

Алексей Акутин

МОТОБРОНЕВАГОНЫ НКВД



* * *

В последнее десятилетие появился целый ряд материалов и публикаций, посвященных интереснейшим видам военной техники – бронепоездам, мотоброневагонам, бронедрезинам и прочим. Однако информация о подобных железнодорожных боевых машинах, состоявших на вооружении войск Народного комиссариата внутренних дел (НКВД) СССР, продолжает носить весьма поверхностный характер. Вероятно, это связано с тем, что тема организации, вооружения и боевого применения войск НКВД является малоисследованной, в значительной мере подверженной обструкции в силу ошибочного отождествления данных воинских частей с репрессивно-карательными органами. При этом представители современной «массовой культуры» как-то забывают о том, что на рассвете 22 июня 1941 г. первый удар врага приняли на себя именно солдаты войск НКВД – пограничники, подразделения охраны крупных железнодорожных мостов, важных объектов промышленности.

* * *

Охрана железнодорожных путей сообщения являлась одной из главных задач советских вооруженных сил, а также органов внутренних дел и государственной безопасности с момента их создания.

Первоначально охраной железных дорог занимались специальные вооруженные формирования – войска обороны железных дорог (ОБЖЕЛДОР), - которые начали создаваться после передачи декретом Совета Народных Комиссаров от 17 июля 1918 г. охраны железных дорог Наркомвоенту. Руководство войсками возлагалось на Штаб начальника охраны и обороны всех железных дорог Республики, сформированного приказами РВСР № 475/66 от 26 декабря 1918 г. и № 373 от 23 февраля 1919 г.

По приказу Всероссийского главного штаба № 39 от 5 декабря 1918 г. было начато формирование 14 полков и 9 батальонов железнодорожной охраны. Согласно приказам РВСР № 1037/193 от 21 июля и № 1244/237 от 31 июля 1919 г. была проведена реорганизация войск ОБЖЕЛДОР – все части были переформированы в 101 стрелковый батальон.

Постановлением Совета Рабоче-Крестьянской Обороны от 23 января 1920 г. функции военного ведомства по охране железных дорог ограничивались прифронтовой полосой, а в пределах полосы

отчуждения охрана железнодорожных сооружений возлагалась на войска внутренней охраны Республики (приказ войскам ВОХР Республики № 494/с от 11 мая 1920 г.). Постановлением Совета Труда и Оборона от 1 сентября 1920 г. войска ОБЖЕЛДОР были полностью переданы в войска ВОХР.

Сначала эти войска являлись вспомогательными формированиями, находившимися в распоряжении Всероссийской чрезвычайной комиссии (ВЧК) и выполнявшими все виды охраны. Постановлением Совета Рабоче-Крестьянской Оборона от 28 мая 1919 г. эти формирования были реорганизованы в войска ВОХР, подчиненные Штабу войск ВОХР Наркомата внутренних дел РСФСР. Переданные войскам ВОХР стрелковые батальоны бывших войск ОБЖЕЛДОР были переименованы в стрелковые батальоны войск ВОХР.

Постановлением Совета Труда и Оборона от 1 сентября 1920 г. и приказом РВСР № 1735/328 от 6 сентября 1920 г. все части войск ВОХР – караульные, охраны железных дорог, железнодорожная и водная милиция, - были объединены в общий вид войск внутренней службы (ВНУС). В связи с сокращением численности и реорганизацией Красной Армии, постановлением СТО от 19 января 1921 г. войска ВНУС, за исключением войск ВЧК, железнодорожной и водной милиции, были расформированы.

В связи с окончанием гражданской войны и укреплением Советской власти, на основании постановления IX Всероссийского съезда Советов от 28 декабря 1921 г. и постановления ВЦИК от 6 февраля 1922 г. ВЧК была реорганизована в Государственное политическое управление (ГПУ) при НКВД РСФСР. При этом войска ВЧК были переформированы во внутренние войска ГПУ, с 1927 г. подчиненные Главному управлению пограничной охраны и войск ОГПУ (с образованием 30 декабря 1922 г. СССР, ГПУ было преобразовано в Объединенное государственное политическое управление – ОГПУ, - с теми же функциями).

