполняя задачи по прикрытию железной дороги от атак с воздуха.

В ноябре 1943 года дивизион включили в 1-ю ударную армию 2-го Прибалтийского фронта. К 9 февраля 1944 года бронепоезда передислоцировались на разъезд 452 километр в районе Старой Руссы. Здесь 35-й ОДБП принял участие в операции «Юпитер» — наступлении войск 1-й ударной армии. За период с 12 по 18 февраля бронепоезда произвели 21 огневой налет по позициям противника, поддерживая атаки наших войск.

После того, как Старую Руссу 18 февраля 1944 года освободили и фронт ушел на запад, дивизион остался на прежнем месте, так как железная дорога была сильно разрушена. Лишь в начале сентября 1944 года 35-й ОДБП передислоцировался в Карамышево, затем на станцию Волга и к 20 октября — на станцию Дно. Здесь бронепоезда находились до января 1945 года — в этом месяце были получены новые бронепаровозы взамен прежних,

**Внештатный
бронепоезд № 3
30-го ОДБП
на огневой
позиции. Район
Таганрога, лето
1943 года. Виден
бронепаровоз Ов
№ 3890 и часть
бронеплощадки
№ 379 с 88-мм
немецкой зениткой
(РГАКФД).**





**Бронепоезд № 1
«Козьма Минин»
из состава
31-го особого
Горьковского
дивизиона
бронепоездов.
На переднем
плане зенитная
бронеплощадка с
25-мм орудиями
и реактивными
установками М-8.
Весна 1942 года
(ЦАМО).**

не вписывающихся в железнодорожный габарит. 17 января дивизион передали в состав 3-го Прибалтийского фронта, и он убыл на станцию Саркан-Даугава.

16 мая 1945 года на основании директивы Ставки ВГК 35-й ОДБП вышел из состава фронта, и к 26 мая сосредоточился на станции Осиповичи, где вошел в состав Белорусского танкового военного лагеря. Здесь в период с 10 июня по 1 июля 1945 года 35-й дивизион бронепоездов расформировали.

Дивизионом командовали: майор Пушкарский (май 1942 — 1943 год), майор Мишин (1943 — 1945 год)

36-Й ОТДЕЛЬНЫЙ АРДОНСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ ИМЕНИ МАГОМЕТА ГАДЖИЕВА

Формирование началось в ноябре 1941 года в городе Чкалов (ныне Оренбург). Комплектование личным составом шло преимущественно за счет военкоматов Чкаловской области. В феврале — марте 1942 года на вооружение дивизиона поступили бронепоезда № 1 «Оренбургский железнодорожник» и № 2 «Вперед на запад!», построенные в депо станции Чкалов.

Бепо № 1 состоял из бронепаровоза Ов № 7275 (броня не каленая 25-30 мм, будка машиниста 50 мм, командирская рубка 40 мм, башня ПВО 30 мм, вооружение пулемет ДШК) и бронеплощадок № 101, 102, 103 и 104 (броня не каленая, борта и башня 15+15 мм с воздушным зазором 80 мм, вооружение каждой 75-мм польская пушка образца 1902/26 года и 5 пулеметов ДТ), бепо № 2 включал бронепаровоз Ов № 7132 (броня не каленая 15+10 мм котел, 15+15 мм движение и тендер, будка машиниста и командирская рубка 20+20 мм, башня ПВО 15+15 мм, вооружение пулемет ДШК) и бронеплощадок № 105, 106, 107 и 108 (броня не каленая, борта и башня 15+15 мм и 10+10+10 мм с воздушным зазором 80 мм, вооружение каждой 75-мм польская пушка образца 1902/26 года и 5 пулеметов ДТ).

31 марта 1942 года 36-й ОДБП прибыл в Москву, где после проверки и доукомплектования на основании директивы начальника ГАБТУ КА Я. Федоренко 2 мая убыл в распоряжение командующего Закавказским фронтом.

С 15 мая по 30 июля 1942 года, находясь в составе 46-й армии бронепоезда охраняли железную дорогу на участке Лазаревское — Хоста с дислокацией в Сочи.

31 июля 36-й ОДБП передали в состав 44-й армии и он начал передислокацию на



участок Прохладная—Грозный. 4 августа при подходе бронепоездов к станции Георгиевка последняя подверглась ожесточенной бомбардировке немецкой авиацией. В результате возникшего пожара могли взорваться находящиеся здесь вагоны с боеприпасами. Личный состав дивизиона своим паровозом разъединил горящие составы и вывел в безопасное место 60 вагонов со снарядами и различными грузами. В течение трех дней бойцы 36-го ОДБП семь раз ремонтировали стрелки и восстанавливали путь, и в ночь на 7 августа бронепоезда прошли через горящую станцию и обеспечили продвижение 16 эшелонов с воинскими грузами и эвакуированным имуществом.

11 августа 1942 года распоряжением штаба Северной Группы Закавказского фронта дивизион поступил в распоряжение 9-й армии с задачей охраны участка Майская—Эльхотово—Дарг-Кох—Беслан. Здесь бепо находились до 23 августа, неоднократно вступая в бой с противником. Так, у Котляревской бепо разбили три немецких переправы через Терек, подавили огонь трех минометных батарей, обеспечив захват опорного пункта противника нашей пехотой.

С 24 августа 36-й ОДБП действовал в районе Червленной, бронепоезда 30 августа неожиданным налетом заняли станцию Тепловодная, уничтожив два немецких броневика, 25

солдат и офицеров, захватив два мотоцикла и документы.

Находясь в составе 44-й армии 9 сентября бепо «Оренбургский железнодорожник» и «Вперед на запад» поддерживали части 10-го гвардейского стрелкового корпуса в ходе атаки станции Терек. Здесь огнем бронепоездов было уничтожено две минометных батареи, 75-мм и 2 37-мм орудия, 3 автомашины.

С 12 сентября по 27 октября 1942 года 36-й ОДБП обеспечивал правый фланг 10-го гвардейского стрелкового корпуса на перегонах Червленная—Узловая—Алпатов и Червленная—Узловая—Кизляр.

29 октября по приказу командующего Северной Группой Закавказского фронта бронепоезда передислоцировали на станцию Ардон с задачей прикрыть подход к Орджоникидзе (ныне Владикавказ) на участке Алагир—Ардон. 31 октября немцы перешли здесь в наступление силами до полка пехоты и нескольких десятков танков.

Первым в бой вступил находившийся на участке бепо № 1 «Оренбургский железнодорожник». В документах дивизиона об этом сказано следующее:

«В 14.00 31 октября 1942 года авиабомбой был разбит парораспределительный механизм паровоза, бронепоезд маневрировать не мог. В 14.30 в первой бронеплощадке от

**Бронепоезд № 2
«Илья Муромец»
из состава
31-го особого
Горьковского
дивизиона
бронепоездов.
На переднем
плане зенитная
бронеплощадка с
76-мм зенитными
орудиями и
реактивными
установками М-8.
Весна 1942 года
(ЦАМО).**

**Бронепаровоз Ов
№ 4635 из состава
бронепоезда № 2
«Илья Муромец»
31-го особого
Горьковского
дивизиона
бронепоездов.
Весна 1942 года
(ЦАМО).**

термитного снаряда произошел взрыв снарядов и пожар, бронеплощадка полностью вышла из строя. В 15.00 прямым попаданием снаряда в канал ствола орудия третьей бронеплощадки, которая была готова к выстрелу, разорвавшимся стволом орудия был убит весь оружейный расчет, от попадания других снарядов произошел взрыв и пожар. В 16.30 тремя попаданиями термитных снарядов пробило в трех местах вторую бронеплощадку, разбило орудие, возник пожар, бронеплощадка взорвалась. В это же время осколками авиабомб были разбиты все зенитные пулеметы ДШК.

В 17.00 авиабомбой был разбит паровоз (наклонился набок), паром были обожжены командир бронепоезда капитан Фандей и бригада машинистов: старшина Пустовалов, старший сержант Минаков и сержант Пронин. Капитан Фандей, преодолевая боль, снаружи бронепоезда командует огнем из уцелевшей бронеплощадки.

В 4-й бронеплощадке снарядом противника было разбито противооткатное приспособление, оружейный расчет рискуя жизнью вручную накатывал ствол орудия вперед, продолжая вести огонь и подбив еще один

танк. И только вторичным попаданием снаряда противника было разбито орудие и начался пожар бронеплощадки, после чего личный состав был высажен».

Бепо № 2 «Вперед на запад!» 31 октября 1942 года находился у станции Алагир. Атакованный немцами чуть позже, чем бепо № 1, он в начале боя получил пробоину котла, снарядами разбило командирскую рубку, в которой погиб командир бепо старший лейтенант В.Ф. Галушко, а также орудие первой бронеплощадки. Неуправляемый никем состав покатился в сторону станции Ардон (железная дорога здесь имела уклон от Алагира к Ардону), команда стала покидать бепо. У Ардона «Вперед на запад!» врезался в находившийся здесь разбитый «Оренбургский железнодорожник». Остатки команд были отведены на в Орджоникидзе

По донесению командира 36-го ОДБП, в этом бою бронепоезда израсходовали 600 75-мм снарядов, 3500 патронов к пулеметам ДШК и 13000 к пулеметам ДТ, при этом было подбито и сожжено 22 танка, 6 броневиков и 15 автомашин.

Всего за период с 6 августа по 2 ноября 1942 года дивизион потерял 56 человек уби-



тыми и 18 ранеными и обожженными. При этом большая часть потерь приходилось на бой 31 октября.

Из личного состава за период боевых действий 36-го ОДБП на Северном Кавказе было награждено 35 человек, из них орденом Боевого Красного Знамени — 3, орденом Красной Звезды — 6, орденом Отечественной войны 2-й степени — 2, медалью «За отвагу» — 15, медалью «За боевые заслуги» — 9.

В ноябре 1942 года 36-й дивизион вывели на станцию Махачкала, где личный состав приступил к строительству новой матчасти.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 717, а № 2 — № 731.

В декабре 1942 года по решению Военного совета Северной группы войск Закавказского фронта 36-му отдельному дивизиону бронепоездов присвоили почетное наименование «Ардонский».

Так как строительство новой матчасти для 36-го ОДБП велось на средства трудящихся Дагестана, по решению руководства республики дивизиону присвоили имя Магомета Гаджиева — уроженца Дагестана, Героя Советского Союза, командира дивизиона подводных лодок Северного флота, погибшего в мае 1942 года.

По состоянию на 1 апреля 1943 года состояние работ по постройке матчасти для 36-го ОДБП было следующим:

«а). Бронепоезд № 717 вооружен четырьмя 76-мм орудиями обр. 1902/30 г. и 8 бортовыми Максимами.

б). Бронепоезд № 731 по техническому состоянию готов, установлены 4 танковые башни Т-34, но пушки пока не установлены ввиду их отсутствия. Установлены бортовые пулеметы Максима в количестве 8 штук.

в). Платформы ПВО готовы, но зенитного вооружения нет.

Указанный дивизион личным составом, вооружением и другим имуществом по штату укомплектован на 100 %. Личный состав занимается боевой подготовкой, дислоцируется депо Махачкала».

К сказанному следует добавить, что оба бепе имели 4-осные бронеплощадки типа НКПС-42 (на № 731 стояли танковые башни). Окончательно бронепоезда были закончены в июле 1943 года. Однако больше в боевых действиях дивизион не участвовал, занимаясь охраной железных дорог. В 1946 года 36-й ОДБП расформировали

Дивизионом командовал: капитан (позже майор) В.Д. Кондратьев (март 1942 — 1944(?) год).

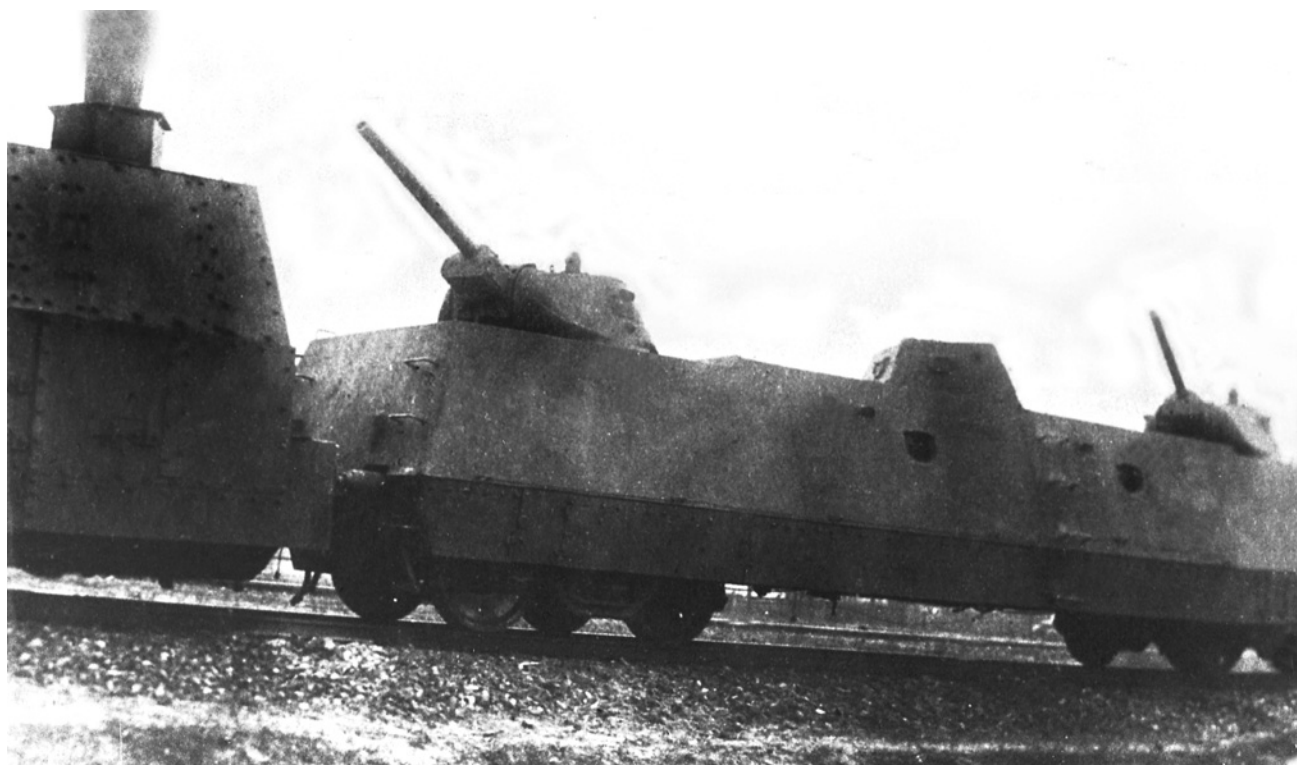
37-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ШЕПЕТОВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование дивизиона началось 10 декабря 1941 года в Свердловске. Личный состав прибывал двумя партиями — с 10 по 18 декабря 1941 года и с 15 по 20 февраля 1942 года. Обучение велось по программе ускоренной боевой подготовки бронепоездных частей Красной Армии.

23 февраля 1942 года на Привокзальной площади Свердловска прошел митинг, посвященный передаче дивизиону матчасти — бронепоездов «Свердловский железнодорожник» и «Сталинский Урал». Через три дня 37-й ОДБП убыл в Москву, где пробыл на доформировании два месяца. За это время бепе «Свердловский железнодорожник» передали в состав 16-го ОДБП, а вместо него на укомплектование дивизиона прибыл бронепоезд № 16 8-го ОДБП. Бепе № 16 (типа БП-35), ставший в дивизионе № 1, был изготовлен на заводе «Красный Профинтерн» в 1940 году (бронепаровоз Ов № 3787, бронеплощадки ПЛ-37). Бепе № 2 «Сталинский Урал» строился на станции Нижний Тагил, и состоял из бронепаровоза Оп № 7595 и четырех бронеплощадок типа ОБ-3, (броня не каленая, вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года, 2 пулемета Браунинг и 3 ДТ).

По директиве № 733712 заместителя наркома обороны генерал-лейтенанта Федоренко от 26 апреля 1942 года 37-й дивизион убыл в распоряжение 13-й армии Брянского фронта и 28 апреля сосредоточился на станции Елец. Пунктом дислокации бронепоездов был назначен участок Ливны—Верховье. С 8 мая 1942 года 37-й ОДБП передали в состав 48-й армии Брянского фронта, при этом его дислокация не изменилась. На этом участке дивизион находился до 6 марта 1943 года. Задачей бронепоездов было прикрытие от атак с воздуха станций Пажень, Казаки, Лопатино, Измалково, Красная Заря, Хомутово, Верховье, а также поддержка артогнем частей 211-й стрелковой дивизии на участке Верховье—Ливны.

Из-за того, что железнодорожное полотно было разрушено, бепе не могли подойти к переднему краю, и вели огонь с закрытых позиций. Наиболее активно бронепоезда дивизиона действовали 13—17 мая, 10—17 июня и 17—22 сентября 1942 года. В этот период бепе поддерживали пехоту 211-й дивизии в ходе частных операций у разъезда Дишня и деревни Сутолка, уничтожив 5 артиллерийских и минометных батарей, 18 пулеметных точек,



**Часть
бронепаровоза и
бронеплощадка
бепо № 659
«Козьма Минин»
31-го особого
Горьковского
дивизиона
бронепоездов. Лето
1944 года (АСКМ).**

26 блиндажей и ДЗОТ, рассеяв и уничтожив до полка пехоты.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 649, а № 2 — № 654.

6 марта 1943 года 37-й ОДБП вошел в состав 3-й армии Брянского фронта с дислокацией на станциях Пажень и Казаки, а 1 апреля 1943 года его передали 48-й армии того же фронта.

20 августа 1943 года 37-й ОДБП включили в 60-ю армию, в составе которой он занимался охраной участка Льгов—Киев, участвовал в оборонительных боях в районе Малина, поддерживая 226-ю стрелковую дивизию.

К 9 декабря 1943 года 37-й ОДБП вышел на участок Ирша—Тетерев. Здесь дивизион установил связь с 316-й, 322-й стрелковыми дивизиями и 6-й мотострелковой бригадой 60-й армии. В период 12 — 14 декабря 1943 года бронепоезда поддерживали эти части в наступлении на Искра, Федоровка и Ворсовка, причем благодаря огню бронепоездов 1087-й стрелковый полк 322-й стрелковой дивизии продвинулся на 6 километров. По неполным данным, за это время бепо рассеяли и частично повредили группу до 80 автомашин, 25 танков и до трех батальонов пехоты.

После этих боев 37-й дивизион прибыл в Киев, где в январе 1944 года провели осмотр

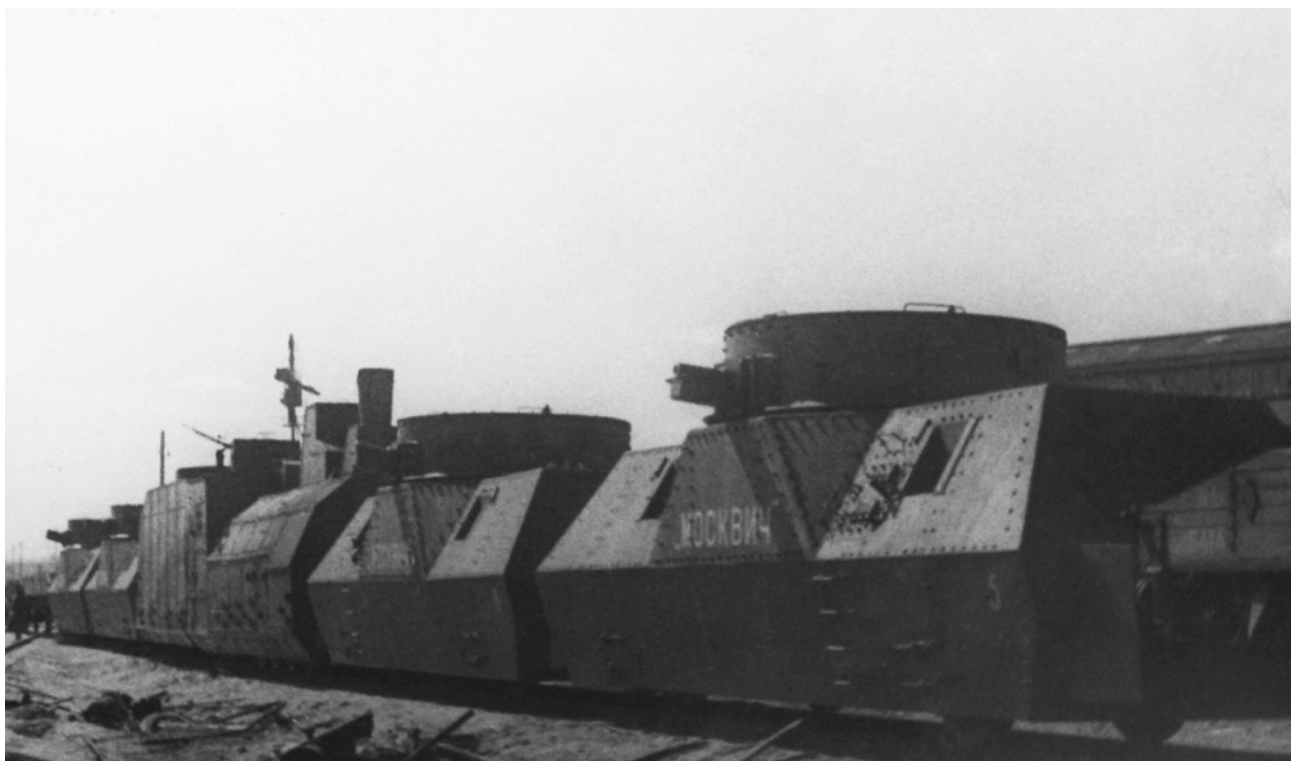
матчасти и промывку котлов бронепаровозов. Видимо здесь же французские пушки бепо № 654 заменили на 76-мм орудия ЗИС-3.

В конце месяца бронепоезда, совершив 300-километровый марш Тетерев—Коростень—Житомир—Бердичев, поступили в распоряжение 18-го стрелкового корпуса и сосредоточились в районе Шепетовки.

В связи с наступившей распутицей, артиллерия отставала от пехоты и не могла поддерживать части корпуса. Поэтому для поддержки пехоты на участке станция Полонное — Шепетовка создали группу бронепоездов — 37 и 49-го ОДБП — под командованием командира 37-го дивизиона подполковника Зайченко. При этом бепо 37-го дивизиона получили задачу отбить возможные контратаки противника в районе господствующей высоты 311,1.

6 февраля 1944 года огнем бронепоездов была отбита немецкая атака — до батальона пехоты — юго-западнее Бол. Медведовки. Еще одна атака была отбита 9 февраля, при этом бронепоезда уничтожили 2 станковых пулемета, 3 блиндажа, орудие, минометную батарею и до роты пехоты.

Наиболее напряженным стало 10 февраля. В этот день бепо № 649 поддерживал наступление частей 18-го стрелкового корпуса, а бепо № 654 отбивал немецкие контратаки в районе высоты 311,1 (всего до 10 контратак). В результате, при активной поддержке бро-



непоездов 10 февраля 1944 года части 18-го стрелкового корпуса овладели городом и станцией Шепетовка и высотой 311,1. За это приказом Ставки ВГК № 033 от 17 февраля 1944 года 37-му дивизиону бронепоездов присвоили почетное наименование «Шепетовский».

20 апреля 1944 года дивизион вывели в резерв 1-го Украинского фронта на участок Славута—Здолбуново. Находясь в резерве личный состав дивизиона участвовал в боевых операциях против подразделений Украинской повстанческой армии (УПА). Например, 12 мая команда бронепоездов «оказывала помощь партизанам соединения Каменец-Подольской области полковника Адуха в бою с бандеровцами (200 человек), в бою было убито свыше 30 человек, 20 взято в плен».

8 декабря 1944 года по распоряжению командования бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии № 00109 от 5 декабря 37-й ОДБП убыл по маршруту Львов — Ходров — Стрый в распоряжение 4-го Украинского фронта. 20 декабря дивизион прибыл в Стрый, а 3 января 1945 года получил приказание о переброске в Самбор. На основании распоряжения Генерального Штаба № 102686 от 15 марта 1945 года 37-й дивизион выводился в резерв Ставки ВГК и передислоцировался в Москву с дислокацией на станции Павелецкая-Товарная.

За весь период боевых действий бронепоезда 37-го ОДБП 118 раз вели огонь по немецким самолетам, сбив 10 машин: 5 Юнкерс-88 (например, у станции Тетерев 10 декабря 1943 года огнем бепо № 649 сбит Ю-88 № 410305, упавший в 700 — 800 метрах от бронепоезда, при этом 3 летчика погибли и 1 взят в плен), 3 Хейнкель-111, Дорнье-215 и Фоке-Вульф-189.

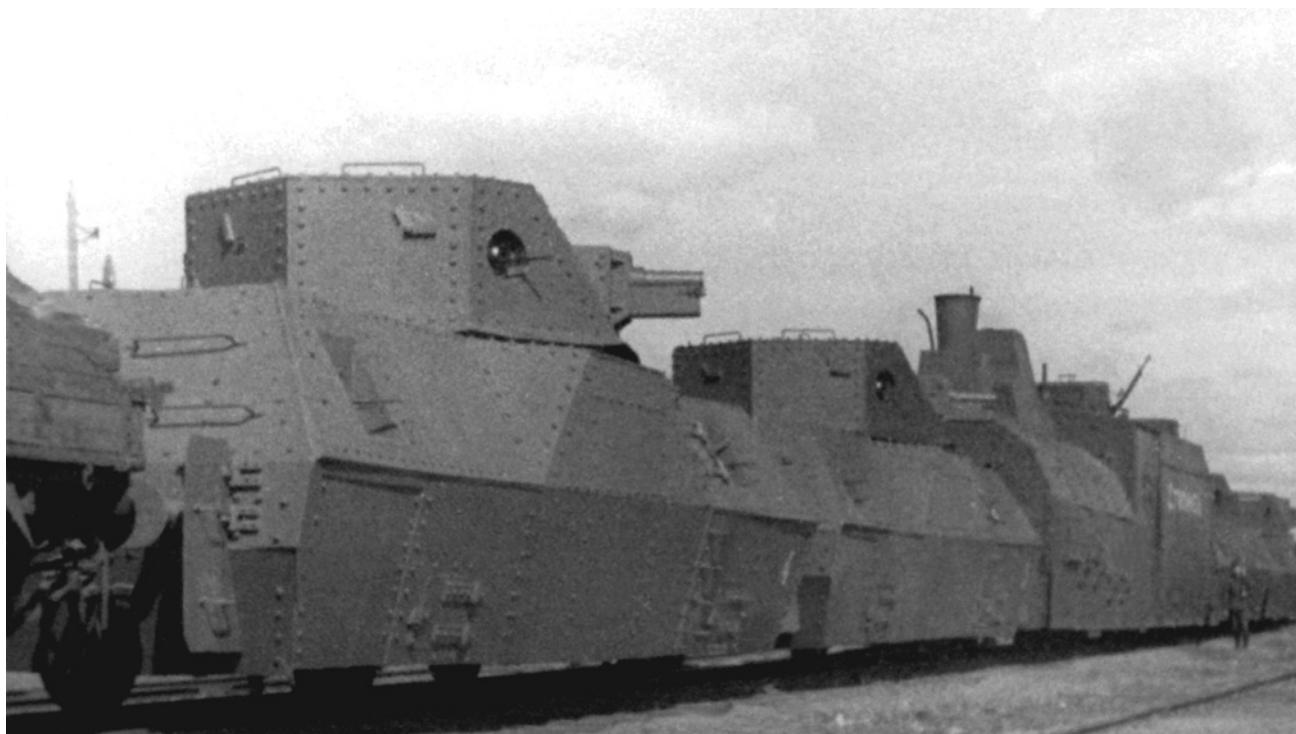
Летом 1945 года 37-й ОДБП перешел на станцию Красный Бор Западной железной дороги. Здесь на основании директивы Генерального Штаба Вооруженных Сил СССР № 246688 от 6 мая 1946 года в период с 20 мая по 8 августа 1946 года дивизион расформировали. Матчасть передали 8-му Ясловскому дивизиону бронепоездов.

Дивизионом командовал: капитан Смирнов (1943 — 1945(?) год)

38-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в Челябинске 18 ноября 1941 года. Строительство матчасти велось тут же, в паровозном депо. 20 февраля 1942 года изготовление бронепоездов № 1 «Челябинский железнодорожник» и № 2

**Бронепоезд № 1
«Москвич» из
состава 32-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**



**Бронепоезд № 2
«Сталинец» из
состава 32-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**

«Южноуральский железнодорожник» — было закончено.

Бепо № 1 состоял из бронепаровоза Ов № 4858 (броня не каленая 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 40 мм, башня ПВО 30 мм, вооружение пулемет ДШК) и бронеплощадок № 875, 876, 877, 878 (броня не каленая, борта: № 875 13+14 мм, № 876 14+14 мм, № 878 9+20 мм, все с воздушным зазором 80 мм, на № 877 25 мм, движение 10 мм (на всех), башни 21+11 мм (на всех), вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года, 2 пулемета Браунинг и 3 ДТ).

Бепо № 2 включал в себя бронепаровоз Ов № 4640 (броня не каленая 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 40 мм, башня ПВО 30 мм, вооружение пулемет ДШК) и бронеплощадок № 879, 880, 881, 882 (броня не каленая, борта: № 879 14+16 мм, № 880, 881 12+13 мм, все с воздушным зазором 80 мм, на № 882 25 мм, движение 10 мм (на всех), башни 21+11 мм (на всех), вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года, 2 пулемета Браунинг и 3 ДТ).

6 марта, двумя эшелонами, 38-й дивизион направился в Москву. Разместившись на станции Москва-3 Ярославской железной дороги 28 марта, в течение месяца 38-й ОДБП доукомплектовывался (были получены платформы ПВО завода «Стальмост» № 204 и 205,

на каждой по одному пулемету ДШК и 25-мм зенитному орудию образца 1940 года) и занимался боевой подготовкой.

28 апреля 1942 года на основании приказа Я. Федоренко дивизион убыл в распоряжение 3-й армии Брянского фронта и 30 апреля расположился на станциях Чернь и Скуратово.

9 мая 38-й ОДБП передали в состав 40-й армии с дислокацией бепо № 1 — Расковец, бепо № 2 — Черемисиново, база — Мармыжи. Боевой задачей являлась поддержка частей 121-й стрелковой дивизии и прикрытие железнодорожных объектов от атак с воздуха. Для этого, кроме взводов ПВО с пулеметами ДШК, на каждом составе имелось по три пулемета ДТ, а чуть позже по инициативе командира взвода ПВО бепо № 1 изготовили спаренные установки пулеметов Браунинг на треногах.

13, 14 и 18 мая бронепоезд № 2 участвовал в огневом налете на Новый Поселок, в результате которого у него вышли из строя три орудия. Одно сумели починить, а два пришлось отправить в артиллерийские мастерские в Старый Оскол.

30 мая бепо № 1 поддерживал огнем действия 273-го стрелкового полка в районе Новый Поселок, уничтожив одно орудие, два пулемета, минометную батарею и рассеяв до батальона пехоты противника. 9 июня бронепоезд № 1 подвергся атаке немецких

самолетов, при отражении которой сбил одну машину, упавшую в районе станции Расковец.

28 июня 1942 года началось немецкое наступление, которому предшествовала авиационная и артиллерийская подготовка. К этому времени бепе № 1 находился на станции Черемисиново, бепе № 2 — Расковец, база — Мармыжи. При первом же авианалете получил повреждение бронепоезд № 1 — бомба попала между бронеплощадкой и бронепаровозом, в результате чего паровоз вышел из строя. Одновременно с ударами авиации к Мармыжам подошли танки противника, открывшие огонь по неподвижному бронепоезду. От прямых попаданий загорелись 1-я и 2-я бронеплощадки, на которых стали рваться снаряды. Команда стала оставлять поврежденный состав.

Находившийся в начале боя на станции Расковец бепе № 2 в течение дня также подвергался неоднократным авианалетам. При их отражении было подбито пять самолетов и один сбит, взят в плен один летчик, переданный представителям 40-й армии. В ходе боя бронепоезд маневрировал между станциями Расковец и Мармыжи. Железнодорожные пути на последней были разрушены авиацией, база дивизиона сгорела. Попытки восстановить полотно успехом не увенчались — немецкая авиация не давала этого сделать.

Примерно в 18.00 к Мармыжам подошла немецкая пехота и танки, которые открыли огонь по бронепоезду. К этому времени в результате боя с авиацией у бепе вышли из строя два 75-мм орудия (два других находились в мастерской), 25-мм зенитные пушки, пулеметы ДШК, пять Браунинг и семь ДТ, которые использовались для ведения огня по воздушным целям. Из средств ПВО остались только ДШК и три Браунинга. Так как вывести бронепоезд оказалось невозможно из-за разбитых путей на станции Мармыжи, а вести огонь по танкам и пехоте противника было нечем, командир дивизиона майор Коржевский приказал команде оставить состав. Всего в ходе боя 38-й ОДБП потерял 15 человек убитыми, 19 ранеными и 35 пропавшими без вести. 30 июня 1942 года на станции Касторная командир дивизиона доложил о результатах боя находившемуся там начальнику ГАБТУ КА генерал-лейтенанту Федоренко. Последний приказал дивизиону убыть в Москву, куда тот прибыл 1 июля и разместился на базе МТО ГАБТУ КА. На следующий день командование дивизиона и бронепоезда № 1 было арестовано органами НКВД.

2 августа по распоряжению генерал-майора Чернова 38-й ОДБП убыл на станцию Коржевная. К этому времени на находящейся здесь рембазе № 6 закончили строительство бронепоезда «Имени газеты «Правда» (бронепаровоз Оп № 7101, броня каленая 45–30 мм, вооружение пулемет ДШК, бронеплощадки № 754, 603 броня 45 мм, вооружение 2 пушки Ф-34 и 6 пулеметов ДТ на каждой, площадка ПВО № 777, броня 30 мм, вооружена 25-мм зенитной пушкой и пулеметом ДШК). 8 августа состав передали 38-му ОДБП, который приступил к боевой подготовке и освоению матчасти. Одновременно помогали работникам рембазы № 6 в строительстве второго бепе «Имени газеты «Красная Звезда».

С 4 по 11 ноября 1942 года бронепоезд «Имени газеты «Правда» находился на полигоне в районе станции Ильино, где проводил испытание нового прицела ИС-55 для стрельбы с закрытых позиций. Испытания прошли успешно, и прицел под обозначением ЗИС-1 приняли на вооружение бронепоездов с пушками Ф-34.

19 ноября 1942 года дивизиону передали второй бронепоезд «Имени газеты «Красная Звезда» (бронепаровоз Оп № 475, бронеплощадки № 775, 776, площадка ПВО № 778, данные такие же, как у бепе «Имени газеты «Правда»), и через два дня 38-й ОДБП убыл в Москву и по прибытии разместился на Павелецком вокзале.

5 декабря 1942 года дивизион посетил начальник управления бронепоездов ГБТУ КА генерал-майор Чернов и начальник штаба ГБТУ КА генерал-майор Лебедев, вместе с которыми присутствовали представители американских газет. В течение двух часов бронепоезд «Имени газеты «Правда» инспектировался и осматривался. После этого генерал-майор Лебедев объявил благодарность всему личному составу за хорошую боевую подготовку.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: «Имени газеты «Правда» — № 754, «Имени газеты «Красная Звезда» — № 730.

По распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии, 2 мая 1943 года 38-й дивизион бронепоездов убыл на Воронежский фронт, где 14 мая вошел в состав 7-й гвардейской армии.

18–22 мая бепе № 754 поддерживал части 15-й гвардейской стрелковой дивизии в районе Волчанск. По отзывам командования артналеты производились успешно.

**Бронеплощадка
№ 974 из состава
бепо № 1 «Москвич»
32-го ОДБП.
Вооружена 76-мм
танковой пушкой
образца 1927/32
года (КТ-28) и пятью
пулеметами ДТ.
Обратите внимание,
что башня имеет
цилиндрическую,
а не граненую
(как на остальных
бепо ОБ-3) форму
(ЦАМО).**

23 мая 1943 года на станции В. Бурлук немецкая авиация атаковала бронепоезд № 754 и вывела из строя его бронепаровоз, лишив состав маневренности. При повторном налете прямым попаданием авиабомб была выведена из строя одна бронеплощадка и платформа ПВО, 9 человек убито, 15 ранено и контужено. Бепо направили в Купянск на ремонт.

Бронепоезд «Имени газеты «Красная Звезда» в это время действовал на участке Белый Колодец — Волчанск.

Бепо № 754 прибыл в июле, в ходе ремонта работники ВЭО-19 при участии команды бронепоезда изготовили новую площадку ПВО.

По мере продвижения частей 7-й гвардейской армии в ходе наступления, двигался вперед и 38-й дивизион. Из-за того, что железная дорога была сильно разрушена, бронепоезда не могли подойти к линии фронта, поэтому из основной задачей стало прикрытие станций, мостов и других объектов от атак с воздуха. 38-й ОДБП двигался через Мерефу, Полтаву, Знаменку, Кировоград, Рудницу, Израиновку. К 14 июля 1944 года он

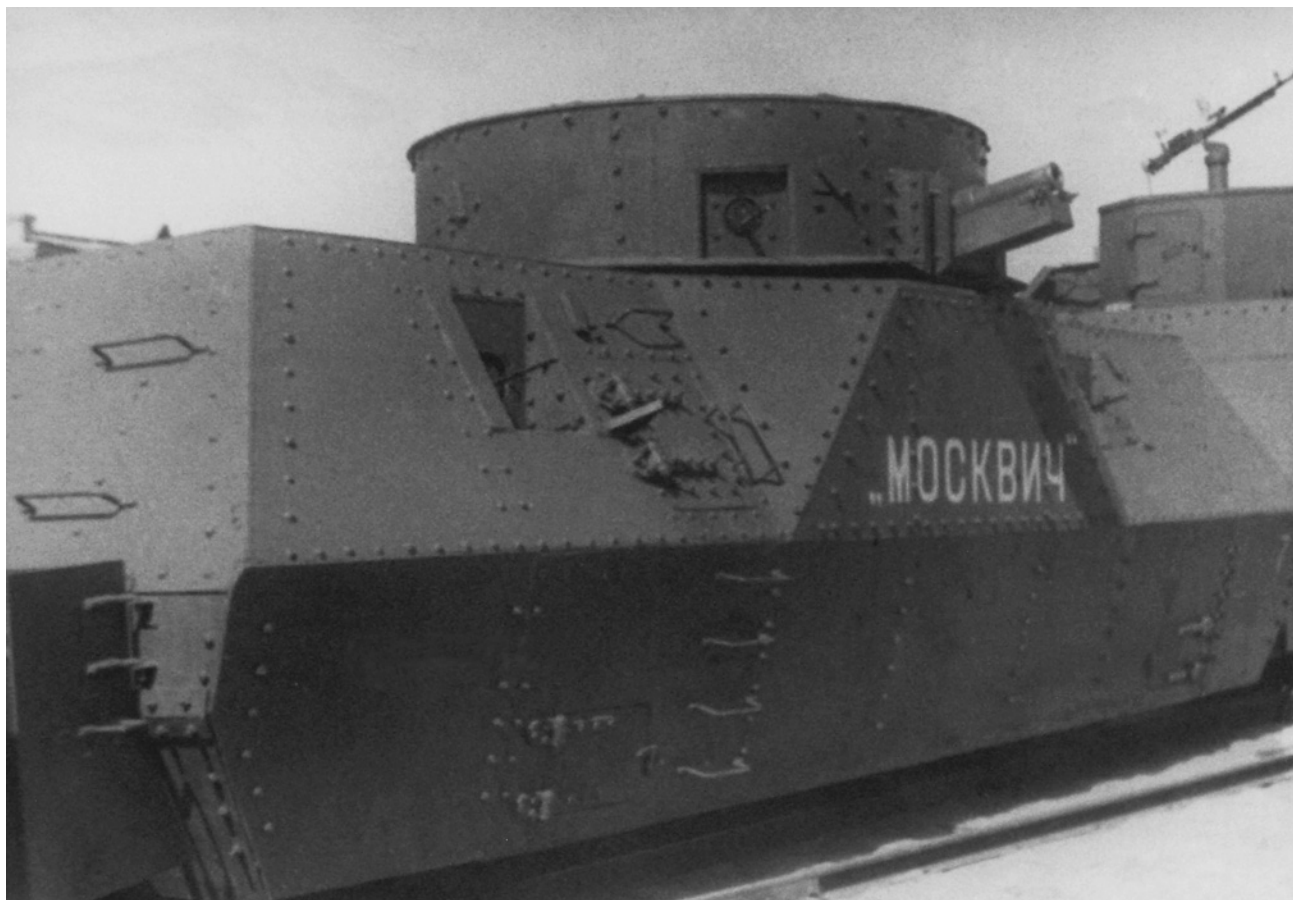
сосредоточился на станции Верешти (Румыния) с задачей не допустить прорыва немецких танков на стыке 7-й гвардейской и 40-й армии.

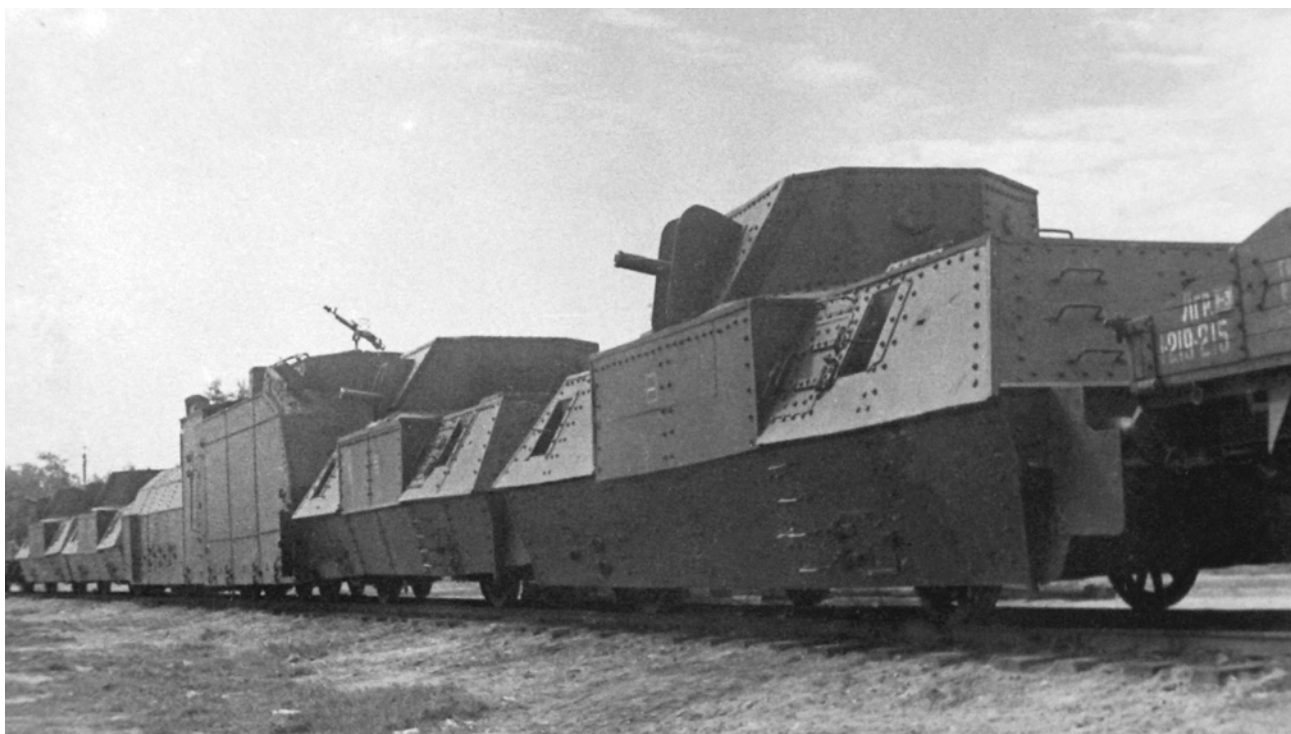
23 августа 1944 года бронепоезда поддерживали огнем наступление частей 51-го стрелкового корпуса в районе города Роман. При этом наше командование отмечало, что бепо действовали «исключительно слаженно и эффективно, поставленная задача выполнена отлично». По мере готовности железной дороги дивизион двигался вперед и 2 сентября находился на станции Двигешти.

Осенью 1944 года 38-й ОДБП вывели в резерв 2-го Украинского фронта, а к лету 1945 года он сосредоточился на станции Нара Московской области.

Расформирован в период с 15 мая по 20 июня 1946 года на основании директивы Генерального Штаба ВС СССР № 246688сс от 6 мая 1946 года. Матчасть передана 1-му отдельному полку бронепоездов имени Алябьева.

Дивизионом командовали: майор В.А. Коржевский (май — июль 1942 года), майор М.И. Миронов (август 1942 — 1945(?) год).





39-Й ОСОБЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование дивизиона началось в конце 1941 года в Челябинске, матчасть строилась рабочими Южно-Уральской железной дороги. Бронепоезда поступили на укомплектование дивизиона в феврале 1942 года.

Бепо № 1 состоял из бронепаровоза Ов № 6480, построенного в депо станции Златоуст (броня не каленая 30 мм, будка машиниста 12+21 мм, командирская рубка 45+15 мм с воздушным зазором 20 мм) и бронеплощадок № 883, 884, 885 и 886, забронированных в депо станции Челябинск (броня не каленая, борта 32 мм, башня 20+10 мм с воздушным зазором 80 мм, движение 10 мм, вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года, 3 пулемета ДТ и 2 Браунинг).

Бронепоезд № 2 включал бронепаровоз Ов № 6883 построенного в депо станции Троицк (броня не каленая 25 мм, будка машиниста 25+15 мм, командирская рубка 25+15+20 мм с воздушным зазором 20 мм) и бронеплощадок № 887, 888, 889 и 890, забронированных в депо станции Челябинск (броня не каленая, борта 25 мм, башня 20+10 мм с воздушным зазором 80 мм, движение 10 мм, вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года, 3 пулемета ДТ и 2 Браунинг).

В марте 1942 года 39-й ОДБП прибыл в Москву и в апреле, после доукомплектования и проверки матчасти, убыл в распоряжение командования Брянского фронта.

К 26 июня 1942 года дивизион сосредоточился на станции Касторная, где вошел в состав 40-й армии Брянского фронта. На следующий день бронепоезда перебросили в Старый Оскол, сначала в распоряжение начальника гарнизона и комитета обороны города, а затем — 24-го танкового корпуса. Командир последнего, генерал-майор Буданов, 2 июля поставил 39-му ОДБП задачу — «провести разведку в направлении на Роговое и быть готовым к открытию огня». В это время наши части под ударами противника начали отход в северо-западном направлении, и Буданов отдал командиру дивизиона приказ — двигаться на север от Старого Оскола до Набокина, «прикрывать огнем наши части, и когда движение вперед станет невозможным, взорвать материальную часть». Но выполнить это не удалось — железнодорожный батальон, несмотря на предупреждение, взорвал все стрелки и железнодорожные сооружения на станции Старый Оскол, и путь на север оказался отрезан. Попытка отвести бронепоезда через ветку Курской магнитной аномалии оказалась безуспешной из-за взорванного моста.

К этому времени — было около 21.00 2 июля — наши части оставили Старый Оскол,

**Бронепоезд № 2
«Истребитель
немецких
захватчиков» 33-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**

город обстреливался немецкой артиллерией, «многие объекты горели, слышны были сильные взрывы». Командир 39-го ОДБП попытался вывести составы на юг, в направлении Валуйки. Однако пройдя около 8 километров у станции Конь бронепоезда встали у взорванного моста. Высланная разведка доложила, что впереди взорвано еще три моста на железной дороге, а частей Красной Армии поблизости не было. Около 22.30 командиром и комиссаром дивизиона «на основании ранее полученных распоряжений командования было принято решение вывести людей и уничтожив материальную часть». С бронепоездов забрали пулеметы, у орудий сняли панорамы и замки (последние разобрали и закопали), и команды двумя группами стали отходить на станцию Лиски. У деревни Шаталовка личный состав дивизиона попал под бомбежку и выходил к месту сбора мелкими группами.

К 12 июля 1942 года личный состав дивизиона сосредоточился на станции Лиски, откуда убыл сначала в Тамбов, а затем в распоряжение запасного полка бронепоездов. Здесь 3 сентября была получена новая матчасть (бронепоезда типа ОБ-3, № 1 построен в депо станции Челябинск, вооружен 76-мм танковыми пушками Л-10, № 2 сооружен в депо станции Надеждинск, вооружен 76-мм зенитными пушками Лендера образца 1914 года) и двух площадок с реактивными установками М-8. Переформированный по штату особого дивизиона бронепоездов 39-й ОДБП прибыл в Москву, откуда по распоряжению начальника ГАБТУ КА 19 октября 1942 года был направлен на станцию Камышин, в состав Донского фронта. Однако во время движения место дислокации было изменено, и бронепоезда 27 октября сосредоточились на станциях Арчеда и Лог. Здесь 39-й ОДБП получил задачу охраны этого участка «на случай прорыва фронта противником». Линия фронта находилась примерно в 25–50 километрах от этого участка — расположить бепо ближе не представлялось возможным из-за открытой местности и отсутствия путей.

На основании распоряжения начальника ГАБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 669, № 2 — № 715.

13 декабря 1942 года 39-й ОДБП придала 24-й армии с дислокацией на станции Котлубань. Дивизион провел разведку путей, выяснив, что к линии фронта бепо могли подойти на 5–5,5 километров, дальше плотно было разрушено. Таким образом, на этом участке бронепоезда можно было ис-

пользовать только для стрельбы с закрытых позиций.

21 декабря 39-й ОДБП вернули на станцию Арчеда, где 26 и 28 декабря бронепоезда отразили крупный налет немецкой авиации. В ходе боя было убито 15 человек, ответным огнем бепо подбили два бомбардировщика противника.

В апреле 1943 года дивизион передали в состав Центрального фронта с прежней дислокацией, а 2 мая бронепоезда убыли для перевооружения.

Летом 1943 года дивизион направили на Центральный фронт, затем летом 1944 года в составе 1-го Белорусского фронта он действовал на участке Демблин — Пулавы.

39-й ОДБП расформирован в 1946 году.

Дивизионом командовал: капитан (позже майор) Пыриков (апрель 1942 — 1944(?) год).

40-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

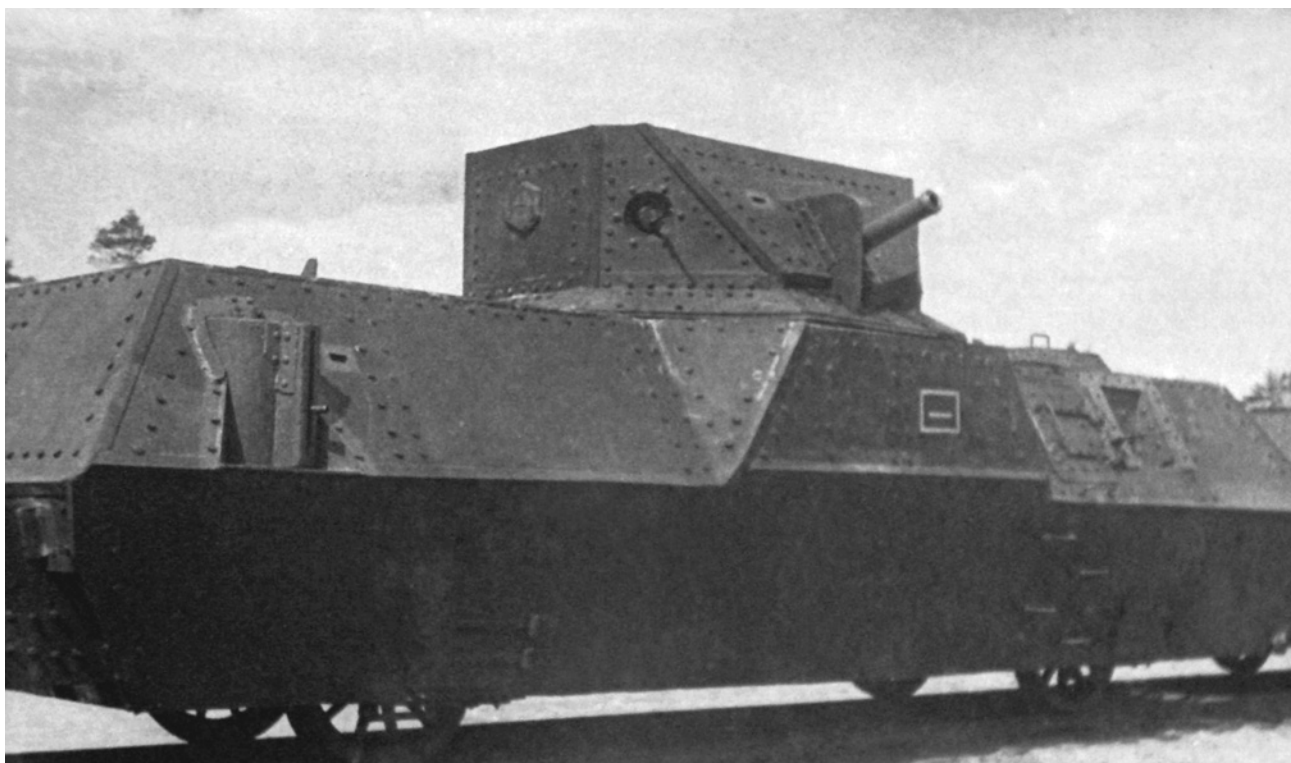
Формирование дивизиона началось в декабре 1941 года в Омске, матчасть — бронепоезда № 1 «Североказахстанец» (бронепаровоз Ов № 3871, бронеплощадки № 928, 929, 930, 931, броня не каленая, вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года, 5 пулеметов ДТ) и № 2 «Киров» (вооружение каждой бронеплощадки 76-мм танковая пушка КТ-28, 4 пулемета ДТ) поступила в апреле 1942 года (оба типа ОБ-3). Оба состава строились в паровозном депо станции Петропавловск.

3 июня 1942 года дивизион убыл в Москву, куда прибыл 25 июня. Доукомплектовавшись (в частности, были получены площадки ПВО завода «Стальмост»), 15 июля 1942 года по приказу начальника ГАБТУ КА Я. Федоренко, дивизион убыл из Москвы в Сталинград, но 20 июля был задержан на станции Зорька.

26 августа 1942 года бронепоезда принимали участие в отражении атаки немецких самолетов на станцию Турово Сталинградской железной дороги.

Поступив в распоряжение штаба 4-й танковой армии, дивизион выдвинулся на участок Иловля — Команино. 30 августа бронепоезда поддерживали наступление 39-й гвардейской стрелковой дивизии, произведя два огневых налета по разъезду 561 и высоте 133 и уничтожив при этом две артбатареи противника.

В ночь на 1 сентября «Североказахстанец» и «Киров» произвели огневой налет



по немецким позициям в районе станции Котлубань, а на следующий день «Киров» поддерживал части 298-й стрелковой дивизии. Воспользовавшись огнем бронепоездов, наша пехота продвинулась вперед и захватила 18 легких танков противника.

5 сентября 40-й дивизион действовал в интересах 298 и 39-й гвардейской стрелковой дивизий. Ответным артогнем противника был разбит путь, при этом контрольные платформы бепо «Киров» сошли с рельс. Однако ремонтная бригада дивизиона восстановила путь и подняла платформы на рельсы. В этот день бепо № 2 «Киров» сбил самолет противника, рассеял и частично уничтожил колонну автомашин с пехотой.

6 сентября 1942 года дивизион убыл для промывки паровозов и ремонта в Балашов, а отсюда был передислоцирован в Саратов. 27 ноября 1942 года 40-й дивизион бронепоездов убыл на участок Иловля — Качалинская, но 12 декабря задержан на станции Зеленовская до особого распоряжения. Находясь на этой станции дивизион поступил в распоряжение штаба Центрального фронта.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Североказахстанец» — № 676, а № 2 «Киров» — № 685.

29 апреля 1943 года бепо № 676 убыл для перевооружения на паровозоремонтный завод в Ярославль.

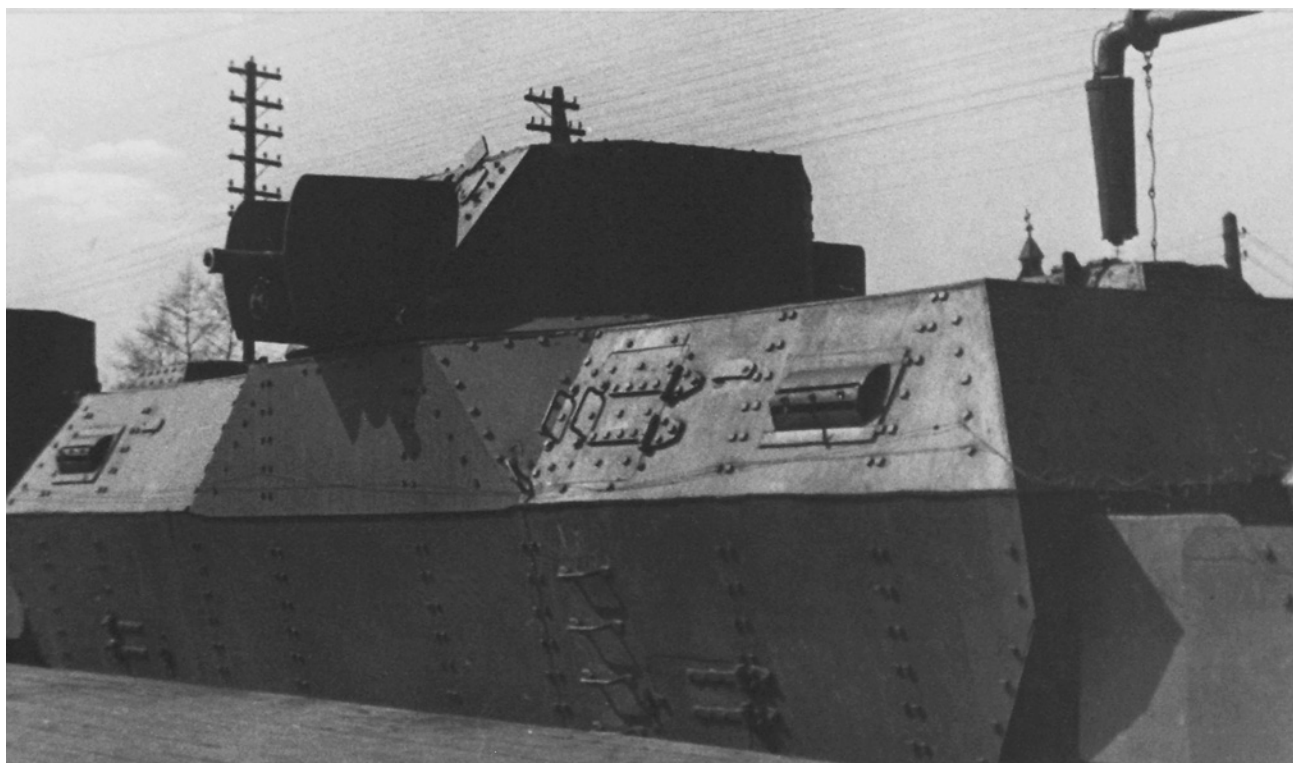
К 25 мая 1943 года дивизион передислоцировался на станцию Лев Толстой, а к 10 июня — на станции Мармыжи. Здесь 40-й ОДБП находился в резерве Центрального фронта до 25 сентября, выполняя задачу по прикрытию станции от атак с воздуха. За это время бронепоезда (бепо № 676 прибыл с перевооружения 13 июля) отбили несколько налетов немецкой авиации.

25 сентября 40-й дивизион передали в состав 60-й армии и бепо убыли по маршруту Курск—Шеркино—Бахмач (20 октября)—Конотоп (23 октября), и к 8 ноября 1943 года прибыли в Брянск.

19 января 1944 года 40-й ОДБП включили в состав 61-й армии и перебросили из Брянска с начала в Бельинковичи, а к 9 марта — на станцию Калинковичи. Здесь с 16 по 18 марта бепо № 676 поддерживал огнем наступление частей 397-й стрелковой дивизии, которая прорвала оборону противника и продвинулись вперед. Вслед за наступающими частями дивизион к 21 марта передислоцировался в Сарны.

7-8 апреля бронепоезд № 676 сопровождал командующего 1-м Белорусским фронтом Маршала Советского Союза К. Рокоссовского в его поездке в войска.

**Бронеплощадка
№ 976 из состава
бепо № 1
«Балашовский
большевик» 33-го
ОДБП. Весна 1942
года. Площадка
вооружена 76-мм
танковой пушкой
Л-10, тремя
пулеметами ДТ и
двумя Браунинг
(ЦАМО).**



**Бронеплощадка
№ 103 из состава
бепо № 1
«Оренбургский
железнодорожник»
36-го ОДБП.
Весна 1942
года. Площадка
вооружена 75-мм
польской пушкой
образца 1902/26
года и пятью
пулеметами ДТ
(ЦАМО).**

Начиная с 9 и по 21 апреля бепо дивизиона выезжали для ведения огня по немецким позициям в интересах 397-й стрелковой дивизии в районе станции Горынь.

В мае личный состав дивизиона занимался работами по восстановлению железнодорожного участка Удруцк—Бухмиче. В начале операции «Багратион» — наступлении войск Красной Армии в Белоруссии — 40-й дивизион поддерживал действия наших частей в районе Столпин и Жечица. При этом бронепоезда уничтожили своим огнем «в период с 1 по 7 июля 1944 года 11 пулеметных точек, 4 минометных батареи и до 30 солдат и офицеров противника». Продвинувшись до станции Бяла, 40-й ОДБП остановился из-за разрушения железнодорожных путей. Здесь бронепоезда находились до 30 августа, а к 4 сентября передислоцировались в Ковель.

На основании распоряжения начальника штаба бронетанковых и механизированных войск 1-го Белорусского фронта дивизион перебросили с начала в Нежин, а к 15 сентября — в Москву. Здесь бронепоезд № 685 заменили на бепо № 602 (типа БП-43). На основании распоряжения начальника управления бронепоездов и бронемашин 25 сентября 1944 года дивизион убыл в состав войск 2-го Белорусского фронта и к 4 октября прибыл в Белосток, где поступил в распоряжение шта-

ба 50-й армии. Действуя на участке Моньки — Осовец «за три месяца, действуя в составе группы и отдельно бронепоезда дивизиона совершили 14 огневых налетов по переднему краю и глубине обороны противника, подавили 2 артиллерийских батареи, уничтожили 2 81-мм минометных батареи, орудие ПТО, 5 пулеметных точек, до 220 солдат и офицеров противника».

В апреле 1945 года дивизион перебросили в Москву, откуда он убыл в состав войск Забайкальского фронта. На основании приказа командующего бронетанковыми и механизированными войсками Забайкало-Амурского военного округа № 41/001060 от 19 ноября 1945 года 40-й отдельный дивизион расформировали в период с 12 по 21 декабря. Матчасть передали в состав 2-го ОДБП.

Всего за время войны огнем бронепоездов дивизиона было уничтожено 3 артиллерийских и 7 минометных батарей, 13 пулеметных точек, 2 наблюдательных пункта, колонна в 80 автомашин противника, подавлен огонь четырех артбатарей и 16 пулеметных точек, отражены 3 крупных немецких атаки.

Дивизионом командовали: майор А. Лобанов (1942 — 1944 (?) год), старший лейтенант Губанов (1944 (?) — апрель 1945 года), подполковник С.И. Серавин (май — декабрь 1945 года).

41-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось 13 декабря 1941 года в Новосибирске. Личный состав поступал через военкоматы, главным образом рабочие из Прокопьевска, Кузнецка, Болотной и Новосибирска. К 1 февраля 1942 года дивизион был полностью укомплектован личным составом, а 3 февраля была получена матчасть: бронепоезда № 1 «Советская Сибирь» (бронепаровоз Ов № 5522, броня закаленная, 10 – 26 мм, будка машиниста и командирская рубка 20+20 мм, движение 13+13 мм, тендер 10+10 мм, движение тендера 10 мм, построен в депо станции Новосибирск, бронеплощадки № 910, 911, 912, 913 забронированы закаленной броней 15+15 мм борта и башни, 15 мм движение, вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года и 5 пулеметов ДТ, изготовлены в депо Новокузнецк) и № 2 «Железнодорожник Кузбасса» (бронепаровоз Ов № 2471, броня закаленная, 10+15 мм, будка машиниста и командирская рубка 15+15 мм, движение 13 мм, тендер 10 мм, башня ПВО 15 мм, вооружен счетверенной установкой пулеметов

Максима, бронеплощадки № 914, 915 забронированы не каленой броней 15+15 мм борта, 15+13 мм орудийные и наблюдательные башни, 15 мм движение, вооружение каждой две 76-мм танковые пушки образца 1927/32 года (КТ-28) и 6 пулеметов ДТ, бепо построен в депо станции Тайга Томской железной дороги).

19 февраля 1942 года 41-й ОДБП убыл в Москву, где было получено недостающее имущество и вооружение (две площадки ПВО завода «Стальмост» № 239 и 240 на каждой 37-мм автоматическая зенитная пушка и пулемет ДШК).

По приказанию заместителя наркома обороны СССР Я. Федоренко № 702086сс от 26 апреля 1942 года 41-й дивизион убыл в распоряжение командующего 46-й армией, где с 15 мая выполнял задачу по охране участка Поти – Хашури – Самтредиа – Батуми

23 сентября 1942 года на основании шифровки штаба Закавказского фронта № 00655 41-й ОДБП убыл в распоряжение 9-й армии Северной группы фронта на участок Эльхотово – Дарг-кох. Уже 28 сентября бронепоезда вступили в бой, поддерживая части 19-й курсантской бригады. В ходе боя бепо своим

**Бронеплощадка
№ 108 из состава
бепо № 2 «Вперед
на запад!» 36-го
ОДБП. Весна 1942
года. Площадка
вооружена 75-мм
польской пушкой
образца 1902/26
года и пятью
пулеметами ДТ
(ЦАМО).**





**Разбитый
бронепоезд № 1
«Оренбургский
железнодорожник»
36-го ОДБП. Район
станции Ардон,
ноябрь 1942 года
(РГАКФД).**

огнем уничтожили 3 танка, 6 автомашин, подавили минометную батарею. На следующий день «Советская Сибирь» и «Железнодорожник Кузбасса» отбили две немецких атаки северо-восточнее Эльхотова, подбив 2 танка и рассеяв до роты пехоты. В течение трех следующих дней бепо вели огонь с закрытых и открытых позиций, подавив 3 минометных и артиллерийскую батарею.

3 октября немцы предприняли атаку двумя батальонами пехоты при поддержке танков, потеснив 2-й батальон курсантской бригады. Направленные на помощь бепо 41-го ОДБП своим огнем помогли отбить атаку и восстановить положение. В ходе боя совместно с курсантским батальоном бепо было уничтожено 3 автомашины, подбито 6 машин, 6 танков, подавлен огонь артиллерийской и трех минометных батарей.

На следующий день бронепоезда получили задачу уничтожить группировку противника, готовящуюся перейти в наступление. Выйдя на позиции, бепо произвели четыре огневых налета, после чего их атаковали 8 бомбардировщиков. В результате, у бепо «Советская Сибирь» была разбита одна бронеплощадка, поврежден бронепаровоз, бронеплощадка и 2 контрольных платформы, 11 человек убито и 18 ранено. С наступлением темноты матчасть эвакуировали и отправили на ремонт в Грозный.

Оставшийся на боевом участке бронепоезд № 2 «Железнодорожник Кузбасса» продол-

жал выполнять поставленную задачу по прикрытию Эльхотова и поддержке 19-й курсантской бригады. За период с 5 по 31 октября он произвел 8 огневых налетов по немецким позициям, уничтожив 14 автомашин с грузами и рассеяв до двух батальонов пехоты. За это же время «Железнодорожник Кузбасса» отбил 16 атак немецкой авиации, подбив при этом три самолета. Наиболее сильным был налет 31 октября — у бепо оказалась повреждена орудийная башня, зенитное орудие и контрольная площадка, 3 человека убито и 8 ранено.

2 ноября 1942 года немецкая пехота провела нашу оборону и заняла мост через Терек западнее станции Дарг-кох. Вскоре сюда же стали выдвигаться и танки противника. 41-й дивизион бронепоездов получил задачу поддержать атаку 84-й морской стрелковой бригады, которая должна была отбить мост.

На рассвете бепо № 2 вышел к мосту и открыл огонь. В ходе боя, продолжавшегося три часа, «Железнодорожник Кузбасса» уничтожил 3 и подбил 6 танков, рассеял до батальона пехоты. Благодаря поддержке бронепоезда моряки взяли мост. В конце боя бронепоезд атаковало 12 немецких самолетов, разбивших платформу ПВО, повредивших бронепаровоз и одну бронеплощадку, 6 человек было убито и 10 ранено. Однако бепо удалось быстро эвакуировать и отправить для ремонта в Махачкалу.

Прибывший из ремонта бепо № 1 41-го ОДБП по распоряжению штаба автобронепоездов

танковых войск 9-й армии 3 ноября направили на участок Шенаево — Беслан с задачей поддержать части 3-го стрелкового корпуса, оборонявшиеся на подступах к Орджоникидзе. За период с 3 по 6 ноября бронепоезд «Советская Сибирь» произвел 18 огневых налетов по немецким частям в районе Ардон, уничтожив и подбив 7 танков, 17 автомашин, 2 склада с боеприпасами, подавив 3 артиллерийских и минометных батареи.

Действуя на основном участке Шенаево — Беслан бепо получил дополнительную задачу по уничтожению Гизельской группировке противника. Выполняя ее, «Советская Сибирь» 3—7 ноября с участка Беслан—Орджоникидзе произвел 15 огневых налетов, уничтожив и подбив 14 танков, 27 автомашин, рассеяв до батальона пехоты.

С 7 по 20 ноября 1942 года бепо № 1 41-го ОДБП поддерживал 984-й стрелковый полк у моста через Хаталь-дон в 3 километрах северо-восточнее Ардона. Благодаря поддержке бронепоезда наша пехота смогла отбить мост и отбросить противника. Бепо «Советская Сибирь» произвел здесь 25 огневых налетов, в результате которых, по данным штаба 3-го стрелкового корпуса, было уничтожено и подбито 12 танков, 21 автомашина, отбито 3 немецких атаки, рассеяно 3 автоколонны противника. За отличное выполнение поставленных задач в районе Ардон командование 3-го стрелкового корпуса объявило личному составу 41-го дивизиона благодарность.

21 ноября по приказу заместителя командующего Северной группой Закавказского фронта по автобронетанковым войскам бепо 41-го ОДБП перебрасывались в Тбилиси для проведения ремонта. За бои с 28 сентября по 20 ноября 1942 года было награждено 53 человека из личного состава дивизиона.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Советская Сибирь» — № 688, а № 2 «Железнодорожник Кузбасса» — № 716. с 10 декабря оба состава находились на ремонте в Тбилиси, на паровозагоноремонтном заводе имени Сталина. База с личным составом дислоцировалась на станции Навтлуг.

13 июля 1943 года на основании распоряжения командующего бронетанковыми и механизированными войсками Закавказского фронта № 005 от 10 июня, вышедший из ремонта бепо № 688 вместе с базой убыл в Сочи, где поступил в распоряжение 13-го стрелкового корпуса. Задачей 41-го ОДБП стала охрана побережья Черного моря от Туапсе до Хосты.

15 декабря 1943 года дивизион передислоцировался в Гагры с задачей охраны участка Адлер—Бзысь. 8 апреля 1944 года 41-й дивизион поступил в распоряжение 12-го стрелкового корпуса с дислокацией на станции Хашури. Бронепоезда охраняли участки Гори—Хашури, Хашури—Боржоми, Хашури—Зестафони. 22 мая 1944 года сюда прибыл с ремонта бепо № 716. 41-й ОДБП находился на этом участке до конца Великой Отечественной войны. Расформирован в [1946] году.

Дивизионом командовал: майор (затем подполковник) Кононенко (1942(?) — 1945 год).

42-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось 25 ноября 1941 года приказом войскам Сибирского военного округа № 0092. Материальная часть изготавливалась в депо Томской железной дороги. Личный состав, который начал прибывать в декабре 1941 года, принимал активное участие в строительстве бронепоездов.

6—8 марта 1942 года 42-й дивизион получил материальную часть: бепо № 1 «Сибиряк», построенный в депо станции Инская (бронепаровоз Ов № 4883, броня закаленная 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 40 мм, тендер 20 мм, бронеплощадки № 109, 110, 111, 112 броня 30 мм борта и башни, 15 мм движение, вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года и 5 пулеметов ДТ) и бепо № 2 «Металлург Кузбасса», построенный рабочими станций Белово и Челябинск (бронепаровоз Ов № 5278 броня закаленная 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 40 мм, тендер 20 мм, построен в Белово, бронеплощадки № 113, 114, 115, 116, броня 30 мм борта и башни, 15 мм движение (№ 113 и 114 закаленная, № 115 и 116 не каленая), вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года и 5 пулеметов ДТ, № 113 и 114 построены в Белово, № 115 и 116 в Челябинске).

10 марта 1942 года 42-й ОДБП убыл в Москву, куда прибыл 22 марта. После доукомплектования (бепо № 1 получил платформу ПВО завода «Стальмост» № 185 с двумя 25-мм зенитками) и проведения боевых стрельб на полигоне в Коломне, 27 апреля 1942 года дивизион по приказу заместителя наркома обороны СССР № 702087сс убыл из Москвы в распоряжение Закавказского фронта, где 25 мая вошел в состав 46-й армии с задачей охраны железнодорожного участка

**Разбитый
бронепоезд № 1
«Оренбургский
железнодорожник»
36-го ОДБП.
Район станции
Ардон, ноябрь
1942 года. Видны
многочисленные
пробоины в
бронепаровозе
(ЯМ).**

Натанеби—Батуми. 5 августа 1942 года дивизион передается 44-й, а затем 9-й армии.

10 августа 1942 года 42-й дивизион бронепоездов прибыл на станцию Беслан, где получил задачу поддержать отходящие части группы генерал-майора Тимофеева на участках Котляревская—Георгиевск и Котляревская—Плановская. Кроме того, дивизиону придавался бепо № 2 19-го ОДБП.

13 августа 1942 года сюда же прибыл 36-й дивизион, который вместе с 42-м ОДБП сводятся в Эльхотовскую группу бронепоездов под общим командованием командира 42-го дивизиона. Группа действовала на участке Беслан—Прохладна—Солдатское—Апполонская и Котляревская—Нальчик с 13 августа по 28 августа 1942 года. За этот период бепо произвели 30 огневых налетов по танкам и пехоте противника, уничтожив 2 танка, 4 автомашины, до 2-х рот пехоты, 2 наблюдательных пункта, подавив огонь 2-х минометных батарей. За это же время средствами ПВО бронепоездов отразили 5 налетов авиации противника, а 21 августа 1942 года под артиллерийским и минометным огнем противника,

исправив железнодорожный путь, разбитый снарядами и минами, бепо вывезли из Нальчика два железнодорожных эшелона с заводским оборудованием.

24 августа 1942 года 36-й ОДБП убыл на другой участок, а 42-й дивизион остался в районе Шарданово—Беслан. За период с 24 августа по 5 сентября «Сибиряк» и «Металлург Кузбасса» произвели 23 огневых налета и отразили две танковые атаки противника, уничтожив при этом минометную батарею, 8 автомашин, 4 наблюдательных пункта, 4 подводы с боеприпасами, до 2-х взводов пехоты, рассеяно до 2-х рот противника, подавив огонь артиллерийской и двух минометных батарей, а также «сбив бомбардировщик Юнкерс и подбив самолет типа Савойя».

6 сентября благодаря огню бронепоездов части 392-й стрелковой дивизии с минимальными потерями заняли села Н. Ивановка и Н. Полтавская.

6 сентября 1942 года 42-й ОДБП перешел в распоряжение командования 37-й армии, и действовал на участке разъезд Урухский—Прохладна, поддерживая части 151-й стрел-





ковой дивизии, а затем прикрывая ее отход в направлении Муртазово — Плановское. Всего с 6 по 21 сентября бронепоезда произвели 18 огневых налетов и отразили 4 танковых атаки, при этом подбив 5 и уничтожив 5 танков, а также 11 автомашин, 2 наблюдательных пункта, пулеметная точка, до роты пехоты, а приданной дивизиону десантной ротой захвачен автомобиль и три немецких солдата. Свои потери составили: один человек убит и 7 ранено, прямым попаданием снаряда выведен из строя бронепаровоз «Металлурга Кузбасса» (отправлен на ремонт в Тбилиси), повреждена одна бронеплощадка. Кроме того, 21 сентября на станции Дарг-Кох немецкая авиация полностью уничтожила обе полевые базы 1-го и 2-го бронепоездов с черными паровозами (сгорели все находившиеся в них продукты питания, вещевое имущество, инвентарь и боеприпасы). При этом было убито 2 и ранено 5 человек.

22 сентября 42-й ОДБП вновь передали в состав 9-й армии на участок Урухский—Эльхотово, дивизиону придали отдельный бепо № 18 и бепо № 2 36-го ОДБП (26 сентября убыли бепо № 18 и № 2 36-го ОДБП, а 29 сентября сюда же прибыл 41-й ОДБП). Задачей бронепоездов являлось взаимодействие с 60, 19 и 75-й стрелковыми бригадами не допустить прорыва немецких частей в так называемые Эльхотовские ворота.

За период боев с 22 по 30 сентября «Сибиряк» и «Металлург Кузбасса» провели 20 ог-

невых налетов, уничтожив и подбив 7 танков, 3 автомашины, до двух рот пехоты, самолет и рассеяв до 2-х рот пехоты.

Особенно сильный бой произошел 25 сентября 1942 года у селения Плановское, во время которого оба бронепоезда, находясь непосредственно под артиллерийским и минометным огнем противника, совместно с 3-м батальоном 60-й стрелковой бригады отражали атаку танков и пехоты противника. При этом команды бепо потеряли 2 человека убитыми и 2 ранеными, а приданная дивизиону десантная полурота — 1 человека убитым, 6 ранеными и 16 пропавшими без вести.

Всего за период боев с 10 августа по 30 сентября 1942 года бепо 42-го ОДБП произвели 99 огневых налетов и отразили 6 танковых атак, в ходе которых подбили 10, уничтожили 9 танков, 17 автомашин, до батальона пехоты, минометную батарею, 4 подводы с боеприпасами, 2 пулеметных гнезда, подавили огонь артиллерийской и четырех минометных батарей, сбили один и подбили один самолет.

Свои потери составили (включая приданную полуроту): 8 человек убито, 32 ранено и 16 пропало без вести. За этот период награждено 9 человек и еще 20 представлены к награждению.

К 1 октября группа бронепоездов — 41 и 42-й дивизионы — находилась на участке Беслан—Эльхотово, с задачей — не допустить прорыва частей противника в Эльхотовские ворота. К этому времени немецкие части пе-

**Бронепоезд № 1
«Челябинский
железнодорожник»
из состава 38-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**

решили к обороне, и бепо привлекались для ведения огня по их позициям. В течение месяца бронепоезда провели 5 огневых налетов по немецким позициям.

31 октября 1942 года около 15.00 авиация противника начала бомбежку обеих бепо 42-го ОДБП, и почти одновременно с этим до 100 танков атаковали позиции советских частей со стороны Белореченской. Несмотря на бомбежку и артобстрел, оба бронепоезда вступили в бой, который длился почти два часа. Атаку удалось отбить, при этом огнем бепо было уничтожено 13 и подбито 10 немецких танков. Правда при этом был поврежден один бронепаровоз и бронеплощадка, еще две бронеплощадки сгорели.

1 ноября 1942 года в районе станции Шанаево бронепоезд № 1 «Сибиряк» попал под бомбежку, в результате чего оказались повреждены две бронеплощадки. Общие потери в личном составе бепо за эти два дня составили: убитыми и сгоревшими — 11 человек, ранеными — 24 человека (из них эвакуировано в госпиталь 11).

4 ноября 1942 года дивизион по приказу заместителя командующего по автобронетанковым войскам Северной группы Закавказского фронта подполковника Титова убыл для ремонта матчасти, пополнения подвижного и личного состава в Тбилиси, откуда 15 ноября его перевели в депо станции Батуми. Здесь провели ремонт ходовых частей подвижного состава.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Сибиряк» — № 679, а № 2 «Металлург Кузбасса» — № 721.

9 февраля 1943 года 42-й ОДБП передислоцировали на станцию Мцхеты, а 20 марта 1943 года — в Навтлуг. Вскоре боевую матчасть отправили на ремонт в Тбилиси, на паровозоремонтный завод имени Сталина.

13 сентября 1943 года, по окончании ремонта, 42-й дивизион бронепоездов передислоцировали на станцию Ленинкан в распоряжение 43-й армии. Здесь бронепоезда находились вплоть до окончания Великой Отечественной войны. В 1946 году дивизион был расформирован.

Дивизионом командовали: майор Аркуша (апрель 1942 года — 1943(?) год), майор (затем подполковник) Иваненко (1943 — 1945 год).

43-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в Москве 24 ноября 1941 года, личный частично комплектовался из команд бепо № 44 4-го ОДБП и № 52 6-го ОДБП.

Матчасть бепо № 1 (бронепаровоз Ов № 6676, броня не каленая 30 мм, тендер 20 мм,

**Оставленный у
станции Мармыжи
бронепоезд № 2
«Южноуральский
железнодорожник»
из состава 38-го
ОДБП. Начало июля
1942 года (ЯМ).**



бронеплощадки № 801 и 802 типа НКПС-42, броня не каленая 45 мм, вооружение каждой 2 76-мм зенитных пушки Лендера образца 1914 года и 6 пулеметов ДТ) начинала строиться в Макеевке, затем была эвакуирована в Богородск (Горьковская область), где ее закончили и вооружили. Здесь активное участие в работах принимала команда бронепоезда.

Бепо № 2 (бронепаровоз № 5845, броня не каленая 20 мм, тендер 10 мм, вооружение строенная зенитная установка пулеметов ДТ, бронеплощадки № 803 и 804 типа НКПС-42, броня не каленая 50 мм, вооружение каждой 2 75-мм французские пушки образца 1897 года и 6 пулеметов ДТ) начал изготавливаться в Воронеже (бронеплощадки), доделан (бронепаровоз) и вооружен в Москве, в депо Люблино.

Кроме того, 27 декабря 1941 года в состав дивизиона включили две площадки ПВО № 851 и 852, изготовленные в Коврове на заводе «Ковровский большевик» (борта 15+15 мм сталь Ст 3 с 120-мм прослойкой из железобетона, вооружение каждой — 2 20-мм пушки ШВАК и 4 12,7-мм авиационных пулемета УБ на зенитных станках, 4 пулемета ДТ в бортах).

Сколачивание команд и боевая подготовка велись в Москве с 12 декабря 1941-го по 2 февраля 1942 года. За это время бронепоезда выезжали на учебно-боевые стрельбы в Коломну, на полигон завода № 4, а на станции Люблино их осматривали нарком путей сообщения Л. Каганович и начальник ГАБТУ КА Я. Федоренко.

По распоряжению ГАБТУ КА № 701466 от 28 февраля 1942 года 43-й ОДБП убыл в Сухиничи в распоряжение 16-й армии. Но ввиду разрушенных мостов через реку Угра бепо расположились на станциях Мураловка и Брянская, где по распоряжению начальника штаба Западного фронта с 5 марта выполняли задачу по охране от атак с воздуха участка Тихонова Пустынь, Мур, Горенская. Находясь здесь 24 апреля бепо № 2 был атакован немецкими самолетами, но в результате боя сумел подбить три машины.

С 10 мая бронепоезда выполняли задачи по поддержке частей 324-й стрелковой дивизии — вели огонь по целям в районе Сухиничи и Думиничи и поддерживали наступление наших частей при их переправе через Жиздру. Всего за период до 21 июля было проведено более 10 артналетов, в ходе которых дивизион уничтожил 12 ДЗОТ, 6 орудий, 7 минометов, 6 пулеметов, 3 склада боеприпасов, артиллерийскую и минометную батареи, 2 автомашины, разрушил 45 домов, превра-

щенных немцами в огневые точки, подавил минометную батарею.

23 июля 1942 года при возвращении из Сухиничей в районе Живодовка бепо № 1 «был подорван миной, заложенной минометной ротой 86-го железнодорожного батальона». В результате вышла из строя первая бронеплощадка, две контрольных платформы, получил повреждения паровоз. Как говорилось в документах, «причиной взрыва следует считать неправильное установление в mine взрывателя». Бронепоезд пришлось отправить на ремонт, откуда он вернулся только 1 сентября, а поврежденная бронеплощадка еще позже — 13 ноября.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 652, № 2 — № 711.

В период с 30 ноября 1942-го по 13 марта 1943 года находился на ремонте в Тамбове бепо № 652, а с 17 марта по 31 мая 1943 года — бепо № 711, при этом последний перевооружили 76-мм танковыми пушками Ф-34.

В апреле 1943 года 43-й ОДБП вошел в состав 50-й армии Западного фронта, и 13 июня поддерживал огнем части 324-й стрелковой дивизии, действовавшей в районе Дубровка.

С 12 июля 1943 года бронепоезда взаимодействовали с 369-м стрелковым полком 212-й стрелковой дивизии, наступавшим на участке Вертное — Речица. За два дня было уничтожено 2 наблюдательных пункта, 10 пулеметов, отбито 5 немецких контратак, подавлено 5 минометных и 4 артиллерийских батарей.

В ходе начавшегося наступления 43-й ОДБП с 26 июля 1943 года придали 413-й стрелковой дивизии, которую он поддерживал до 12 августа в районе Солоновка — Зикеево. За это время огнем бепо было уничтожено 3 дома, переоборудованных под ДЗОТ, 2 наблюдательных пункта, минометная батарея, 6 пулеметных точек, до 200 солдат и офицеров. После этого до марта 1944 года дивизион находился в резерве 50-й армии, выполнявшая задачи по прикрытию от атак с воздуха железнодорожных объектов.

23 марта 1944 года на основании распоряжения Ставки ВГК 43-й ОДБП передали в состав 1-го Украинского фронта и перебросили в Казатин. Здесь бронепоезда включили в 1-ю ударную армию с дислокацией на участке Копычинцы — Чертков. Однако во время выдвижения дивизиона произошло ЧП:

«При передвижении со ст. Гусятин на перегоне Васильковцы—Копычинцы 23 апреля 1944 г., благодаря халатному отношению к своим обязанностям машиниста парово-

**Немецкие солдаты
на зенитной
бронеплощадке
бепо № 2
«Южноуральский
железнодорожник»
38-го ОДБП. Начало
июля 1942 года
(АСКМ).**



за сержанта Рухлова и старшего паровозного техника старшего лейтенанта В.Н. Карева, дивизион потерпел железнодорожное крушение. Основной причиной являлась недозволённая скорость движения — до 40–50 км/ч на кривой в 300 м под 27-тысячный уклон. Причиной также явилось и то, что эшелон не был правильно сформирован: два бронепоезда и вся база шли в одном эшелоне. В результате аварии дивизион потерял: 3 паровоза (2 броневых и чёрный), одну 4-осную бронеплощадку, площадку ПВО, 8 вагонов, 4 контрольных платформы, 2 бронеплощадки бепо № 711 требовали ремонта. Железнодорожное сообщение было прервано на трое суток.

Погибло 8 человек, тяжело ранено 6, легко 5. Виновные в аварии старший лейтенант Карев и сержант Рухлов осуждены выездной сессией Военного Трибунала—Карев к 10 годам с заменой штрафным батальоном, Рухлов — к расстрелу».

К 29 мая 1944 года остатки дивизиона сосредоточились в Жмеринке, где в ночь с 29 на 30 мая «подверглись массированному налету вражеской авиации, в результате чего было уничтожено 15 вагонов, частично повреждена боевая матчасть, 10 человек убито (в том числе командир дивизиона капитан Барляев), 4 ранено, в огне погибла значительная часть имущества и штабных документов».

В результате, 43-й ОДБП оказался полностью выведен из строя, и по распоряжению штаба 1-го Украинского фронта 25 июня 1944 года был отправлен в Наро-Фоминск. Здесь в период с 14 июля по 8 сентября дивизион доукомплектовался и получил

новую матчасть — бепо № 615 (типа ОБ-3, бронепаровоз Ов № 7600, бронеплощадки № 313, 314, 315, 316 перевооружённые пушками Ф-34 и площадка ПВО завода «Стальмост» № 44-670,) и № 650 (типа ОБ-3, бронепаровоз № 6676, бронеплощадки № 980, 981, 982, 983 с пушками Ф-34 и площадка ПВО завода «Стальмост» № 44-358, бывший бепо № 670 «Истребитель немецких захватчиков» из состава 33-го ОДБП).

На основании приказа командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии маршала бронетанковых войск Я. Федоренко № 485896 от 8 сентября 1944 года 43-й ОДБП убыл в состав войск 50-й армии 2-го Белорусского фронта. Здесь 22 сентября дивизион придали 81-му стрелковому корпусу с дислокацией на станциях Моньки и Кнышин (железная дорога Белосток—Осовец). С 15 октября по 1 ноября 1944 года бронепоезда произвели 15 артналетов по позициям противника, израсходовав 679 снарядов и уничтожив при этом 2 миномёта, 3 блиндажа, 2 автомашины, до 60 домов, превращённых немцами в огневые точки и подавив 3 артбатареи.

7 октября в состав 50-й армии прибыл 40-й ОДБП, который вместе с 43-м дивизионом объединили в группу бронепоездов под общим командованием командира 43-го ОДБП. В конце декабря 1944 года группа, приданная 69-му стрелковому корпусу, поддерживала огнём наши части. 20–21 января 1945 года 43-й ОДБП, приданный 324-й стрелковой дивизии, уничтожил несколько пулемётных точек и блиндажей противника.

Через три дня дивизион сосредоточился на станции Старосельцы (в 3 километрах от Белостока), 13 февраля его вывели из состава 50-й армии в резерв 2-го Белорусского фронта, а 15 марта — в резерв Ставки ВГК. 1 апреля 1945 года 43-й ОДБП прибыл в Москву и сосредоточился на станции Люблино. Летом дивизион передислоцировали на станцию Ундо́л Горьковской области, где в период с 1 декабря 1945-го по 5 января 1946 года расформировали на основании директивы Генерального Штаба. Матчасть передали в распоряжение базы материально-технического имущества управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА.

Дивизионом командовали: капитан (затем майор, подполковник) Горбонос (декабрь 1941 — июль 1943 года), капитан М.М. Барляев (июль 1943 — май 1944 года), майор Парфенов (июль 1944 — январь 1946 года).

44-Й ОТДЕЛЬНЫЙ КЛАЙПЕДСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в городе Молотов (ныне Пермь) 5 ноября 1941 года, ответственным за формирование от штаба Уральского военного округа был майор Матюхин. Личный состав на укомплектование части

поступал из Молотовского облвоенкомата.

Матчасть строилась на Молотовском паровозоремонтном заводе и в депо станции Молотов — бронепоезд № 1 «Котовский» с конца ноября 1941-го по 23 февраля 1942 года, бронепоезд № 2 «Щорс» с 16 февраля по 16 апреля 1942 года.

Бепо № 1 состоял из бронепаровоза Ов № 5539 (броня не каленая 30 мм, будка машиниста 45 мм, командирская рубка 40 мм, вооружение пулемет ДШК) и четырех бронеплощадок № 269, 270, 271, 271 (броня не каленая, борта и башня 15+15 мм с воздушным зазором 70 мм, движение 15 мм, вооружение каждой 76-мм зенитная пушка Лендера образца 1914 года, 4 пулемета Браунинг и один ДТ).