Приказом ГПУ при НКВД РСФСР № 433 от 16 октября 1922 г. все части железнодорожной охраны войск ГПУ были объединены в Отдельный железнодорожный корпус ГПУ, расформированный приказом ГПУ № 608 от 25 декабря 1922 г. Всего в составе войск ГПУ находилось 12 железнодорожных полков и 10 отдельных железнодорожных батальонов.

Постановлением Совета Труда и Оборона от 2 июня 1922 г., в связи с дальнейшим численным

сокращением вооруженных сил, функции охраны путей сообщения и сопровождения грузов были переданы военному ведомству. Вместе с тем, охрана железнодорожных станций и сооружений осталась за войсками ГПУ.

Однако все возрастающее значение железнодорожного транспорта в экономике и обороне страны потребовали мер по усилению охраны железных дорог. На основании этого, постановлением СНК СССР от 4 декабря 1931 г. в подчинение войск ОГПУ передавалась военизированная охрана Наркомата путей сообщения (НКПС). На ее основе было развернуто создание железнодорожных частей войск ОГПУ, в связи с чем, приказами ОГПУ № 1266/с от 12 декабря и № 1207/с от 28 декабря 1932 г. было сформировано пять отдельных железнодорожных бригад войск ОГПУ (1-я Уссурийская, 2-я Забайкальская, 4-я Московская, 5-я Киевская и 6-я Среднеазиатская). Численность железнодорожных частей ОГПУ определялась в 47 000 человек.

Кроме того, постановлением СТО от 5 декабря 1932 г. под охрану ОГПУ было передано 5 263 железнодорожных объекта.

* * *

История собственно мотоброневагонов войск ОГПУ начинается 5 октября 1929 г., когда талантливый изобретатель-самоучка Н.И. Дыренков направил в РВС СССР письмо «По вопросу танкостроения», в котором предлагал ряд своих изобретений, включая самоходный железнодорожный вагон с двигателем внутреннего сгорания. К сожалению, о самом Николае Ивановиче Дыренкове почти ничего не известно. Тем не менее, военно-политическое руководство Красной Армии заинтересовалось подобным предложением, но инициативу в практическом воплощении проекта Дыренкова перехватило командование частей ОГПУ, более озабоченное вооружением и техническим оснащением подразделений для охраны железных дорог. Проект получил одобрение, и технический отдел ОГПУ принял решение изготовить опытный образец и провести испытания. Для выполнения рабочих чертежей Дыренкову выделили группу чертежников, и к концу 1929 г. работа в основном была выполнена. В январе 1930 г. на Ижорском заводе собрали первый опытный образец мотоброневагона, который прошел краткие испытания в окрестностях

Ленинграда.

Корпус машины собирался на заклепках из 10 – 16 мм брони и имел четыре двери в бортах для посадки экипажа и шесть люков для наблюдения. Наверху корпуса, в центре, устанавливалась башня легкого танка МС-1 со штатным вооружением, откидной колпак которой заменялся на командирскую башенку со смотровыми щелями. Корпус мотоброневагона крепился к раме, в центре которой размещался автомобильный двигатель американского производства «Геркулес» УХС мощностью 93 л.с. (большое количество таких моторов было закуплено для использования на грузовиках Ярославского автозавода) и червячно-шестеренчатая коробка передач оригинальной конструкции Дыренкова, получившая впоследствии обозначение Д-35. Последняя оборудовалась реверсом и обеспечивала четыре скорости при движении вагона вперед или назад. В ходовой части использовались две типовые колесные пары от железнодорожных вагонов, при этом одна пара являлась ведущей. Вооружение мотоброневагона состояло из двух 7,62-мм пулеметов «Максим» в торцевых листах корпуса, двух 7,62-мм пулеметов ДТ («Дегтярева танковый») в бортах, одной 37-мм пушки «Гочкис» и одного пулемета ДТ в башне.