Бепо № 2 включал в себя бронепаровоз Ов № 5676 (броня не каленая 40 мм, будка машиниста и командирская рубка 45 мм, башня ПВО 36 мм, вооружение пулемет ДШК) и четыре бронеплощадки № 273, 274, 275 и 276 (броня не каленая, борта 15+15 мм с воздушным зазором 70 мм, башня 40 мм, движение 15 мм, вооружение каждой 76-мм зенитная пушка Лендера образца 1914 года и 5 пулеметов ДТ).

Формирование закончилось 16 апреля 1942 года, и через три дня 44-й ОДБП отправился в Москву, куда прибыл 29 апреля. Здесь бепо прошли испытания обстрелом, а также провели их дооборудование и доформирование (получены бронеплощадки ПВО завода



**Бронепоезд «Имени
газеты «Правда»
из состава 38-го
ОДБП. Август 1942
года. Обратите
внимание, как
написано название
(ГАНО).**

«Стальмост» № 227 и 228 с двумя пулеметами ДШК на каждой).

По распоряжению начальника ГАБТУ КА Я. Федоренко № 703/96 15 июля 1942 года дивизион убыл в распоряжение командования Сталинградского фронта, но 18 июля на станции Добрика «задержан до особого распоряжения».

19 июля 44-й ОДБП передали в состав войск Воронежского фронта с дислокацией на станциях Графская и Тресвятская. Включенный в 40-ю армию, дивизион получил задачу «не допустить прорыва немецких войск на северо-восточную и восточную окраины Воронежа и прикрыть тылы от авианалетов». 30 сентября и 2 октября 1942 года, отражая атаки авиации противника, бронепоезда подбили три бомбардировщика Хе-111.

По распоряжению штаба артиллерии 40-й армии 7, 11, 13 и 15 ноября 44-й ОДБП произвел шесть огневых налетов по целям в Воронеже, разрушив при этом 2 ДЗОТ, подавив огонь 2 минометных и 2 артиллерийских батарей.

19 ноября 1942 года дивизион переподчинили 60-й армии. Патрулируя участок Отрожка — поселок Молотов бепо произвели четыре огневых налета, разрушив ДЗОТ и подавив огонь минометной батареи.

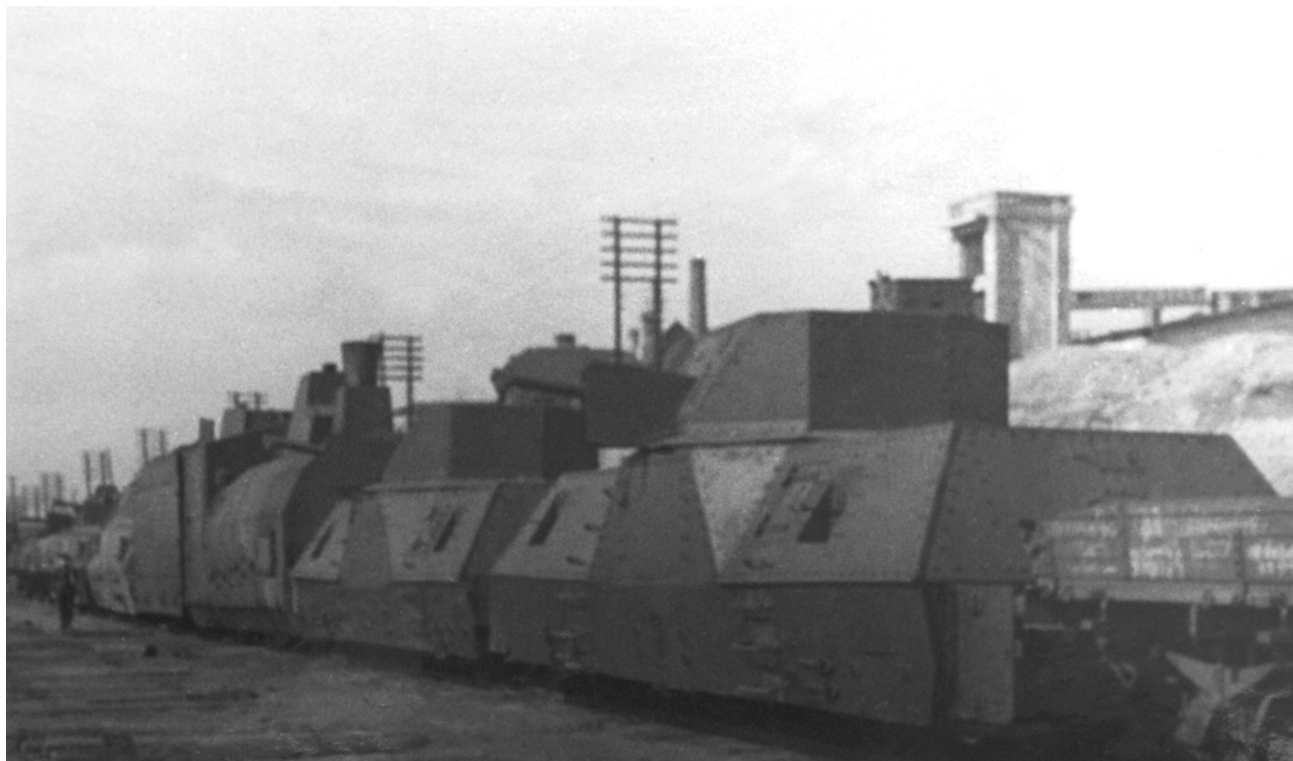
На основании распоряжения начальника ГАБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942

года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Котовский» — № 673, № 2 «Щорс» — № 758.

16 февраля 1943 года по распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками Воронежского фронта 44-й ОДБП передали в состав 3-й танковой армии с задачей охраны тыла на участке Валуйки — Купянск. В марте — апреле бронепоезда отразили более десятка авианалетов, при этом подбив 12 самолетов противника. Особенно сильными были атаки 19 и 28 марта, в ходе которых «Котовский» и «Щорс» получили повреждения и 14 апреля их отправили в ремонт на Канашский вагоноремонтный завод. Одновременно с ремонтом провели и перевооружение составов, заменив пушки Лендера на танковые Ф-34. Работы закончили 30 июля 1943 года, после чего дивизион перебросили на станцию Крюково Октябрьской железной дороги в резерв Ставки ВГК.

Согласно приказу командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии 9 февраля 1944 года 44-й ОДБП по маршруту Крюково—Калинин—Великие Луки—Невель—Городок убыл в распоряжение штаба 1-го Прибалтийского фронта. Включенный в состав 43-й армии дивизион к 20 февраля сосредоточился на станциях Б. Прудок и Сычиха с за-

**Бронепоезд № 1
39-го ОДБП. Весна
1942 года (ЦАМО).**



дачей поддержки частей 145-й стрелковой дивизии. Находясь на этих позициях в апреле—мае бепо произвели несколько огневых налетов по переднему краю немецкой обороны.

12 июня 1944 года бронепоезда поддерживали действия частей 145-й дивизии, проводившей разведку боем, ведя огонь по сильному опорному пункту противника в деревне Савченки. В ходе боя было израсходовано 400 снарядов, разрушено 2 наблюдательных пункта, 5 блиндажей, уничтожено 3 орудия, миномет, 6 пулеметов. Благодаря поддержке бронепоездов наша пехота выполнила задачу, захватив контрольных пленных.

22 июня дивизион вновь поддерживал огнем разведгруппу 729-го и 599-го стрелковых полков, действующих в направлении Верейка, Савченки. Было израсходовано 677 снарядов, разрушено 6 блиндажей, уничтожено 2 пулемета и миномет. Наша пехота выполнила задачу, захватив 4 пленных.

Во время наступления частей 145-й стрелковой дивизии 24 июня 1944 года бронепоезда вели огонь по позициям противника, способствовал нашим частям в прорыве немецкой обороны. В этот день 44-й ОДБП уничтожил 2 пулемета, 2 миномета, 2 75-мм орудия и до 50 солдат и офицеров, 2 человека было взято в плен. Всего в боях 22—24 июня бепо израсходовали 2400 снарядов.

После того, как фронт отодвинулся на запад, из-за разрушенной железной дороги дивизион вывели в резерв и сосредоточили на станции Б. Прудок. Отсюда 10 сентября он убыл по маршруту Витебск—Полоцк—Вильно—Шауляй—станция Димзас, куда прибыл 20 сентября 1944 года. Здесь 44-й ОДБП придали 10-му стрелковому корпусу 51-й армии 1-го Прибалтийского фронта и включили в огневой резерв.

По распоряжению штаба фронта к 23 октября (после восстановления железной дороги) дивизион сосредоточился на станции Байорен в 18 километрах севернее Мемеля (ныне Клайпеда). Здесь бронепоезда вошли в состав 43-й армии и были приданы 235-й стрелковой дивизии 92-го стрелкового корпуса. К этому времени части Красной Армии отрезали в районе Мемеля крупную немецкую группировку.

В октября—ноябре 1944 года бронепоезда «Котовский» и «Щорс» вели огонь по позициям противника, израсходовав за пять огневых налетов более 3000 снарядов.

10 января 1945 года после артиллерийской подготовки части Мемельской группировки противника неожиданно атаковали

наши позиции, прорвавшись к рубежу Клауспуссен — Ягуттин. 44-й дивизион, имевший задачу поддержать пехоту 92-го стрелкового корпуса и не допустить прорыва, действовал на участке Мемель — Крентинген, вступил в бой с прорвавшимися немецкими частями, которые поддерживали несколько танков. Ведя огонь с дистанции 800—1000 метров прямой наводкой, бронепоезда подбили два танка и уничтожили сопровождавший их танковый десант. Подошедшие части 92-го стрелкового корпуса ликвидировали прорыв.

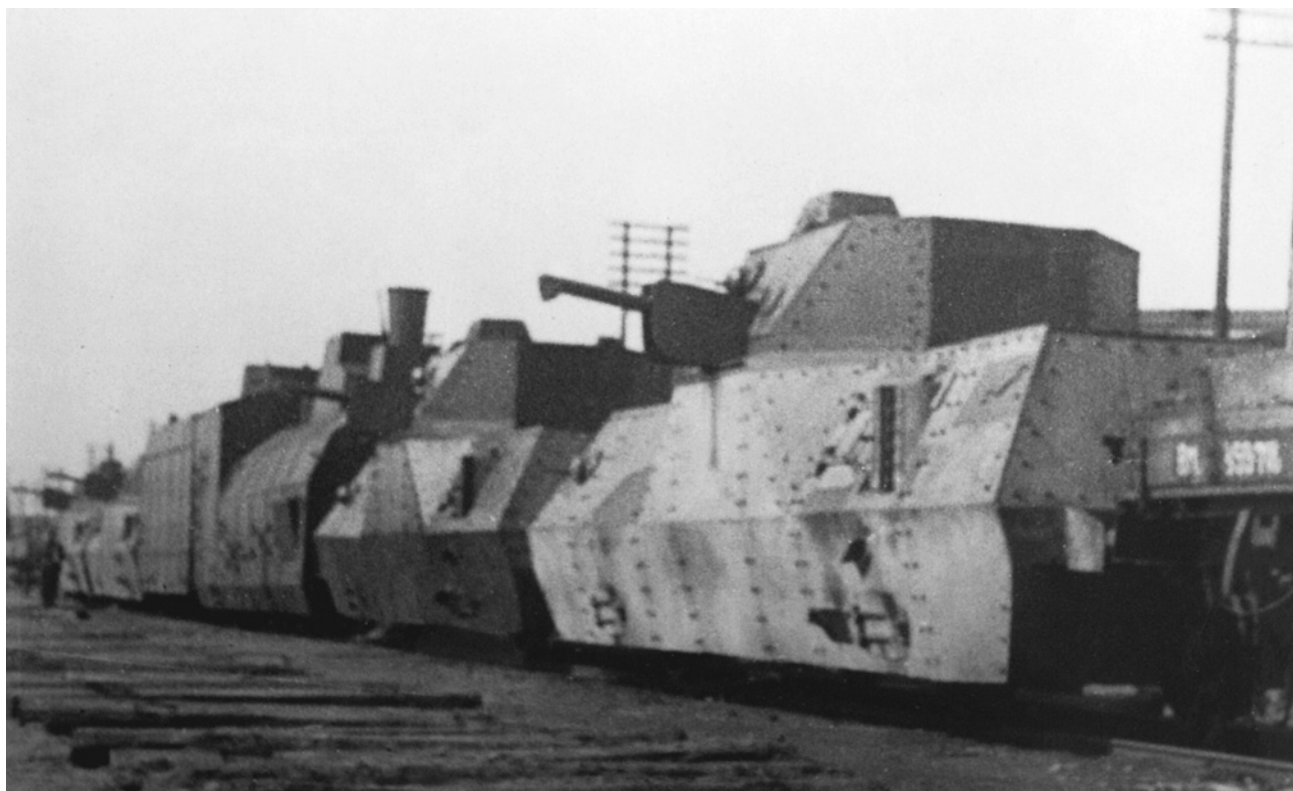
В течение 10—14 января 1944 года бепо дивизиона ежедневно вели огонь по противнику, оказывая поддержку своей пехоте в районе Клауспуссен. Всего за это время было уничтожено до 120 солдат и офицеров, 13 пулеметов, 4 блиндажа, 2 наблюдательных пункта, 2 танка, подавлен огонь нескольких артиллерийских и минометных батарей.

С 15 по 25 января 1945 года на Мемельском направлении царил затишье, а на следующий день немцы начали отход. Узнав об этом, части 43-й армии перешли в наступление, и 28 января захватили Мемель. Части противника отошли на косу Курише-Нерунг и далее на юг. В течение 26—28 января бронепоезда 44-го дивизиона поддерживали огнем действия частей 92-го стрелкового корпуса по ликвидации Мемельской группировки немцев. Боевая работа дивизиона получила высокую оценку — приказом Верховного Главнокомандующего № 056 от 5 апреля 1945 года 44-му ОДБП присвоили почетное наименование «Клайпедский».

Переданный в состав 4-й ударной армии дивизион до 24 февраля находился на станции Байорен, затем его перебросили в район Руцава против Курляндской группировки противника, а оттуда 6 марта — на станцию Латкуты.

После окончания Великой Отечественной войны 44-й ОДБП, переданный 6-й гвардейской армии сосредоточился в Байорен, 6 июня перешел в Мемель, где находился до 5 декабря. К 12 декабря дивизион перебросили в Москву, а на основании директивы Генерального Штаба № орг/1/85511 от 9 декабря 1945 года приступил к расформированию, которое завершилось в январе следующего года.

Дивизионом командовали: капитан (затем майор) И.И. Шевелев (декабрь 1941 — декабрь 1943 года), капитан (позже майор) И.М. Александров (декабрь 1943 — январь 1946 года).



**Бронепоезд № 2
39-го ОДБП. Весна
1942 года (ЦАМО).**

45-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в ноябре месяце 1941 года во Владимире. Личный состав поступал через Владимирский горвоенкомат и из 9-го запасного танкового полка. 30 декабря 1941 года дивизион убыл в Москву для доукомплектования личным составом и получения боевой части.

4 января 1942 года 45-й ОДБП получил бепо «Комиссар Лестев» (Лестев — комиссар Западного фронта, погиб в боях под Москвой осенью 1941 года, дивизионный комиссар. — *Прим. автора*), построенный в депо имени Войкова на станции Подмосковная Калининской железной дороги на средства, собранные жителями Ленинградского района Москвы (бронепаровоз Ов № 4994, броня не каленая 25 мм, будка машиниста 25+10 мм, вооружение 45-мм пушка в башне танка Т-26, 4-осные бронеплощадки № 831, 832, броня не каленая 25 — 18 мм, вооружение каждой 76-мм танковые пушки КТ-28, 4 пулемета ДТ и строенный ПВ-1 в специальной зенитной башне).

12 января 1942 года команда дивизиона выехала на завод имени Кагановича (станция Люблино) для участия в работе по вооружению и дооборудованию бронепоезда, строи-

тельство которого велось в паровозном депо Вологда Северной железной дороги, а окончательное оборудование и вооружение работниками завода имени Кагановича (бронепаровоз Ов № 4435 броня не каленая 15+15 мм, будка машиниста 15+25 мм, 4-осные бронеплощадки № 829, 830 броня не каленая 15+15 мм с воздушным зазором 120 мм, вооружение каждой две 76-мм танковых пушки Ф-34, 4 пулемета Браунинг и 2 пулемета ДТ, площадка ПВО завода «Стальмост» № 120 с двумя 25-мм зенитными пушками).

К 22 февраля 1942 года все работы были закончены, и 45-й дивизион был полностью сформирован (бепо, построенный в Вологде получил № 1, а «Комиссар Лестев» — № 2).

После сколачивания команд и проведения боевых стрельб на полигоне в Коломне, на основании приказа ГАБТУ КА №701623 от 19 марта 1942 года 45-й ОДБП убыл на станцию Елец в распоряжение командующего войсками Брянского фронта.

Прибыв на место 23 марта, через три дня дивизион был включен в состав 13-й армии с дислокацией на станции Студеный (участок Мармыжи—Ливны).

20 мая 1942 года 45-й ОДБП получил задачу перейти на станцию Долгая для прикрытия стыка 13-й и 40-й армий. Находясь на этом участке 20 июня 1942 года бепо № 1



провел огневой налет по немецким позициям районе деревни Русаново.

28 июня 1942 года в 4.15, после артподготовки, немецкая пехота и танки при поддержке авиации начали наступление на участок обороны 13 и 40-й армий. Удар наносился из района Урынок в направлении на Вышне-Долгая, Смородина, станция Долгая, и из района Шелохов в направлении Кудиново, Донец, Кривцово, Плата, станция Студеный.

Не выдержав концентрированного удара авиации, танков и пехоты противника, подразделения 15-й стрелковой дивизии стали отходить к линии железной дороги. Узнав о начале немецкого наступления, бронепоезд № 1, имея в своем составе, кроме боевой матчасти вагон с боеприпасами, штабной вагон, вагон-кухню, хоппер с углем, платформу с дровами и платформу с горючими материалами, в 5.00 занял позицию в 5 километрах южнее станции Долгая. Командир бронепоезда и командир дивизиона вышли на наблюдательный пункт. Бепо № 2 в это время курсировал по перегону Студеный—Долгая.

В 9.20 бепо № 1 прибыл на станцию Долгая для набора воды, и в пути следования дважды подвергся бомбардировке, в результате чего оказались повреждены вагон-кухня и

штабной вагон, разбита радиостанция и ранено 4 человека. В это время здесь находился военком автобронетанковых войск 13-й армии, который поставил задачу — бепо № 1 выйти на перегон Долгая—Мармыжи, с задачей: не пропустить за линию железной дороги немецкие танки, прорвавшиеся к населенному пункту Гремячка 2-я, прикрыть левый фланг 129-й танковой бригады и дать ей возможность развернуться в боевой порядок, а бепо № 2 — выйти на перегон Долгая—Студеный и открыть огонь по Никольскому. Бронепоезда убыли для выполнения поставленной задачи в 9.30—9.50.

К 10.00 бепо № 1 занял позицию в 5 километрах южнее Долгая и приготовился к ведению огня. Через полчаса немцы стали обстреливать бронепоезд артиллерией, а примерно в 13.20 самолеты противника атаковали бепо № 1. В результате были разбиты и сгорели первая бронеплощадка, платформы с дровами и горючим, вагон с боеприпасами и хоппер с углем, разбита платформа ПВО, поврежден бронепаровоз. Команда потеряла 12 человек убитыми, 8 ранеными и трое пропали без вести. После бомбардировки, примерно в 13.45 к железной дороге вышли три немецких танка, открывшие огонь по бронепоезду. Прибывшие с наблюдательного пункта командир и военком дивизиона

**Бронепоезд № 1
«Советская Сибирь»
из состава 41-го
ОДБП. Февраль
1942 года (ЦАМО).**

приказали личному составу разбитого бепо отходить на станцию Кшень.

Шедшему на помощь первому бронепоезду 45-го ОДБП «Комиссар Лестев» военком автобронетанковых войск 13-й армии приказал отходить на Ливны, а затем на станцию Здоровец, куда бепо прибыл в 2.15 29 июня. Здесь состав получил задачу поддержать части 143 и 307-й стрелковой дивизии в районе Коротыш. Ежедневно, до 10 июля, по 2-3 раза бронепоезд выходил на позиции, ведя огонь по противнику.

5 июля «Комиссар Лестев» прямой наводкой отбил атаку шести танков и до батальона пехоты на станцию Коротыш, при этом подбив одну машину. В ходе боя части 307-й дивизии пришли в контратаку, а бронепоезд, преследуя отступающего противника, ворвался на станцию Коротыш, поддерживая своим огнем свою пехоту. Боевые действия 45-го ОДБП во многом содействовали стабилизации обороны на участке Здоровец—Коротыш. Город Ливны, невзирая на частые атаки противника, остался в руках наших войск.

К 11 июля у бепо «Комиссар Лестев» вышли из строя орудия. Поэтому по приказу штаба 13-й армии 28 июля 45-й ОДБП вывели на станцию Лев Толстой для доформирования и ремонта вооружения. Здесь в августе дивизион получил новый состав — бронепоезд типа ОБ-3, вооруженный пушками Л-10.

К 25 августа 1942 года 45-й ОДБП сосредоточился на станции Здоровец, где его придали 307-й стрелковой дивизии 13-й армии.

11 сентября дивизион передали в состав 48-й армии с дислокацией на станции Казаки, затем Пажень, а 13 ноября — Красная Заря.

К 8 декабря 1942 года 45-й ОДБП выведен в резерв командующего бронетанковыми и механизированными войсками Брянского фронта на станции Ефремов и Бабарыкино.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 666, № 2 «Комиссар Лестев» — № 672.

18 марта 1943 года дивизион передали в состав 61-й армии Брянского фронта и он передислоцировался на участок Горбачево — Белев, где находился до 11 августа 1943 года. В это же время — 7 апреля по 25 мая — бронепоезда перевооружили 76-мм танковыми пушками Ф-34. Работы велись в Москве, в депо Люблино. Здесь же оба состава получили платформы ПВО завода «Стальмост» с двумя 25-мм автоматическими пушками на каждой. Благодаря усилению зенитного вооружения бепо дивизиона успешно справились с задачей прикрытия участка Горбаче-

во—Белев от атак немецкой авиации, отбив несколько налетов.

8 августа 1943 года, 45-й ОДБП передали в состав 3-й армии, 25 августа — 11-й гвардейской армии, а 29 августа — в распоряжение командующего бронетанковыми и механизированными войсками Воронежского фронта с дислокацией на станции Обоянь, куда дивизион прибыл 11 сентября.

18 сентября 1943 года бронепоезда перебросили в Сумы с задачей прикрытия станции от атак с воздуха, а с 4 декабря 1943 года 45-й ОДБП по распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками 1-го Украинского фронта находился на станции Дарница, выполняя ту же задачу.

30 декабря 1943 года бронепоезда перебросили в Святошино. Здесь силами личного состава дивизиона было усилено зенитное вооружение поездов — на полях боев были найдены, отремонтированы и установлены две 25-мм и одна 37-мм автоматические зенитные пушки, а также три 20-мм немецких зенитки. Таким образом, зенитное вооружение бронепоездов теперь состояло из: № 666 — четыре 25-мм, одна 37-мм зенитные пушки и три пулемета ДШК, № 672 — две 25-мм, три 20-мм пушки, два ДШК и два пулемета Максима.

22 марта 1944 года дивизион вошел в состав 13-й армии и находился на участке Клевань—Кливерцы с задачей — «охрана и оборона ж.д. участка и борьба с бандами». Выполнение поставленной задачи дивизионом осуществлялось путем периодического курсирования бронепоездов по перегону между Клевань и Киверцы и выходом их в ночное время для охраны мостов.

10 апреля 1944 года 45-й ОДБП поступил в распоряжение 76-го стрелкового корпуса, и через три дня поддерживал огнем наступление 389-й стрелковой дивизии у станции Звиняче.

С 17 апреля бепо передали 18-й армии, и на следующий день они вошли в группу бронепоездов (45 и 49-й дивизионы) под командованием командира 45-го ОДБП подполковника Моложенюка. 21 апреля группа вошла в состав 3-й гвардейской армии, а на следующий день вела огонь по немецким частям, прорвавшимся у станции Звиняче. По данным наблюдения и показаниям пленных, было подбито до 10 автомашин, подавлено 6 огневых точек, рассеяно до двух рот пехоты, убито и ранено до взвода солдат и офицеров противника. Огонь бронепоездов во многом помог частям 389-й стрелковой дивизии ликвидировать прорыв и восстановить положение.

С 10 мая 1944 года группа бронепоездов прикрывала от атак немецкой авиации город и станцию снабжения Луцк. Авианалеты успешно отражались, а 31 мая бепо № 666-ой БЕПО подбил 2 самолета противника.

9 июля 1944 года группа бронепоездов придана 22-му стрелковому корпусу. 13 июля бепо, поддерживая наступающую пехоту, вели огонь по немецким позициям в районе Божув, Скобелка и Горохув. За день 45-й дивизион уничтожил до 30 автомашин с войсками и грузами, 10 тракторов, 2 склада боеприпасов, 3 самоходных орудия, 40 огневых точек, до 200 солдат и офицеров, подавил артиллерийскую и 3 минометных батареи, расстрелял до 2-х батальонов пехоты.

В дальнейшем из-за разрушения железной дороги дивизион взаимодействовать с частями 22-го корпуса не мог, и остался на прежних позициях.

С 15 августа по 15 сентября 1944 года бронепоезда 45-го дивизиона участвовали в борьбе с частями УПА и охране эшелонов, курсируя по участкам Холюв — Каменка — Струмиловка — Львов и Холоюв — Стоянув, а также ведя арт-

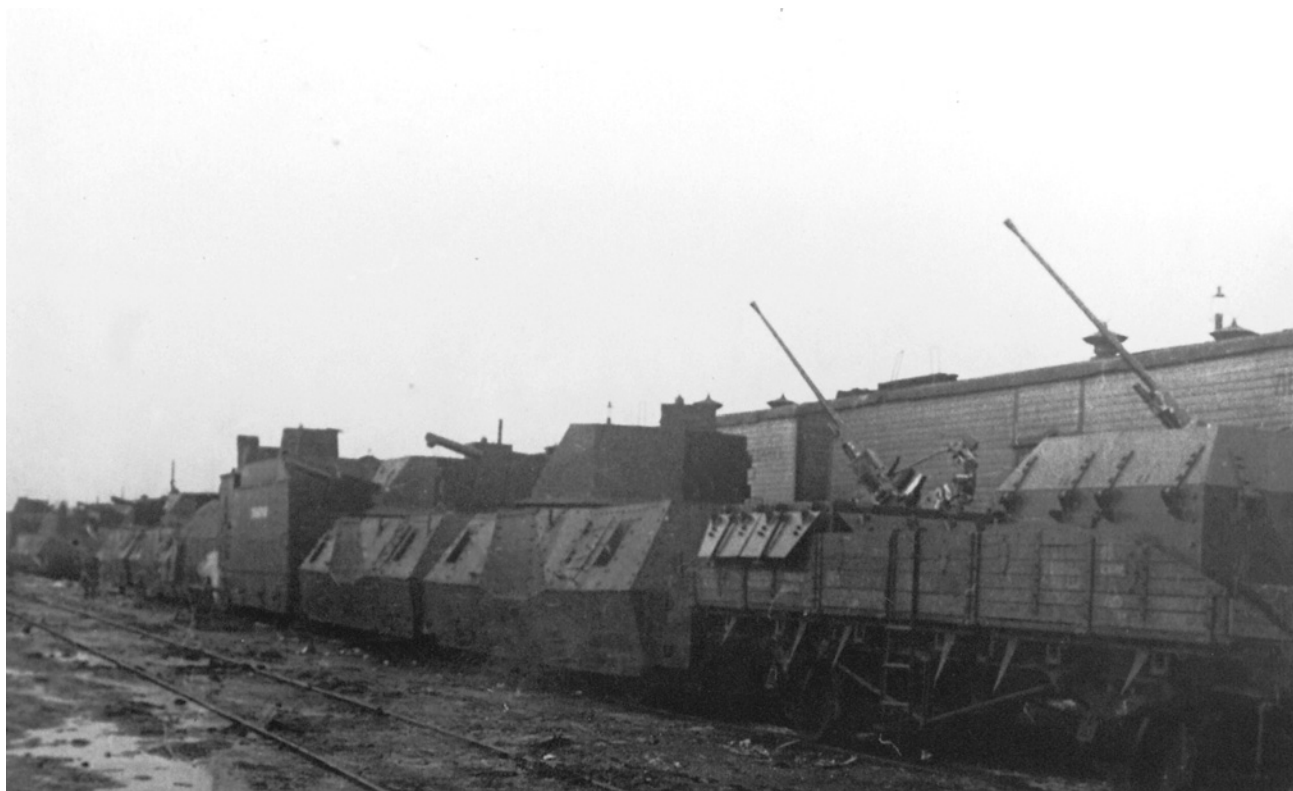
обстрел противника в лесных массивах. Кроме того, личный состав дивизиона участвовал в операциях против УПА совместно с частями НКГБ. Например, 9 сентября 1944 года «совместно с истребительным отрядом Каменка-Струмиловского райотдела НКГБ была проведена операция по захвату бандитов в с. Тышице. При этом был убит главарь банды по кличке Кременный, взяты в плен два бандита и рассеяна бандитская сотня. В это же день крестьяне стали сдавать хлеб по госплану хлебопоставок. Несколько десятков человек — мужчин, призывного возраста, ранее скрывавшихся в лесу, явились в военкомат и были направлены — часть в армию, часть на трудовой фронт».

45-й отдельный дивизион бронепоездов был расформирован в сентябре—октябре 1945 года.

Дивизионом командовали: капитан (позже майор) Зырянов (ноябрь 1941 — август 1942 года), подполковник Бойко (август — октябрь 1942 года), капитан Николаенко (октябрь 1942 — январь 1943 года), капитан (позже майор, подполковник) А.И. Моложенюк (январь 1943 — 1945 год).

**Бронеплощадка
№ 915 бепо № 2
«Железнодорожник
Кузбасса»
41-го ОДБП.
Февраль 1942
года. Площадка
типа НКПС-42,
вооружена двумя
76-мм танковыми
пушками образца
1927/32 года
(КТ-28) и шестью
пулеметами ДТ
(ЦАМО).**





**Бронепоезд № 1
«Сибиряк»
из состава
42-го ОДБП.
Весна 1942 года
(ЦАМО).**

46-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ЯСЛОВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование дивизиона началось на станции Юдино в ноябре 1941 года. Матчасть строилась в депо станций Агрыз (бепо № 1) и Юдино (бепо № 2), вооружение составов производилось Канашским вагоноремонтным заводом.

Бронепоезд № 1 «Кзыл Татарстан» («Красная Татария») был принят в состав дивизиона 25 апреля 1942 года. Он состоял из бронепаровоза Ов № 6116 (броня не каленая, котел, будка машиниста, тендер, движение 30 мм, командирская рубка 45 мм) и бронеплощадок № 257, 258, 259 и 260 (броня не каленая, борта и башни 20+10 мм с 80 мм воздушным зазором, движение и крыша 20 мм, вооружение каждой 76-мм зенитная пушка Лендера образца 1914 года, 3 пулемета ДТ и 2 пулемета Браунинг).

Бронепоезд № 2 «Василий Чапаев» передали в состав 46-го ОДБП 27 апреля 1942 года. Он состоял из бронепаровоза Ов № 6814 (броня не каленая, котел, тендер, движение 36 мм, командирская рубка и будка машиниста 40 мм) и бронеплощадок № 261, 262, 263 и 264 (броня не каленая, борта 30 мм, движение и крыша 20 мм, башни 15+15 мм с 80 мм воздушным зазором вооружение каж-

дой 76-мм зенитная пушка Лендера образца 1914 года, 3 пулемета ДТ и 2 пулемета Браунинг).

Согласно директивы ГАБТУ КА 15 мая 1942 года 46-й ОДБП убыл в Москву, откуда после доукомплектования и довооружения (бепо получили две площадки ПВО завода «Стальмост» — № 233 и 234 соответственно — с двумя пулеметами ДШК на каждой) 15 июля отправился на Сталинградский фронт. Однако 4 августа дивизион был задержан на станции Токаревка Юго-Восточной железной дороги «до особого распоряжения». 2 сентября 46-й ОДБП прибыл на станцию Курдюм, а 15 октября 1942 года — в Астрахань, где вошел в состав 28-й армии.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Кзыл Татарстан» — № 723, № 2 «Василий Чапаев» — № 690.

Лишь в апреле 1943 года 46-й дивизион бронепоездов переправился через Волгу на западный берег и передислоцировался на Кизлярскую железнодорожную ветку.

Вошедший в состав Южного фронта, 46-й ОДБП в мае 1943 года совершил марш по маршруту Звереве—Лихая—Репная, отражая по пути атаки вражеской авиации и прикрывая железнодорожные узлы. В июне силами

мастерских дивизиона было усилено его зенитное вооружение за счет установки на контрольных площадках 6 20-мм пушек ШВАК, снятых со сбитых самолетов и отремонтированных. В течение этого месяца зенитчики 46-го ОДБП отразили несколько атак немецких самолетов. Особенно активные действия велись в период с 15 по 22 июня в районе станции Лихая — только за это время бронепоезда израсходовали 253 76-мм и 4047 20-мм снарядов.

В течение следующих трех месяцев бронепоезда 46-го ОДБП прикрывали от атак с воздуха станции Лихая и Зверево, израсходовав при этом 449 76-мм, 1075 20-мм и 1525 патронов к ДШК.

15 сентября 1943 года бепо № 690 убыл на перевооружение на станцию Вологда, 24 октября сюда же отправился бепо № 723. К этому времени база дивизиона находилась на станции Волноваха.

Бронепоезда прибыли с перевооружения в ноябре 1943-го (№ 690) и в январе 1944 года (№ 723). Вплоть до июня 1944 года 46-й ОДБП находился в Волновахе, прикрывая станцию от атак с воздуха, а в июне передислоцировался на станции Годыньковцы и Густин Львовской железной дороги, где вошел

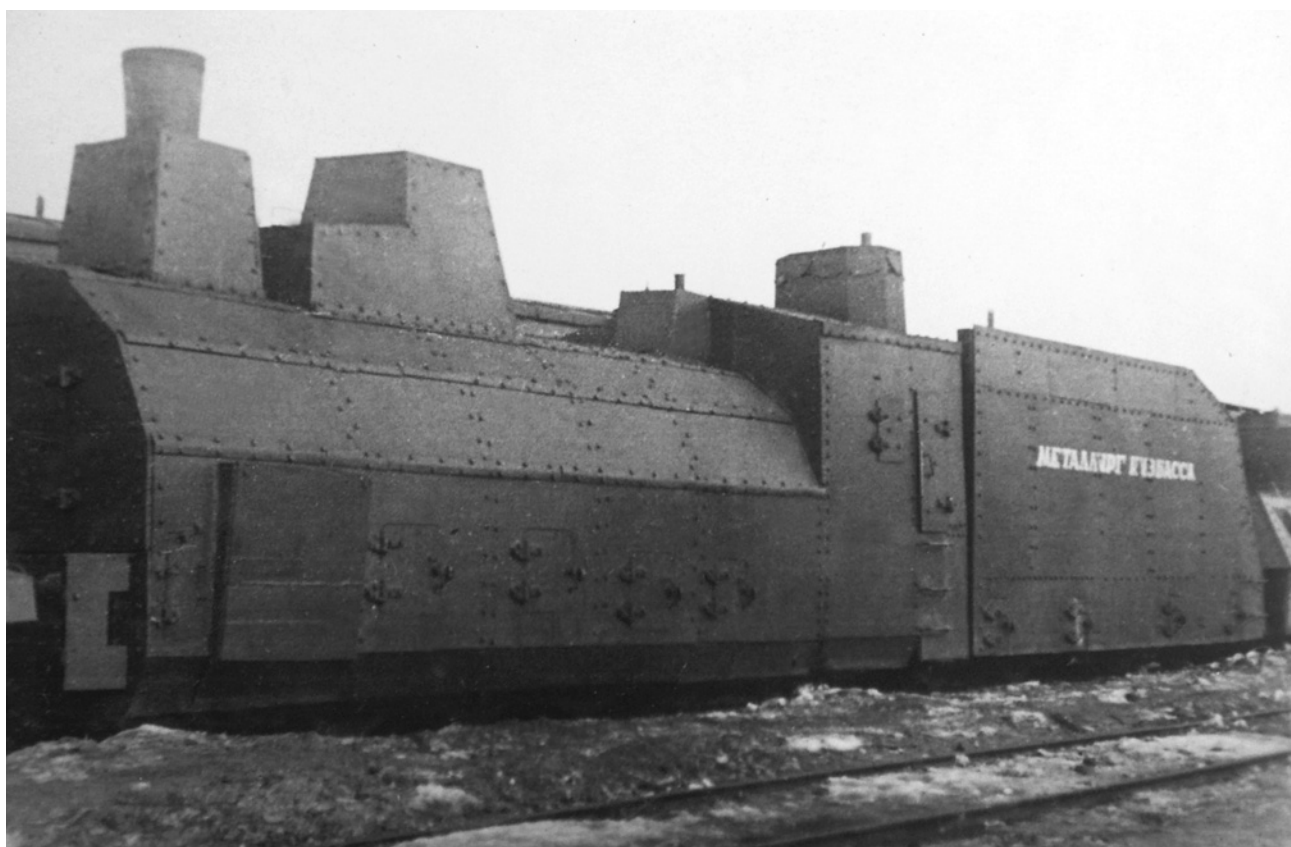
в состав 1-го Украинского фронта. Находясь на этом участке 46-й ОДБП в июле занимался восстановлением железной дороги между Джурын и Пытковус, а также занимался разгрузкой эшелонов с боеприпасами и продовольствием для 1-й гвардейской армии.

К 30 августа 1944 года 46-й ОДБП передислоцировался на станции Черновицы и Глыбоко в распоряжение 17-го гвардейского стрелкового корпуса. С 6 по 11 сентября 1944 года дивизион поддерживал части 138-й стрелковой дивизии, ведя огонь по немецким позициям на берегу реки Серет. После прорыва позиций противника и продвижения 138-й дивизии вперед, 12 сентября 1944 года 46-й ОДБП сосредоточился на станции Орошаны.

С 6 по 18 октября по распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками 4-го Украинского фронта, дивизион передислоцировался на станции Самбор и Хыров, затем на станцию Рыманув (Польша), а к 1 января 1945 года — на станцию Кросно, в распоряжение 38-й армии.

15–19 января 46-й ОДБП поддерживал огнем действия частей Красной Армии в боях по овладению городом Ясло, за что приказом Верховного Главнокомандующего № 018 от

**Бронепаровоз
Ов № 5278 бепо
№ 2 «Металлург
Кузбасса» из
состава 42-го
ОДБП. Весна 1942
года. На тендере
видно название
бронепоезда
(ЦАМО).**



19 февраля 1945 года дивизион получил почетное наименование «Ясловский».

До 20 марта 1945 года 46-й ОДБП находился на польских станциях Шавне — Кулашне, после чего на основании приказа Генерального Штаба Крансой Армии № 102686 убыл в Москву, в резерв Ставки ВГК. 22 сентября 1945 года дивизион прибыл на станцию Икша Савеловской железной дороги, где на основании директивы Генерального Штаба № орг/1/87922 от 31 октября 1945 года был расформирован в период с 22 ноября по 30 декабря. При этом боевая матчасть была сдана на военный склад № 2634 Московского военного округа.

Дивизионом командовали: капитан (затем майор, подполковник) Сергиенко (май 1942 — апрель 1945 года), капитан Молчанов (апрель—май 1945 года), подполковник И.А. Суханов (май—декабрь 1945 года).

47-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось 12 декабря 1941 года в Барабинске. Матчасть — бронепоезда № 1 и № 2 — поступили в дивизион 18 февраля и 10 марта 1942 года соответственно.

Бепо № 1 «Сибиряк-барабинец» был изготовлен в депо Барабинск Омской железной дороги. Он состоял из бронепаровоза Ов № 5744 (броня не каленая 20 мм, будка машиниста 35 мм, командирская рубка 30+20 мм, движение и тендер 30 мм) и четырех бронеплощадок № 125, 126, 127 и 128 (броня не каленая, борта 20+10 мм с воздушным зазором 80 мм, башни 20+10 мм с воздушным зазором 65 мм, движение 20 мм, вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года и пять пулеметов ДТ).

Бепо № 2 «Омский железнодорожник», построенный в депо станции Омск, состоял из бронепаровоза Ов № 6211 (броня не каленая 20 мм, будка машиниста 40 мм, командирская рубка 30+15 мм, движение и тендер 30 мм) и четырех бронеплощадок № 129, 139, 131 и 132 (броня не каленая, борта и башни 15+15 мм с воздушным зазором 80 мм, движение 15 мм, вооружение каждой 75-мм французская пушка образца 1897 года и пять пулеметов ДТ).

11 марта 1942 года 47-й дивизион убыл в Москву, где доукомплектовался имуществом и вооружением (получены две площадки ПВО завода «Стальмост» № 202 и 203 с двумя пулеметами ДШК на каждой).

26 мая 1942 года по приказанию заместителя наркома обороны СССР Я. Федоренко 47-й ОДБП убыл в распоряжение командования Карельского фронта. Прибыв сюда 3 июня, дивизион вошел в состав 32-й армии и получил задачу по охране Кировской железной дороги на участках Масельская—Кочкома, а также моста на станции Сегежа и Сегежского бумажного комбината. Дислокацией дивизиона определялась станция Сегежа.

31 августа бронепоезда отразили налет семи самолетов противника на станцию и прилегающий аэродром.

14 сентября 1942 года дивизион получил боевую задачу — поддержать огнем части 37-й стрелковой дивизии, выполняющей частную наступательную операцию. Проведя разведку целей и огневых позиций, утром 15 сентября оба бепо произвели два огневых налета по позициям противника, подавив при этом две артбатареи.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Сибиряк-барабинец» — № 639, а № 2 «Омский железнодорожник» — № 657.

19 февраля бепо отразили налет четырех самолетов противника на станцию Сегежа.

На основании приказа командующего бронетанковыми и механизированными войсками Карельского фронта с 22 февраля по 15 мая 1943 года бронепоезда дивизиона находились на перевооружении и ремонте на Урочском вагоноремонтном заводе Ярославской железной дороги. Здесь 75-мм французские пушки заменили на 76-мм танковые Ф-34, установили приборы ПТК, на всех бронеплощадках для разгрузки рессор подвели дополнительную третью ось. В работах принимали активное участие команды бронепоездов.

В ноябре 1943 года бронепоезда дивизиона участвовали в тактических занятиях, получив при этом высокие оценки.

16 марта 1944 года бепо 47-го ОДБП поддерживали действия частей 176-й стрелковой дивизии, проводивших разведку боем. Огнем бронепоездов были подавлены батареи 75 и 155-мм орудий.

С 19 по 21 июня 1944 года 47-й дивизион поддерживал огнем действия разведки 55-го стрелкового полка, а затем и наступление 176-й стрелковой дивизии на Масельском направлении.

По мере наступления частей 32-й армии 47-й ОДБП получил задачу двигаться вперед, охраняя тылы и занимаясь ремонтом железной дороги. Всего с 22 июня по 5 августа 1944 года личным составом дивизиона

было восстановлено около 3 километров железнодорожного пути, 15 стрелок и поворотный треугольник на станции Медвежьегорск протяженностью 2100 метров, построен мост длиной 10,5 метров.

Дивизион был расформирован в 1946 году.

Дивизионом командовали: капитан Пухов (декабрь 1941 — июнь 1942 года), капитан (позже майор) Я.Г. Манчур (июнь 1942—1945 год).

48-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось на основе директивы штаба Уральского военного округа от 25 ноября 1941 года № 1/005132 в Кургане. Ввиду отсутствия матчасти, до февраля 1942 года личный состав занимался боевой подготовкой и оборудованием вагонов базы, а затем убыл в Москву, куда прибыл 6 марта 1943 года.

В период с 6 по 12 марта личный состав дивизиона принял бронепоезда № 1 «Смерть

немецким оккупантам» и № 2 «Дзержинец». При передаче бепо № 1 в депо имени Ильича прошел митинг.

Бронепоезд № 1 «Смерть немецким оккупантам», построенный в депо имени Ильича Западной железной дороги, состоял из бронепаровоза Ов № 5144 (броня не каленая, паровоз 45 мм, тендер 30 мм, вооружение пулемет ДШК), четырех бронеплощадок № 899, 909, 903, 904 (на площадках были установлены корпуса с башнями от танков Т-34, закрытые снаружи не каленой броней в 30 (борта) и 33 мм (движение), вооружение каждой состояло из 76-мм танковой пушки Ф-34 и трех пулеметов ДТ) и площадки ПВО завода «Стальмост» № 178 с двумя 25-мм зенитными пушками.

Бронепоезд № 2 «Дзержинец», изготовленный в паровозном и вагонном депо Москва-Горьковская Дзержинской железной дороги, включал в себя бронепаровоз Ов № 5783 (броня не каленая 30–37 мм, тендер 15 мм), бронеплощадки № 905, 906, 907, 908 (на них установлены корпуса с башнями от танков Т-28, закрытые снаружи не каленой броней в 30 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка КТ-28 и шесть пулеметов ДТ).

**Бронепоезд № 2
«Металлург
Кузбасса» из
состава 42-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**



После укомплектования, 27 апреля 1942 года 48-й дивизион убыл в Сочи, но уже на следующий день его перенаправили в состав Волховской группы войск Ленинградского фронта (с июня 1942 года – Волховский фронт). 4 мая 48-й ОДБП прибыл на станцию Хвойная, откуда перешел на станции Малая Вишера и Мстинский мост в распоряжение 59-й армии. Сначала бронепоезда прикрывали станции от атак с воздуха, но уже 15 мая бепо получили задачу проводить огневые налеты с позиции у станции Дубцы. Первый налет силами двух бронепоездов провели 17 мая, и затем до 25 мая ежедневно вели обстрел немецких позиций.

24–25 мая бронепоезда поддерживали атаки 1269-го стрелкового полка, произведя за день два огневых налета и отразив шесть атак немецкой авиации (всего 18 самолетов). Свои потери составили: 6 человек раненых и 1 погиб. Огнем бепо было уничтожено несколько огневых точек, подавлен огонь минометной и артиллерийской батарей.

Начиная с 3 июня и до конца июля 1942 года бронепоезда регулярно (иногда 2-3 раза в день) выходили в огневые налеты по районам Соснинская Пристань, Загололье, Старый Рынок. В документах об этом сказано следующее:

«3.6.42 г. в 4.00 дивизион произвел огневой налет на лес, что севернее д. Званка – мино-

метная батарея, и пос. Старый Рынок. В результате подавлена огневая точка – станковый пулемет, и прямые попадания в строения, блиндажи и окопы.

6.6.42 г. в 3.00 произведен повторный налет на те же районы, наблюдением установлено – подавлены 4 пулеметных точки и рассеян обоз в поселке Соснинская Пристань. После налета наблюдалась эвакуация убитых и раненых солдат и офицеров в районе поселок Старый Рынок.

7.6.42 г. дивизионом произведены два огневых налета на передний край обороны противника – Соснинская пристань, лес севернее дер. Званка. После огневого налета наблюдением с НП установлено много убитых и раненых солдат и офицеров.

23.6.42 г. дивизион двумя бронепоездами произвел огневой налет с закрытой позиции. 1-й бронепоезд – Соснинская Пристань, Старый Рынок, опушка леса северо-восточнее д. Николаевский Погост, опушка восточнее отметки 19,2. 2-й бронепоезд – северо-восточнее д. Званка. Наблюдением установлено: снаряды ложились по траншеям и окопам противника, имелись прямые попадания в строения, где имелась живая сила противника. Кроме того, прямым попаданием разрушена землянка с находившимися в ней солдатами и офицерами.

**Бронепоезд № 1
из состава 43-го
ОДБП. Декабрь
1941 года (ЦАМО).**



Перед огневыми налетами и после противник обстрелял из артиллерии огневые позиции БП, выпустив 17 снарядов (район станции Дубцы). Связь с командиром 1269 СП велась через делегата связи, откуда дивизион получает цели для огневых налетов.

С 30.6.42 г. командир дивизиона получил приказание от Ком. 59 армии об увязке действий дивизиона с начальником артиллерии 59 армии, последний приказал держать связь и получать боевые задачи от начальника артиллерии 191 СД.

Кроме НП 1269 СП дивизион имеет 4 наблюдательных пункта на переднем крае обороны наших частей, которые ведут непрерывное наблюдение за обороной противника».

В конце июля—августе 1942 года сначала бепо № 1 «Смерть немецким оккупантам», а затем № 2 «Дзержинец» отзывались для ремонта в Москву.

В сентябре—ноябре 1942 года бронепоезда продолжали выходить в огневые налеты, хотя и не с такой интенсивностью, как летом. Например, в ноябре бепо провели 17 налетов, из них 4—17 ноября в интересах 382-й стрелковой дивизии. Об интенсивности ведения огня можно судить потому, что только за один налет 13 ноября бепо израсходовали 777 снарядов. Всего за период май—декабрь 1942 года огнем бронепоез-

дов 48-го ОДБП было уничтожено: артиллерийская и 6 минометных батарей, 5 складов, 14 пулеметных точек, 2 вагона с боеприпасами, 29 блиндажей, подавлен огонь 4 артбатарей, отражено 13 воздушных налетов противника.

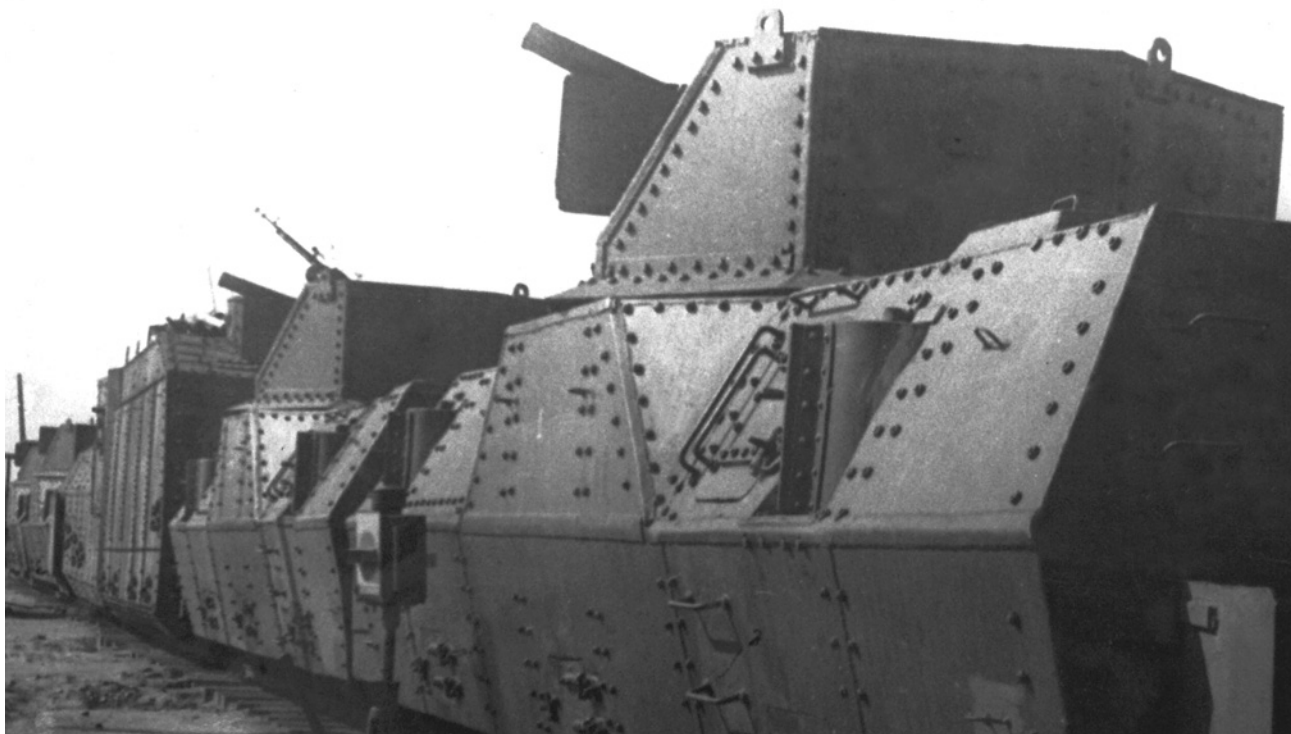
На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Смерть немецким оккупантам» — № 681, а № 2 «Дзержинец» — № 699.

С января по сентябрь 1943 года 48-й дивизион бронепоездов дислоцировался на 113-м блокпосту у станции Жеребье Октябрьской железной дороги. За это время не было ни одного случая, что бы немецкая авиация нанесла урон бепо.

4 октября 1943 года 48-й ОДБП перешел в состав 4-й армии Волховского фронта с задачей взаимодействовать с 24-й стрелковой бригадой в районе Соснинская Пристань, Старый Рынок, Званка. 9 октября бепо № 699 произвел первый огневой налет по переднему краю немецкой обороны. С этого времени бронепоезда регулярно вели обстрел позиций противника.

С ноября 1943 года дивизион поддерживал действия 2-го укрепрайона в районе города Чудово. Наиболее успешные огневые налеты были проведены 20, 24, 27 и 29 ноября, когда были уничтожены несколько опорных пун-

**Бронепоезд № 1
из состава 44-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**



ктов противника в районе Никольский Погост и Марьино.

Осенью 1943 года было усилено зенитное вооружение бронепоездов 48-го ОДБП. Под руководством помощника командира дивизиона по техчасти инженер-капитана Язловецкого полученные 12,7-мм пулеметы Колт смонтировали в спаренную и строенную зенитные установки.

В январе 1944 года бепо 48-го дивизиона поддерживали наступление частей 59-й армии при прорыве немецкой обороны. Например, 26 — 29 января бронепоезда произвели 10 огневых налетов по району Старый Рынок и Чудово, в ходе которых по неполным данным было уничтожено 5 блиндажей, 4 огневых точки и до 85 солдат и офицеров противника. После освобождения Октябрьской железной дороги от противника, и взятия станций Волхов, Чудово и Тосно, 48-й ОДБП вывели на станцию Веребье.

28 февраля 1944 года дивизион вышел из подчинения 54-й армии Волховского фронта и вошел в состав бронетанковых и механизированных войск Ленинградского фронта. 3 апреля 48-й ОДБП убыл со станции Малая Вишера на станцию Батецкая с задачей восстановления железной дороги Витебск — Ленинград. К 1 мая удалось отремонтировать почти 3 километра полотна. До конца июля бронепоезда выполняли задачу по прикрытию станции Батецкая от атак с воздуха, а 5 августа 1944 года дивизион получил приказ о передаче из состава Ленинградского в 3-й Белорусский фронт. Через несколько дней бронепоезда прибыли на станцию Молодечно, где оставались до весны 1945 года.

Дивизион расформирован в 1946 году.

Дивизионом командовали: майор (затем подполковник, полковник) П.Я. Пастухов (май 1942 — август 1943 года), майор Бархударов (август 1943—1945 год).

49-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ШЕПЕТОВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в ноябре 1941 года в Новосибирске. В апреле 1942 года в его состав вошли бепо № 1 «Железнодорожник Алтая», построенный депо Усяты и Рубцовка Томской железной дороги (бронепаровоз Ов № 5983, броня каленая 30 мм, будка машиниста 40 мм, тендер 20 мм, бронеплощадки № 133, 134, 135, 136, броня каленая, борта 30 мм, башня 30—40 мм, движение 15 мм,

вооружение каждой 76-мм танковая пушка образца 1927/32 года (КТ-28) и 5 пулеметов ДТ) и бепо № 2 «Лунинец», названный в честь прославленного машиниста Н.А. Лунина. Бепо № 2 был построен в депо Болотная и Новосибирск и состоял из бронепаровоза Ов № 5520 (броня каленая 30 мм, командирская рубка и будка машиниста 40 мм) и бронеплощадок № 137, 138, 139, 140 (броня каленая, борта 10+13+13 мм, башня 36—43 мм, движение 15-20 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка образца 1927/32 года (КТ-28) и 5 пулеметов ДТ).

В мае дивизион прибыл в Москву, где в его состав включили две площадки ПВО завода «Стальмост» № 231 и 232 с двумя пулеметами ДШК на каждой.

В июне 49-й ОДБП убыл в состав Брянского фронта, действовал на участках Елец—Касторная и Долгоруково—Свечинская.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Железнодорожник Алтая» — № 663, а № 2 «Лунинец» — № 704.

В апреле 1943 года 49-й ОДБП прибыл в состав 13-й армии Центрального фронта. С 6 по 16 июля 1943 года бепо № 663 и 704 участвовали в оборонительных боях в районе станции Поныри, поддерживая части 307, 81-й стрелковых и 4-й гвардейской воздушно-десантной дивизий. Впоследствии дивизион действовал на Центральном и 1-м Украинском фронтах.

В феврале 1944 года 49-й ОДБП включили в состав группы бронепоездов (49 и 37-й дивизионы под командованием командира 37-го ОДБП), которая поддерживала части 18-го гвардейского стрелкового корпуса, ведущего наступление на город Шепетовку.

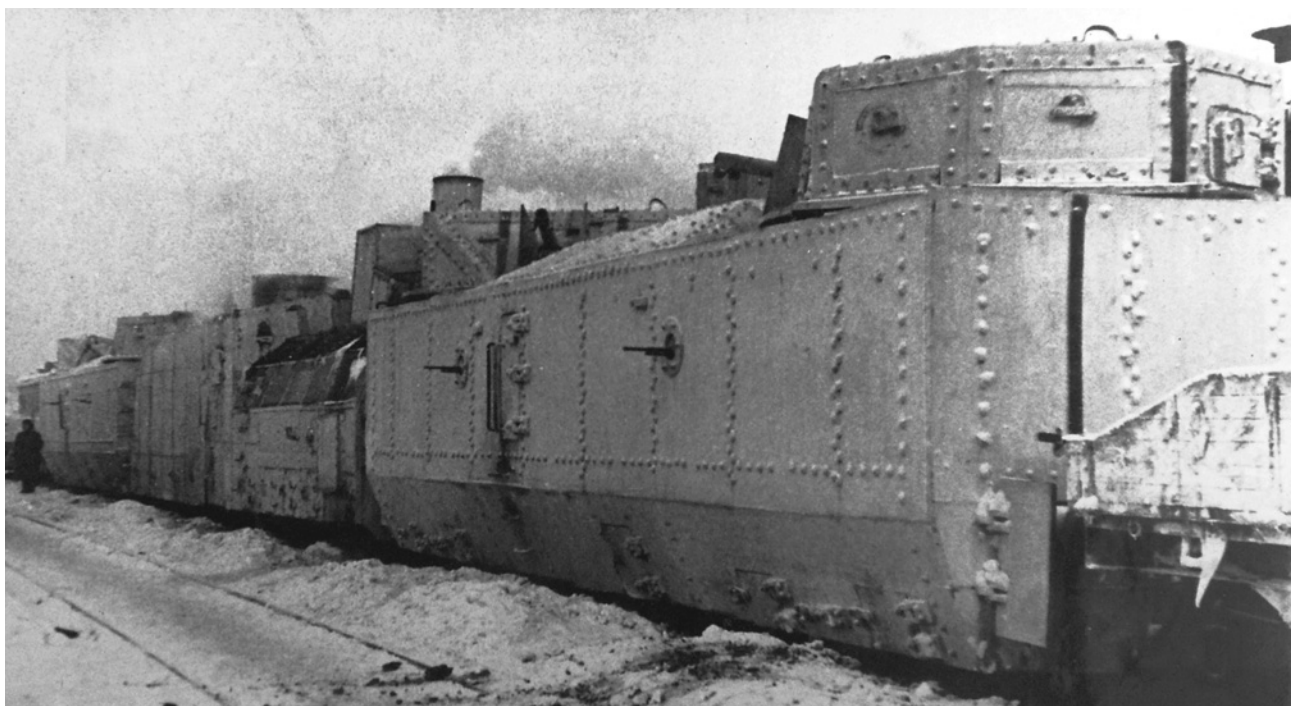
В течение 9—10 февраля 1944 года 49-й дивизион прикрывал наступление нашей пехоты на Шепетовку, а к исходу 11 февраля, после ожесточенных боев, 18-й гвардейский стрелковый корпус при поддержке бронепоездов, окончательно овладел Шепетовкой.

За отличные боевые действия бронепоездов при овладении городом Шепетовка приказом Верховного Главнокомандующего № 038 от 17 февраля 1944 года 49-му ОДБП было присвоено почетное наименование «Шепетовский», а до 70% личного состава награждено орденами и медалями.

В январе 1945 года дивизион поддерживал части 21-й армии в боях за Оппелън.

49-й ОДБП расформирован в [1946] году.

Дивизионом командовали: майор Копылов (1942—1943 год), капитан Д.М. Шевченко (1943—1944 год).



50-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось 12 ноября 1941 года в Ярославле. Комплектование командным составом шло за счет вышедших из окружения артиллеристов, не знакомых со службой на бронепоездах. Рядовой и младший комсостав главным образом поступал из военкоматов Ярославской области, а частично — с Ярославского паровозоремонтного завода. Первое пополнение в дивизион прибыло 8 декабря 1941 года.

Строительство матчасти велось на Ярославском паровозоремонтном заводе, и 18 декабря приказом по дивизиону на вооружение принимается бепо № 1, а 29 декабря — бепо № 2. Оба бепо были типа НКПС-42 и конструктивно походили друг на друга. Бронепоезд № 1 состоял из бронепаровоза Ов № 7600 (броня не каленая, 15+15 мм, тендер 15 мм) и двух бронеплощадок № 821 и 822 (броня не каленая 15+10 мм со 120-мм асбестовой прослойкой, вооружение каждой 2 76-мм полковые пушки образца 1927 года и 6 пулеметов Браунинг), а бепо № 2 — бронепаровоз Ов № 4571 и бронеплощадки № 823 и 824 (бронезащита такая же, как на бепо № 1, вооружение то же, но вместо полковых пушек установлены 76-мм танковые КТ-28 образца 1927/32 годов).

Позже, 3 ноября 1942 года, по ходатайству бойцов и командиров дивизиона бронепоез-

дам присвоили наименования: № 1 — «Кировец», № 2 — «Суворов».

16 января 1942 года дивизион убыл в Москву, и после доукомплектования (были получены площадки ПВО завода «Стальмост» с 25-мм пушкой и пулеметом ДШК на каждой) и сколачивания команд 9 марта отправился в состав 59-й армии Волховского фронта с дислокацией на станциях Гряды и Большая Вишера. Здесь бронепоезда совершали огневые налеты и вели разведку пути от станции Дубки до моста через Волхов. 1 июля 1942 года возвращаясь с задания бепо № 1 подвергся атаке немецкой авиации, в результате чего осколками бомбы был поврежден и загорелся вагон с боеприпасами, на котором стали рваться снаряды. Но усилиями бойцов и командиров его удалось отцепить и оттащить от бронепоезда.

26 августа 1942 года 50-й ОДБП передали в состав 8-й армии с дислокацией на станциях Назия и Жихарево. На данном участке бронепоезда находились более года, и, поддерживая части 11, 58, 256, 372-й стрелковых дивизий и 73-й морской стрелковой бригады, провели 102 огневых налета по позициям противника, уничтожили 12 артиллерийских и 15 минометных батарей, 20 пулеметных точек, 30 ДЗОТ, 5 наблюдательных пунктов, рассеяли и частично уничтожили до полка немецкой пехоты.

При выполнении боевых задач бепо неоднократно подвергались интенсивной бом-

**Бронепоезд № 2 из
состава 43-го ОДБП.
Декабрь 1941 года.
На переднем плане
бронеплощадка
№ 804 типа
НКПС-42,
вооруженная
двумя 75-мм
французскими
пушками образца
1897 года и шестью
пулеметами ДТ
(ЦАМО).**



**Бронепоезд № 2
из состава 44-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**

бежке немецкой авиацией, но «благодаря умелой маневренности бронепоездов и четкой работе личных составов зенитных расчетов — авиация противника успеха не имела». При отражении налетов ответным огнем бепо было подбито 6 немецких самолетов.

Наиболее интенсивная боевая работа велась 50-м ОДБП в сентябре 1942 года — поддерживая 11-ю стрелковую дивизию бепо провели 24 огневых налета, в ходе которых израсходовано 3485 76-мм, 1323 25-мм снарядов и 2592 патрона ДШК, и в марте 1943 года — в период с 19 по 28 марта был совершен 21 огневой налет для поддержки 372-й стрелковой дивизии, в ходе которых уничтожили 5 минометов, 7 пулеметов, орудие, 2 ДЗОТ и наблюдательный пункт.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Кировец» — № 694, № 2 «Суворов» — № 647.

В сентябре 1943 года 50-й ОДБП передали в состав 54-й армии с дислокацией на станции Глажево, а затем Ирса и Андреево. В период с 14 по 20 января 1944 года бепо произвели 10 огневых налетов, поддерживая наступление 198-й стрелковой дивизии. При этом было уничтожено 7 огневых точек, орудие, 5 повозок, рассеяно до роты пехоты. Особенно удачно действовал бепо № 694, действия которого 14 января отмечал штаб 198-й стрелковой дивизии: «Произведенная работа бронепоезда «Кировец» отличная, от-

бито 4 контратаки противника, в результате уничтожено до 100 солдат и офицеров».

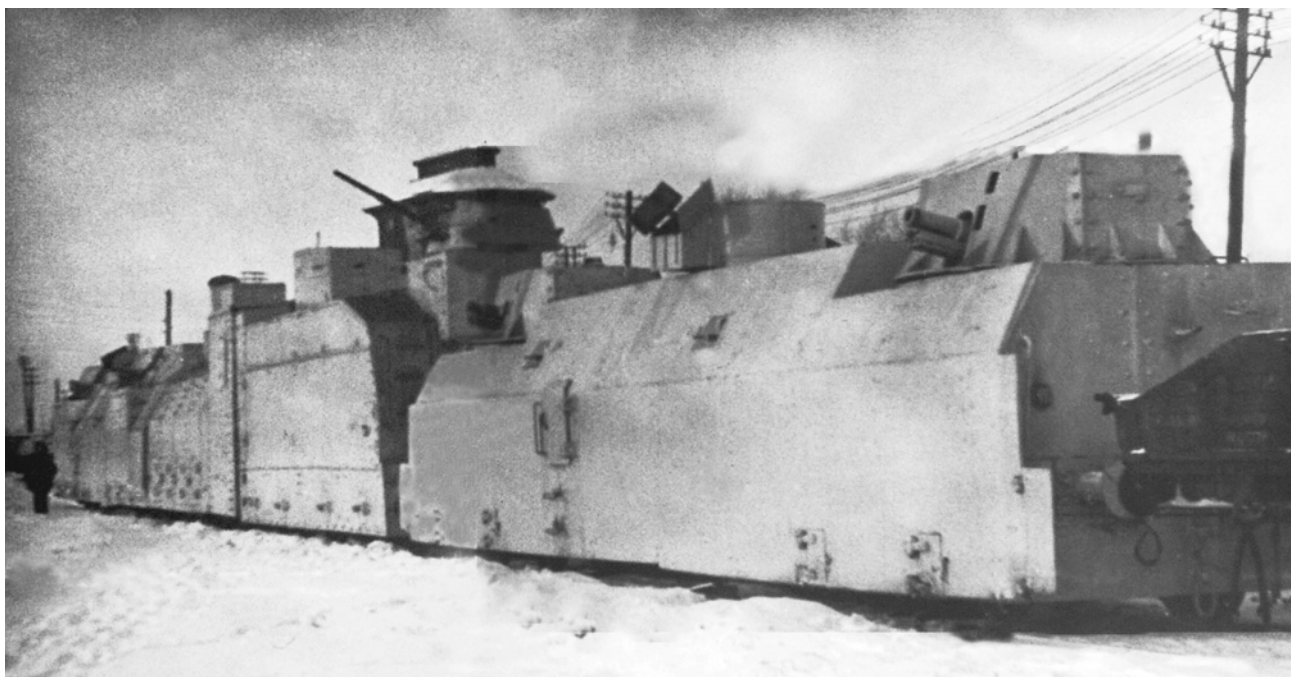
1 марта 1944 года 50-й ОДБП передали в состав Ленинградского фронта с дислокацией сначала в Малой Вишере, а с апреля — на станции Григорьево в районе Новгорода. Здесь личный состав дивизиона занимался восстановлением железнодорожных путей и сооружений.

В сентябре 1944 года 50-й дивизион бронепоездов поступил в распоряжение штаба 5-й армии 3-го Белорусского фронта с задачей «охраны и обороны железнодорожного узла Лида». Одновременно с этим команды бронепоездов вели работы по восстановлению и перешивке полотна железной дороги. Кроме того, бронепоездникам приходилось участвовать и в боевых действиях против отрядов польской Армии Крайовой:

«9 февраля 1945 года 50-й ОДБП совместно с бронепоездом НКГБ выполнял боевую задачу по ликвидации бело-польских банд в районе д. Полубники Лидского района. В результате этой операции было арестовано и передано в органы Лидского НКГБ 9 человек, из них 3 оказались участниками взрывов железнодорожных мостов и убийств советских военнослужащих».

Боевые действия против польских отрядов не прекратились и после окончания Великой Отечественной войны. В оперсводках 50-го дивизиона об этом говорится так:

«В ночь с 19 на 20 мая 1945 года белопольская банда численностью 250-300 человек



совершила нападение на г. Остроленка и ограбила Госбанк. Личный состав бронепоезда № 647, действуя в пешем строю, после короткого боя захватил 9 белопольских бандитов, которые были переданы местной комендатуре.

В ночь с 21 на 22 мая 1945 года белопольская банда численностью 250-300 человек вновь совершила нападение на г. Остроленка, но огнем бронепоезда в течение нескольких минут была рассеяна».

50-й отдельный дивизион бронепоездов был расформирован на основании директивы Генерального Штаба Красной Армии № орг/1/151 и директивы штаба Барановичского военного округа № 00946 от 30 октября 1945 года.

Дивизионом командовали: капитан (затем майор) Галка (ноябрь 1941 — декабрь 1942 года), майор (затем подполковник) Григорьев (декабрь 1942 — декабрь 1944 года), майор Матвеев (декабрь 1944 — октябрь 1945 года).

51-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование дивизиона началось в декабре 1941 года в Москве. На его укомплектование поступали два бронепоезда, изготовленные на заводах Юга и доделанные и довооруженные в Москве.

Бепо № 1 (типа НКПС-42) строился Макеевским заводом и состоял из бронепаровоза Ов № 7058 (броня не каленая 30 мм, тендер и башня ПВО 18 мм, вооружение два пулемета ДШК) и двух 4-осных бронеплощадок № 833 и 834 (броня не каленая 45 мм, вооружение каждой 2 76-мм танковых пушки Ф-34 и 6 пулеметов ДТ). В Москве в состав бронепоезда включили площадку ПВО завода «Стальмост» с двумя 25-мм зенитками.

Бепо № 2 также начинал строиться Макеевским заводом в октябре 1941 года, но имел более примитивную конструкцию. Он состоял из бронепаровоза Ов № 5900 оригинальной бронировки (броня не каленая 20 мм, тендер и башня ПВО 14 мм, вооружение пулемет ДШК) и двух 4-осных бронеплощадок № 835 и 836 полуткрытого типа (броня не каленая, 7+25 мм с прослойкой из песка в 250 мм, вооружение каждой 76-мм пушка Лендера за щитом и 4 пулемета ДТ). В Москве вооружение бронепоезда усилили, включив в его состав тяжелую бронеплощадку № 379 типа военсклада № 60, вооруженную 107-мм пушкой и 5 пулеметами Максима.

27 апреля 1942 года по директиве начальника ГАБТУ КА Я. Федоренко 51-й ОДБП убыл в Туапсе, откуда 12 мая его перебросили на станцию Каяла под Ростов.

Здесь бронепоезда придали 91-й стрелковой дивизии и они занимались охраной участка дорог от Батайска до Кушевки и от Батайска до Азова.

**Бронепоезд № 2
«Комиссар Лестев»
из состава
45-го ОДБП.
Январь 1942 года.
На переднем плане
бронеплощадка
№ 832, вооруженная
двумя 76-мм
танковыми
пушками образца
1927/32 года
(КТ-28), четырьмя
пулеметами ДТ
и спаренной
установкой
пулеметов ПВ-1
в центральной
башне (ЦАМО).**

Приказом АБТУ Северо-Кавказского фронта от 24 июня 1942 года 51-й ОДБП придала 17-му кавалерийскому корпусу, затем его еще несколько раз переподчиняли и ставили различные боевые задачи. Так, 12 июля дивизион передали 51-й армии, 22 июля он получил задачу поддержать 91 и 157-ю стрелковые дивизии в направлении на Батайск. 24 июля бепе вновь придали 17-му кавкорпусу, штаб которого приказал дивизиону поддержать 15-ю кавдивизию. Выполняя это, 27 июля бронепоезда выдвинулись к станции Каяла, но из-за того, что 10-й железнодорожный батальон взорвал мост, занять исходные позиции дивизион не смог.

28 июля немцы атаковали станцию Степная, но при поддержке огня 51-го ОДБП атаку удалось отбить, при этом бепе уничтожили 5 автомашин и рассеяли до роты пехоты. На следующий день оба бронепоезда прикрывали отход наших частей.

30 июля дивизион получил приказ прикрыть огнем станцию Кушевка, но уже к 13.00 выполнение этой задачи оказалось затруднительным — на путях станции сосредоточились три дивизиона бронепоездов — 51, 53 и 16-й. В результате, все пути оказались заняты, и составы лишились маневра. Пропустив 16 и 53-й ОДБП, бепе 51-го до 18.00

находились в Кушевке, но затем вынуждены были отходить к Кисляковке, так как железнодорожные части стали взрывать железнодорожные пути.

1 августа 1942 года приказом штаба 18-й армии создается группа из бепе 51 и 53-го дивизионов под командой командира 53-го ОДБП майора Михелева. В тот же день группа поддерживала огнем контратаку частей 15-й кавдивизии на Кушевку. Благодаря поддержке бепе противник был выбит со станции, при этом 51-й ОДБП израсходовал 250 снарядов, уничтожив несколько десятков человек и 15 автомашин.

В два последующих дня 51-й дивизион также поддерживал огнем наши кавалерийские части, но из-за налетов немецкой авиации приходилось действовать в темное время суток, приняв необходимые меры по маскировке. 4 августа бепе № 2 вновь вышел в огневой налет, но подвергся атаке немецких самолетов, в результате чего было ранено 3 человека и выведена из строя 107-мм пушка. В тот же день выяснилось, что части противника обошли Тихорецк и заняли Кавказскую, отрезав группе бронепоездов пути отхода. Несмотря на отсутствие данных разведки и связи с нашими отходящими частями, заместитель начальника АБТУ 18-й армии под-

**Бронеплощадка
№ 829 из состава
бепе № 1 45-го
ОДБП. Январь 1942
года. Площадка
типа НКПС-42,
вооружена двумя
76-мм танковыми
пушками Ф-34,
четырьмя
пулеметами
Браунинг и двумя ДТ
(ЦАМО).**



полковник Якимович приказал бронепоездам прорваться через занятую противником Кавказскую. Примерно в 15.00 вперед пошли бепо № 1 «Имени Хрущева» из состава 65-го ОДБП и бепо № 2 51-го ОДБП. Не доходя до станции составы наткнулись на взорванный мост, и попали под артобстрел и удар авиации противника. В результате, у бепо № 2 51-го дивизиона сошла с рельс контрольная платформа и одна бронеплощадка, а у паровоза бепо 65-го дивизиона кончилась вода, а заправить ее было негде. Бепо № 2 51-го дивизиона вел огонь по противнику до темноты, после чего оставил состав.

Бепо № 1 51-го ОДБП и бепо 53-го ОДБП сосредоточились на станции Малороссийская, где находились до 24.00 4 августа. В это время сюда прибыл майор Хайкин из АБТУ 18-й армии, который передал приказание штаба — «держаться около Тихорецка до тех пор, пока не будет построена 12-километровая разборная железнодорожная линия на Краснодар».

Простояв под Тихорецком до 17.00 5 августа, бепо решили прорваться с боем. Но как только они вошли на территорию станции, бепо № 1 53-го ОДБП сошел с рельс. Бронепоезд № 1 51-го дивизиона курсировал по путям, прикрывая попытки поставить сошедший состав на рельсы, но около 18.00 огнем противника была повреждена и сошла с рельс вторая бронеплощадка. В результате, у бепо № 1 51-го ОДБП осталось совсем немного пространства для маневра — впереди бронепоезд 53-го дивизиона, сзади сошедшая с рельс площадка. По распоряжению командира группы бепо вел бой до 20.00, после чего команда оставила его и отошла пешим порядком. В течение дня бронепоезд уничтожил 2 орудия, 3 миномета и бронемашину противника, свои потери составили 7 человек убитых, 16 раненых и 12 пропавших без вести.

Оставшийся личный состав дивизиона вывели в 1-й запасной полк бронепоездов, где 51-й ОДБП расформировали.

Дивизионом командовал: капитан Литвиненко (март—август 1942 года).

52-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в Тамбове 15 ноября 1941 года, матчасть строилась на Тамбовском вагоноремонтном и Мичуринском паровозоремонтном заводах, и была принята 12 декабря 1941 года. Решением Комите-

та Обороны города Тамбова от 2 января 1942 года бепо № 1, построенный в Тамбове, назван «Тамбовский рабочий», а бепо № 2 — «Мичуринец». 4 января 1942 года дивизион убыл в Москву, где в депо Люблино и на заводе имени Кагановича на бронепоездах установили вооружение, и после отстрела на полигоне в Коломне 28 февраля 1942 года 52-й ОДБП убыл в распоряжение 4-й ударной армии Калининского фронта. Из-за сильно загруженных железных дорог бепо двигались очень медленно, и лишь 18 марта прибыли в Торопец, где получили задачу прикрыть станцию от атак с воздуха.

С 19 по 30 марта 1942 года бронепоезда отразили шесть налетов вражеской авиации (группы от 2 до 8 самолетов), при этом подбив своим огнем 2 немецких бомбардировщика. В апреле—мае бепо также вели бои с немецкой авиацией, не позволяя ей бомбить станцию и эшелоны. Наиболее массированные налеты были в июне 1942 года, при этом в ходе боя 25 июня осколками бомб было убито 2 и ранено 7 человек из личного состава дивизиона, а бепо № 2 получил несколько повреждений.

Приказом штаба Калининского фронта 3 августа 1942 года 52-й ОДБП передается в состав 30-й армии с дислокацией на станциях Колодези, Лынная и Пожитово. 23 августа дивизион получил задачу — «взаимодействовать с 369 сд, которая наступает в полосе железной дороги и развивает успех по овладению г. Ржев». Бронепоездам предписывалось подавить своим огнем узлы сопротивления противника в районе Галахово и Тимофеево севернее города.

На следующий день утром бепо произвели пять огневых налетов, израсходовав при этом 1310 76-мм снарядов. Благодаря поддержке бронепоездов пехота 369-й стрелковой дивизии сумела захватить немецкие позиции без потерь. Однако в 11.15 немецкая авиация (15 самолетов) атаковала уходящий с огневой позиции бепо «Тамбовский рабочий». В результате, «одна бомба попала в контрольную платформу, бронепоезд получил серьезные повреждения ходовой части и тормозной системы, бронепаровоз и бронеплощадки имели много сквозных пробоин, оба 37-мм зенитных орудия вышли из строя, убито осколками бомб два зенитчика, четыре человека ранено, в том числе командир дивизиона майор Титов». В результате, 29 августа бепо «Тамбовский рабочий» отправили на ремонт в Ярославль, откуда он вернулся 22 сентября 1942 года.

В течение 2,5 месяцев бронепоезда 52-го ОДБП поддерживали наши части в боях за

**Разбитая передняя
бронеплощадка
бепо № 1 45-го
ОДБП. Брянский
фронт, район
станции Долгая,
начало июля 1942
года. На бортах
виден камуфляж в
виде больших пятен
(ЯМ).**



Ржев. Всего с 24 августа по 15 ноября 1942 года бепо произвели 106 огневых налетов по позициям противника, уничтожили при этом 8 ДЗОТ, 5 минометных батарей, 4 отдельных орудия, 9 пулеметов, 2 склада с боеприпасами, прожекторную установку, транспортный эшелон, большое количество живой силы, сбили 4 немецких самолета, подавили огонь 5 минометных и 9 артиллерийских батарей. Свои потери за этот период составили: 8 человек убитыми и 42 ранеными. 42 бойца и командира были награждены орденами и медалями.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Тамбовский рабочий» — № 648, № 2 «Мичуринец» — № 714.

До начала марта 1943 года 52-й ОДБП находился в составе 30-й армии и действовал на Ржевском направлении, поддерживая части 215-й стрелковой дивизии. После того как части Красной Армии при активной поддержке 52-го ОДБП к исходу дня 3 марта 1943 года овладели Ржевом, по приказу штаба армии «ввиду неисправного моста через Волгу 52-й дивизион 9 марта 1943 года убыл в Зубцов», а на основании приказа командующе-

го Западным фронтом № 0048/оп от 10 мая — на станцию Вязьма, в состав войск 49-й армии. Здесь в июне — августе бронепоезда поддерживали огнем части 58-й стрелковой дивизии и прикрывали от атак с воздуха станцию Угра. В результате артналетов бепо уничтожили батарею 105-мм гаубиц, подавили огонь четырех артбатарей и подбили 3 немецких самолета.

С 19 сентября 1943 года на основании приказа начальника штаба Западного фронта 52-й ОДБП вывели в резерв на станцию Алферово, где он находился до 12 июля 1944 года.

13 июля дивизион убыл на станцию Ораны Литовской железной дороги, где выполнял задачу по охране тылов и коммуникаций 31-й армии 3-го Белорусского фронта. Здесь личный состав 52-го ОДБП совместно с частями гарнизона участвовал в прочесывании местности в районе станции, «в результате было задержано 22 человека враждебно настроенных литовцев, входивших в состав банд, отобрано 3 пистолета, 4 автомата, 7 винтовок, 2 радиостанции, было убито 3 бандита, которые оказали вооруженное сопротивление во время задержания». Одновременно бронепоезда охраняли железную

дорогу Вильно—Гродно, поочередно курсируя на этом участке.

1 августа 1945 года 52-й ОДБП передислоцировали на станцию Березина, где включили в состав Барановичского военного округа. Здесь на основании директивы Генерального Штаба дивизион расформировали в ноябре — декабре 1945 года.

Дивизионом командовали: капитан (затем майор, подполковник) Титов (декабрь 1941 — май 1943 года), майор (позже подполковник) А.В. Тепляков (май 1943—1945 год).

53-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в ноябре 1942 года, при этом часть средств на постройку матчасти собрала молодежь Чувашии. 12 декабря 1941 года секретарь Чувашского обкома ВКП (б) И. Чарыков направил одному из членов Государственного Комитета Обороны Г. Маленкову следующее письмо:

«По инициативе комсомола молодежь и трудящиеся Чувашской АССР собрали средства на постройку бронепоезда 845000 рублей. Сбор средств продолжается.

Комсомольцы обратились с просьбой в обком ВКП (б) возбудить ходатайство перед Государственным Комитетом Обороны о присвоении бронепоезду имени «Комсомол Чувашии». Сообщая Вам об этом, Обком ВКБ (б) просит разрешить из числа строящихся на нашем — Канашском вагоноремонтном заводе, присвоить одному бронепоезду это имя, и все средства, собранные на постройку бронепоезда, перечислить на текущий счет этого завода.

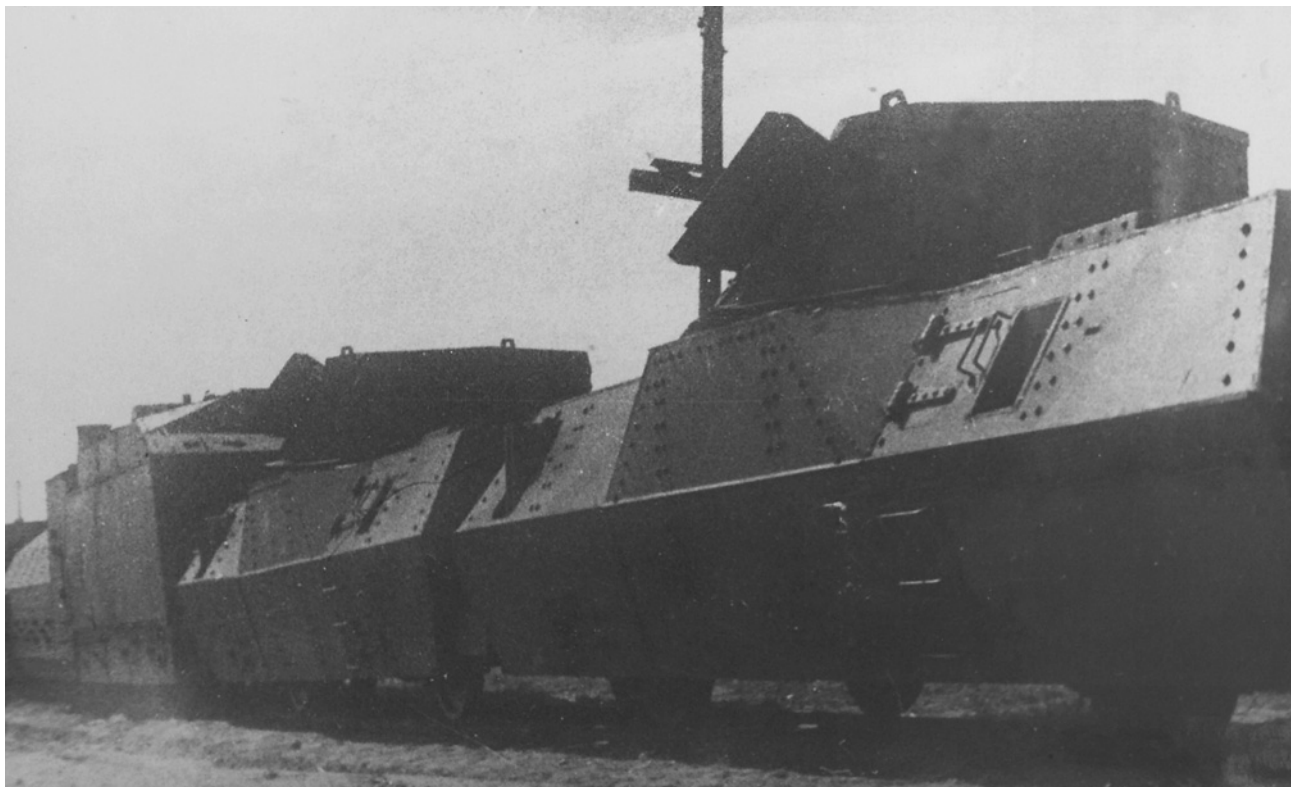
Прошу сообщить Ваше решение».

На этом документе Маленков наложил резолюцию: «т. Федоренко, Решите этот вопрос. 2.1.42 г».

Дивизион получил матчасть только в апреле 1942 года. Бронепоезд № 1, вошедший в его состав, состоял из бронепаровоза Ов № 6375, забронирован в депо станции Куйбышев (броня не каленая 25 мм, будка машиниста 15+25 мм, командирская рубка 18+20 мм, вооружение пулемет ДШК) и четырех бронеплощадок типа ОБ-3 № 141, 142, 143 и 144, изготовленных на Канашском вагоноремонтном заводе (броня не каленая, борта и башни 37 мм, движение 15 мм, крыша 20 мм, вооружение каждой 76-мм зенитная пушка Лендера и 4 пулемета ДТ).

Бепо № 2 состоял из бронепаровоза Ов № 6039, забронированного в депо стан-

**Бронепоезд № 1
из состава 46-го
ОДБП. Весна 1942
года (ЦАМО).**



ции Ярославль (броня не каленая 15+15 мм, командирская рубка и будка машиниста 15+15+15 мм, движение тендера 15 мм, вооружение пулемет ДШК) и четырех бронеплощадок типа ОБ-3 № 145, 146, 147 и 148, изготовленных на Канашском вагоноремонтном заводе (броня не каленая, борта и башни 37 мм, движение 15 мм, крыша 20 мм, вооружение каждой 76-мм зенитная пушка Лендера и 4 пулемета ДТ). На строительство бепо № 2 поступили средства, собранные молодежью Чувашии, и состав получил название «Комсомол Чувашии».

При формировании в Москве каждый бепо получил по одной площадке ПВО завода «Стальмост» (№ 243 и 244 соответственно), каждая из которых вооружалась двумя пулеметами ДШК.

25 мая 1942 года 53-й ОДБП убыл в распоряжение штаба Южного фронта, где вошел в состав 18-й армии.

Приданный 17-му кавалерийскому корпусу, 29 июля 1942 года 53-й ОДБП получил приказ прибыть в район станции Кушевка. Выдвинувшись из Каневской, бронепоезда не смогли продвинуться дальше. В 8.00 30 июля немцы стали обстреливать район Кушевки, и бепо рассредоточились у Крыловской.

На следующий день приказом штаба 18-й армии создается группа из бепо 53 и 51-го дивизионов под командой командира 53-го ОДБП майора Михелева. 1–3 августа 1942 года группа поддерживала огнем контратаки частей 17-го кавкорпуса в районе Кушевки.

4 августа в 17.00 53-й ОДБП получил приказ штаба 18-й армии отходить через Кавказскую, так как противник находился в 2 километрах от нее. Однако когда бепо сумели подойти к станции (было около 17.00), она была уже занята, и 53-й ОДБП вступил в бой. Прорваться не удалось, и командир 53-го ОДБП принял решение вернуться к Тихорецку и уйти на Краснодарскую ветку. Бронепоезда выехали в 5.00 5 августа, но оказалось, что на протяжении 6 километров разрушен путь. Дивизион выделил для восстановления часть личного состава, вскоре подошла ремонтная бригада (около 600 человек), которая обещала восстановить путь к 19.00 5 августа. Однако к 15.00 немцы взяли Тихорецк, и восстановление пути сорвалось. Командир дивизиона принял решение прорваться через Тихорецк — впереди шел бепо № 1, за ним № 2 и замыкал колонну бепо № 2 51-го ОДБП. Подойдя к станции, бронепоезда вступили в бой, который длился в течение четырех часов. В самом начале боя

шедший впереди бепо № 1 53-го ОДБП сошел с рельс, в результате чего продвижение вперед стало невозможным. Попытки поставить состав на рельсы не увенчались успехом. Вскоре огнем противника была повреждена бронеплощадка шедшего в хвосте колонны бепо № 2 51-го ОДБП, в результате чего отход стал невозможен. Видя это в 20.00 командир дивизиона приказал снять вооружение, а составы взорвать. Всего в ходе боя огнем бепо 53-го ОДБП было подбито 4 танка, 4 бронемашины, рассеяно и частично уничтожено до 200 человек пехоты. Свои потери составили: 1 человек убит и 30 пропало без вести (главным образом из состава базы и направленных на восстановление железной дороги). Всего было выведено из боя 255 человек, 29 пулеметов ДТ, 1 ДШК, 34 пистолета-пулемета ППШ и 70 винтовок.

По распоряжению командования Северо-Кавказского фронта из личного состава дивизиона сформировали стрелково-пулеметный батальон (157 человек), а оставшийся личный состав направили в распоряжение 1-го запасного полка бронепоездов.