Экипаж машины состоял из 11 человек – командира, водителя, двух командиров отделений пулеметчиков, одного артиллериста и шести пулеметчиков.

В целом, первые испытания мотоброневагона наряду с хорошими результатами выявили и целый ряд недостатков, требовавших дальнейшей доработки. Работы по модернизации развернулись осенью 1930 г. К этому времени сформированное еще в декабре 1929 г. на Ижорском заводе опытно-конструкторское и испытательное бюро под руководством Н.И. Дыренкова переехало на территорию Экспериментального завода НКПС в подмосковном Люблино.

В ноябре 1930 г. Дыренков разработал проект еще более мощной боевой единицы, получившей обозначение Д-2. Одновременно прошедшему ремонт опытному образцу мотоброневагона был присвоен индекс Д-3.

Опытный образец Д-2, получивший наименование «Вячеслав Менжинский», был изготовлен в феврале 1931 г. Д-3 стал называться «Генрих Ягода». После небольших пробегов и устранения недостатков, Д-2 и Д-3 продемонстрировали командованию войск ОГПУ, на которое оба образца произвели хорошее

впечатление.

По конструкции Д-2 напоминал увеличенный в размерах Д-3. Его корпус также имел толщину бронелистов 10 – 16 мм, собранных между собой на заклепках. В центре корпуса Д-2 располагалась командирская рубка с наблюдательной башенкой, оборудованная стробоскопическим смотровым прибором. Для посадки экипажа из 16 человек в корпусе имелось четыре двери в бортах, а для наблюдения во время движения – четыре люка. Корпус крепился к раме, в центре которой находился все тот же автомобильный двигатель «Геркулес» и коробка перемены передач Д-35. В ходовой части использовались две типовые колесные пары от железнодорожных вагонов, но из-за увеличения габаритов Д-2, его база, по сравнению с Д-3 увеличилась на 900 мм.

По сравнению с Д-3, вооружение Д-2 значительно усилили – оно состояло из двух 76,2-мм противотанковых орудий образца 1913 г. в башнях, четырех бортовых 7,62-мм пулеметов «Максим» и трех 7,62-мм пулеметов ДТ (два в башнях и один в командирской рубке). Орудия монтировались на тумбах, конструкцию которых позаимствовали у пушечного бронеавтомобиля «Гарфорд», строившегося на Путиловском заводе еще в годы Первой мировой войны.

После проведения заводских испытаний мотоброневагоны Д-2 «Вячеслав Менжинский» и Д-3 «Генрих Ягода» поступили на вооружение бронедивизиона Центральных транспортных курсов ОГПУ, который дислоцировался в районе Белорусского вокзала в Москве.

22 августа 1931 г. командир бронедивизиона П.В. Шустинский направил в Управление механизации и моторизации (УММ) РККА «Доклад о результатах изучения и испытания опытных тяжелых бронедрезин системы тов. Дыренкова, проведенных в период обучения команды с 25 июля по 14 августа 1931 г.». Основные положения и выводы доклада Шустинского были следующими:

«I. Испытание движением.

1. Мотоброневагон Д-3 прошел своим ходом 1404 км со средней скоростью 50 км/ч и предельной 70 км/ч.

2. Мотоброневагон Д-2 прошел своим ходом 3247 км, из которых 1128 на прицепке к бронепоезду, 106 км с нагрузкой двух груженых двухосных платформ (буксовал), и ни одного случая отказа в работе

мотора и в целом мотоброневагона не было. Средняя скорость мотоброневагона 45 – 50 км/ч.

II. Испытания стрельбой.

Всего сделано по 39 выстрелов из каждой пушки, повреждения систем не было. Как вывод необходимо отметить исключительную устойчивость мотоброневагона Д-2 при стрельбе в отличие от бронеплощадок бронепоездов, где колебание всей площадки доходит до 15 с в среднем, отсюда при частой стрельбе бывает колоссальное рассеивание снарядов.