В своем докладе о подрыве матчасти, комиссар 53-го ОДБП старший политрук Тельнов писал:

«Причиной взрыва бронепоездов я считаю:

1. Тактически неправильное использование бронепоездов, сгруппированных на небольшом участке.

2. Железнодорожные пути подрывались без согласования с командирами соединений, действовавшими на этом участке, а по усмотрению командования подрывных подразделений».

Дивизионом командовал: майор Михелев (март–август 1942 года).

54-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в декабре 1941 года в Москве. В состав дивизиона вошли бепо № 1 (бронепаровоз Ов № 7593, построенный в депо станций Всполье, броня не каленая, 10+10 мм, будка машиниста 20+20 мм, командирская рубка 15+15 мм, бронеплощадки № 817, 818, 837, 838, изготовленные в депо Ярославль, броня не каленая, борта и башни 10+10+10 мм с 60 мм воздушным зазором, движение 10+10 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка образца 1927/32 года (КТ-28) и 5 пулеметов ДТ)

и бепо № 2 (бронепаровоз Ов № 5164, построенный в депо Москва-Пассажирская Ленинской железной дороги, броня не каленая 20 мм, движение и тендер 15 мм, будка машиниста, башня ПВО и командирская рубка 15+16 мм, вооружен пулеметом ДШК; бронеплощадки № 845 и 846, изготовленные в депо станции Голутвин, броня не каленая, борта 12+22 мм, движение 20 мм, башни снизу 22 мм, сверху 14+5+5+15 мм, вооружение каждой 2 152-мм гаубицы образца 1909 года и 3 пулемета ДТ).

В мае 1942 года, после доукомплектования (были получены две бронеплощадки ПВО завода «Стальмост» № 896 и 166, вооруженные двумя 25-мм зенитками и двумя пулеметами ДШК соответственно), дивизион убыл в распоряжение 48-й армии Брянского фронта. В ее составе 54-й ОДБП действовал до конца 1943 года, после чего его передали в Отдельную Приморскую армию 4-го Украинского фронта.

На основании приказа Ставки ВГК № 11743 от 4 декабря 1944 года дивизион подлежал расформированию, для чего его перебросили в Наро-Фоминск.

17 февраля 1945 года на базе дивизиона произошел пожар, в результате чего сгорели

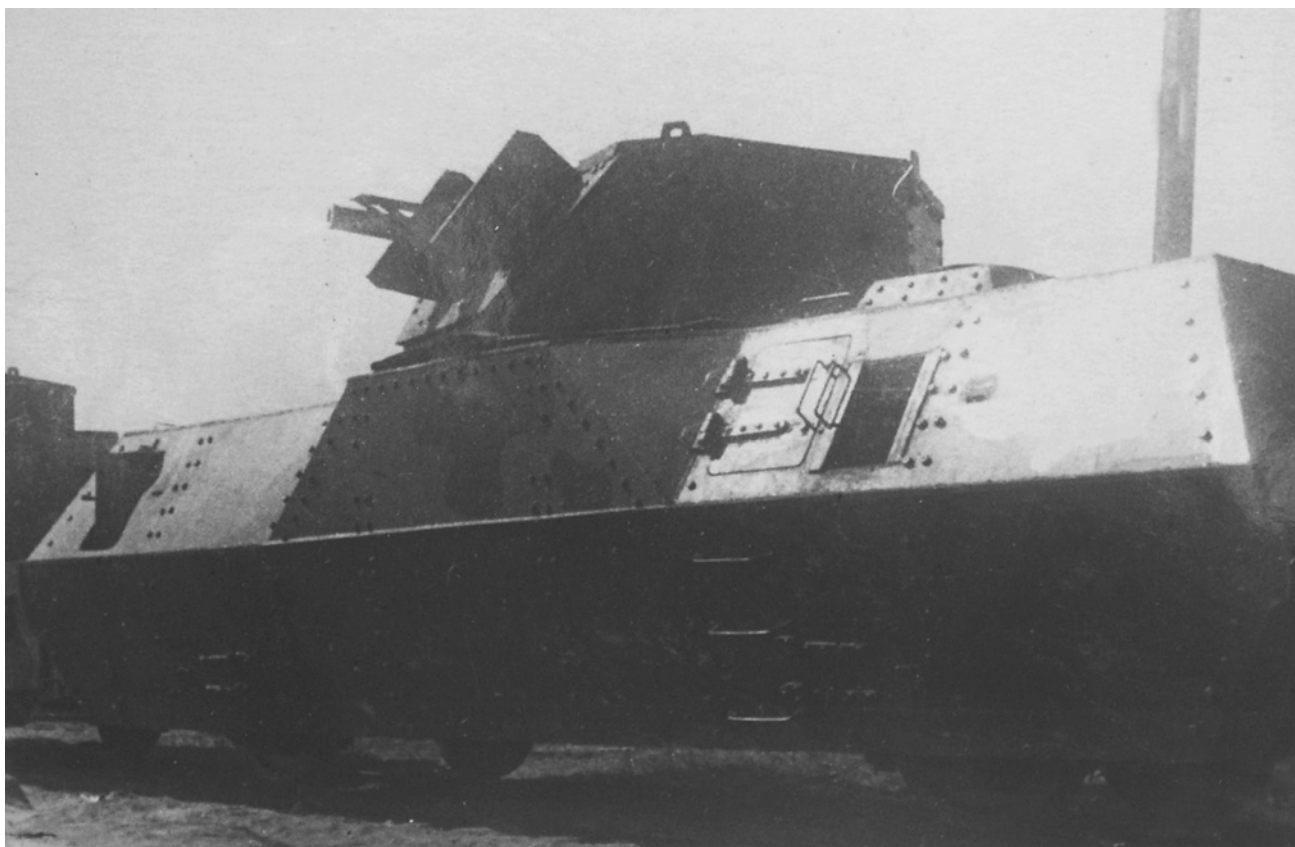
все его документы: журнал боевых действий, оперативная переписка, приказы и т.п.

Дивизионом командовали: майор П.И. Иванов (1942–1943 год), майор Н.И. Бондарев (1943–1945 год).

55-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

К осени 1941 года в Коломне размещался 15-й запасной артиллерийский полк в составе четырех линейных и четырех литерных дивизионов. В последних числах октября полк частично отправили на фронт, а частично эвакуировали в Киров. В Коломне остался только один дивизион – 2-й литерный, около 500 человек – предназначенный для обороны города. Так как артиллерии дивизион не имел, по распоряжению Комитета Обороны Коломны ему передали находившиеся на складе завода № 4 имени Ворошилова четыре 152-мм гаубицы Виккерса образца 1916 года на тумбовых установках. Эти орудия смонтировали на открытых железнодорожных платформах.

**Бронеплощадка
№ 264 из состава
бепо № 2
46-го ОДБП.
Весна 1942 года.
Площадка типа
ОБ-3, вооружена
76-мм зенитной
пушкой Лендера,
двумя пулеметами
Браунинг и тремя ДТ
(ЦАМО).**



**Бронепоезд
№ 1 «Сибиряк-
барабинец» из
состава 47-го
ОДБП. Весна
1942 года. Состав
имеет камуфляж
в виде широких
вертикальных полос
(ЦАМО).**

В ноябре 1941 года по инициативе Коломенского городского комитета ВКП (б) решили 152-мм гаубицы установить на бронепоезд, который получил название «Коломенский рабочий». Его строительство началось на Коломенском машиностроительном заводе имени Куйбышева (точнее на оставшемся оборудовании, так как предприятие к этому времени эвакуировалось) при активном участии личного состава 2-го литерного дивизиона и рабочих заводов имени Ворошилова и имени Куйбышева. Бепо был окончательно сдан 30 января 1942 года.

С 16 декабря 1941 года на основании директивы штаба Московского военного округа от 25 ноября литерный дивизион переформировали в отдельный бронепоездной дивизион, а с 8 февраля 1942 года на основании директивы ГАБТУ КА — в 55-й отдельный дивизион бронепоездов.

Первоначально в 55-й ОДБП предполагалось включить два тяжелых бепо — «Коломенский рабочий» и аналогичной конструкции, строящийся в депо Голутвин и вооруженный четырьмя 152-мм гаубицами 1909 года. Однако сооружение последнего затягивалось, и по директиве ГАБТУ КА № 73332

от 3 марта 1942 года вместо него в 55-й дивизион поступил бронепоезд типа ОБ-3, построенный в Подольске (бепо, изготовленный в Голутвине позже включили в состав 54-го ОДБП).

Бронепоезд № 1 55-го ОДБП, построенный на Подольском заводе имени Орджоникидзе, состоял из бронепаровоза Ов № 870 (броня каленая 15+15 мм, тендер 10+15 мм, вооружен счетверенной зенитной установкой пулеметов Максима) и бронеплощадок № 825, 826, 827 и 828 (броня каленая 10+10+10 мм с воздушным зазором 80 мм, вооружение каждой 76-мм пушка (№ 825 — образца 1902/30 года, № 827 — образца 1902 года, № 826, 828 — танковая образца 1927/32 года) и 5 пулеметов ДТ). При формировании в Москве в состав бепо дополнительно включили 4-осную бронеплощадку ПВО № 836, изготовленную Коломенским машиностроительным заводом (броня не каленая 29+6 мм, вооружена 3 пулеметами ДТ и 2 25-мм зенитками).

Бронепоезд № 2 «Коломенский рабочий» включал бронепаровоз Ок № 105 (броня не каленая 20 мм, тендер 10 мм, будка машиниста 23 мм), двух артиллерийских бронеплощадок № 843, 844 (броня не каленая



29+6 мм, башни 10+13 мм, вооружение каждой 2 152-мм гаубицы Виккерса и 3 пулемета ДТ) и 4-осной площадки ПВО № 867 (броня не каленая 29+6 мм, вооружена 3 пулеметами ДТ, 37-мм и 25-мм зенитками).

На основании директивы начальника ГАБТУ КА № 701624 от 19 марта 1942 года 55-й ОДБП убыл в распоряжение 3-й армии Брянского фронта, где вошел в оперативное подчинение начальника артиллерии 240-й стрелковой дивизии под городом Мценск. Дислокацией дивизиона стала станция Чернь.

26 апреля 1942 года 55-й ОДБП получил задачу по подавлению ДЗОТов противника в районе высот 208,0 и 214,6, после чего должен был перенести огонь вглубь немецкой обороны и сосредоточить его по дорогам, ведущим к Мценску.

В 5.00 27 апреля оба бронепоезда стали на огневые позиции и в районе станции Бастыево открыли огонь:

«Выполняя поставленную задачу, и к 11.30 подавив 30 ДЗОТ и 2 батареи, бронепоезда получили приказ в порядке очередности отойти для пополнения боеприпасами. После этого они получили приказ перенести огонь на станцию Мценск и дороги, ведущие

к городу с запада. И эту поставленную задачу дивизион выполнил успешно.

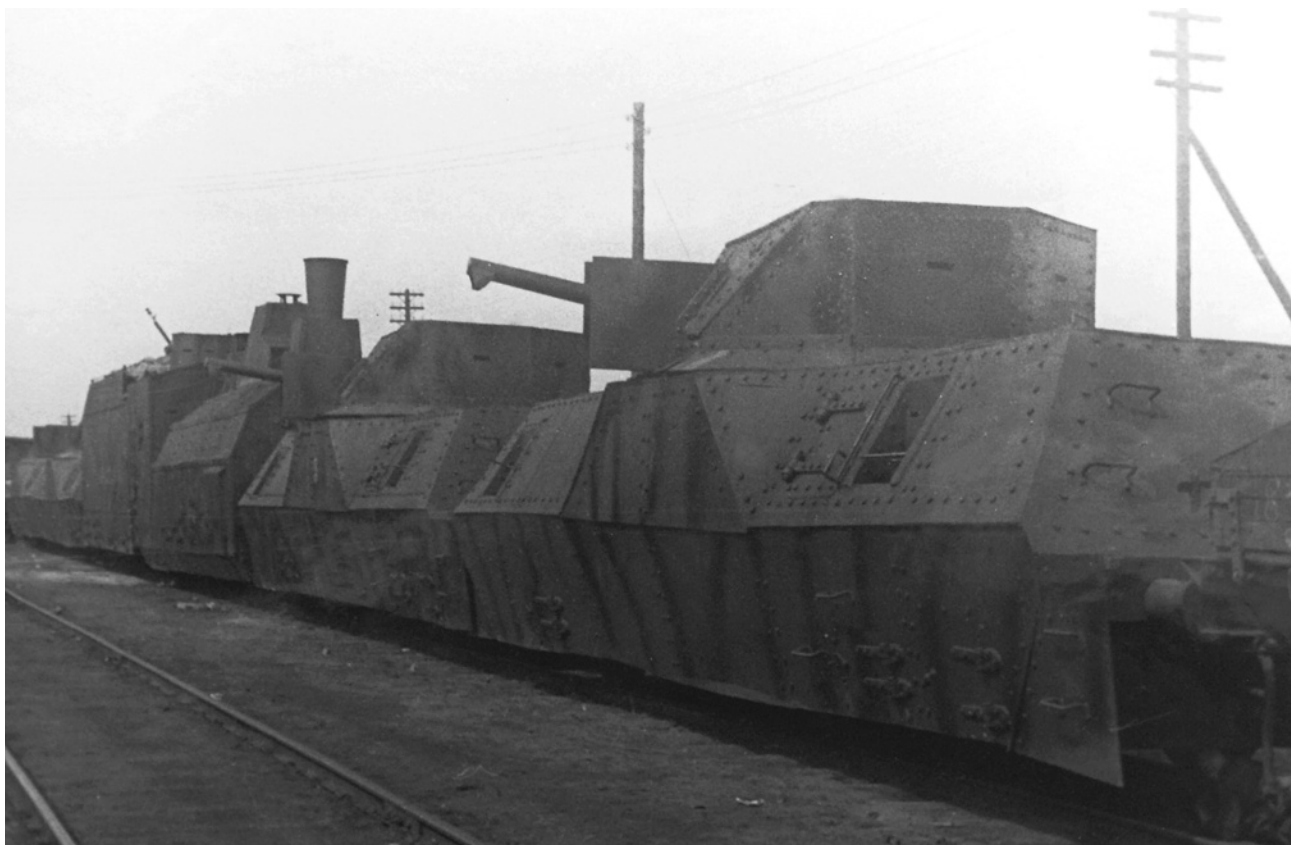
В 13.20 на бронепоезда напала вражеская авиация в количестве 7 самолетов и бомбежкой вывела из строя одну бронеплощадку бепо № 2 и одну бепо № 1. Отразив атаку авиации бронепоезда отошли в район Бастыево, оставив на линии боя 2 поврежденных площадки и одну не поврежденную, отрезанную разорванным путем. Были приняты срочные меры к исправлению пути и выводу бронеплощадок, и к 7.00 2 мая 1942 г. вся матчасть была выведена и доставлена в Скуратово.

В результате боя дивизион потерял 27 человек — 14 убитых и 13 раненых.

Следует сделать вывод, что вследствие отсутствия прикрытия действий бронепоездов авиацией и продолжавшееся в течение 9 часов их пребывание на линии боя, немецкая авиация имела возможность атаковать их.

Орудия, установленные на площадках бронепоездов как № 1, так и № 2 по своим конструкциям старые, достаточно изношенные до войны, поэтому в результате длительного боя частью вышли из строя, и требуют капитального ремонта.

**Бронепоезд
№ 2 «Омский
железнодорожник»
из состава 47-го
ОДБП. Весна
1942 года. Состав
имеет камуфляж
в виде широких
вертикальных полос
(ЦАМО).**



Всего во время боя израсходовано: 152-мм выстрелов — 800, 76-мм — 919, 37 мм — 195, 25-мм — 350».

В результате, дивизион отправил на ремонт в Коломну две бронеплощадки и бронепаровоз (от бепо № 2, также получил повреждения в ходе боя), откуда они прибыли 7 июля 1942 года (вместо разбитой тяжелой площадки изготовили новую).

С 27 апреля 1942 по июль 1943 года 55-й ОДБП активных боевых действий не вел, охраняя станции Чернь, Выползово и Скуратов от атак с воздуха. За это время по данным штаба дивизиона бепо сбили и подбили 6 немецких самолетов.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 664, № 2 «Коломенский рабочий» — № 698.

Переданный в состав 11-й гвардейской армии Центрального фронта 55-й ОДБП также не вел активных действий из-за разрушенного железнодорожного полотна. Он занимался прикрытием от атак с воздуха моста в районе станции Отрада.

31 января 1944 года дивизион передислоцировали на станцию Шарыбовка, в район Жлобина. Вошедший в состав 63-й армии 1-го Белорусского фронта он поддерживал огнем части 323-й стрелковой дивизии в райо-

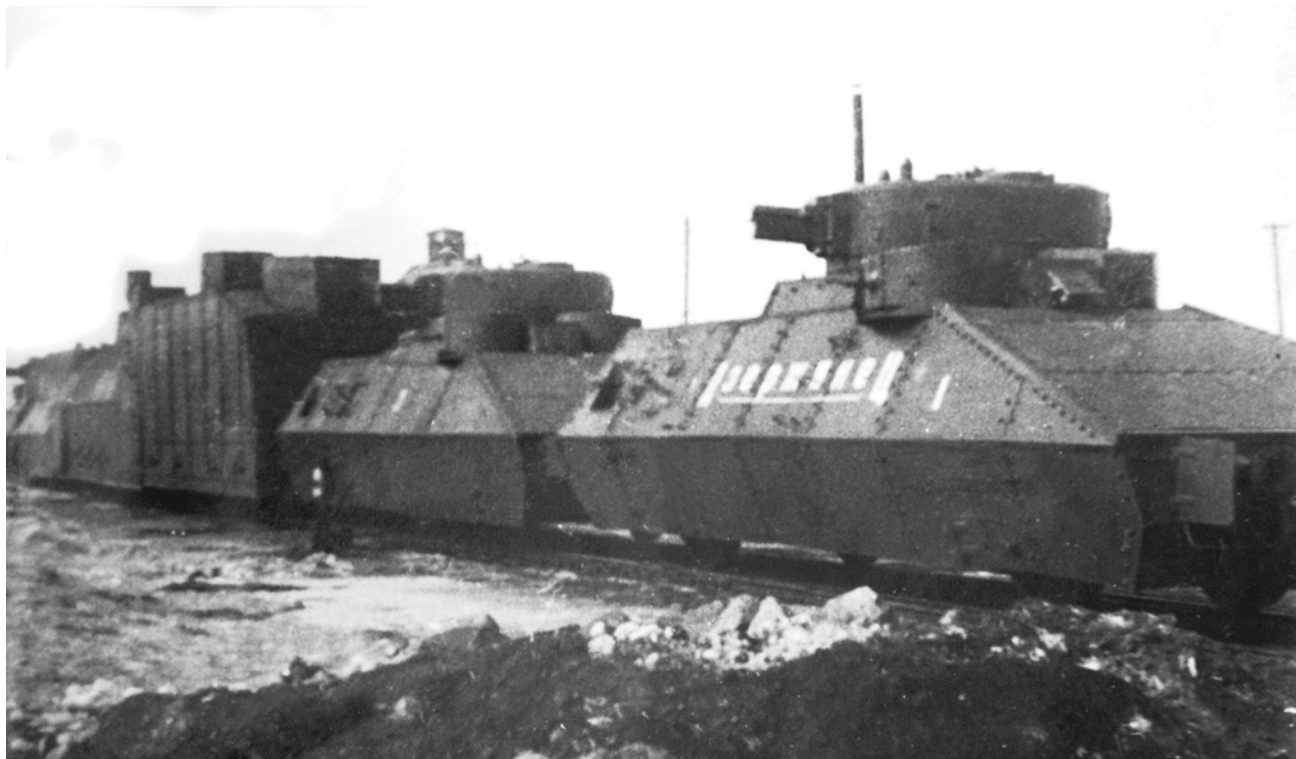
не станции Хальч, во время ликвидации немецкого плацдарма на правом берегу Днепра, затем действовал совместно со 115-м укрепрайоном. 23 апреля 1944 года 55-й ОДБП вывели из состава 3-й армии в резерв фронта на станции Калининичи и Мозырь, прикрывая их от атак с воздуха.

В августе 1944 года дивизион передислоцировали в Брест, а в декабре — на участок Ковель — Сарны, на станцию Маневичи. Здесь 55-й ОДБП получил задачу охраны железной дороги от «националистических банд — «бульбовцев». 10 января у станции Желудек команда бепо № 698 провела первую операцию, при этом в ходе боя было убито 50 бандитов.

Согласно решения Военного Совета 1-го Белорусского фронта 55-й ОДБП с 10 марта 1945 года перешел в оперативное подчинение войскам НКВД по охране тыла с дислокацией на станциях Луков и Сварженц (восточнее Познани). Бронепоезда охраняли коммуникации железнодорожного узла Познани и мосты через Варту. За операции, проведенные совместно с частями НКВД против вооруженных националистических подразделений были награждены орденами и медалями 123 человека из личного состава дивизиона.

30 мая 1945 года 55-й ОДБП вывели из подчинения войскам охраны тыла, а 8 ав-

Бронепоезд № 2 «Держинец» из состава 48-го ОДБП. Весна 1942 года. На бронеплощадках установлены корпуса с башнями от танков Т-28 (ЦАМО).



густа — из состава Группы советских оккупационных войск в Германии и направили во Львовский военный округ. Здесь на основании директивы Генерального Штаба с 3 сентября 1945 года дивизион приступил к расформированию. Матчасть была передана 49-му ОДБП.

Дивизионом командовали: майор П.М. Бойко (февраль 1942—1943 год), капитан Бейгул (1943 — май 1944 года), майор (позже подполковник) Солонов (май 1944—1945 год).

56-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось 28 апреля 1942 года в Сталинграде. Укомплектование личным составом произошло довольно быстро за счет рабочих города и колхозников области, а вот изготовление матчасти сильно затянулось. В результате, при подходе немецких войск к Сталинграду бронепоезда были готовы только на 40-50%. Во время авианалета 23 августа 1942 года база дивизиона и не достроенная боевая матчасть были уничтожены. По распоряжению ГАБТУ КА остатки личного состава и вооружение 56-го ОДБП были эвакуированы в Рузевку, в распоряжение 1-го запасного полка бронепоездов.

19 февраля 1943 года по директиве командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии личный состав 56-го ОДБП убыл на завод имени Куйбышева в Коломну, где включился в работы по изготовлению материальной части:

«На строительстве ежедневно было занято по 50 и более бойцов и офицеров, которые работая по 12 часов в сутки давали по 200-300% выработки против существовавших норм на заводе. За 60 рабочих дней личный состав дивизиона собственными руками, с большим подъемом и старанием, построил два бронепоезда».

Формирование дивизиона закончилось в июне 1943 года. В его состав вошли два бепо типа БП-43: № 750 (бронепаровоз ПР-43 Ов № 5146, бронеплощадки ПЛ-43 № 43-639, 43-640, 43-641, 43-642, ПВО-4 № 43-643) и № 759 (бронепаровоз ПР-43 Ов № 5524, бронеплощадки ПЛ-43 № 43-644, 43-645, 43-646, 43-647, ПВО-4 № 43-648).

В июле 1943 года 56-й ОДБП был включен в состав 62-й дивизии ПВО Московского фронта ПВО, а 9 сентября по директиве командующего бронетанковыми и механизиро-

ванными войсками Красной Армии убыл на Калининский фронт.

Включенный в 3-ю ударную армию, дивизион разместился на станциях Кунья и Великополье. В ноябре бепо, включенные в состав группы бронепоездов (совместно с 62-м ОДБП) поддерживали части 185-й стрелковой дивизии, ведя огонь с закрытых позиций по позициям противника в районе Черном. По докладу начальника артиллерии дивизии огнем 56-го дивизиона было уничтожено 5 огневых точек, разбито 75-мм орудие, подавлен огонь минометной и двух артиллерийских батарей, отбита немецкая контратака и уничтожено до 40 человек. В этом же документе отмечалось:

«Бронепоезда в работе сколочены и действуют энергично и слаженно. Хорошо взаимодействуют с пехотой, быстро открывают огонь по вызову».

По окончании операции группы бепо, 56-й ОДБП 20 ноября отвели на станцию Великие Луки, где включили в состав 22-й армии. Получив приказ «вести беспokoящий огонь по укрепленным узлам противника в районе деревень Мешково, Жолобово, Патресово, станция Новоскольников», бронепоезда с 27 ноября включились в боевую работу, периодически ведя огонь по немецким позициям. 10 декабря 1943 года 56-й ОДБП передислоцировали на станцию Кувшиново с задачей ее прикрытия от атак с воздуха. Здесь бронепоезда находились до ноября 1944 года.

В ноябре 1944 года 56-й ОДБП убыл в состав 1-й ударной армии с задачей охраны побережья Рижского залива (участок Смардэ—Тукумс), где и находился вплоть до капитуляции немецкой группировки в Курляндии. За это время огнем бронепоездов было уничтожено 6 пулеметов, минометная батарея, 6 блиндажей, 2 наблюдательных пункта, до 100 человек пехоты, подавлен огонь 3 минометных батарей.

После окончания Великой Отечественной войны 56-й ОДБП убыл в Выборг, где находился до 6 июня 1946 года, затем его передислоцировали на станцию Левашово и Сертолово-1, где он находился до 1 апреля 1947 года. На основании директивы Генерального Штаба Вооруженных Сил СССР 56-й дивизион убыл в Брянск, а оттуда в Навтлуг, в состав войск Закавказского военного округа. Здесь согласно директивы Генерального Штаба № орг/1/460512 от 7 апреля 1947 года 56-й ОДБП расформировали в период с 1 по 20 мая. Матчасть передали 42-му ОДБП.

Дивизионом командовал: капитан Агеев (июнь—ноябрь 1942 года).

57-Й ОСОБЫЙ ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось в марте 1942 года в Сталинграде. Матчасть строилась на Ворошиловградском заводе имени Октябрьской революции. 19 марта оба состава были сданы представителям ГАБТУ КА, но их вооружение затянулось до начала июля. Бронепаровозы бепо защищались каленой броней 15+15 мм, будка машиниста и командирская рубка 15+15+15 мм, бронеплощадки имели защиту из каленой брони 28 мм + 50 мм железобетон + 32 мм углеродистая сталь, башни 30 мм каленая броня, вооружение каждой — 2 76-мм пушки образца 1902/30 года и 6 пулеметов Максима.

Получив приказ прикрыть железнодорожную станцию Миллерово, дивизион 9 июля выступил из Ворошиловграда. Прибыв в Миллерово бепо двинулись в направлении станций Шепетуха и Чертково, где 11 июля вели огонь по немецким танкам. На следующий день в результате бомбежки были повреждены тендер и два орудия бепо № 1, разбита контрольная платформа, 10 человек убито и 18 ранено. Черным паровозом поврежденный состав оттянули в Миллерово, вскоре сюда же прибыл бепо № 2.

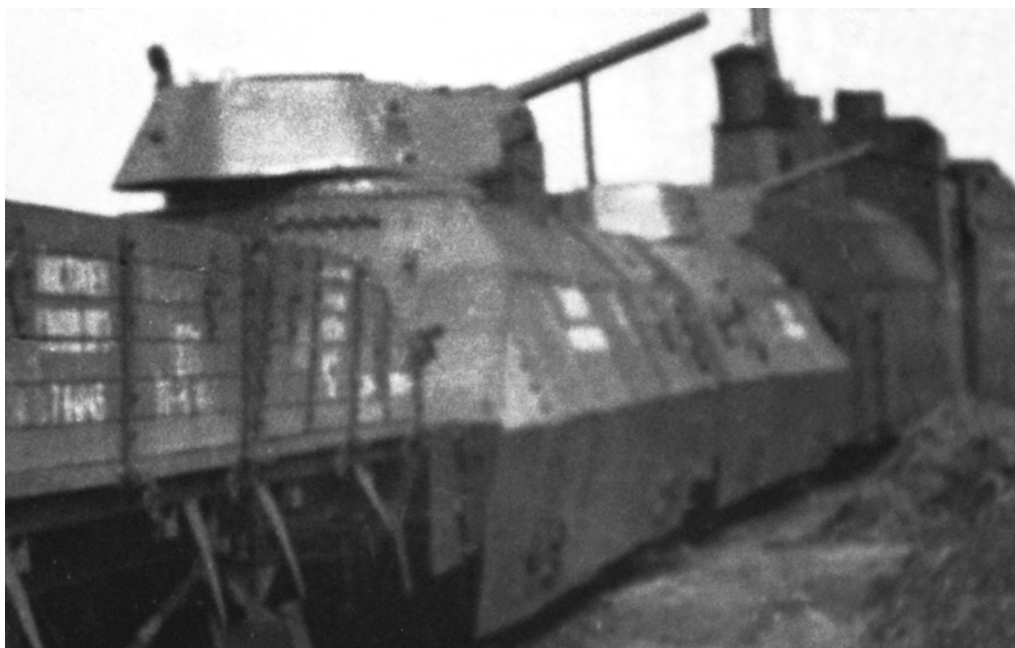
**Командиры бепо
№ 2 «Дзержинец»
48-го ОДБП
на одной из
бронеплощадок.
Весна 1942 года
(РГАКФД).**

На следующий день, не связавшись со штабом фронта, командир дивизиона приказал бронепоездам отходить в направлении станции Тарасовка. Однако за Тарасовкой находились различные эшелоны, и 57-й ОДБП вынужден был остановиться и ждать когда освободится путь. Дальнейший ход действий можно узнать из доклада заместителя командира дивизиона старшего лейтенанта Копылова:

«Около 16.00 13.7.42 г. появились танки противника в районе д. Баклановка в полутора-двух километрах от места нахождения дивизиона, и начали обстреливать деревню Баклановка, эшелоны и наши танки, которые находились в районе ст. Тарасовка и в полутора-двух километрах от нас. Командир дивизиона майор Ткаченко, вместо того, чтобы открыть огонь по танкам противника и связаться с нашими танковыми частями, решил вывести людей из материальной части и базы, а боевую часть и базу уничтожить. База и боевая часть были облиты бензином и зажжены. Сгорела ли боевая часть сказать нельзя, так как этого никто не наблюдал.

Личному составу было приказано сесть на автомашины и направиться в г. Сталинград. Т.к. своих машин не хватало, командир дивизиона приказал останавливать проходящие





**Бронепоезд № 1
«Смерть немецким
оккупантам» из
состава 48-го ОДБП.
Весна 1942 года.
На бронеплощадках
установлены
корпуса с башнями
от танков Т-34
(ЦАМО).**

машины и усаживать в них своих людей. Тут же была остановлена машина, которая везла снаряды на фронт, снаряды были разгружены, а на машину посажены бойцы дивизиона. Личному составу, которому не хватило машин, было приказано как кто может ехать в Сталинград».

В результате, из 110 человек дивизиона к 17 июля в Сталинград прибыло 88 человек. Через три дня личный состав дивизиона отправили на станцию Рузаевка в распоряжение 1-го учебного полка бронепоездов имени Алябьева.

24 июля 1942 года директивой № 726649 сс заместителя наркома обороны СССР 57-й ОДБП начал переформирование на штат особого дивизиона бронепоездов, имевшего на вооружении бронеплощадки с реактивными установками («катюши»).

В Рузаевке дивизион получил новую боевую матчасть, подвижной состав базы и пополнение личного состава до полного штата. Офицерский состав прежнего дивизиона в период переформирования в основном заменили офицерами присланными из отдела кадров управления бронепоездов ГАБТУ КА — сменили командира дивизиона замполита, заместителя по строевой части, командиров и замполитов бронепоездов, командиров бронеплощадок.

57-й ОДБП получил новую матчасть — бронепоезд № 1, построенный в депо станции Вологда (бронепаровоз Ов № 1418, броня не каленая 16+16 мм с воздушным зазором 15 мм, движение 20+10 мм с воздушным

зазором 10 мм, командирская рубка и будка машиниста 25+16 мм с воздушной прослойкой 10 мм, башня ПВО 20 мм, вооружен спаренной зенитной установкой пулеметов Максима, бронеплощадки № 170 и 171, броня не каленая, борта 12+12 мм и 16+16 мм с воздушным зазором 10 мм, движение 15 и 20 мм, башни 16+16 мм с воздушным зазором 15 мм, вооружение каждой 2 76-мм танковых пушки Л-10, 4 пулемета Браунинг и 2 ДТ), и бепо № 2, изготовленный Тамбовским вагоноремонтным заводом (бронепаровоз Ов № 6041, внешние листы брони каленые, внутренние не каленые 16+16 мм с воздушным зазором 15 мм, движение 20+10 мм с воздушным зазором 10 мм, командирская рубка и будка машиниста 25+16 мм с воздушной прослойкой 10 мм, башня ПВО 20 мм, вооружен строенной зенитной установкой пулеметов Браунинг, бронеплощадки № 217, 218, 219 и 220, 170 и 171, внешние листы брони каленые, внутренние не каленые, борта и башня 15+15 мм с воздушным зазором 80 мм, движение 15 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка Л-10, 5 пулеметов ДТ.

Кроме того, в состав дивизиона включили две платформы ПВО № 457 и 458, построенных Канаешским вагоноремонтным заводом и вооруженных 37-мм зенитной пушкой и пулеметом ДШК каждая, а также две бронеплощадки № 530 и 532 с реактивной установкой М-13 и двумя пулеметами ДТ на каждой.

При приеме материальной части обнаружилось много дефектов и недоделок, поэтому в августе 1942 года по указанию управ-

ления бронепоездов бронеплощадки направляли для ремонта в Коломну на завод № 4 имени Ворошилова, а бронепаровозы в депо Белорусского вокзала. Все работы по устранению недоделок велись силами личного состава дивизиона при небольшой помощи квалифицированных рабочих и инструкторов завода и депо. К 1 октября 1942 года вся боевая часть была приведена в полную боевую готовность, а к 15 октября формирование дивизиона было закончено.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 693, № 2 — № 686.

В ноябре 1942 года 57-й ОДБП убыл на Калининский фронт, где поступил в распоряжение 3-й ударной армии. Здесь была создана группа бронепоездов в составе 57-го и 62-го ОДБП под командованием командира 57-го дивизиона капитана Текучева. В декабре 1942 — январе 1943 года группа поддерживала части 7-й Эстонской стрелковой дивизии в районе Торопца и Великих Лук. После взятия Великих Лук 15 января 1943 года 57-й ОДБП находился на станции Всполье.

4 октября 1943 года на основании приказа штаба 3-й ударной армии дивизион передислоцировался в Новосокольники, где 17 октября вошел в состав группы бронепоездов (57 и 62-й ОДБП под командой командира 62-го дивизиона подполковника Алхазавили).

20 ноября 1943 года 57-й ОДБП передан из состава 3-й ударной в 22-ю армию 2-го Прибалтийского фронта, и к 17 декабря прибыл в Селижарово. Здесь он находился до ноября 1944 года с задачей прикрытия станции от атак с воздуха.

18 ноября 1944 года дивизион прибыл на станцию Скривери Латвийской железной дороги, где находился в резерве 2-го Прибалтийского фронта.

С 18 декабря 1944 года дивизион вошел в состав 22-й армии 2-го Прибалтийского фронта и прибыл на станцию Добеле. В этом районе бронепоезда действовали до конца войны (последний раз они открывали огонь 4 мая 1945 года), поддерживая части 22, 1-й ударной и 67-й армий 2-го Прибалтийского, а затем Ленинградского фронтов (эти объединения действовали против отрезанной в Курляндии немецкой группировки). Например, в период с 19 декабря 1944-го по 2 февраля 1945 года огнем 57-го ОДБП было уничтожено 5 минометных батарей, 30 пулеметов, 10 блиндажей, 3 склада с боеприпасами, 4 наблюдательных пункта, подавлен огонь 8 минометных батарей и 19 пулеметов.

57-й дивизион был расформирован в [1946] году

Дивизионом командовали: майор Ткаченко (март—июль 1942 года), майор С.С. Тавлуй (июль 1942—1943 год), майор Зинаков (1943—1945 год)

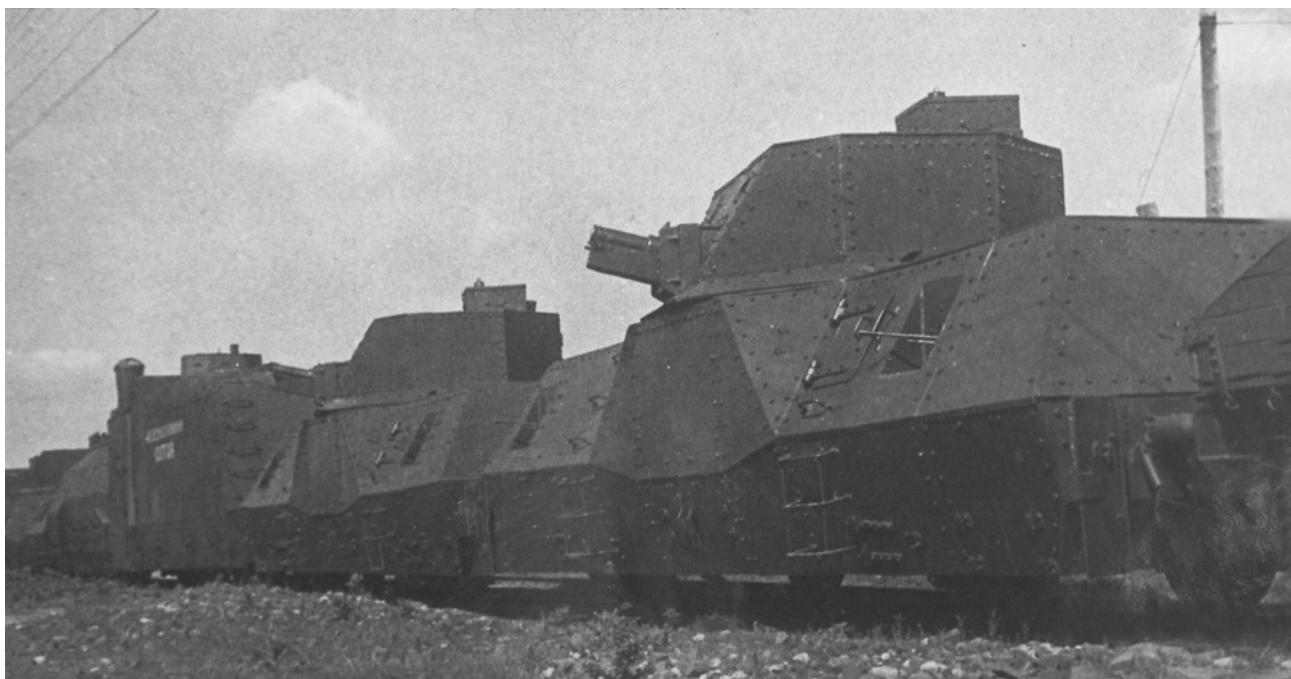
58-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ИЗЯСЛАВСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось 6 февраля 1942 года в Москве, затем личный состав убыл в Пензу, где принял бепо № 16 «Смерть фашизму» (типа НКПС-42, броня паровоза не каленая 22 мм, борта бронеплощадок из не каленой брони толщиной 15+8+42 мм с воздушной прослойкой 100 мм и железобетонной прослойкой 105-145 мм, вооружение каждой 2 76-мм пушки образца 1927 года, 6 пулеметов ДТ, изготовлен в депо станции Пенза). В марте 1942 года 58-й ОДБП прибыл на станцию Лиски, где в его состав вошел бепо № 12 «За Родину, за Сталина», изготовленный местными железнодорожниками в конце 1941 года (типа НКПС-42, броня паровоза закаленная 30 мм, борта бронеплощадок из закаленной брони 15+15 мм, вооружение каждой 2 76-мм пушки Лендера и 4 пулемета Максима и 2 ДТ). Этот бепо уже действовал на фронте, и в период с 15 февраля по 3 мая 1942 года, поддерживая части 13-й гвардейской и 121-й стрелковых дивизий, произвел 19 огневых налетов, уничтожив 3 артбатареи, 2 ДЗОТа и 2 автомашины.

Для усиления прикрытия с воздуха, в апреле 1942 года силами личного состава дивизиона было изготовлено две бронеплощадки ПВО, на каждой из которых установили по 76-мм пушке Лендера.

6 июня 1942 года бепо № 16 срочно перебросили на станцию Россошь для ее прикрытия от атак с воздуха. К моменту прибытия станция оказалась объята пожаром, возникшим от предыдущей бомбежки. Бепо не успел определить место стоянки, как начался повторный налет.

«В борьбе с авиацией было применено все находившееся на бронепоезде вооружение, вплоть до личного оружия — пулеметы ДТ, установленные в бортовых амбразурах, были сняты и использованы на площадках как зенитные средства. В это время на станции Россошь никаких зенитных средств не было, кроме средств бронепоезда».



В ходе этого боя бепо удалось подбить один бомбардировщик Хе-111.

Приказом штаба Юго-Западного фронта № 01 от 14 июня 1942 года оба бепо 58-го ОДБП перебросили на Харьковское направление в состав 38-й армии. Находясь на участках Купянск—Староверовка и Купянск—Гусинка, они поддерживали части 162-й стрелковой и 6-й кавалерийской дивизий.

22 июня 1942 года немецкие части перешли в наступление. Бронепоезда вступили в бой, часто ведя огонь с открытых позиций, подбили 7 танков противника и обеспечили отход наших частей. В ходе боя получили серьезные повреждения три бронеплощадки, которые остались на поле боя, 13 человек было убито и 16 ранено. После боев на Харьковском направлении 58-й ОДБП отправили для ремонта боевой части в Воронеж, а 3 июля в Москву. Здесь дивизион получил новую машинную часть — бепо № 1 «Узбекистан», изготовленный в депо Ташкента, и № 2 «Патриот», построенный в депо станции Ишим (оба типа ОБ-3). В период с августа 1942-го по апрель 1943 года дивизион занимался сколачиванием оружейных расчетов и боевой подготовкой. Одновременно силами дивизиона было проведено усиление его ПВО:

«Испытав трудности борьбы с вражеской авиацией в прошлых боях, все внимание личного состава дивизиона было сосредоточено на наилучшем оснащении бронепоездов зенитными средствами. В этом проявили инициативу пом. командира дивизи-

она по тех. части старший техник-лейтенант А.И. Богуславский, начальник боепитания техник-лейтенант И.И. Долгодворов, арм. мастера старшие сержанты Заугров и Белянин, собравшие из деталей выбракованных Коломенским заводом, сверх штата две 37-мм пушки».

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Узбекистан» — № 736, № 2 «Патриот» — № 742.

Приказом командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии № 1102584 от 29 апреля 1943 года 58-й ОДБП убыл на Центральный фронт, где вошел в состав 60-й армии с дислокацией на станции Льгов. В период с 30 июля по 4 августа 1943 года немецкая авиация неоднократно атаковала бепо дивизиона, при этом составы получили ряд повреждений, было убито 3 и ранено 14 человек. Ответным огнем бронепоезда подбили 7 немецких самолетов и один сбили (упал в 300 метрах от бепо № 742), взято в плен 3 летчика.

По приказу штаба 60-й армии 58-й ОДБП 9 сентября 1943 года прибыл в Бахмач, затем перешел в Нежин и на станцию Лосиновка, где находился с 21 октября по 20 ноября 1943 года. 4 декабря 1943 года 58-й ОДБП прибыл на станцию Ирша, а затем перешел в Малин. К этому времени немецкие части нанесли контрудар, перерезали шоссе Киев—Житомир, взяли Радомышль и развивали успех

**Бронепоезд № 1
«Железнодорожник
Алтая» из состава
49-го ОДБП.
Весна 1942
года. На тендере
бронепаровоза
различно название
бепо (ЦАМО).**

на Малин. Дивизион получил приказ штаба 60-й армии прикрывать участок Тетерев—Ирша.

10 декабря 1943 года, наладив связь с 51-й танковой бригадой бронепоезда поддерживали ее атаку у населенных пунктов Садки и Вырва. Воспользовавшись моментом, части 322-й стрелковой дивизии заняли эти пункты и закрепились в них. 12 и 13 декабря 58-й ОДБП своим огнем способствовал отражению немецких атак на позиции 322-й дивизии. Всего за это время бепо подбили и уничтожили 3 танка, 2 бронемашины и 2 самоходных орудия.

14 февраля 1944 года 58-й ОДБП сосредоточился на станции Курное в 6 километрах от Шепетовки, поступив в распоряжение 18-го стрелкового корпуса.

Готовясь к предстоящей наступательной операции наших войск, командование дивизиона провело тщательную разведку путей и огневых позиций, наладило взаимодействие с 148 и 280-й стрелковыми дивизиями. Это дало положительный результат:

«4.03.44 г. наши части перешли в наступление на сильно укрепленную оборону противника. С 8.00 до поздней ночи 4.03.44 г. дивизион вел массированный огонь по огневым точкам и переднему краю противника с открытых огневых позиций. Противник

большей частью своего артогня вел стрельбу по бронепоездам, иногда корректируя огонь самолетами. Мощный артогонь противника иногда вызывал необходимость курсирования бронепоездов, т.е. отходить вперед или назад на короткую дистанцию (до 200 метров) с тем, чтобы обеспечить бесперебойную поддержку наступающим стрелковым полкам.

5.03.44 г. с рассветом, после мощного артогня бронепоездов по укреплениям и живой силе противника, наши части заняли гор. Городище и ряд других населенных пунктов, тем самым обеспечивая успех нашим войскам по штурму и взятию гор. Изяславля.

Успешно проведенными боевыми действиями на данном участке дивизион уничтожил минометную батарею, 4 ручных пулемета, 2 станковых пулемета, противотанковую пушку, роту вражеских солдат и офицеров, разрушил 2 ДЗОТа, наблюдательный пункт, подавил огонь 2 танков и 2 самоходных орудий, а также сбил один вражеский самолет и один подбил».

Приказом Верховного Главнокомандующего № 060 от 19 марта 1944 года за успешные действия по обеспечению взятия города Изяславль 58-й ОДБП получил почетное наименование «Изяславский».

С 6 апреля 1944 года дивизион охранял участок Здолбуново—Дубно, а с 20 апреля,

Бронепоезд № 2 «Луинец» из состава 49-го ОДБП. Весна 1942 года. На площадках видна маркировка в виде белых горизонтальных полос, число полос соответствовало порядковому номеру площадки в составе бепо (ЦАМО).



согласно приказу командующего бронетанковыми и механизированными войсками 1-го Украинского фронта был включен в 13-ю армию и переброшен на участок Михайловка—Радзивилов.

С 27 мая 1944 года бронепоезда периодически вели обстрел немецких позиций в районе Броды. Например, в ночь с 9 на 10 июня бепо произвели огневой налет, выпустив в течение 27 минут 1049 снарядов по заранее разведанным целям.

На основании распоряжения начальника управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА от 22 апреля 1944 года № 545952 6 мая дивизион на станции Мирогоша Ковельской железной дороги взамен бепо № 742 с устаревшими артсистемами, принял бепо № 608 «Омский мопровец» (типа БП-43), построенный на средства трудящихся мопровцев Омской области. Чуть позже было получено распоряжение о сдаче бепо № 742 и отправке бепо № 736 в Тамбов на ремонт и перевооружение (убыл 14 июня 1944 года).

Бронепоезд № 608 с 9 июля включился в боевую работу. Так, 17 июля 1944 года он поддерживал наши части при взятии города Броды, выпустив в течение 40 минут 600 снарядов. К исходу дня город был взят.

11 августа 1944 года 58-й ОДБП прибыл на станцию Ожидов, где получил задачу по

«охране железнодорожного пути, железнодорожных объектов и борьбе с бандеровскими бандами на участке Броды — Красне». Всего с 11 августа 1944-го по 17 марта 1945 года дивизион провел более 20 операций, в ходе которых было убито 250 бойцов УПА, взято в плен 600, а также захвачено большое количество оружия и боеприпасов. Свои потери составили 5 человек убитыми и 8 ранеными. Чаще всего операции проводились силами команд бепо в пешем порядке, но иногда использовалась и артиллерия. Например, 8 сентября 1944 года бронепоезд № 608 совместно с гарнизоном Олесского района в 40 человек проводил в селе Закомяже операцию «по уничтожению банды в 250 человек. В результате боя с применением артогня убито 120 человек бандитов, взято в плен 13 человек, захвачены ценные документы, тачанка со станковым пулеметом, 12 винтовок, гранатомет, до 4000 винтовочных патронов, среди убитых был командир сотни».

По приказу штаба 1-го Украинского фронта 58-й ОДБП с 23 марта по 6 апреля 1945 года передислоцировался на станцию Гинденбург, а затем во Львов.

На основании директивы Генерального Штаба Вооруженных Сил № 246688 от 6 мая 1946 года 60-й ОДБП приступил к расформированию, для чего его перебросили из Льво-

**Готовые
бронеплощадки
(типа НКПС-42) для
бепо 50-го ОДБП во
дворе Ярославского
паровозо-
ремонтного завода.
Январь 1942 года
(АСКМ).**



ва в Москву. Матчасть была передана 1-му запасному полку бронепоездов.

Дивизионом командовали: майор Волгин (февраль—сентябрь 1942 года), майор И.С. Мариджанов (сентябрь 1942—1943 год), майор С.Н. Егоров (1943—1945 год).

59-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ПРАЖСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован 9 сентября 1941 года решением военного совета Юго-Западного направления как 1-й отдельный дивизион бронепоездов Юго-Западного направления. В его состав включили бепо типа НКПС-42 № 4 и 5 — бронеплощадки для них строились на Мариупольском металлургическом заводе имени Ильича, а паровозы бронировались на Харьковском паровозоремонтном заводе. Для бронировки использовалась броневая сталь толщиной 45-50 мм (частично не закаленная), вооружение каждой бронеплощадки состояло из двух 76-мм пушек Лендера образца 1914 года и шести пулеметов Максима. Комплектование команд производилось при 2-м Харьковском бронетанковом училище из числа батальона выздоравливающих, 1-го запасного артполка и 11-го железнодорожно-

го полка. Таким образом, обучение и сколачивание экипажей значительно облегчилось тем, что личный состав по специальности был подготовлен и значительная часть его уже участвовала в боях. Формирование было закончено 20 сентября 1941 года.

Уже на следующий день дивизион вступил в бой у станции Красноград, поддерживая 12-ю танковую бригаду. В течение шести дней на этом участке огнем бепо было уничтожено 9 орудий и отбито три немецких атаки. Ответным огнем противника было убито 2 и ранено 6 человек, повреждены две бронеплощадки бронепоезда № 4, который 23 сентября убыл на ремонт в Харьков.

С 12 октября 1941 года бепо № 4 и 5 вели бои на участке Гавриши — Богодухов, поддерживая контратаки 132-й танковой бригады и 212-й стрелковой дивизии. В результате неожиданного маневра бронепоездов и хорошо подготовленного артогня, 15 октября дивизион выбил немцев со станции Гавриши и занял ее. Воспользовавшись успехом бепо, наши части на этом участке продвинулись вперед. За пять дней боев дивизион уничтожил 3 минометных батареи и батарею 75-мм орудий, при этом огонь велся прямой наводкой с открытых огневых позиций.

16—18 октября поочередно бепо поддерживали отходившие части 212-й стрелковой дивизии в районе Богодухова и станции

**Бронепоезд № 1 из
состава 50-го ОДБП.
Январь 1942 года.
Бронеплощадки
вооружены 76-мм
полковыми пушками
образца 1927 года
(ЦАМО).**



Гавриши, при этом бронепоезд № 5 сошел с рельс из-за разбитого снарядами железнодорожного полотна. Однако состав удалось поднять и отбуксировать в тыл. 21–27 октября 1941 года бепо № 4 и № 5 направили на ремонт в Лиски, а 14 ноября по распоряжению генерал-лейтенанта Парсегова дивизион убыл на станцию Елец в распоряжение 13-й армии. Здесь бронепоезда действовали на участках в районе Бабарыкино, Лобаново, Лев Толстой, Куликово Поле, Казаки, Лопатино, поддерживая артогнем действия наших частей.

9 декабря бронепоезда, подойдя к взорванным мостам у Долгоруково, интенсивным артогнем ночью выбил противника со станции, уничтожив 2 минометных батареи и рассеяв и частично уничтожив до роты пехоты противника.

19 декабря дивизион перебросили на участок Кшень–Мармыжи, где 31 декабря поддерживал наступление 160-й и 13-й гвардейской стрелковой дивизий на станцию Мармыжи и поселок Ленинский. Благодаря поддержке дивизиона оба населенных пункта были освобождены от противника, при этом бепо подбили 4 танка, рассеяли и частично уничтожили до двух рот пехоты.

1 января 1942 года распоряжением заместителя главкома Юго-Западного фронта дивизион перебросили на участок Белый Колодезь–Волчанск, где в его состав включили третий бронепоезд — № 1. Этот состав, изготовленный в депо Лиски, состоял из бронепаровоза Ов № 864 (броня не каленая 32 мм, тендер 16 мм, будка машиниста 40, командирская рубка 45 мм) и двух 4-осных бронеплощадок весьма примитивной конструкции:

«Бронировка бронеплощадок состояла из двух стенок кровельного железа с бетонированной прослойкой между ними. Орудийные башни были открыты. Вооружение состояло из 4-х 76-мм орудий обр. 1914–1915 гг. и 8 пулеметов ДТ по бортам».

В другом документе сказано, что борта бронеплощадок имели толщину 400 мм и состояли из двух стальных листов с уложенными между ними рельсами, засыпанными песком.

Включенный в состав 38-й армии, дивизион действовал на участках Приколотное–Белый Колодезь–Волчанск, поддерживая части 199 и 300-й стрелковых дивизий.

20 марта 1942 года по директиве ГАБТУ КА 1-й дивизион бронепоездов Юго-Западного направления переформировали в 59-й отдельный дивизион бронепоездов в составе двух бепо — № 1 и № 2 (бывший № 4). При этом бепо № 5 передали в состав 60-го ОДБП.

Бронепоезд 2 (бывший № 4) состоял из бронепаровоза Ов № 11 (броня не каленая 32 мм, будка машиниста и командирская рубка 36 мм) и двух бронеплощадок № 279 и 280 (броня закаленная 45 мм, вооружение каждой 2 76-мм пушки Лендера и 8 пулеметов ДТ). О составе бепо № 1 будет сказано ниже.

С 7 по 15 апреля 59-й ОДБП по заявкам 10-й танковой бригады неоднократно вел огонь с закрытых позиций по позициям противника, уничтожив при этом 2 миномета, наблюдательный пункт и несколько десятков солдат.

15 апреля дивизион передали в 28-ю, а с 5 мая — в 21-ю армию с дислокацией на станции Булацеловка. 12 — 15 мая бронепоезда поддерживали огнем наступление 76-й стрелковой дивизии на Архангельское и Огурцово. По отзывам и донесениям стрелковых частей действия 59-го ОДБП были весьма успешными, при этом отмечалось, что огнем бронепоездов:

«1. Подавлено 3 станковых пулемета.

2. Уничтожено до 70 человек пехоты противника.

3. Огнем обеспечил занятие ур. Старое нашими войсками.

4. В с. Графовка разрушено 12 домов и подожжено 2, занятых немцами и убито 20 человек пехоты.

5. Прямое попадание в орудие ПТО».

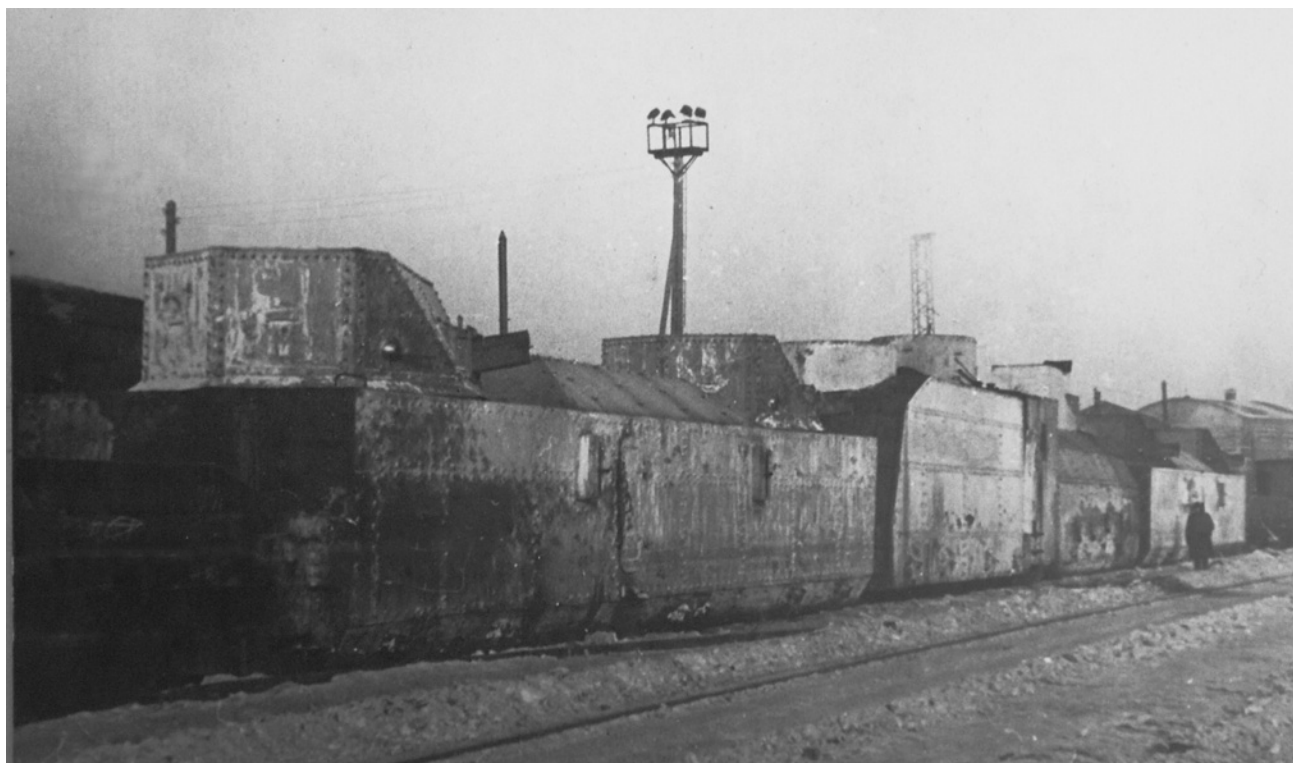
В дальнейшем боевых задач дивизиону не ставилось, так как наши войска продвинулись вперед, а железная дорога оказалась разрушенной.

12 мая 1942 года бронепоезд № 1 своим огнем сбил транспортный самолет противника Юнкерс-52, экипаж и пассажиры которого — всего 9 человек — были убиты.

29 мая 1942 года 59-й ОДБП перебросили на участок Белый Колодезь–Волчанск–Нежеголь в распоряжение 28-й армии. 10 июня немцы перешли в наступление на участке армии, и бепо № 2 вступил в бой, произведя ряд огневых налетов по пехоте противника в районе Нежеголь.

Немецкая авиация, активно действовавшая с утра, к полудню обнаружила бронепоезда и стала бомбить их и мост через Северный Донец. Оба бепо включились в борьбу с самолетами, израсходовав более 250 снарядов. Отстреливаясь, дивизион отошел сначала на станцию Волчанск, затем Белый Колодезь и Приколотное.

Заправившись водой и загрузив боеприпасы, дивизион получил приказ — с наступлением темноты выдвинуться на разезд Арбузовский, уточнить обстановку, установить



Бронепоезд № 2 из состава 50-го ОДБП. Январь 1942 года. В отличие от предыдущего бепо, на бронеплощадках этого состава установлены 76-мм танковые пушки КТ-28 (ЦАМО).

связь с любой из наших отступающих частей и получить от них задачу.

К 2.00 11 июня бепо подошли к Арбузовскому. Встреченные по дороге отдельные идущие бойцы и командиры сообщали самую противоречивую информацию. Примерно к 3.00 бронепоезда замаскировались в двух километрах друг от друга, выставили круговое наблюдение и выслали разведку в сторону Волчанска. Примерно в 5.00 разведка донесла, что за разъездом Арбузовский стоит немецкая колонна — 12 танков и до полка пехоты с артиллерией. Вскоре колонна двинулась вдоль линии железной дороги на Белый Колодезь.

Неожиданно выйдя на открытую огневую позицию бронепоезд № 1 открыл по противнику огонь с дистанции 500 — 800 метров. Немцы развернулись и стали интенсивно отвечать, и вскоре прямыми попаданиями снарядов вывели из строя бронепаровоз бепо № 1. Благодаря усилиям машиниста Самарина, при давлении пара до 5 атмосфер бепо № 1, при поддержке бепо № 2, продолжая бой, отошел на станцию Белый Колодезь. Здесь бронепоезд № 2 взял на буксир № 1, и оба состава, отбивая атаки немецкой авиации, отошли на станцию Купянск.

В ходе боя 11 июня огнем 59-го ОДБП было уничтожено 2 мотоцикла с мотоциклистами, легкий танк, разбито 2 орудия и 2

автомашины, рассеяна колонна противника и задержано ее продвижение.

12 июня 1942 года бепо № 1 убыл на ремонт в Воронеж, через пять дней сюда же отправился бепо № 2. Начиная с 23 июня 1942 года оба состава находились на заводе имени Дзержинского, где в это время размещалась ремонтная база бронепоездов Юго-Западного фронта. Здесь для бепо № 1 изготовили новые 4-осные бронеплощадки № 277 и 278 (забронированы сталью ХНМ, борта 16 мм+350 мм железобетон+16 мм, движение 16 мм, крыша 16+16 мм, орудийные башни 16+30 мм, вооружение каждой 2 76-мм зенитных пушки Лендера, 4 пулемета ДТ и один ДШК).

6 июля 1942 года рембаза бронепоездов эвакуировалась из Воронежа, при этом 59-й ОДБП направился на станцию Балашов. В пути бепо № 2 подвергся бомбежке, при этом «в результате двух прямых попаданий бомб был совершенно разбит тендер бронепаровоза, пробит потолок бронеплощадки с заклиниванием башни, повреждена колесная пара бронеплощадок, из личного состава убито два человека и пять человек ранено».

В таком состоянии дивизион прибыл в Балашов, где находился на ремонте до 19 сентября 1942 года.

На следующий день по распоряжению штаба автобронетанковых войск Сталинградско-



го фронта 59-й ОДБП убыл на станцию Лог в распоряжение 4-й танковой армии.

В ночь с 24 на 25 и с 25 на 26 сентября бронепоезда произвели огневой налет по станции Хлебное, где немцы сосредоточили значительные силы пехоты. В результате противник не смог завершить фортификационные работы и перегруппировку своих частей в этом районе.

В первых числах октября дивизион регулярно проводил ночные стрельбы по переднему краю обороны и по огневым точкам противника, поддерживая части 22-й мотострелковой бригады в районе Хлебное и Зимовейский. После того как противник отступил, и орудия бепо 59-го ОДБП не могли до него достать, бронепоезда получили задачу прикрыть от атак с воздуха станцию Иловля:

«Благодаря тому, что бронепоезда дивизиона были вооружены зенитными пушками образца 1914-1915 годов, а также использованию всех огневых средств бронепоездов, самолеты противника своевременно встречались мощным заградительным орудийным и пулеметным огнем, боевой их порядок расстраивался и беспорядочно сброшенные бомбы не приносили почти никакого ущерба. За 9 налетов вражеский бомбардировщик (35 самолетовылетов), имеющих задачей бомбить бронепоезда дивизиона и ст. Иловлю им удалось повредить осколками 4 двух-

осных крытых вагона, принадлежащих дивизиону и поджечь около 2-х вагонов снарядов принадлежащих 65 армии. Из личного состава дивизиона было ранено 4 человека».

Боевым распоряжением штаба автобронетанковых войск Донского фронта № 0166 от 27 ноября 1942 года 59-й ОДБП направлялся на ремонт, после которого бепо вывели во фронтовой резерв: с 28 декабря 1942-го по 1 марта 1943 года они дислоцировались на станции Медведица, с 1 по 29 марта — на станции Борисоглебск, с 30 марта по 28 апреля — на станции Плавница.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 668, а № 2 — № 675.

По распоряжению управления командующего бронетанковыми и механизированными войсками Центрального фронта 28 апреля 1943 года 59-й ОДБП убыл для модернизации на Тамбовский вагоноремонтный завод. Работы велись в течение трех месяцев при активной помощи личного состава дивизиона. За это время был отремонтирован средним ремонтом бронепаровоз бепо № 675, на котором смонтировали новую командирскую рубку и башню ПВО. На бронеплощадках этого бронепоезда уменьшили высоту башен, вместо пушек Лендера в них установили 76-мм орудия Ф-34, а также подрезали

Бронепоезд № 1 из состава 51-го ОДБП.

Зима 1942 года.

Бронеплощадки вооружены 76-мм танковыми пушками Ф-34, на тендере видна спаренная зенитная установка пулеметов ДШК (ЦАМО).

броню на нижних краях бортов для вписывания площадок в габарит. Кроме того, бепо № 675 получил платформу ПВО с двумя 76-мм пушками Лендера — для ее изготовления использовали одну из артиллерийских площадок бепо № 668.

Что касается последнего, то он получил полностью новую матчасть — на средства, собранные колхозниками Тамбовской области, рабочие вагоноремонтного завода совместно с личным составом дивизиона построили новый бепо «Тамбовец» типа БП-43.

27 июля 1943 года дивизион убыл в распоряжение управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА на станцию Раменское, откуда после доукомплектования и сколачивания команд 2 сентября направился в распоряжение командующего бронетанковыми и механизированными войсками 1-го Белорусского фронта. Сначала 59-й ОДБП находился на станции Выгоничи в резерве фронта, а с 3 марта 1944 года вошел в состав 61-й армии с дислокацией в Калинковичах.

Приданный 356-й стрелковой дивизии дивизион прикрывал участки Слободка—Багримовичи и Птичь—Загорины.

С 29 марта—10 апреля бронепоезд № 668 с приданной десантной ротой патрулировал участок Тетерев—Спартак с задачей «не допустить прорыва банды «бандеровцев» через железную дорогу». Попытки мелких групп перейти через железнодорожное полотно отражались огнем бепо и десантной роты.

На основании распоряжения штаба 1-го Белорусского фронта 20 апреля 1944 года 59-й ОДБП перебросили на участок Повурск—Ковель в состав 47-й армии. Приданные 260-й стрелковой дивизии, 5 июля 1944 года бронепоезда поддерживали наступление ее 1030-го стрелкового полка на Ковель. Под прикрытием огня бепо полк форсировал реку Турня, обеспечив в дальнейшем продвижение вперед дивизии и стрелкового корпуса.

В ходе боев за освобождение Ковеля 59-й ОДБП уничтожил 4 пулемета, 37-мм зенитную пушку, 3 дома, превращенных немцами в огневые точки, и до 15 человек пехоты. Из-за того, что железная дорога была разрушена, бронепоезда не могли продвинуться дальше, и с 7 июля прикрывали от атак с воздуха станции Повурск и Трояновка.

9 сентября 1944 года 59-й дивизион прибыл на участок Отвоцк—Радосьць (25 километров южнее Варшавы) с задачей поддержать наступление 175-й стрелковой дивизии. На следующий день бронепоезда в 8.00 произвели огневой налет по немецким батареям у станции Вавер. Через час противник при поддержке четырех танков контратаковал передо-

вые батальоны 175-й дивизии. Бронепоезда в течение 20 минут вели интенсивный огонь, отбив контратаку с большими потерями для противника. Всего в течение дня дивизион уничтожил 2 орудия, 15 пулеметов, несколько десятков солдат, подавил огонь 2 минометных и 2 артиллерийских батарей, рассеял до 2 рот пехоты. В документах 175-й дивизии отмечалось, что огонь бронепоездов способствовал взятию нашей пехотой сел Збытки, Застув, Ляс.

В последующие дни 59-й ОДБП также активно поддерживал наступление нашей пехоты:

«11.09.44 г. дивизион с 9.00 поддерживал наступление 175 СД на ст. Вывер, где противник оказывал упорное сопротивление. В течение дня дивизион еще дважды выходил в огневой налет, ведя огонь по узлам сопротивления, мешавшим 175 СД. Бронепоезда подавили 2 минометных, артиллерийскую и пулеметную батареи, что дало возможность нашей пехоте занять Вавер, Грохув и к исходу дня выйти к Праге. Дивизион уничтожил: 2 75-мм орудия, 6 повозок с военными грузами, 2 автомашины, до 80 гитлеровцев.

13.09.44 г. в 11.00 на огневую позицию прибыл командующий 47 армии генерал-лейтенант Гусев и приказал: в 12.20 поддержать огнем наши части, ведущие наступление юго-западнее окраины Скерки и Сельце. Поставленная задача выполнена, огнем бронепоездов уничтожено 37-мм орудие, 3 пулемета, до 30 человек, и к исходу дня наши части заняли южную и центральную часть Праги».

Приказом Верховного Главнокомандующего в октябре 1944 года за успешные действия по обеспечению взятия города Прага (пригород Варшавы) 59-й ОДБП получил почетное наименование «Пражский».

В январе 1945 года дивизион поддерживал части 6-й польской дивизии, которая форсировала Вислу и заняла юго-восточную окраину Варшавы.

После окончания войны дивизион передислоцировался сначала в Бобруйск, а в 1946 году в Орджоникидзград (пригород Брянска), где на основании директивы Генерального Штаба Вооруженных Сил № орг/1/461195 от 28 февраля 1947 года был расформирован в период с 25 мая по 20 июля 1947 года. Матчасть была передана 8-му дивизиону бронепоездов.

Дивизионом командовали: майор И. Крохин (март—июль 1942 года), майор А.Г. Наседкин (июль 1942 — февраль 1944 года), майор П.И. Степанов (февраль 1944 — январь 1945 года), майор Катышев (1945—1947 год).



60-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован на основании приказа заместителя командующего Юго-Западного фронта по автобронетанковым войскам № 1/00639 от 14 марта 1942 года. В состав 60-го ОДБП вошли уже действующие на фронте бепо № 5 и № 13. Таким образом, формирование дивизиона не требовало больших организационных затрат, так как вошедшие в его состав бронепоезда были в основном укомплектованы и имели готовую матчасть.

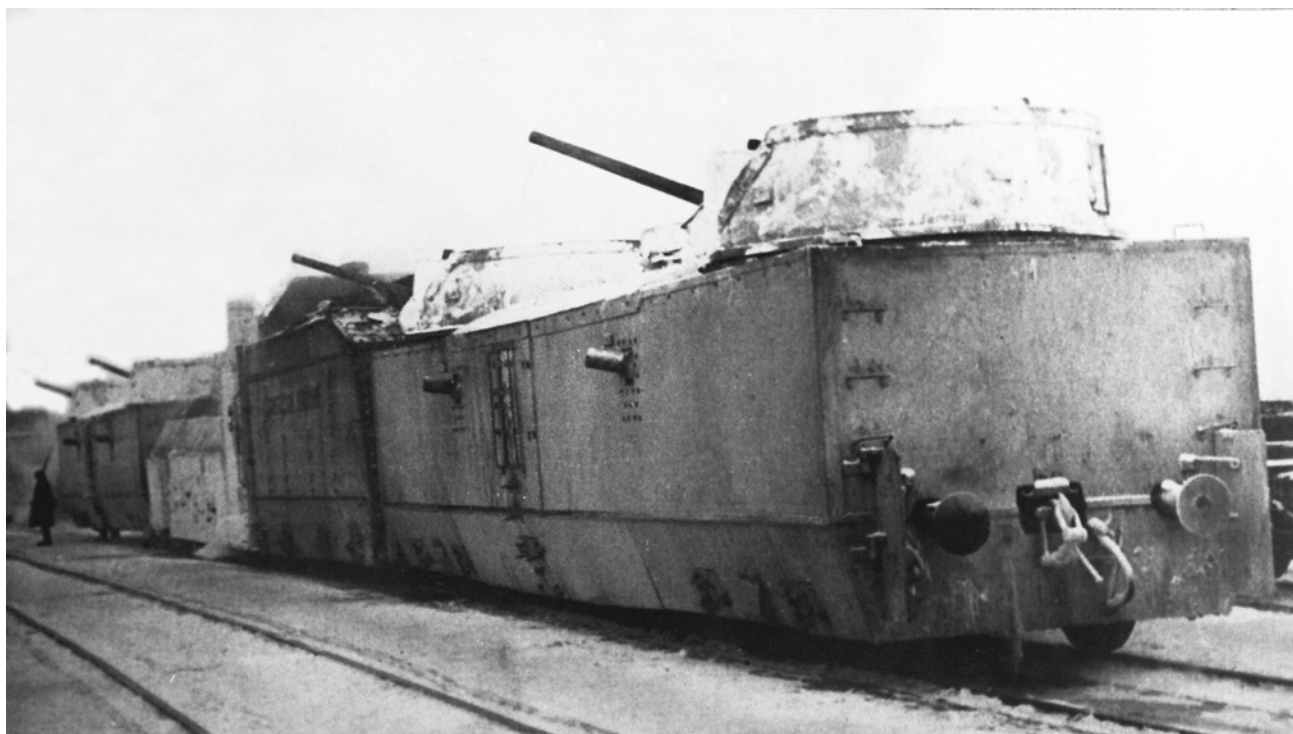
Бепо № 5 (типа НКПС-42) до этого входил в состав 1-го отдельного дивизиона бронепоездов Юго-Западного направления. Он был сформирован на Харьковском паровозоремонтном заводе, и уже 22 сентября 1941 года вступил в бой. В октябре бепо успешно действовал в районах Мерефы, Люботина и Богодухова, прикрывая отход наших частей. Например, 14 октября бронепоезд «без поддержки со стороны других частей выбил противника со станции Гавриши и занял ее, захватив богатые трофеи».

В ноябре—декабре 1941 года бепо № 5 подерживал наши части в боях за Елец и станцию Мармыжи, которая была взята 160 и 3-й гвардейской стрелковыми дивизиями. В ходе боев за эту станцию бронепоезд своим огнем подбил 4 немецких танка, и рассеял и частично уничтожил до роты пехоты.

В январе—марте 1942 года бепо № 5 находился в районе Волчанска, в полосе 199-й стрелковой дивизии 38-й армии.

Бронепоезд № 13 вел свою историю от бепо № 44 из состава 4-го ОДБП, который война застала в Белоруссии, в районе Молодечно, а затем он воевал под Столбцами и Кричевым. После того, как 15 августа 1941 года одна бронеплощадка была полностью разбита, а вторая с бронепаровозом направлена на ремонт в Ворошиловград, личный состав бепо направился в распоряжение 1-го запасного полка бронепоездов. 29 октября команда бывшего 44-го бепо по распоряжению Федоренко направилась в Тулу, где велась постройка бронепоезда. Из-за того, что состав оказался не достроен и не вооружен, вместе с командой его отправили на Мичуринский паровозоремонтный завод для завершения работ. После того, как бронепоезд, получивший № 13 был готов, его направили в район станции Волчанск, в состав 21-й армии, куда он прибыл 27 декабря 1941 года. 3 января 1942 года состав передали 38-й армии с задачей — прикрывать от атак с воздуха участок Купянск—Булацеловка, при этом в течение месяца бепо № 13 вступал в бой с немецкой авиацией 16 раз, подбив при этом 2 самолета противника. 2 марта 1942 года бронепоезд № 13 направился в Воронеж, на ремонтную базу бронепоездов Юго-Западного фронта для устранения

**Бронепоезд № 2
из состава 51-го
ОДБП. Зима 1942
года. Состав
состоял из трех
бронеплощадок —
двух с 76-мм
зенитками Лендера
(по одной на
типа военсклада
№ 60 со 107-мм
пушкой (ЦАМО).**



**Бронепоезд № 1
«Тамбовский
рабочий» из состава
52-го ОДБП. Зима
1942 года. Название
различно
на тендере
бронепаровоза
(ЦАМО).**

конструктивных недостатков и усиления вооружения. Здесь же, в Воронеже, велось и формирование 60-го ОДБП, при этом бепо № 5 стал № 1, а № 13 — № 2.

18 апреля 1942 года дивизион прибыл в состав 6-й армии на участок Изюм—Савинцы, где прикрывал железную дорогу от атак с воздуха.

Вечером 18 мая 1942 года 60-й ОДБП получил сообщение о том, что немецкие танки прорвали фронт и движутся к Изюму. В 6.00 на следующий день дивизион начал выдвигаться в район Святогорской, но из-за разбитого железнодорожного моста у Букино бепо продвинуться не смогли. В результате активных действий личного состава дивизиона и прибывшего восстановительного батальона удалось вытянуть разбитые авиацией вагоны и построить рядом временный мост, и к утру 20 мая движение на участке удалось восстановить.

До 25 мая бронепоезда прикрывали участок Святогорская—Букино, поддерживая части 296 и 51-й стрелковых дивизий и неоднократно совершая огневые налеты по немецким позициям на южном берегу реки Северный Донец.

С 26 по 31 мая бепо действовали в районах Букино—Красный Лиман и Радьковские Пески—Купянск, главным образом ведя борьбу с авиацией противника. При этом во время пожара, возникшего на станции Радь-

ковские Пески от бомбежки немцев, личный состав 2-го бепо спас 48 вагонов с боеприпасами. 31 мая бронепоезд № 2 также атаковала авиация противника. В результате состав получил ряд поврежденных бронеплощадок — пробита броня, выведены из строя все орудия, включая два зенитных, разбита ходовая часть. 8 июня 1942 года по приказу заместителя командующего Юго-Западным фронтом по автобронетанковым войскам 2-й бепо 60-го ОДБП убыл на рембазу в Воронеж для получения новой матчасти.

Оставшийся на участке Купянск—Святогорская—Букино—Красный Лиман бронепоезд № 1 почти ежедневно производил огневые налеты на немецкие позиции на южном берегу Северного Донца. Утром 22 июня 1942 года на разъезде 57 километр бепо атаковали 25 самолетов противника. Несмотря на маневрирование и заградительный огонь, которым удалось подбить 2 самолета, были разбиты и сгорели контрольные платформы, одно орудие, поврежден бронепаровоз, 2 человека убито и 47 ранено.

В 14.00 авиация произвела повторный налет, в результате которого оказалась разбита ходовая часть бронепаровоза, выведен из строя тендер, одно орудие, повреждена вторая бронеплощадка. Из-за разрушенного пути удалось вывести в Купянск только одну бронеплощадку, на которую погрузили вооружение и 350 снарядов со второй. По при-

казу штаба 9-й армии личный состав с базой дивизиона направили в Воронеж, куда они прибыли 30 июня. Оставшуюся бронеплощадку вывести не удалось — 24 июня в районе Кисловки ее разбомбила немецкая авиация.

4 июля 1942 года при прорыве немецких частей к Воронежу база 60-го ОДБП и бепо № 2, вооружение с которого к этому времени было снято, вывели сначала в Романовку, а затем в Балашов. 2 августа 60-й ОДБП получил распоряжение от управления бронепоездов ГАБТУ КА прибыть в Москву на переформирование, а не законченную вооружением матчасть 2-го бепо направить на рембазу № 6.

Прибыв в Москву 6 августа 1942 года дивизион приступил к доукомплектованию (из положенных по штату 279 человек имелось только 175) и занятия по боевой подготовке. В ноябре 1942 года дивизион принял от 1-го запасного полка бронепоездов матчасть тяжелого бепо (бронепаровоз типа ПР-35 и бронеплощадки типа ПТ-33 со 107-мм пушкой и 5 пулеметами Максима на каждой). Состав прошел средний ремонт на станции Рузаевка, и после доделок и довооружения (была получена платформа ПВО завода «Стальмост» с двумя 37-мм зенитными пуш-

ками) окончательно вступил в строй 30 декабря 1942 года как бепо № 737.

Второй бронепоезд (типа БП-43) строился на Чкаловском паровозоремонтном заводе, был сдан приемщикам в ноябре, а принят дивизионом 28 декабря 1942 года как бепо № 746. Этот состав был построен на средства, собранные рабочими и служащими Московского метрополитена и назывался «Московский метрополитен». Торжественная передача этого бронепоезда командованию дивизиона произошла на митинге 21 марта 1943 года.

3 мая 1943 года по приказу заместителя командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии генерал-лейтенанта Коробкова 60-й ОДБП убыл на станцию Ржава, в распоряжение штаба Воронежского фронта. Здесь 28 мая он вошел в состав 6-й гвардейской армии.

С началом немецкого наступления 5 июля 1943 года связь дивизиона со штабом армии нарушилась, и он, не получая конкретных задач, действовал по своей инициативе, сосредоточившись к вечеру в районе станции Сажное.

В 9.00 6 июля до 20 немецких танков пытались переправиться через реку Липовый Донец в районе Рождественки. Стоявший

**Бронеплощадка
№ 842 из состава
бронепоезда № 2
«Мичуринец» 52-го
ОДБП. Зима 1942
года (ЦАМО).**



Бронепаровоз Ов № 4433 из состава бронепоезда № 2 «Мичуринец» 52-го ОДБП. Зима 1942 года. На тендере видно название бепо (ЦАМО).

на станции Сажное тяжелый бепо № 737 открыл по ним огонь, и до 9.45 вел с ними бой. В результате, переправиться противнику не удалось, при этом бронепоезд повредил 5 и разбил 1 танк. Остальные, прикрывшись дымовой завесой, отошли, взяв на буксир поврежденные машины.

В тот же день, в 17.00, в связи с угрозой прорыва противника к станции Беленихино, где находилась база 60-го ОДБП, командир дивизиона капитан Панич отправился на броневике в Прохоровку для согласования с управлением военных сообщений вопроса о передислокации базы. По дороге бронемашину атаковали немецкие самолеты, и командир дивизиона был тяжело ранен (умер в госпитале 30 июля 1943 года). Из-за того, что вопрос об эвакуации базы решить не удалось, в 18.00 ее разбомбила немецкая авиация на станции Беленихино, где она полностью сгорела.

К утру 7 июля немецкие части заняли Смородино, Калинин и Ясную Поляну, создав непосредственную угрозу выхода в тыл 60-му ОДБП. Учитывая сложившуюся ситуацию, заместитель командира дивизиона по политчасти капитан Шибанский приказал бронепоездам прорываться к Прохоровке. Составы

вышли со станции Сажное в 7.00 7 июля — впереди бепо № 737, за ним № 746. отойдя от Саженного на 1,5–2 километра бронепоезда попали под обстрел противника, одновременно их атаковало 10 немецких самолетов. Отстреливаясь, составы отбили атаку и двинулись вперед. Не доходя до станции Беленихино, бепо вновь подверглись воздушной атаке. Одновременно по ним открыли огонь немецкие танки и артиллерия. Полотно железной дороги впереди оказалось разрушено, и командиры бронепоездов выслали ремонтные бригады, одновременно начав отход к Саженому. Не доходя до станции 2,5–3 километра бепо вновь подверглись атаке самолетов противника. В результате, бепо № 737 сошел с рельс, попав на разрушенный участок полотна, на восстановление которого был выведен весь личный состав за исключением расчета одного 107-мм орудия и зенитчиков. Бепо № 746 получил прямое попадание снаряда в бронепаровоз, в результате чего не мог двигаться. К 9.00 7 июля 1943 года, после трехкратного авианалета и боя с танками и артиллерией, положение 60-го ОДБП было таково:

«У бронепоезда № 737, находившегося ближе к станции Беленихино, были подби-



ты тендер, сухопарник и повреждена ходовая часть левой стороны бронепаровоза, полностью разрушена 2-я бронеплощадка, вышли из строя оба орудия, сошли с рельс 1-я бронеплощадка и 2 контрольных платформы. У бронепоезда № 746, который находился ближе к станции Сажаная, были разбиты тендер, левая сторона будки машиниста и движение правой стороны бронепаровоза, 5 пушек из 6 выведены из строя, в том числе 2 зенитных, были разбиты три бронеплощадки. Бронепоезда потеряли всякую способность к передвижению и ведению огня».

В результате, командование дивизиона отдало приказ оставить составы, остатки которых были подорваны. В результате боя 7 июля 1943 года огнем 60-го ОДБП было подбито 7 немецких танков, 7 самолетов, подавлен огонь 3 минометных батарей. Свои потери составили 4 человека убитыми и 12 ранеными и контуженными.

Оставшийся личный состав дивизиона вывели сначала на станцию Латная, затем Графская, откуда 28 августа 1943 года его отправили в распоряжение 1-го запасного полка бронепоездов. Здесь 24 сентября 1943 года 60-й ОДБП получил новую матчасть: бепо № 624 «Уфа» (типа БП-43, бронепаровоз Ов № 5460) и № 780 «Салават Юлаев» (типа БП-43, бронепаровоз Ов № 5489). Оба состава были построены Уфимским паровозоремонтным заводом.

9 февраля 1944 года 61-й ОДБП убыл в распоряжение штаба 1-го Прибалтийского фронта, где 27 февраля поступил в распоряжение 4-й ударной армии с дислокацией на станции Клястицы. Здесь 3–4 марта бепо произвели 5 огневых налетов по немецким позициям у станции Дретунь, израсходовав 336 76-мм снарядов. Дивизион уничтожил склад боеприпасов и подавил 2 артиллерийских батарей.

В течение марта–апреля 1944 года бронепоезда периодически привлекались к проведению огневых налетов по позициям противника в интересах 332-й стрелковой дивизии.

1 и 2 июля 1944 года дивизион поддерживал наступление 16-й стрелковой дивизии, во многом способствовал ее продвижению и взятию сел Узница, Гавриленки и Горбатенки. С 4 июля 60-й ОДБП вывели в резерв 4-й ударной армии на станцию Клястицы, а 31 августа его передислоцировали на станцию Обеляй Литовской железной дороги. Впоследствии дивизион действовал на Мемельском направлении.

После окончания Великой Отечественной войны 60-й ОДБП передислоцировали в Брянск, где в период с 8 мая по 25 июня 1947

года он был расформирован. Матчасть была передана на военный склад № 2707.

Дивизионом командовали: майор В.Е. Ткаченко (март–август 1942 года), капитан В.Б. Панич (август 1942 – июль 1943 года), майор С.Н. Егоров (сентябрь 1943–1945 год)

61-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован на основании директивы ГАБТУ КА от 11 марта 1942 года на Юго-Западном фронте. В его состав вошли бепо № 3 (стал № 1) и № 7 (стал № 2), оба типа НКПС-42. Первый был построен Изюмским паровозоремонтным заводом и дооборудован в Харькове, второй изготовили на Харьковском паровозоремонтном заводе. Для строительства составов использовалась не каленая бороня толщиной 30 мм (паровозы) и 40–45 мм (площадки), каждая бронеплощадка вооружалась 2 76-мм зенитными пушками Лендера и 4 бортовыми пулеметами Максима (еще по два Максима на зенитном старке стояло на контрольных платформах).

Хотя оба бронепоезда осенью 1941 года и были сведены в состав 3-го отдельного дивизиона бронепоездов Юго-Западного направления (в составе дивизиона был еще и третий бепо № 12), фактически они действовали самостоятельно.

Бепо № 3 убыл на фронт 29 сентября 1941 года, в октябре воевал под Лозовой (10 октября подбил здесь 5 немецких танков) в составе 6-й армии, у станции Сентяновка 14–25 ноября (совместно с бепо № 2, 6 и 11), где израсходовал 1362 снаряда.

В декабре бронепоезд действовали на участке Святогорская–Изюм–Купянск, а в феврале 1942 года, после ремонта в Воронеже, поступил в состав 40-й армии и прибыл на станцию Мармыжи.

Бепо № 7 находился в Действующей армии с 3 октября 1941 года, воевал у станций Балки, Сохновщина, в октябре на линии Купянск–Чугуев, с 15 по 27 ноября на участке Лисичанск–Лоскутовка. В декабре 1941 года бепо № 7 вошел в состав 40-й армии, вел бои у Кшень и Мармыжи, где совершил 12 боевых выездов в ходе которых подбил 3 танка, бронемашину, 4 орудия и 4 миномета.

4 февраля 1942 года у станции Головинка бронепоезд получил несколько попаданий 105-мм снарядами (5 человек убито и 6 ранено), после чего был отправлен на ремонт в

Воронеж. Прибыв оттуда 29 апреля вошел в состав 61-го ОДБП как бепо № 2.

В конце мая дивизион входил в состав 38-й армии Юго-Западного фронта и действовал в районе Купянска.

22 июня 1942 года у разъезда Щенячье бепо № 2 подвергся массовой атаке немецких самолетов, в результате чего было разбито 3 контрольных платформы и путь на расстоянии 150–200 метров. Сумев за короткое время восстановить путь своими силами, бронепоезд отошел к станции Староверовка, где вступил в бой с прорвавшимися танками противника. Бепо № 2 сумел подбить 4 машины, но сам получил несколько попаданий и убыл на ремонт в Купянск.

На следующий день бепо № 1 61-го дивизиона, находившийся на перегоне Купянск–Чугуев у станции Прокофьевка, был обнаружен немецкой авиацией, которая в 13.30 атаковала состав. В результате бомбардировки были разбиты 2 контрольные платформы и одно бронеплощадка, которая загорелась. Пожар удалось потушить, но бепо успел отойти только на 1,5 километра, как вновь его атаковали самолеты. Бомба попала в 1-ю бронеплощадку, 2-я бронеплощадка оказалась сброшена с рельс и в сторону на 2 метра, был разбит тендер паровоза. Вечером показа-

лись немецкие танки. Так как своими силами поднять бронепоезд на рельсы не представлялось возможным, на основании телефонограммы начальника военных сообщений Юго-Западного фронта генерал-майора Коршунова состав взорвали (в документах сказано, что «командир железнодорожного батальона капитан Копейкин положил под бронепоезд 10 мешков тола и его подорвал»).

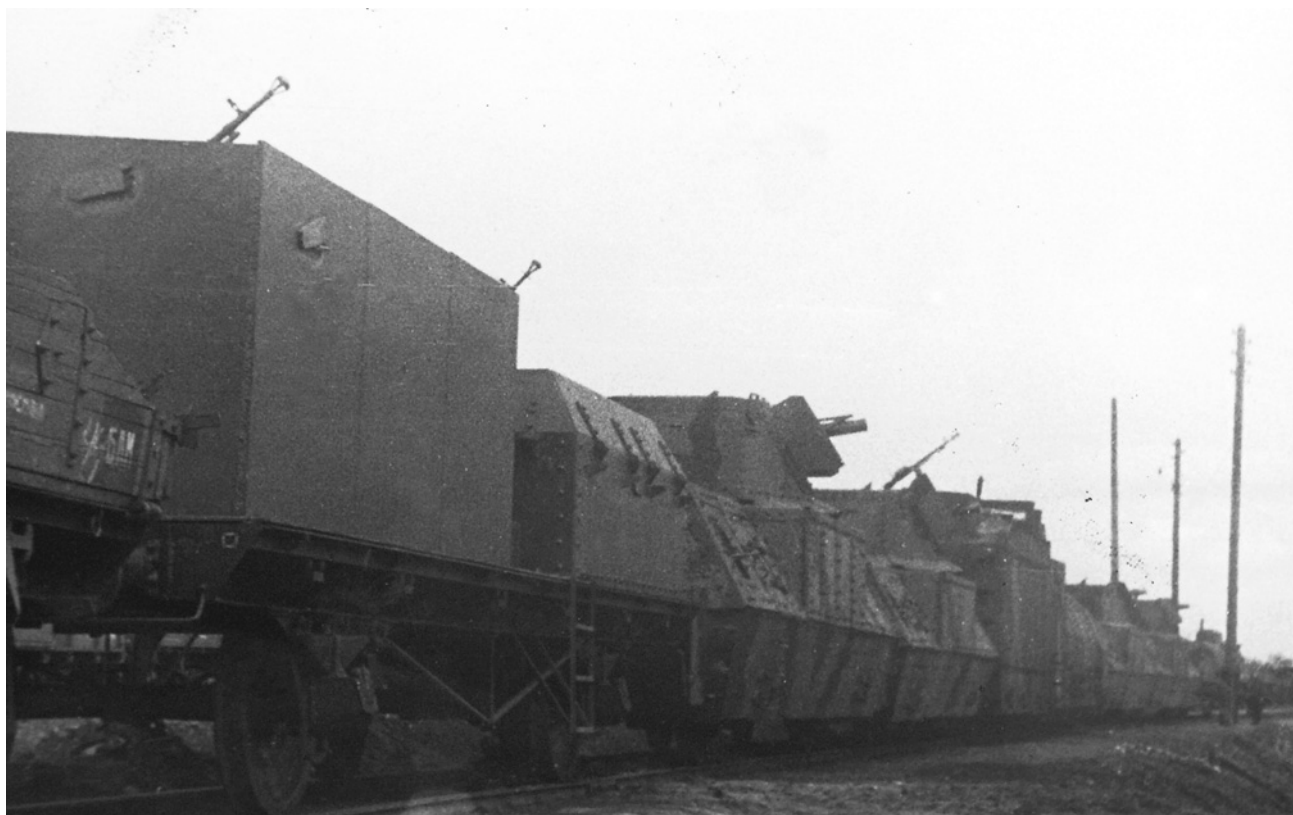
20 июля 1942 года личный состав 61-го ОДБП сосредоточился на станции Балашов, откуда его направили сначала в Саратов, а затем в Москву.