III. Вооружение мотоброневагонов Д-2 и Д-3.

1. У МБВ Д-2 расположение пулеметов Максима у водителя весьма неудачно. В остальном все огневые точки расположены целесообразно.

2. Вооружение 76-мм короткими противотанковыми пушками обр. 1913 г. слабое.

3. Расположение пулеметных установок у Д-3 неудачное исходя из того, что по пути установлены два пулемета Максима, а на борта только пулеметы ДТ, которые имеют малые углы возвышения вследствие того, что мешают крышки ведущих колес, а установки пулеметов Максима имеют малый горизонтальный обстрел из-за того, что мешают буфера.

Общие замечания.

1. МБВ Д-2 и Д-3 поступили не вполне законченном виде:

- а. Полное отсутствие средств управления огнем;
- б. Укладка для запасных частей и патронов отсутствует;
- в. Командирские рубки частично не имеют стекол.

Выводы и замечания.

Конструкция Д-2 и Д-3 по форме бронированного корпуса: размер машин, прочность, низкая посадка от рельсов дает исключительную устойчивость при стрельбе из пушек, тяговая сила, приличная скорость, насыщенность огневыми средствами.

Делая из вышеуказанного вывод, можно отметить как положительные стороны: Д-2, Д-3 обладают большой подвижностью, значительным радиусом действия, могуществом артиллерийского и пулеметного огня, малые мертвые пространства (почти равные нулю). Если сравнить их с бронеплощадками и

бронедрезинами всех существующих систем, то равных единиц Д-2 нет.

С наличием положительных сторон имеется и ряд недоделок конструктивного характера, которые сводятся:

1. Усовершенствовать систему охлаждения Д-2, Д-3, которая весьма ненадежна.
2. Усовершенствовать переключение скоростей и, по возможности, упростить управление МБВ (разбросанность рычагов управления).
3. Отрегулировать клапана воздушных тормозов.
4. У Д-3 понизить крышки колес, тем самым увеличить углы обстрела четырех пулеметов.
5. Командирскую рубку (стробоскоп) усовершенствовать. Оборудовать ее средствами управления огнем, внутренней связью и радиостанцией.
6. Оборудовать МБВ соответствующей вентиляцией.
7. Оборудовать соответствующие стеллажи для снарядов, патронов и ЗИП.

По вооружению.

По МБВ Д-2: заменить противоштурмовые пушки обр. 1913 г. на более совершенные обр. 1902/30 или 1915 г.

По МБВ Д-3: пулеметные установки Максима перераспределить, разместив их во все стороны, а не только в лобовой части, перенести по одному на борта.

Нормальным вооружением МБВ Д-3 необходимо считать 1 37-мм пушку, 4 пулемета Максима и 1 – 3 ДТ.

Мотоброневагоны испытывались в незаконченном виде и не имели никаких подсобных материалов кроме моего наблюдения при постройке, а потому все детали боевых качеств полностью не выявлены.

По устранении отмеченных недостатков и при окончательном оборудовании мотоброневагоны должны подвергнуться вторичному и более детальному исследованию и изучению. Наиболее приемлемый (по моему мнению) для замены существующих несовершенных бронелетучек, как самостоятельных оперативно-боевых единиц линейных органов ТО ОГПУ является мотоброневагон Д-2 «Менжинский».

Доклад Шустинского был внимательно изучен в Управлении механизации и моторизации РККА. И это

не было случайностью – как раз в это время рассматривались вопросы о модернизации бронепоездного парка Красной Армии. Еще 6 июня 1931 г. начальник УММ РККА И.А. Халепский утвердил тактико-технические требования на проектирование легкого мотоброневагона МВЛ-31 с двумя 76,2-мм пушками образца 1909 г.