В феврале 1943 года комиссия 61-го дивизиона направилась на Чкаловский паровозоремонтный завод для приемки бронепоезда, который окончательно приняли 21 февраля (типа БП-43, бронепаровоз Ов № 5939, бронеплощадки ПЛ-43 № 42-547, 42-548, 42-549, 42-550, площадка ПВО № 42-551). Этот бепо получил № 744.

30 марта 1943 года на Коломенском машиностроительном заводе комиссия 61-го ОДБП приняла еще один бепо типа БП-43, получивший № 760 (бронепаровоз Ок № 868, бронеплощадки ПЛ-43 № 43-460, 43-461, 43-462, 43-463, площадка ПВО № 43-464).

Так как эти бронепоезда были построены на средства, собранные трудящимися Желез-

Бронепоезд № 1 из состава 53-го ОДБП. Весна 1942 года. На переднем плане площадка ПВО завода «Стальмост» с двумя пулеметами ДШК (ЦАМО).





нодородного района Москвы, то бепо получили наименования: № 744 «Московский железнодорожник», № 760 «Советский железнодорожник».

11 апреля 1943 года на базе Метростроя в Железнодорожном районе Москвы прошел торжественный митинг, посвященный передаче бронепоездов 61-му дивизиону. На нем присутствовали секретарь Железнодорожного РК ВКП (б) Фролов, председатель райисполкома Сундуков, секретарь парткома НКПС Калинин, знатный машинист СССР Яблонский и начальник управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА Чернов.

После формирования, изучения матчасти и проведения учений (в том числе и с боевой стрельбой) на основании приказа управления бронепоездов и бронемашин № 1104762 от 22 августа 1943 года, 11 сентября 61-й ОДБП убыл в распоряжение Степного фронта. 3 октября бепо прибыли в Харьков, 14 ноября — в Полтаву, где вошел в состав Южного фронта, 24 ноября — в Кременчуг.

В январе 1944 года 61-й ОДБП поддерживал наступление частей 37-й армии на Зиновьев и Зеленополе, в марте — действовал с частями 54-го укрепрайона у станции Школа, где подавил 2 артиллерийских, 2 минометных батареи, уничтожил миномет, 6 автомашин, 2 ДЗОТа и наблюдательный пункт.

Впоследствии дивизион продвигался за наступающими частями по маршруту Крыжополь—Вапнярка—Жмеринка—Могилев-Подольский—Бельцы—Фалешты, куда прибыл 3 июня 1944 года.

Включенный в состав 52-й армии в августе 1944 года 61-й ОДБП поддерживал части 213-й стрелковой дивизии при прорыве немецкой обороны в районе Яссы, затем находился на станции Фокшаны, а 2 октября 1944 года передислоцировался на станцию Мизил. Здесь дивизион получил задачу по охране и прикрытию от атак с воздуха склада бронетанкового имущества № 2708.

Дивизион расформирован в [1946] году.

Дивизионом командовали: капитан Н.И. Ветчинкин (апрель 1942 — август 1942 года), подполковник Лановой (август 1942—1945 год)

62-Й ОСОБЫЙ НОВОСОКОЛЬНИЧЕСКИЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Дивизион сформирован на станции Мармыжи в марте 1942 года приказом по войскам Юго-Западного фронта. В его состав вошли отдельные бронепоезда № 14 и № 15, нахо-

**Бронепоезд
№ 2 «Комсомол
Чувашии» из
состава 53-го ОДБП.
Весна 1942 года. По
конструкции этот
состав аналогичен
бепо № 1 53-го
ОДБП (ЦАМО).**

дившиеся в это время в 40-й армии и действовавшие на курском и верховьевском направлениях.

Эти бепе были построены в короткий срок — примерно за один месяц — рабочими Курского депо при активном участии личного состава этих бепе. Эти составы имели довольно примитивный вид — каждый из них состоял из двух бронеплощадок изготовленных из американских металлических полувагонов с одной полевой пушкой на каждой. Орудия могли вести огонь только вдоль железнодорожного пути в пределах до трех делений угломера по одну и другую сторону. В бортах бронеплощадок прорезали амбразуры для установки пулеметов (по четыре с каждого борта). Кроме того, в составе каждого бронепоезда имела одна частично бронированная платформа с 76-мм зенитной пушкой Лендера образца 1914 года и несколькими пулеметами на зенитных станках. Паровозы бронировались лишь частично — защищались только цилиндры, продувные краны, сухопарник, свисток и будка машиниста. Своей базы бронепоезда № 14 и № 15 не имели за исключением вагона-кухни, личный состав размещался и жил непосредственно в бронеплощадках.

Строительство обеих бепе было в основном закончено 25 октября 1941 года, к этому моменту они были укомплектованы личным составом и вооружением на 60-70%, при чем сюда входили вольнонаемные бригады машинистов и другие железнодорожные специалисты, работники депо, непосредственные участники строительства бронепоездов, «изъявившими желание участвовать в боях с немецко-фашистскими захватчиками».

Не смотря на примитивную конструкцию и слабое вооружение, бепе № 14 и 15 осенью и зимой 1941–1942 годов они сыграли большую роль, участвуя в оборонительных боях и поддерживая наши части.

Приказом по войскам Брянского фронта бронепоезд № 14 младшего лейтенанта В. Морозова 25 октября 1941 года вышел со станции Курск с задачей прикрытия отходящих эшелонов, а бепе № 15 старшего лейтенанта А. Сазанова остался в городе, и 2 ноября вступил в бой с ворвавшимися в Курск немцами.

В первых же боях бронепоезд № 15 нанес противнику серьезные потери, уничтожив несколько десятков солдат и офицеров и несколько минометов противника. После того, как части Красной Армии оставили Курск, бепе № 15 активно участвовал в оборонительных боях в составе 13-й армии, действуя «в основном огневыми налетами, выезжая за

передний край наших частей и ведя уничтожающий огонь из всех видов оружия».

Осенью-зимой 1941-1942 годов, фронт стабилизировался, бепе № 15 в районе станции Черемисово систематически привлекался для участия в боях, израсходовав за это время около 6000 снарядов. За образцовое выполнение заданий командования при обороне Курска и в последующих боях и проявленное при этом мужество и отвагу, приказом по войскам Брянского фронта 13 бойцов и командиров бронепоезда № 15 наградили орденами и медалями.

Бронепоезд № 14 в первой половине ноября 1941 года перебросили на участок Орел, Верховье, Елец. Действуя в составе 13-й армии, бепе своим огнем прикрывал отход частей Красной Армии.

Особенно ожесточенные бои бронепоезд вел за станцию Шатилово, города Казаки и Елец. Как правило, он действовал с открытых позиций, и, «врезаясь в боевые порядки противника (Шатилово, Елец) сокращал кинжальным огнем его оборону, или, участвуя в контратаках наших частей (Казаки), вырываясь вперед, сопровождая контратакующие части нашей пехоты, наносил тяжелые удары по врагу и этим способствовал успеху наших частей в занятии города». За образцовое выполнение задания командования в боях за города Казаки и Елец, 11 человек из команды бепе № 14 наградили орденами и медалями.

28 июня 1942 года началось летнее немецкое наступление. С первого же дня бепе 62-го дивизиона, находясь в арьергарде 40-й армии, прикрывали отход наших частей. Отрыв дивизиона от штаба армии (радиостанций на бепе не имелось), недостаток сведений о противнике и расположении своих частей не позволило 62-му ОДБП действовать в единстве, и бронепоезда оказались предоставлены сами себе. Проявляя инициативу, бепе самостоятельно прикрывали эвакуацию железнодорожного транспорта и отход наших частей, отражали атаки немецкой авиации и наземных частей, принимая на себя массированные удары с воздуха.

4 июля 1942 года из-за невозможности дальнейшего отхода — мосты через реки Дон и Ворона были захвачены противником — «бронепоезда, лишенные возможности действовать своим огнем, на перегоне у станции Семилуки были частично подорваны». В дальнейшем личный состав дивизиона отходил пешим порядком, и, потеряв в боях более 30% личного состава, был отведен на переформирование в Москву.

Здесь по приказу начальника ГАБТУ КА от 30 июля 1942 года началось переформиро-

вание дивизиона на штат особого — с реактивными установками. 2 августа 62-й ОДБП получил новую матчасть — бепо № 1 «Мичуринец», построенный Мичуринским паровозоремонтным заводом (бронепаровоз Ов № 3756, броня не каленая 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 30+15 мм с 15 мм воздушным зазором, вооружен спаркой пулеметов Максима на зенитном станке, бронеплощадки № 309, 310, 311, 312, броня не каленая, борта 15+50 мм с воздушной прослойкой 90 мм, башня 15+15 мм с воздушной прослойкой 80 мм, движение 15 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка Л-10, 2 пулемета Браунинг и 3 ДТ, площадка ПВО № 239 постройки рембазы № 6, вооруженная 25-мм зениткой и пулеметом ДШК), и № 2 «Советская Армения» (бронепаровоз Ов № 6883, броня не каленая 30 мм котел, 30+25 мм движение, 25+15 мм будка машиниста, 25+15+15 мм с 20 мм воздушным зазором командирская рубка, 25 мм тендер, вооружен пулеметом ДШК, бронеплощадки № 887, 888, 889, 890, броня не каленая, борта 25 мм, башня 25+10 мм с воздушной прослойкой 80 мм, движение 10 мм, вооружение каждой 76-мм танковая пушка образца

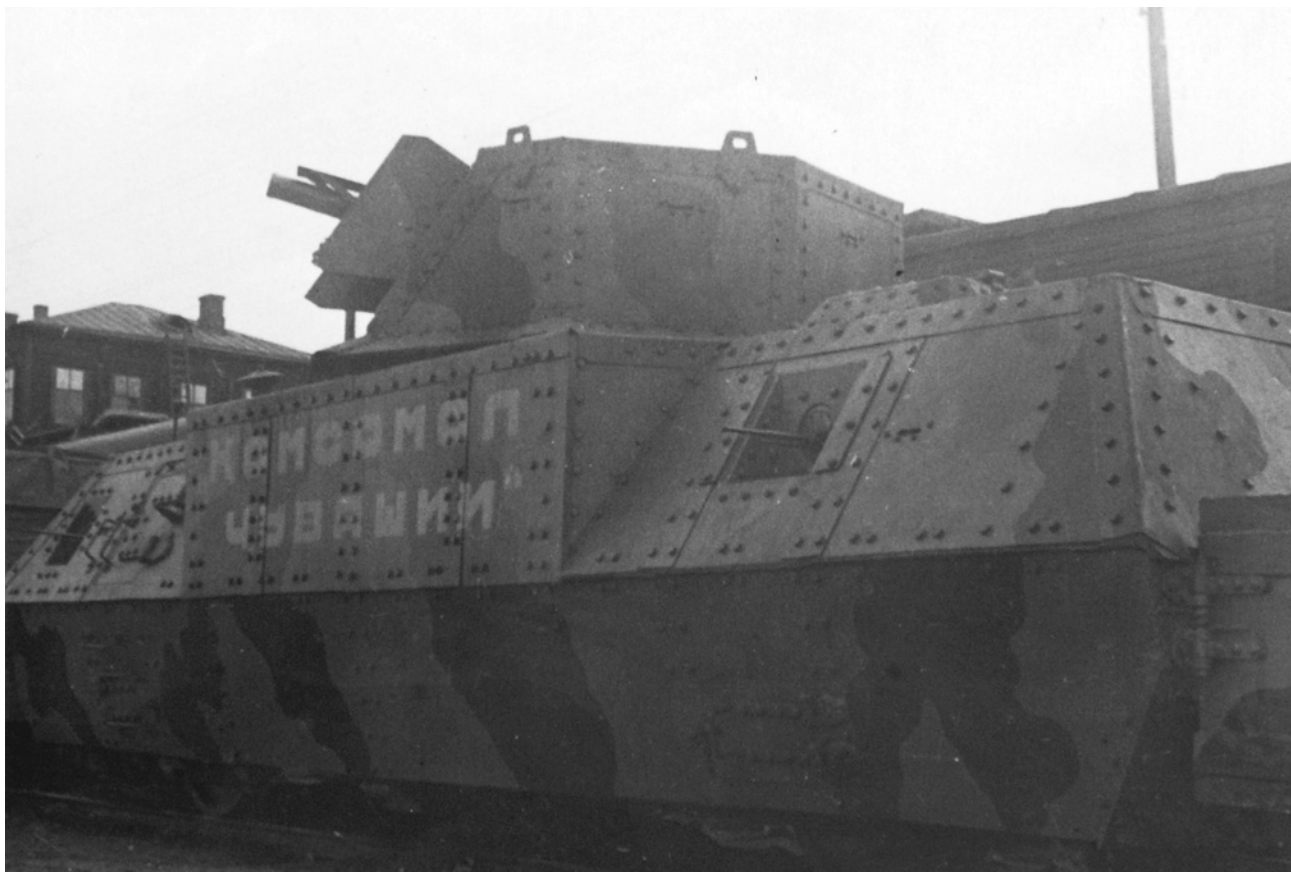
1927/32 года (КТ-28), 2 пулемета Максима и 3 ДТ, площадка ПВО № 238 завода «Стальмост» с двумя пулеметами ДШК).

Кроме того, на вооружение 62-го ОДБП поступили две бронеплощадки с реактивными установками М-8 и две площадки ПВО завода «Стальмост» с двумя 25-мм зенитными пушками на каждой. Также силами личного состава дивизиона для усиления средств ПВО, на контрольных платформах бепо дополнительно смонтировали пулеметы ДШК и 20-мм пушки ШВАК на зенитных станках. Формирование 62-го ОДБП завершилось к 1 ноября 1942 года, а 4 ноября дивизион убыл на Калининский фронт.

23 ноября 1942 года дивизион поступил в распоряжение командира 362-й стрелковой дивизии 22-й армии с задачей поддержки частей дивизии на участке Нелидово—Мос-товская.

Начиная с 24 ноября бронепоезда регулярно совершали огневые налеты в интересах 1210-го стрелкового полка. Для обеспечения маневра силами личного состава дивизиона была восстановлена дополнительная железнодорожная ветка к переднему краю. Всего за период с 25 ноября по 29 декабря 1942 года

**Бронеплощадка
№ 147 из состава
бронепоезда
№ 2 «Комсомол
Чувашии» 53-го
ОДБП. На борту
видно название
бепо и двухцветный
камуфляж (ЦАМО).**



Трофейные советские бронепаровозы, захваченные немцами в районе Тихорецка. Лето 1942 года. На переднем плане паровоз от бронепоезда № 2 «Комсомол Чувашии» 53-го ОДБП, на тендере видно название и камуфляж (АСКМ).

бепо своим огнем уничтожили 5 пулеметов, 10 блиндажей и подавили огонь трех 75-мм орудий противника.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Мичуринец» — № 653, а № 2 «Советская Армения» — № 701.

29 декабря 1942 года по приказу заместителя командующего Калининского фронта по автобронетанковым войскам 62-й ОДБП поступил в распоряжение 3-й ударной армии и передислоцировался на станцию Великополье, в оперативное подчинение 7-й Эстонской стрелковой дивизии. Последняя вела наступление с востока на город Великие Луки.

Здесь была создана группа бронепоездов в составе 57-го и 62-го ОДБП под командованием командира 57-го дивизиона капитана Текучева. Группа получила задачу огневыми налетами с открытых и закрытых позиций вести огонь по восточной окраине Великих Лук, станции и прилегающим населенным пунктам — способствовать продвижению наших частей.

После увязки вопросов взаимодействия с пехотой и артиллерией 7-й стрелковой ди-

визии с 31 декабря 1942-го по 7 января 1943 года бронепоезда 62-го ОДБП ежедневно проводили огневые налеты, поддерживая наступление своих частей на Великие Луки. Благодаря поддержке бепо советская пехота продвинулась вперед, захватив несколько траншей, ДЗОТов и зданий на восточной окраине города. Всего за этот период 62-й ОДБП уничтожил 3 миномета, пулеметную точку и 3 немецких ДЗОТа.

7 и 8 января 1943 года бронепоезда и их полевые базы на станции Великополье подвергались атакам немецкой авиации. Зенитным огнем бепо самолеты были рассеяны, и поезд повреждений не имели. 16 января 1943 года противник повторил воздушный налет 11 бомбардировщиками, при этом прямыми попаданиями бомб были уничтожены два вагона базы — с боеприпасами, продовольствием и вещевым имуществом. Потери в личном составе составили 7 человек — один убитый и 6 раненых.

После ликвидации окруженного гарнизона в Великих Луках 62-й дивизион разместился на станции, а 24 января 1943 года передислоцировался в район станции Чернозем в распоряжение 9-й гвардейской стрелковой дивизии. В то же день бепо подверглись атаке 13





немецких самолетов, сбросивших до 70 бомб. В результате бомбежки было 2 человека убито, 5 ранено, уничтожено две контрольных платформы с пушками ШВАК, получил серьезные повреждения бепо № 701 – его паровоз пришлось потушить на месте в связи с повреждением труб, бронеплощадки имели большое количество пробоин осколками, сорвало 8 направляющих реактивных установок М-8. Кроме того, в трех местах за станцией оказался сильно разрушен железнодорожный путь, и бронепоезда не могли отойти в тыл.

В течение ночи, силами личного состава дивизиона, в исключительно трудных условиях, путь удалось восстановить, и к 7.00 25 января бронепоезда вывели на станцию Великие Луки. Получивший повреждения бепо № 701 отправили на ремонт в депо станции Бологое, откуда он вернулся 22 февраля.

11 апреля 1943 года по распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками 3-й ударной армии, бронепоезд № 653 убыл на перевооружение в Москву, откуда вернулся 6 июля (пушки Л-10 заменили на Ф-34).

С 26 июня по 5 июля 1943 года 62-й ОДБП поддерживал огнем наступающие части 46-й гвардейской стрелковой дивизии на высоте «Птахино», имеющую важное тактическое значение. Благодаря поддержке бронепоездов высота была взята.

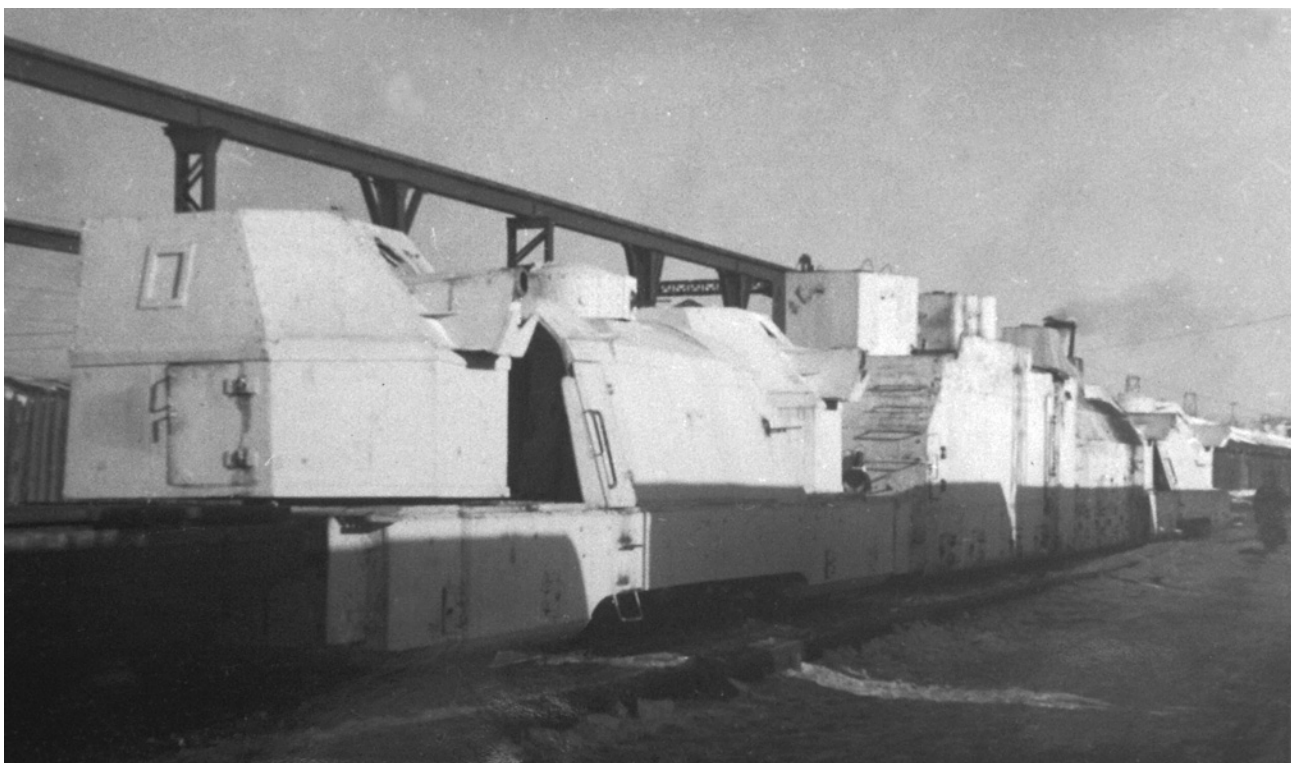
В сентябре 1943 года в Великополье и Великие Луки прибыл 56-й ОДБП. Приказом

командующего бронетанковыми и механизированными войсками 3-й ударной армии 62-й и 56-й ОДБП свели в группу бронепоездов, командиром которой назначили командира 62-го дивизиона подполковника Алхазшвили. Группу придали 185-й стрелковой дивизии, которая седлала железную дорогу Великие Луки–Невель. Для более успешных боевых действий силами дивизионов был восстановлен железнодорожный путь на протяжении 4 километров, а также проведена командирская разведка, выбор огневых позиций и наблюдательных пунктов, увязано взаимодействие с пехотой и артиллерией 185-й дивизии. Группа бронепоездов должна была сковать силы противника в районе Седурин, Еремкино, Пеньки и парализовать огнем его огневые средства в этих районах.

Бепо действовали на этом участке с 16 по 28 октября 1943 года, находясь круглые сутки на огневых позициях и ведя массированные огневые налеты по немецким позициям. Своим огнем бронепоезда не дали возможность противнику провести перегруппировку, чем способствовали проведению успешной наступательной операции левофланговыми частями 185-й стрелковой дивизии.

За время данной операции бепо 62-го ОДБП уничтожили 8 огневых точек, 5 минометных батарей, 2 75-мм орудия, более 70 солдат и офицеров противника, подавили огонь 10 орудий, отбили немецкую контратаку силой до роты. Находясь на огневых по-

Бронепоезд № 1 из состава 54-го ОДБП. Март 1942 года. Бронеплощадки вооружены 76-мм танковыми пушками КТ-28 (ЦАМО).



Бронепоезд № 2 из состава 54-го ОДБП. Март 1942 года. Бронеплощадки, вооруженные 152-мм гаубицами образца 1909 года, по конструкции были похожи на площадки бепо № 2 «Коломенский рабочий» 55-го ОДБП (ЦАМО).

зияциях бепо неоднократно подвергались арт-обстрелу и бомбежке немецкой авиацией, но благодаря организованному зенитному огню и умелому маневрированию повреждений не имели. За образцовое выполнение задания командования штаб 3-й ударной армии наградили орденами и медалями 22 человека личного состава дивизиона.

На основании шифротелеграммы командующего 2-м Прибалтийским фронтом, 62-й особый дивизион бронепоездов 20 ноября 1943 года передали в состав 22-й армии и придали 178-й стрелковой дивизии для действий в направлениях Новосokolьники и Опухлики.

17 января 1944 года дивизион получил приказ о выходе на боевой участок Гушино—Новосokolьники для «обеспечения своим огнем наступательной операции 178 СД, имеющей задачу занять г. Новосokolьники, и, кроме того, быть готовым к отражению контратак противника».

На следующий день с 7.00 бронепоезда открыли огонь, поддерживая наступление пехоты. Своей артиллерией они сумели парализовать огневые точки противника на северной окраине Новосokolьники, давая возможность нашим частям продвигаться вперед. На протяжении всей операции с 18 по 30 января 1944 года бепо неоднократно участвовали в артподготовках «по обра-

ботке переднего края, а так же выполняя отдельные задачи по уничтожению укреплений, живой силы и техники противника». За это время они уничтожили минометную батарею, 12 пулеметов, 5 блиндажей, 2 75-мм орудия, 3 реактивных установки, подавили 2 реактивных установки, 3 105-мм орудия, отбили контратаку немецкой пехоты, рассеяли и частично уничтожили скопление пехоты численностью до батальона.

Своим массированными, внезапными огневыми налетами «бронепоезда изматывали противника и способствовали успеху наших частей, благодаря чему 29 января 1944 года, внезапной атакой наших частей противник был выбит из г. Новосokolьники и наши части завладели городом и крупным железнодорожным узлом Новосokolьники». За образцовое выполнение боевых заданий командования при овладении городом Новосokolьники 45 бойцов и командиров дивизиона наградили орденами и медалями, а приказом Верховного Главнокомандующего № 015 от 3 февраля 1944 года 62-му особому дивизиону бронепоездов присвоили почетное наименование «Новосokolьнический».

19 февраля 1944 года 62-й ОДБП со станции Великие Луки перебазировался в Торжок. Здесь 20 июня 1944 года его передали в состав 3-й ударной армии. В ее составе дивизион действовал летом 1944 года.

В декабре 1944 года 62-й ОДБП передали в состав 1-й ударной армии 2-го Прибалтийского фронта и перебросили на участок Ливберзе—Апшупе. Здесь дивизион действовал до конца войны против отрезанной в Курляндии немецкой группировки.

Расформирован в [1946] году.

Дивизионом командовали: капитан А. Сазанов (март—сентябрь 1942 года), майор (позже подполковник) И.З. Алхазашвили (сентябрь 1942 — декабрь 1943 года), майор В.П. Мерзлов (декабрь 1943—1945 год).

64-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован на основании директивы ГАБТУ КА в марте 1942 года. В его состав вошли до этого действовавшие отдельно бронепоезда особый № 6 «За Родину» и № 10 «За Родину», которые в составе дивизиона именовались № 1 и № 2 соответственно. Из-за одинакового наименования составов в документах этот ОДБП часто именовался как 64-й отдельный дивизион бронепоездов «За Родину».

Бепо № 6 (бывший особый бронепоезд № 2 «За Родину») строился на основании постановления ГКО № 287 сс от 26 июля 1941 года на заводе «Красный Профинтерн» в Брянске, а заканчивался (после эвакуации последнего) на заводе имени Октябрьской революции в Ворошиловграде. Состав был готов в конце октября 1941 года, и после тожественного митинга передан Красной Армии. Помимо кадровых военных в его команду вошли добровольцы — рабочие заводов «Красный Профинтерн» и имени Октябрьской революции. Бепо состоял из бронепаровоза Ов № 4376 типа ПР-35 и бронеплощадок № 601 и 602 типа ПЛ-37, при этом на последних провели усиление брони бортов путем экранировки. Кроме того, для усиления вооружения бепо «За Родину» получил две частично бронированных платформы с установленными на них открыто (за щитами) 107-мм орудиями образца 1910/30 года на тумбовой установке (они предназначались для тяжелых бронеплощадок типа ПТ-38, спроектированных еще до войны) и платформу ПВО с пулеметами ДШК.

Бронепоезд № 10 (типа НКПС-42) соорудился на заводах Юга осенью 1941 года, доделывался и формировался в Харькове.

После формирования 64-й ОДБП входил в состав 12-й армии Южного фронта на участке Ворошиловград—Родаково. Приданный

4-й стрелкой дивизии дивизион совершал артналеты по позициям противника.

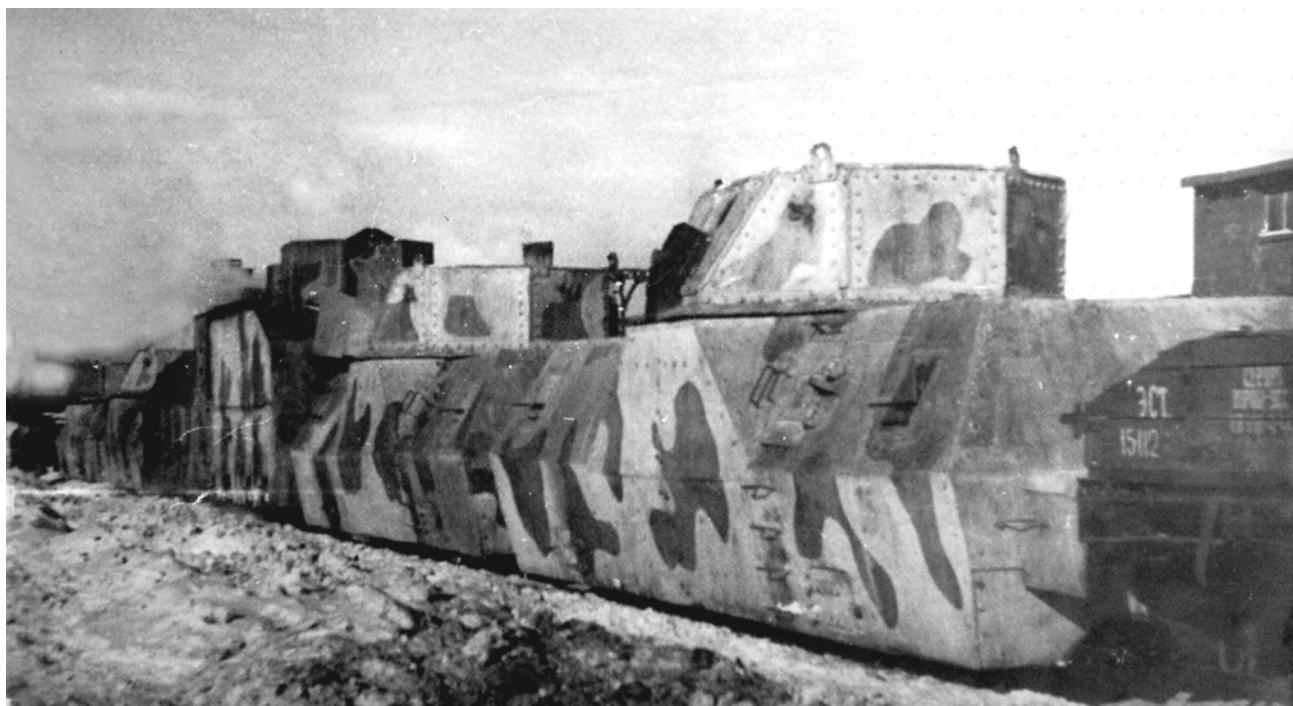
15 июля 1942 года по распоряжению штаба дивизии бронепоезда вышли на огневые позиции на развилку Родаково—Зимогорье и Родаково—Славяносербск, и в 6.30 открыли огонь по скоплению пехоты и артиллерии противника в районе села Черкасское. Немцы, обнаружив оба состава, в 11.00 бросили на них 14 самолетов, которые сбросили около 50 бомб. Матчасть повреждений не получила, но железная дорога в сторону станций Зимогорье и Родаково оказалась разбита. Командир 64-го ОДБП связался со штабом 4-й стрелкой дивизии и попросил разрешение на отвод бепо в лесополосу для маскировки, но получил приказ «удерживать рубеж».

В 12.30 25 самолетов вновь атаковали бепо, сбросив на них до 90 бомб. Но благодаря умелому маневрированию вновь удалось избежать повреждений матчасти. Однако пути оказались разбиты еще сильнее, чем при первой бомбардировке, в результате чего участок железной дороги, по которому могли действовать бепо, значительно сократился. Это привело к плачевным последствиям — при третьем налете в 14.50, несмотря на огонь бронепоездов, прямыми попаданиями бомб оказались разбиты и сброшены с рельс 4 контрольных платформы и платформа ПВО, сброшена с рельс площадка со 107-мм орудием и разбит тендер бронепаровоза бепо № 2. Бронепоезд № 1 повреждений не получил, но из-за разбитого пути лишился маневра.

В результате четвертого авианалета в 16.00 у бепо № 1 были разбиты и сторели контрольные платформы и площадка ПВО, сброшена с рельс первая бронеплощадка. С 16.30 до 17.00 немецкая авиация еще три раза атаковала потерявшие ход бронепоезда, обстреливая их из орудий и пулеметов и сбрасывая мелкие бомбы.

В 13.30 у дивизиона пропала связь со штабом 4-й стрелковой дивизии — позже выяснилось, что последняя, не предупредив бронепоезда, стала отходить на новый рубеж. После того, как бепо лишились маневра, командир 64-ОДБП приказал личному составу покинуть площадки, сняв вооружение. Орудийные расчеты вели огонь по немецкой авиации до последнего выстрела, причем использовали даже бронебойные и зажигательные снаряды. Лишь после того, как боеприпасы закончились, артиллеристы покинули площадки.

В 18.00 команды бронепоездов стали отходить в сторону Ворошиловграда. Вынесенное с бронеплощадок имущество и вооружение погрузили на подошедшую с базы дивизио-



Бронепоезд № 1 из состава 55-го ОДБП. Март 1942 года. Бронеплощадки вооружены 76-мм пушками разных типов: образца 1902 года, образца 1902/30 года и КТ-28 (ЦАМО).

на дрезину, но через некоторое время выяснилось, что мост через речку у села Сабовка разрушен.

В 1.00 16 июля 1942 года остатки команд бепо вышли к станции Меловая, где занимали оборону наши части. Здесь в распоряжение 220-го стрелкового полка было передано 12 пулеметов Максима, снятых с бронеплощадок. К утру команды бепо вывели на станцию Семейкино, где стояла база дивизиона.

17 июля 1942 года командующий автобронетанковыми войсками 12-й армии приказал командиру дивизиона выводить оставшийся личный состав и базу в Ростов. В ходе движения эшелон 64-го ОДБП неоднократно бомбила немецкая авиация, в результате чего от базы дивизиона и бронепоездов осталось всего 9 вагонов и черный паровоз, остальные сгорели (в том числе и штабной вагон со всеми документами 64-го ОДБП).

О бое дивизиона было доложено в штаб фронта следующее:

«64 ОДБП действовал с 176 стрелковой дивизией. В течение 16 июля 1942 года в течение всего дня вел бой на перегоне станция Родаково — Славяносербск. Противник, перейдя в наступление, потеснил наши части. В результате налета бомбардировщиков прямым попаданием авиабомбы был разбит бронепаровоз и одна бронеплощадка бронепоезда № 2, который действовал за бронепоездом № 1 и перегородил путь выхода последне-

му. При вторичном налете был разбит бронепаровоз и повреждена одна бронеплощадка бронепоезда № 1. Кроме того, без всякого разрешения командарма-12 подрывники взорвали железнодорожные пути, идущие от станции Лотунино, пути и мосты, ведущие на Ворошиловград.

Попытки восстановить железную дорогу и вывести поврежденную матчасть были безуспешны, так как наши части отошли и заняли рубеж на окраине Ворошиловграда, а противник занял станции Родаково и Черкасское. Экипажи, сняв исправное вооружение и приборы, привели в негодность пушки и вышли к своей базе. Командир дивизиона майор Шурыгин не подорвал одну из исправных бронеплощадок бронепоезда № 1 из-за отсутствия взрывчатых веществ».

К 27 июля остатки дивизиона прибыли на станцию Кавказская. Потери личного состава дивизиона за этот период составили: 8 человек убитыми, 27 раненых, 50 пропало без вести, из матчасти — 2 бронепаровоза, 6 бронеплощадок, 2 платформы ПВО, бронемотовоз, 8 контрольных платформ, 8 76-мм и 2 107-мм орудия, 30 пулеметов (7 ДШК, 6 Максима, 16 ДТ), 2 мотодрезины, автомобиль ГАЗ М-1, мотоцикл, 17 вагонов и черный паровоз. Кроме того, в другие части было передано 15 пулеметов, бронесамобиль БА-20 и грузовик ГАЗ-АА.

В августе 1942 года личный состав 64-го ОДБП вывели в Рузаевку, в распоряжение



1-го запасного полка бронепоездов. 1 сентября 1942 года 64-й дивизион расформировали.

Дивизионом командовал: майор Шурыгин (май—август 1942 года).

65-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Дивизион сформирован на основании директивы заместителя командующего Южным фронтом по автобронетанковым войскам № 00217922 от 5 мая 1943 года. В его состав вошли отдельные бронепоезда № 2 «Имени Хрущева» и № 8 «Имени Изюмских рабочих».

Бепо № 2 «Имени Хрущева» (типа НКПС-42, вооружение каждой бронеплощадки — 2 76-мм зенитных пушки Лендера, 4 бортовых пулемета Максима и 2 башенных ДТ) изготовили на Харьковском паровозоремонтном заводе в августе 1941 года — 5 сентября он уже вышел на боевой участок Ромодан—Полтава. 25 сентября бепо поступил в распоряжение 38-й армии и получил приказ поддержать части 132-й моторострелковой бригады и занять станцию Кочубеевка.

Подойдя к станции на 600 метров, бронепоезд выслал пешую разведку. Не доходя до

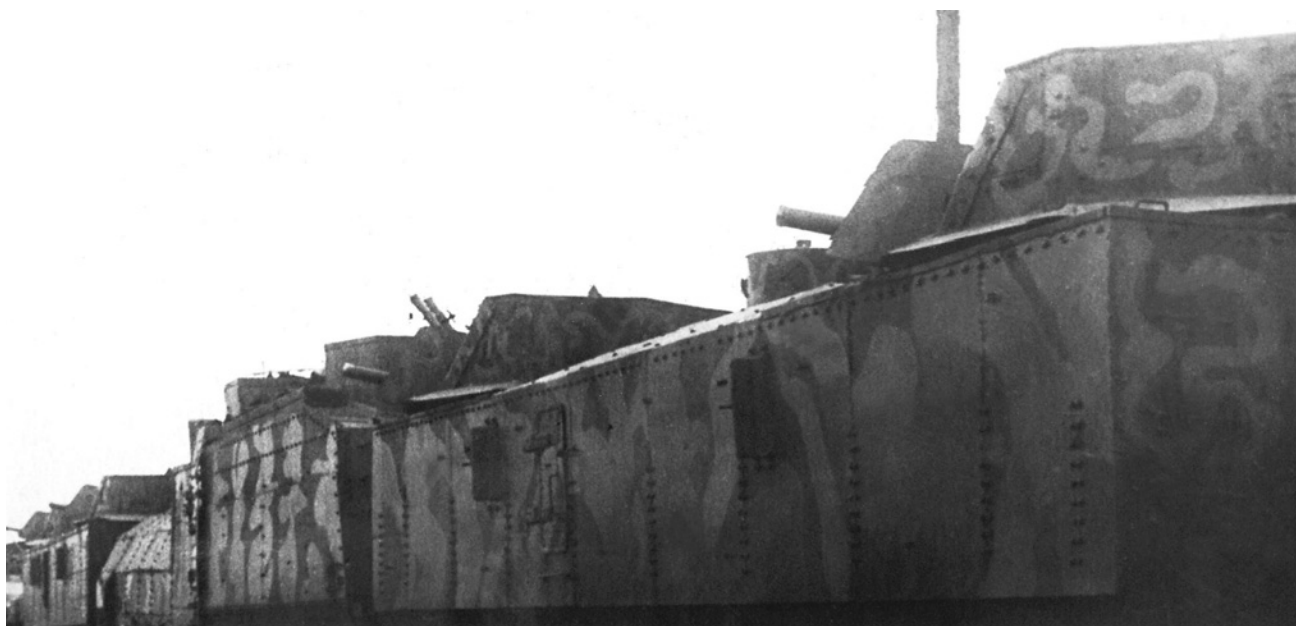
Кочубеевки 300 метров, разведчики попали под обстрел противника, одновременно по бепо открыла огонь батарея противотанковых орудий. Состав получил не менее 8 попаданий, пробивших броню. Ответным огнем орудия были уничтожены, и бепо отошел назад.

10—15 октября 1941 года бепо № 2 «Имени Хрущева» поддерживал действия 10-й танковой бригады в том же районе. Но в отличие от предыдущего боя, когда взаимодействия с пехотой не было, танкисты установили с бронепоездом телефонную связь и выделили офицера связи с машиной. В результате, в течение всего времени бепо «четко выполнял огневые заявки танковых командиров, одновременно вел огонь по близким целям, наблюдаемым с командирских рубок и ближайшего НП, выброшенного на высокое дерево у железной дороги».

16—30 октября бепо прикрывал участок Готня—Белгород, поддерживая наши части, а на следующий день согласно телеграммы главкома Юго-Западного фронта № 0264/ОВ был переподчинен Южному фронту. Прибыв на станцию Ровеньки бронепоезд вошел в состав 18, а затем 37-й армии. 17 ноября 1941 года бепо перешел на станцию Сентяновка в распоряжение 12-й армии.

Получив задачу выдвинуться в сторону разъезда Водопровод и остановить продвижение противника, бронепоезд «Имени Хрущева» 19 ноября выдвинулся вперед. Здесь он

**Бронепоезд № 2
«Коломенский
рабочий» из состава
55-го ОДБП,
вооруженный
152-мм гаубицами
Виккерса (ЦАМО).**



**Бронепоезд № 1
из состава
57-го ОДБП (2-го
формирования).
Сентябрь 1942 года.
Обратите внимание
на камуфляж
состава (ЦАМО).**

действовал в составе группы из четырех бепо под общим командованием командира бепо № 11. Других наших частей, за исключением батальона 28-й железнодорожной бригады (около 300 человек без тяжелого вооружения) здесь не было.

Весь день 19 ноября бронепоезд с открытой позиции вел огонь по немецким частям, занявшим Голубевку, рассеяв при этом до двух рот противника и уничтожив несколько минометных и пулеметных точек. В ночь с 19 на 20 ноября немцы подтянули несколько 105-мм орудий и замаскировали их. Утром, как только бепо № 2 вышел на позицию, внезапным огнем повредили бронепаровоз и разбили одно орудие, при этом один человек погиб и 3 ранено. Состав удалось оттянуть назад, паровоз заменили не бронированным, и бепо вновь вступил в бой.

21 ноября немцы подтянули орудия еще ближе, и с дистанции 600 метров сумели подбить два бронепоезда, команды которых, понеся большие потери, оставили составы, в которых стали рваться снаряды. В этой сложной ситуации бепо № 2 сумел поддержать своим огнем железнодорожный батальон. К вечеру на участок Сентяновка—Водопровод подошел 658-й стрелковый полк, а на следующий день 218-я стрелковая дивизия, которая, перейдя в наступление, отбросила противника на 30 километров.

В ноябре 1941-го — феврале 1942 года бепо «Имени Хрущева» поддерживал части 218-й, а в январе 261-й стрелковых дивизий в районах Светланово, Мариевка, а с 11 марта по 10 мая 1942 года находился на ремонте на заво-

де имени Октябрьской революции в Ворошиловграде.

Бронепоезд № 8 «Имени Изюмских рабочих» (типа НКПС-42, вооружение каждой бронеплощадки — 2 76-мм зенитных пушки Лендера, 6 бортовых и 2 башенных пулемета ДТ) строился в депо Изюм и Красный Лиман, а доделывался и формировался на Харьковском паровозоремонтном заводе. 19 октября 1941 года бепо направили в распоряжение 34-й кавалерийской дивизии 6-й армии, затем патрулировал участок Штеровка—Дарьевка в составе 18-й армии. С 23 ноября по 3 декабря 1941 года бепо отражал налеты немецкой авиации в районе Ростова и на станции Новочеркасск, а 4 декабря его перебросили на участок Дебальцево—Алмазная в распоряжение 12-й армии. На данном участке бронепоезд № 8 «Имени Изюмских рабочих» с 6 декабря 1941-го по 7 января 1942 года находился в непрерывных боях, поддерживая части 4, 15 и 176-й стрелковых дивизий. За это время огнем бепо было уничтожено 5 противотанковых и 2 75-мм орудия, 7 минометов, 2 артиллерийских батареи, 10 пулеметных гнезд, 2 наблюдательных пункта, 3 автомашины и 20 подвод с боеприпасами и другими грузами, подавлено 3 артиллерийских и 3 минометных батареи, захвачено 7 пулеметов, 2 автомата, миномет, радиостанция, 205 винтовок, 100 снарядов и другое военное имущество. Свои потери за это время составили: 1 человек убит и 13 ранено.

8 января 1942 года бепо № 8 направили на ремонт сначала в Сталинград, а затем в Ворошиловград, на завод именно Ок-

тябрьской революции, где он находился до 21 апреля. Затем бронепоезд придали 12-й, а с 8 мая — 18-й армии на участке Штеровка—Дебальцево.

Окончательное формирование доукомплектование 65-го ОДБП велось на участке Ровеньки—Штеровка с 18 мая по 12 июля 1942 года. При этом бепо № 2 «Имени Хрущева» стал № 1, а № 8 «Имени Изюмских рабочих» — № 2. следует сказать, что при ремонте на заводе имени Октябрьской революции на обоих бронепоездах заменили орудия на бронеплощадках — вместо устаревших пушек Лендера в башнях смонтировали 76-мм дивизионные орудия образца 1939 года (Ф-22УСВ). Кроме того, каждый бепо получил площадку ПВО с двумя 76-мм пушками Лендера на каждой.

13 июля дивизион придали 216-й стрелковой дивизии, и в течение двух следующих дней оба состава вели огонь по немецким позициям и огневым точкам в районах Ивановка и Великий Должик. В 22.00 15 июля бепо № 1 при следовании с огневой позиции после артналета, «наскочил на мины, заложенные железнодорожным батальоном, в результате чего бронепаровоз и одну бронеплощадку сбросило с рельс».

На следующий день бепо № 2 вел огонь по немецким позициям, а остальной личный состав дивизиона занимался подъемом сошедшей с рельс матчасти бепо № 1. К 20.00 17 июля работы завершились, и бепо № 1

«Имени Хрущева» направился на ремонт в Батайск.

Всего за 14–16 июля огнем 65-го ОДБП было уничтожено 7 автомашин, подавлены 2 артиллерийских и минометная батареи, рассеяно до батальона пехоты.

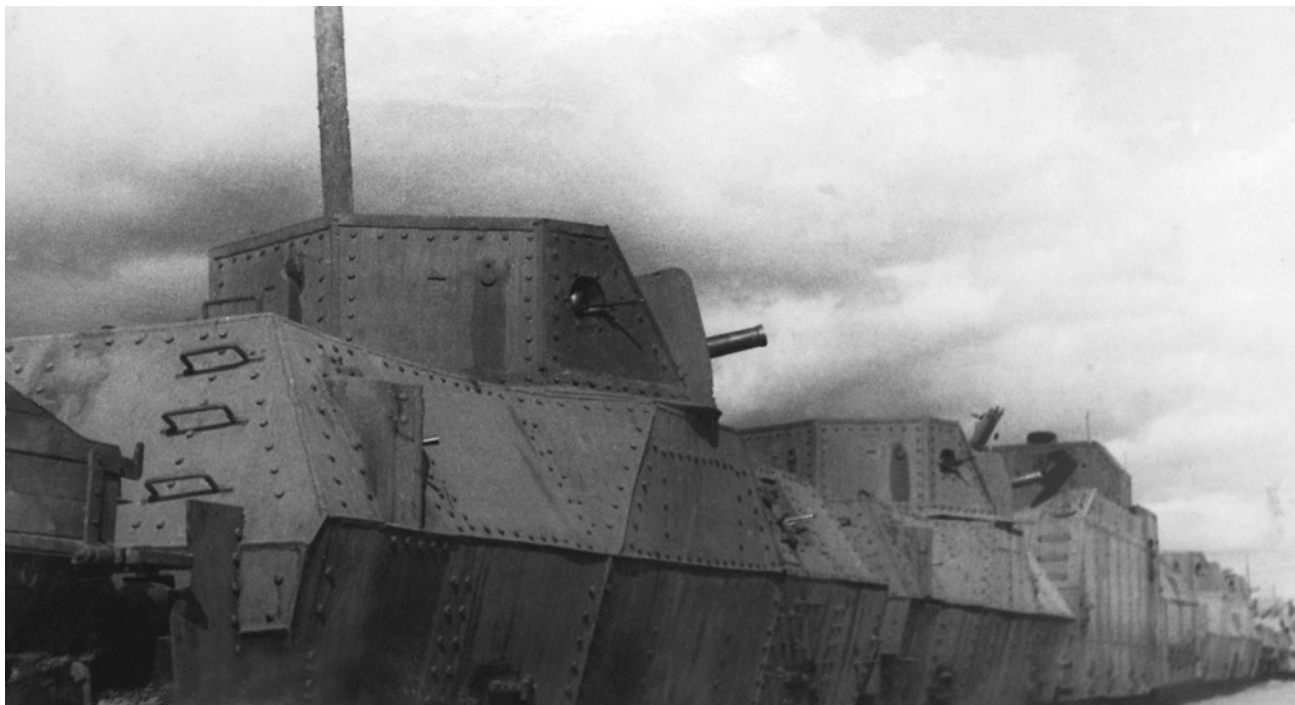
21 июля 1942 года 65-й дивизион в составе бронепоезда № 2 «Имени Изюмских рабочих» и базы по распоряжению АБТУ Южного фронта начал передислоцироваться на станцию Кагальник, но из-за отсутствия переправы остановился в 5 километрах от Новочеркасска. Связавшись со штабом 56-й армии, бепо № 2 23 и 24 июля 1942 года вел огонь по «противнику, наступавшему на Новочеркасску, до израсходования всех боеприпасов, после чего (не имея возможности двигаться ни назад, ни вперед из-за взорванных мостов и горящих эшелонов) был взорван».

Причем согласно акта на уничтожение бронепоездов 65-го ОДБП подрыв произвели следующим образом:

«Бронеплощадки и бронепаровоз были заминированы, облиты горючим и смазочным материалом и на полном ходу пущены вопереди стоящий эшелон с рвущимися авиабомбами. Результат: бронеплощадки и бронепаровоз взлетели кусками».

Бронепоезд № 1 «Имени Хрущева» находившийся на ремонте на станции Кавказская, 2 августа 1942 года, получив распоряжение от АБТУ Донской оперативной груп-

**Бронепоезд № 1
из состава 62-го
ОДБП (2-го
формирования).
Сентябрь 1942 года
(ЦАМО).**



**Бронепоезд № 760
«Советский
железнодорожник»
из состава
61-го ОДБП (2-го
формирования).
11 апреля 1943 года
(ЦАМО).**

пы Северо-Кавказского фронта, вышел для прикрытия направления Порошинская—Ново-Покровское и в дальнейшем Армавир—Кавказская. На участке Тихорецк—Кавказская бронепоезд получил новое распоряжение штаба АБТУ 18-й армии, по которому он перешел в подчинение командира 53-го ОДБП. По приказанию штаба армии бронепоезд № 1 «Имени Хрущева» должен был вместе с дивизионом отойти на Армавир или Краснодар, но у станции Рогачевская состав попал под бомбежку и артиллерийский обстрел. В результате, пути к станции Кавказская оказались разрушенными в нескольких местах, и восстановить их своими силами команда бепо не могла. Выхода через Тихорецкую также не было, к тому же в паровозе закончилась вода, и в 19.00 4 августа, «повредив орудия, сняв прицельные приспособления и все стрелковое вооружение, бронепоезд был облит мазутом и подожжен».

Оставшийся личный состав 65-го ОДБП (база дивизиона полностью погибла) вывели на переформирование в 1-й запасной полк бронепоездов.

Вновь 65-й ОДБП начал формироваться на основании приказа по войскам Закавказского фронта № 00521 от 31 октября 1942 года.

Часть дислоцировалась на станции Ереван и входила в состав 45-й армии. Матчасть строилась в депо Махачкала, вооружение монтировалось на заводе имени Сталина в Тбилиси. Окончательная сдача новых бепо была произведена в марте 1943 года.

65-й дивизион получил на вооружение бепо № 725 и 733, оба типа НКПС-42. Каждый из них имели на вооружении 4 76-мм пушки образца 1902 года, 12 пулеметов Максима и ДШК (на паровозе). Кроме того, бронепоезда получили платформы ПВО, на каждой из которых стояло по 2 25-мм зенитных пушки.

В ноябре—декабре 1943 года бепо № 733 и 725 перевооружили 76-мм танковыми орудиями Ф-34. Работы выполнил Тбилисский завод имени Сталина.

65-й ОДБП второго формирования в боевых действиях не участвовал. Вплоть до окончания войны он располагался в Ереване, а в период с 13 по 20 ноября 1945 года был расформирован. При этом матчасть дивизиона передали в состав 42-го ОДБП.

Дивизионом командовали: майор Х.И. Ибрагимов (май—август 1942 года), майор Шурьгин (ноябрь 1942—1944 год), подполковник Джахиев (1944—ноябрь 1945 года).



66-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

По приказу Военного Совета Одесского военного округа 11 августа 1941 года в Днепропетровске на заводах имени Ленина и имени Петровского началось строительство двух бронепоездов. В связи с приближением к городу немецких войск 24 августа строительство завершилось, составы свели в один бепо, получивший № 2 (с конца сентября стал № 11). Формирование и доделка бронепоезда завершилась на заводе имени Карла Либкнехта в Нижнеднепровске 25 августа (а это время Днепропетровск был уже занят немцами). Бепо № 2 на тот момент состоял из трех бронеплощадок, изготовленных из американских металлических полувагонов для перевозки угля и бронепаровоза. Конструкция состава была достаточно примитивной так как времени на изготовление полноценного бепо не было. Точный состав вооружения установить не удалось, имелось как минимум одна 76-мм, одна 45-мм и одна 107-мм пушки, а также 107-мм миномет и пулеметы.

25 августа 1941 года бепо № 2 вступил в бой у Лоцмановского моста Днепропетровска,

прикрывая огнем отход Днепропетровского артиллерийского училища.

26–27 августа бронепоезд поддерживал Полтавское политическое училище, при этом он ворвался на станцию Нижнеднепровск, уже занятую немцами и три часа вел там бой. В течение последующих дней, до 8 сентября, с небольшими перерывами бепо воевал на участках Нижнеднепровск, Новомосковск, Подгорная, поддерживая огнем наши отступающие части.

После ремонта на заводе имени Сталина в Краматорске, 22 сентября бронепоезд вновь направили на фронт в район Краснограда. 27 сентября 1941 года в 9.00 у Новомосковска бепо № 11 вступил в бой с большой группой немецких танков. По докладу командира бронепоезда, было уничтожено и подбито 16 машин, при этом свои потери составили 5 человек убитыми, 2 ранеными, полностью разбита 3-я бронеплощадка с 76 и 45-мм пушками (получила 8 прямых попаданий), бронепаровоз получил 6 снарядных попаданий, полостью сгорела база (13 вагонов).

28 сентября в Павлограде провели текущий ремонт артсистем, а на следующий день бепо № 11 включили в состав 12-й армии. 29 сентября — 10 октября бронепоезд действовал на

Бронепоезд № 701
«Советская
Армения» из состава
62-го ОДБП (2-го
формирования).
Лето 1943 года.
(ЦАМО).



Советские бронеплощадки, захваченные немцами в районе Тихорецка летом 1942 года: на переднем плане площадка типа НКПС-42 из состава бронепоезда № 1 «Имени Хрущева» 65-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм зенитными пушками Лендера, четырьмя бортовыми пулеметами Максима и двумя башенными ДТ (ЯМ).



линии Павлоград — Межеричи, поддерживая части группы полковника Пушкина и 30-й кавдивизии. За это время вышла из строя вся артиллерия бепо № 11. С 11 по 24 октября бронепоезд в боях не участвовал, отходил через Авдеевку, Ясиноватую, Горловку и Дзержинск, а с 25 октября по 5 ноября находился на ремонте в Ворошиловграде, на заводе имени Октябрьской революции. Здесь была отремонтирована матчасть, «дополучено частично вооружение, получена новая бронеплощадка» (последняя типа ПЛ-37, отправленная на ремонт из состава 1-го ОДБП или 44-го бепо 4-го дивизиона, на ней дополнительно провели экранировку бортов). 6 ноября бронепоезд № 11 убыл с завода, имея в своем составе два бронепаровоза и четыре бронеплощадки, на которых имелось 5 76-мм, 1 45-мм орудие, 2 82-мм миномета, 18 станковых и 9 ручных пулеметов. Кроме того, на открытой платформе стояла 107-мм пушка на полевом станке.

Приданный 15-й, а затем 261-й стрелковым дивизиям, бепо 14—17 ноября вел боевые действия в районе станций Натальевка и Кагановичи, а 18 ноября прибыл в Сентяновку. Здесь бронепоезд № 11 получил задачу — прикрыть действия батальона 28-й железнодорожной бригады и не допустить продвижения противника до подхода наших резервов. Помимо бепо № 11 здесь действовали бепо № 3 и № 6.

20 ноября в течение всего дня бронепоезд вели бой, удерживая станцию Водопроводная. Ночью немцы подтянули на близкую

дистанцию две 105-мм пушки, и когда утром 21 ноября бепо № 11 двинулся вперед, открыли огонь (бронепоезд действовал двумя частями, в каждой бронепаровоз и две бронеплощадки). Первыми же снарядами был выведен из строя бронепаровоз, загорелись 1-я и 2-я бронеплощадки, на которых стали рваться снаряды. Второй состав бепо № 11 двинулся на выручку, но у выходных стрелок со станции Водопроводная немецкий снаряд попал в бронепаровоз, погибла вся паровозная бригада. Бронепоезд двигаться не мог, и был вытянут назад черным паровозом. Всего за 21 ноября бепо № 11 потерял убитыми 18 человек и 19 ранеными, в том числе был ранен и командир бронепоезда майор Бойко, разбито два бронепаровоза, сгорели две бронеплощадки вместе с вооружением (3 76-мм, 1 45-мм пушки, 10 пулеметов).

Разбитые бронеединицы были вытянуты 24 ноября и отправлены на ремонт в Ворошиловград, на завод имени Октябрьской революции. 30 ноября бепо № 11 в составе бронепаровоза и двух бронеплощадок выдвинулся в район станций Шепилово и Светланово, где до 12 января 1942 года поддерживал части 218-й стрелковой дивизии. После ремонта на заводе имени Октябрьской революции в Ворошиловграде (с 12 января о 13 февраля 1942 года) бронепоезд № 11 в составе бронепаровоза и бронеплощадок № 2 и 3 прибыл на боевой участок у станций Мануиловка и Днепрорадовка, где находился до 15 апреля 1942 года, поддерживая части 74-й стрелковой дивизии.

С 15 апреля по 11 мая 1942 года бепо № 11 находился на ремонте на заводе имени Октябрьской революции в Ворошиловграде, где 3 мая получил приказ о переформировании в 66-й отдельный дивизион бронепоездов. Здесь из двух боевых составов бепо № 11 изготавили два бронепоезда № 1 и № 2, провели капитальный ремонт матчасти, старые орудия заменили на новые.

Бронепоезд № 1 состоял из бронепаровоза Ов № 1441 (броня каленая 25 мм, будка машиниста 32 мм, командирская рубка 20 мм) и двух 4-осных бронеплощадок (броня каленая снаружи 15 мм, внутри обычная сталь 12 мм с бетонной заливкой) — первая имела на вооружении 76-мм пушку Ф-34 в башне танка Т-34, 76-мм пушку образца 1902/30 года, 4 пулемета Максима и 2 ДТ, вторая — 152-мм гаубицу М-10 в башне танка КВ-2, 76-мм пушку образца 1902/30 года, 45-мм танковую пушку в башне танка Т-34, 6 пулеметов Максима и 2 ДТ. Кроме того, имелась площадка ПВО с двумя ДШК.

Бронепоезд № 2 состоял из бронепаровоза и трех 4-осных бронеплощадок (броня каленая 15+15 мм с 80 мм бетонной заливкой, башни 40+15 мм): на первой имелось 2 дивизионных 76-мм пушки образца 1939 года (Ф-22УСВ) и 4 пулемета ДТ, на второй 76-мм танковая Ф-34 в башне от Т-34, 76-мм зенитная Лендера, 4 пулемета Максима и 2 ДТ, на третьей — 107-мм пушка и авиационный пулемет ШКАС на турели. На площадке ПВО стояло 2 пулемета ДШК.

11 мая 1942 года по распоряжению штаба 12-й армии 66-й ОДБП занял позиции на участках Марьевка—Кагановичи и Шепилово—Комышевахы—Кагановичи с задачей поддерживать действия частей 261-й стрелковой дивизии.

13 июля 1942 года по приказу штаба 12-й армии бронепоезда № 1 и № 2 прошли через Лутугино и Семейкино в район Николаева и Большой Вергунки, где встали на позиции для прикрытия переправы через Северский Донец, откуда 18 июля дивизион прибыл на станцию Зверево. В тот же день на перегоне Сулин—Горная бронепоезда атаковали немецкие самолеты, в результате чего у бепо № 1 вышел из строя бронепаровоз, была повреждена 152-мм гаубица, а у бепо № 2 — 2 орудия и площадка со 107-мм пушкой.

По приказу начальника штаба Южного фронта генерал-лейтенанта Антонова 66-й ОДБП получил задачу выйти на участок Лихая—Морозовская, где прикрыть отход 2-й гвардейской стрелковой дивизии 3-го гвардейского стрелкового корпуса. Для этого из исправной матчасти двух бронепоездов

сформировали один состав — бепо № 1 с бронепаровозом от бепо № 2, а остальные бронеединицы и базу отправили в тыл.

На следующий день бепо № 1 выдвинулся на станцию Черваково, где установил связь с действующим на этом участке 7-м ОДБП. К вечеру в результате отхода 3-го гвардейского корпуса бронепоезда оттянули к Красному Силину, а затем на станцию Горная.

Примерно в 6.00 20 июля 1942 года немецкие самолеты атаковали бепо № 1, в результате чего он был вынужден отойти на перегон Горная—Шахтинск, при этом на Горной оказался разрушенным путь и загорелся состав с боеприпасами. О дальнейших действиях в журнале боевых действий дивизиона сказано следующее:

«В 12.20 в результате налета на БП № 1 26 бомбардировщиков противника на перегоне Горная—Шахтинск площадка ПВО и бронеплощадка № 2 были завалены, путь вокруг разбит. Личный состав мужественно отбивал атаки авиации с воздуха, в результате старшина Чумак из орудия сбил вражеский бомбардировщик Ю-88.

Начались восстановительные работы по подъему бронеплощадок, во время которых БП № 1 все время подвергался налетам авиации противника. Бронепоезд 7-го ОДБП с базой также выехал на этот перегон, тем самым закрыл выход для БП № 1. При очередном налете авиации противника бронепоезд 7-го ОДБП и база были разбиты и горели, восстановительный паровоз также был разбит по дороге.

В 18.30 из-за станции Горная стала слышна ружейно-пулеметная стрельба, на близком расстоянии рвались мины — противник приближался, 2-я гв. СД отходила. У БП № 1 выхода не было, и силами личного состава он был подорван — бронеплощадки облиты керосином и мазутом и подожжены, бронепаровоз на полном ходу пущен на бронеплощадки. За этот день на БП № 1 было совершено 18 налетов вражеской авиации».

Поврежденные бронеединицы бепо № 2 20—22 августа отремонтировали в Грозном, после чего 66-й дивизион (в составе одного бронепоезда) до 1 ноября 1942 года охранял железнодорожную ветку Кизляр—Астрахань.

2 ноября 66-й ОДБП прибыл в Беслан, где поступил в распоряжение 9-й армии. С 3 по 6 ноября дивизион непрерывно участвовал в боях, ведя огонь по наступающим немецким частям в районе Ардон и Ардонский. По неполным данным, бепо № 2 уничтожил и подбил 6 танков и до 30 автомашин противника.

6 ноября в результате бомбардировки немецкой авиации оказались повреждены

Бронепоезд № 1 из состава 66-го ОДБП. Май 1942 года. Передняя бронеплощадка, изготовленная из площадки, изображенной на предыдущем фото, имеет три башни: от танка КВ-2 со 152-мм гаубицей, от танка Т-34 с 45-мм пушкой и башню с 76-мм орудием образца 1902/30 года (СГ).

2 пушки 1-й площадки, а 2-я бронеплощадка сошла с рельс. Но 7–8 ноября ее удалось вытащить, после чего бронепоезд отправили на ремонт в Махачкалу.

С 15 по 26 ноября 66-й ОДБП прикрывал огнем части 5-й гвардейской стрелковой бригады, ведущей оборонительные бои на направлениях Ардон, Кадегорн, Кирово, а 27–30 ноября поддерживал наступление частей 3-го стрелкового корпуса на Ардон и Дигору.

Переподчиненный 11-му стрелковому корпусу с 3 по 9 декабря 1942 года 66-й дивизион поддерживал наступление на участке Беслан — Дар-Кох, за что получил благодарность командования.

С 10 декабря 1942 года по распоряжению штаба 44-й армии 66-й ОДБП поступил в распоряжение 223-й, а с 20 декабря — 347-й стрелковых дивизий, выполняя задачи по указанию их начальников артиллерии. Дивизион действовал в районе станции Стодереvская. 22 декабря, возвращаясь из очередного арtnалета, бепо № 2 попал под обстрел противника. В результате путь впереди и сзади оказался разбит, состав лишился маневра, сошла с рельс платформа ПВО, пробита крыша бронеплощадки № 1, которая загорелась,

пробита дымогарная труба и погнута броня на паровозе. Ночью путь был восстановлен, бепо отошел на станцию Ишерская, а 28 декабря его отправили в Махачкалу на ремонт.

Приказом заместителя командующего по автобронетанковым войскам Северной группы войск Закавказского фронта 23 сентября 1942 года в состав 66-го ОДБП в качестве бепо № 1 был включен бронепоезд, строительство которого велось в депо станции Махачкала (типа НКПС-42). Однако работы затянулись, и новый состав был готов только к началу 1943 года.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 — № 689, № 2 — № 709.

В сентябре 1944 года 66-й ОДБП убыл на 2-й Белорусский фронт под Ломжу, откуда в марте 1945 отправился в Москву. Здесь 1 апреля вместо бепо № 689 был получен бронепоезд № 742 «Имени Кагановича» (бронепаровоз Ов № 4076, броня 30 мм, будка машиниста и командирская рубка 45 мм, вооружен пулеметом ДШК, бронеплощадки № 487, 488, 489, 490, броня бортов 20 мм, башни 20–30 мм, вооружение каждой 76-мм



пушка Ф-34 и 5 пулеметов ДТ, площадка ПВО № 44-354 с двумя 37-мм зенитными пушками), и 7 апреля 1945 года дивизион убыл на Дальний Восток.

11 мая он прибыл на станцию Завитая, где вошел в состав 2-й Краснознаменной армии. В июле 66-й ОДБП находился на станции Архара, в декабре бепо № 742 отправился на станцию Старый Харбин.

Дивизион расформирован в мае — июне 1946 года, матчасть передана 1-му ОДБП.

Дивизионом командовали: капитан (затем майор, подполковник) Прусенко (май 1942—1944 год), майор (затем подполковник) С.А. Дерюгин (1944—1946 год).

71-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

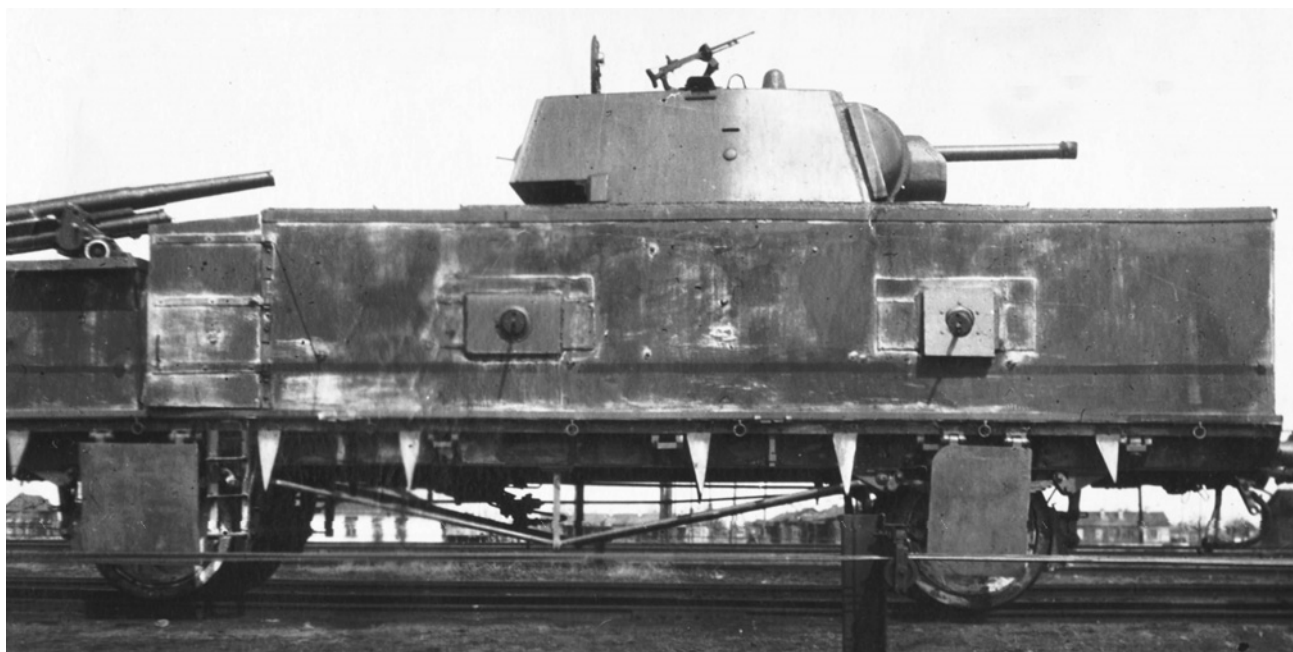
Сформирован на основании директивы штаба Ленинградского фронта № 1/15663 от 16 апреля 1942 года в составе бепо № 1 «Народный мститель» с мотоброневагоном МБВ-2 и бепо № 2 «Сталинец-28».

Первый состав был построен в депо Ленинград-Варшавской железной дороги осенью 1941 года и с начала ноября действовал на участке Саперная—Понтонная. Он состоял из бронепаровоза Ов № 3964 и двух 2-осных бронеплощадок (на одной 76-мм пушка Лендера, 76-мм Ф-32 в башне КВ-1 и 6 пулеметов ДТ, на второй 2 45-мм пушки в башнях танков Т-26, 6 пулеметов ДТ. Позже его вооружение дополнили платформами ПВО и одной артиллерийской бронеплощадкой с башней от КВ-1.

Бепо «Сталинец-28» строился на заводе № 371 имени Сталина, и был передан Красной Армии 17 октября 1941 года. Он состоял из бронепаровоза Ов № 419, вооруженного спаренной зенитной установкой пулеметов Максима, и трех 4-осных бронеплощадок: на первой и второй стояло по одному 100-мм морскому орудью Б-24, одному 120-мм миномету и 4 пулемета Максима, на третьей — 2 76-мм зенитки образца 1931 года, 4 бортовых и 2 спаренных зенитных установки пулеметов Максима. Кроме того, в составе бепо имелся 4-осный бронепогреб для хранения боеприпасов. Позже вооружение бронепоезда дополнили зенитными бронеплощадка-

Предположительно, это бронепоезд № 2 из состава 66-го ОДБП — хорошо видно вооружение передней бронеплощадки, состоящее из двух 76-мм дивизионных пушек Ф-22УСВ и четырех пулеметов ДТ (СР).





Бронеплощадка из состава бепо № 1 «Народный мститель» 71-го ОДБП. Апрель 1942 года. Площадка вооружена 76-мм пушкой Лендера, 76-мм пушкой Ф-32 в башне танка КВ-1 и шестью пулеметами ДТ (АСКМ).

ми и 107-мм орудием. «Сталинец-28» с осени 1941-го по весну 1942 года воевал в районе Невской Дубровки и на Карельском перешейке.

С мая 1942 года бронепоезда дивизиона периодически использовались для ведения огня по позициям противника и стрельбы по самолетам. Так, в июне 1942 года бепо № 2 поддерживал действия пехоты 56-й стрелковой дивизии. Действия в условиях блокады накладывали свой отпечаток на тактику бронепоездов — огневые налеты производились быстро, за короткое время по заранее пристрелянным целям, после чего состав немедленно уходил в укрытие. Промедление могло закончиться повреждением бепо от огня немецкой артиллерии. Например, 5 августа 1942 года бепо № 2, задержавшийся на огневой позиции, получил прямое попадание в 3-ю бронеплощадку, в результате чего было убито 5 человек и несколько ранено.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 1 «Народный мститель» — № 640, № 2 «Сталинец» — № 691.

В феврале — марте 1943 года 71-й ОДБП вел обстрел немецких позиций в районе Красный Бор.

В январе 1944 года, в ходе операции по полному снятию блокады Ленинграда, 71-й ОДБП, приданный 42-й армии, получил задачу поддержать огнем наступление 46-го гвардейского танкового полка прорыва. Заранее были разведаны данные для стрельбы,

налажена связь с танкистами и 45-й гвардейской стрелковой дивизией, в полосе которой они наступали.

Утром 15 января бепо открыли огонь по целям в районе Рехколово, израсходовав при этом 490 100-мм и 1320 76-мм снарядов. Было подавлено 2 минометных и артиллерийская батареи, уничтожено 7 минометных и 2 артиллерийских батареи, отбита контратака немецкой пехоты.

В последующие дни 16—17 января 1944 года — 71-й ОДБП также активно поддерживал действия своей наступающей пехоты и танков. 18 января дивизион, увязав свои действия с 72-м ОДБП, действовал в направлении Урицка и Пушкина, поддерживая наступление 109-й стрелковой дивизии. После продвижения наших частей вперед 22 января 1944 года дивизион прибыл на свои позиции на Варшавский вокзал. Всего в ходе операции по снятию блокады 71-й ОДБП подавил и уничтожил 10 артиллерийских и 16 минометных батарей, 6 пулеметных точек, 6 повозок с боеприпасами, израсходовав при этом 748 100-мм и 2582 76-мм снарядов.

С 25 мая по 16 июня 1944 года 71-й дивизион действовал на Карельском перешейке в районе станции Перо, поддерживая 142-ю стрелковую дивизию. За это время было израсходовано 170 107-мм снарядов, 105 100-мм и 510 76-мм.

По приказу штаба Ленинградского фронта 23 июля 1944 года 71-й ОДБП перебросили в район Кингисепп—Сало, где он вошел в группу бепо 2-й ударной армии. Утром сле-

дующего дня бронепоезда открыли огонь по указанным целям, израсходовав 209 76-мм и 173 100-мм снаряда. Были уничтожены опорный пункт, склад с боеприпасами и штаб.

В сентябре 1944 года, после освобождения Таллина 71-й ОДБП перебросили в город с задачей прикрытия от атак с воздуха порта и кораблей. Здесь он закончил войну.

71-й дивизион бронепоездов был расформирован в 1945 году.

Дивизионом командовал: майор П.П. Фарутин (март—июнь 1942 года), майор А.А. Ветров (июнь 1942 — январь 1943 года), майор Фридман (январь—июль 1943 года), майор Задорожный (июль 1943 — август 1944 года), капитан Куклинов (август 1944—1945 год).

72-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован на основании директивы штаба Ленинградского фронта № 1/15663 от 16 апреля 1942 года в составе бепо № 1 «Балтиец» и № 2 «За Родину».

Первый сооружался с осени 1941 года в электродепо Ленинград-Варшавской железной дороге, завершали работы и установку вооружения на заводе № 371 имени Сталина, где бепо получил обозначение С-32. Со-

став был готов к 29 апреля 1942 года и состоял из бронепаровоза Оч № 6144 (броня каленая 15—20 мм, тендер 10 мм) и двух бронеплощадок (броня каленая, борта 12+10 мм со 140 мм бетонным зазором, вооружение каждой 2 76-мм пушки Ф-32 в башнях КВ-1, 4 пулемета ДТ, 5 Максима и 1 ДШК).

Бепо № 2 «За Родину» строился с сентября 1941 года вагонным и паровозным депо Витебской железной дороги. Окончательно бепо был готов к концу апреля 1942 года и состоял из бронепаровоза Ов № 493 (броня не каленая 17-34 мм, тендер 18 мм) и двух бронеплощадок (броня не каленая, 17-34 мм, вооружение каждой 2 76-мм зенитные пушки образца 1931 года (ЗК) и 4 пулемета ДТ, на контрольных площадках 2 ДШК).

С конца июня и до конца июля 1942 года 72-й ОДБП включился в боевую работу, производя артиллерийские налеты по немецким позициям в районе Урицка, Сосновой Поляны и Ивановки. В августе бронепоезда поддерживали части 42-й армии в боях местного значения у станции Предпортовая.

С 3 по 13 января 1943 года 72-й ОДБП вел огонь по целям в районе города Шлиссельбург, подавив при этом 2 артиллерийские батареи, 7 пулеметных точек и отбив 2 контратаки противника. В конце января—феврале дивизион участвовал в боях за расширение плацдармов, поддерживая наши части в районах Арбузово, Лобаново, Мусталово, уничто-

Бронеплощадка из состава бепо № 2 «Сталинец-28» 71-го ОДБП. Апрель 1942 года. Площадка вооружена 100-мм морским орудием Б-24, 120-мм минометом и четырьмя пулеметами Максима (АСКМ).



жив при этом одно 75-мм орудие склад боеприпасов и рассеяв до двух рот пехоты.

В июне—июле бепо действуют под Лемболово и Белоостровом.

В январе 1944 года 72-й ОДБП в составе 42-й армии поддерживал наши войска в ходе операции по снятию блокады Ленинграда. Бронепоезда вели огонь по немецким позициям в районе Урицк, Старо-Памово во взаимодействии с 71-м ОДБП. За эту операцию 72-й дивизион подавил и уничтожил 9 минометных и 2 орудийных батареи, 10 пулеметных точек, 2 склада с боеприпасами, отбил 3 немецких контратаки.

С 16 марта по 16 мая 1944 года 72-й ОДБП прикрывал от атак с воздуха Гатчино.

По приказу штаба Ленинградского фронта 23 июля 1944 года 72-й ОДБП перебросили в район Кингисепп—Сало, где он вошел в группу бепо 2-й ударной армии — 71, 72-й ОДБП и отдельный бепо № 4 под общим командованием командира 72-го дивизиона майора Шпортко. В течение двух дней группа поддерживала наши наступающие части, во многом способствовал освобождению Нарвы.

Затем, до 24 июля 1944 года 72-й ОДБП прикрывал от атак с воздуха Кингисепп.

72-й дивизион расформирован в 1945 году.

Дивизионом командовали: майор Лифшиц (апрель 1942 — ноября 1942 года), майор Терешин (ноябрь 1943 — январь 1943 года), майор Шпортко (январь 1943—1945 год).

76-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован на основании приказа по войскам Дальневосточного фронта № 0087 от 14 мая 1942 года на станции Вяземская Дальневосточной железной дороги, и первоначально именовался Вяземским дивизионом бронепоездов (по месту дислокации).

В его состав вошли 13-й отдельный легкий бепо (бронепаровоз Ов № 6798 типа ПР-35 бронирован на рембазе № 6 в 1940 году, вооружение — спаренная установка пулеметов Максима, бронеплощадки № 415 и 418 типа ПЛ-37 (2 76-мм пушки образца 1902/30 года и 6 пулеметов Максима на каждой) изготовлены на заводе «Красный Профинтерн» в 1940 году) и 67-й тяжелый бепо из состава 13-го ОДБП (бронепаровоз Ов № 6804 бронирован военскладом № 60 в 1934 году, вооружение — спаренная установка пулеметов Максима, бронеплощадки № 768 и 380 типа ПТ-33 (107-мм пушка образца 1910 года

и 5 пулеметов Максима на каждой) изготовлены на заводе «Красный Профинтерн» в 1934 году).

На основании приказа заместителя наркома обороны № УБ/194 от 4 июня 1942 года Вяземский ОДБП переименован в 77-й отдельный дивизион бронепоездов.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 13 — № 735, № 67 — № 743. В 1943 году каждый бепо получил по одной бронеплощадке ПВО с двумя 37-мм зенитками на каждой.

Кроме того, в составе дивизиона имелся бронепаровоз Эм № 727-38, бронированный в депо станции Хабаровск весной 1942 года (броня закаленная (в документах именуется «спецсталь») котел, будка машиниста, тендер, башня ПВО 12 мм, командирская рубка 15 мм, движение 10 мм, вооружение — спаренная установка пулеметов Максима).

В ходе войны с Японией дивизион занимался охраной железной дороги в районе Вяземская—Красная Речка.

Дивизион расформирован с 21 ноября по 14 декабря 1945 года, при этом матчасть была передана 1-му ОДБП.

Дивизионом командовали: капитан Т.К. Германов (мая 1942 — январь 1943 года), капитан И.М. Крупский (январь 1943 — август 1944 года), майор П.Н. Козлов (август 1944 — декабрь 1945 года).

77-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Формирование началось на основании приказа по войскам Дальневосточного фронта № 0087 от 14 мая 1942 года в городе Биробиджан. В состав дивизиона вошли 14-й отдельный легкий бронепоезд 15-й армии Дальневосточного фронта (бронепаровоз Оу № 5829 бронировки военсклада № 60 1932 года, вооружение — спаренная установка пулеметов Максима, бронеплощадки № 705 и 671 типа ПЛ-35 (с 2 пушками образца 1902 года и 6 пулеметами Максима на каждой) бронировки военсклада № 60 1934 года) и легкий бепо № 20 из состава 2-го ОДБП (бронепаровоз Ов № 4861 типа БП-35 бронировки военсклада № 60 1934 года, вооружение — спаренная установка пулеметов Максима, бронеплощадки № 411 и 506 типа ПЛ-35, получены при формировании бепо № 20 с консервации из Ворошилов-Уссурийский). Первоначально часть именовалась

14-м отдельным дивизионом бронепоездов, но 16 июня 1942 года приказом по войскам Дальневосточного фронта № 0541 переименована в 77-й отдельный дивизион бронепоездов.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 14 — № 738, а № 20 — № 720.

В период с сентября 1943-го по февраль 1944 года оба бепо дивизиона прошли ремонт и перевооружение: № 720 на Читинском паровозовагоноремонтном, а № 738 на Михайло-Чесноковском вагоноремонтном заводах. При этом 76-мм пушки образца 1902 года заменили на танковые Ф-34, а башенные пулеметы максима — на ДТ (бортовые Максимумы не менялись).

В феврале 1945 года оба бепо получили на вооружение по бронеплощадке ПВО-4 (№ 45-150 и 45-151, две 37-мм зенитки на каждой), которые изготовили на заводе № 105 в Хабаровске.

Согласно записи в историческом формуляре, 77-й ОДБП «участвовал в войне с Японией в составе 2-й Краснознаменной армии с 9 августа по 20 сентября 1945 года, выполняя задачу по охране железнодорожного участка станция Уруша — Могоча Амурской железной дороги».

На основании приказа командующего бронетанковыми и механизированными войска-

ми Забайкальско-Амурского военного округа № 41/001060 от 19 ноября 1945 года 77-й отдельный дивизион бронепоездов расформировывался, при этом матчасть передавалась 2-му ОДБП на станцию Куйбышевка-Восточная.

Дивизионом командовали: майор Милев (май 1942 — август 1944 года), капитан И.И. Букреев (август 1944 — ноябрь 1945 года).

78-Й ОТДЕЛЬНЫЙ ДИВИЗИОН БРОНЕПОЕЗДОВ

Сформирован на основании приказа по войскам Дальневосточного фронта № 0067 от 30 мая 1942 года на станции Гродеково. В состав дивизиона вошли легкие бепо № 41 из состава 3-го ОДБП и № 24 из 9-го ОДБП.

На основании распоряжения начальника ГБТУ КА № 1109420 от 5 декабря 1942 года бронепоезда получили новые номера: № 41 — № 700, а № 24 — № 741.

В ходе войны с Японией дивизион занимался охраной железной дороги в районе Гродеково — госграница. Расформирован в ноябре—декабре 1945 года.

Дивизионом командовали: майор И.В. Чуваев (май 1942 — январь 1943 года), капитан (позже майор) Г.В. Стародубкин (январь 1943 — декабрь 1945 года).

Бронеплощадка из состава бепо № 2 «Сталинец-28» 71-го ОДБП. Апрель 1942 года. Площадка вооружена двумя 76-мм зенитными орудиями З-К и пулеметами Максима (АСКМ).



ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:

Центральный архив министерства обороны.
Фонды:

Главное бронетанковое управление ГБТУ КА, Управление бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии, Бронетанковое управление ГБТУ КА, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Закавказского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Южного фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Юго-Западного фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Волховского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Северо-Кавказского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Забайкальского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Дальневосточного фронта, Штаб 1-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 2-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 3-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 4-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 6-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 7-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 8-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 9-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 10-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 11-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 12-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 13-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 14-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 16-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 21-го отдельного дивизиона бронепоездов,

Штаб 22-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 23-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 25-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 26-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 27-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 28-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 30-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 31-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 32-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 33-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 34-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 35-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 36-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 37-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 38-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 40-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 42-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 43-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 44-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 45-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 47-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 48-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 50-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 52-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 55-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 56-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 58-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 59-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 61-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 65-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 66-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 71-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 72-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 76-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 77-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 78-го отдельного дивизиона бронепоездов.

В выпуске использованы фотографии из фондов Центрального архива Министерства Обороны (ЦАМО), Российского архива кинофотодокументов (РГАКФД), Государственного архива Нижегородской области (ГАО), коллекций Я. Магнуского (ЯМ), С. Ромадина (СР), С. Гордеева (СГ) и архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ).

Фронтовая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Специализированное военно-историческое издательство «Стратегия КМ» предлагает иллюстрированное издание «Фронтовая иллюстрация» о сражениях, военной технике и униформе.



В каждом номере «Фронтовой иллюстрации» — уникальные фотографии, архивные документы, карты, цветные рисунки, описание сражений, истории и боевого применения бронетанковой техники.

Подписку на «Фронтовую иллюстрацию» можно оформить в любом отделении связи.

Индекс по каталогу «Роспечать» — 80385.

Коломиец Максим Викторович

Бронепоезда в бою 1941–1945

Подготовка оригинал-макета — ООО «Стратегия КМ»

Компьютерная верстка Е. Ермакова

Редактор Н. Соболева

ООО «Издательство «Яуза»
109505, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (095) 745-58-23

ООО «Стратегия КМ»
105275, Москва, пр-т Буденного, д. 53

Для корреспонденции: 127015, Новодмитровская ул., д. 5А, офис 1601
Тел. (095) 787-36-10

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.
Тел. (812) 365-46-03/04.

В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел. (8312) 72-36-70.

В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8435) 70-40-45/46.

В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.

В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.

В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а.
Тел. (343) 378-49-45.

В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9. Тел./факс: (044) 537-35-52.

Во Львове: Торговое Представительство ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Бузкова, д. 2.
Тел./факс (032) 245-00-19.

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12/1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 745-89-15, 780-58-34.
Информация по канцтоварам: www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:

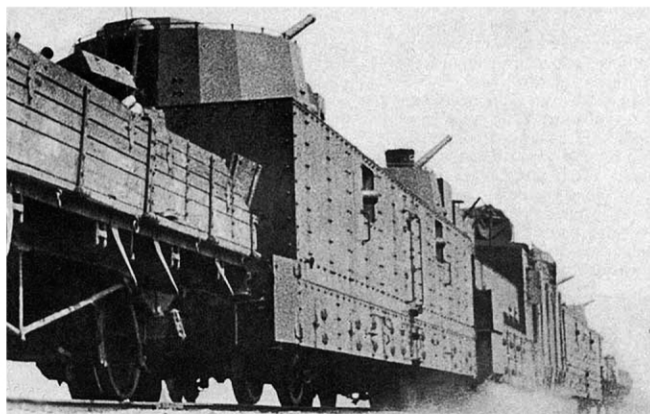
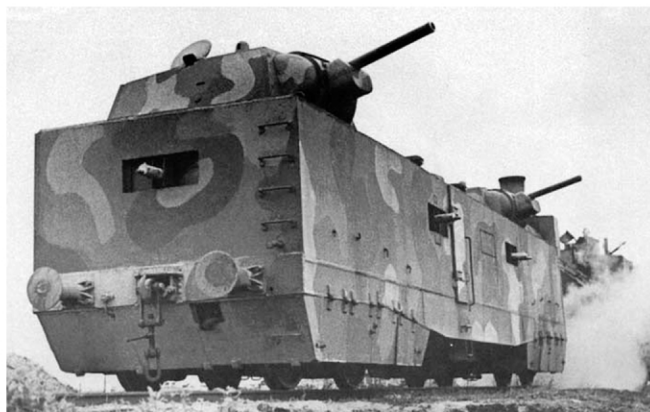
В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:

Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12, тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел. 411-68-74.**

Подписано в печать с готовых диапозитивов
Формат 84x108 1/16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл. печ. л. Тираж 2000 экз.
Зак. №



Новая книга ведущего историка бронетехники. **Продолжение бестселлера «Бронепоезда Великой Отечественной».** В отличие от первого тома, где упор был сделан прежде всего на материальную часть, **данное издание полностью посвящено боевому применению советских бронепоездов** на всех фронтах Великой Отечественной – от Прибалтики до Волги и Кавказа. Всю войну «стальные крепости» Красной Армии сражались на самых опасных и угрожаемых участках – ими цементировали оборону на направлениях главных ударов противника, их бросали на ликвидацию немецких прорывов, их экипажи несли тяжелейшие потери, а донесения зачастую читаются как бортовой журнал легендарного «Варяга»:

«В 14.00 авиабомбой был разбит парораспределительный механизм паровоза, бронепоезд маневрировать не мог. В 14.30 на первой бронеплощадке от термитного снаряда произошел взрыв и пожар, бронеплощадка полностью вышла из строя. В 15.00 прямым попаданием снаряда убит весь орудийный расчет третьей бронеплощадки, от попадания других снарядов произошел взрыв и пожар. В 16.30 тремя попаданиями термитных снарядов пробило в трех местах вторую бронеплощадку, разбило орудие, возник пожар, бронеплощадка взорвалась. В это же время осколками авиабомбы были разбиты все зенитные пулеметы ДШК. В 17.00 авиабомбой разбит паровоз (наклонился набок), паром обожжены бригада машинистов и командир бронепоезда капитан Фандей, который, преодолевая боль, снаружи бронепоезда командует огнем из уцелевшей бронеплощадки...»

ISBN 978-5-699-41952-4



9 785699 419524 >