Однако в ходе дальнейшего обсуждения УММ РККА отказалось от использования в качестве базового для серийного производства опытный образец конструкции Дыренкова Д-2. В ноябре – декабре 1931 г. в конструкцию последнего внесли ряд существенных изменений, значительно повышающих его боеспособность. По сравнению с опытным Д-2 во вновь разработанном проекте была изменена конструкция орудийных и панорамных башен, командирской рубки и частично корпуса, артиллерийское вооружение планировалось из 76,2-мм пушек образца 1902 г. на типовых тумбовых бронепоездных установках, предусмотрена установка постов управления огнем, внутренней телефонной связи, радиостанции, а также возможность перевода на европейскую железнодорожную колею 1435 мм. В качестве силовой установки предполагалось использовать автомобильный двигатель «Геркулес» с коробкой перемены передач Д-35 конструкции Дыренкова.

Разработанный новый вариант мотоброневагона под тем же индексом Д-2 был представлен наркому обороны СССР К.Е. Ворошилову, который уже был ознакомлен с результатами испытаний опытных образцов. 31 декабря 1931 г. на совещании у заместителя председателя Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) СССР было принято решение об изготовлении Главмашпромом в течение двух месяцев 60 мотоброневагонов Д-2 (по новому проекту), необходимых для формирования в Красной Армии 20 дивизионов МБВ. Выполнение этой задачи поручалось четырем заводам – паровозостроительному «Красный Профинтерн» в Брянске, заводу № 1 Транспортного отдела ОГПУ в подмосковном Люблино (бывший Экспериментальный завод НКПС), Калужскому и Коломенскому машиностроительным заводам. Распоряжением президиума ВСНХ СССР № 3/с от 7 января 1932 г. на каждом из них планировалось к 15 марта изготовить по 15 единиц Д-2. Различные комплектующие и агрегаты должны были поставлять Ижорский завод (броня), 2-й завод ВАТО (двигатели), завод № 8 (орудия), Ярославский тормозной завод, завод им. Буденного (шестерни реверсной передачи) и ряд других предприятий.

Однако к этому моменту выяснилось, что рабочие чертежи на серийный вариант Д-2 готовы только на 30 %. Все рабочие чертежи, за исключением чертежей установки электрооборудования, внутренней телефонной связи, настила пола и внутреннего ограждения, были выполнены только к 16 марта.

Совсем не так, как планировалось, обстояли дела и с изготовлением самих мотоброневагонов. Не хватало легирующих присадок для выплавки броневой стали, металла, электрооборудования, подшипников, кислорода для резки брони, все заводы испытывали хронический дефицит опытных рабочих, техников и инженеров.

В итоге к празднику Первомая ни один мотоброневагон не был готов – первый серийный Д-2 был готов только 26 июня 1932 г. 5 июня начальник УММ РККА И.А. Халепский подписал приказ о проведении заводских испытаний, которые прошли 17 июля на перегоне завод № 1 – ст. Люблино – ст. Замоскворечье – ст. Царицыно. Однако в самом начале пробега у мотоброневагона вышла из строя коробка перемены передач, и его вернули на завод.

Внешне серийный вариант Д-2 напоминал сильно увеличенный в размерах опытный образец. Корпус собирался из 10 – 16 мм бронелистов. В центре корпуса размещалась довольно большая рубка для командира, радиста и водителя, в стенках которой имелось 7 люков со смотровыми щелями и дверь для выхода на крышу. Четыре двери в бортах корпуса служили для посадки экипажа. В центре рамы, к которой крепился корпус, находился автомобильный двигатель «Геркулес» мощностью 93 л.с. и коробка перемены передач Д-35. В отличие от опытного образца на серийных мотоброневагонах Д-2 коробка Д-35 снабжалась дисково-сцепной муфтой конструкции Дыренкова, обеспечивавшей более плавное переключение передач, а управление вагоном было двойным – механическим и гидравлическим. Все эти нововведения позволили значительно облегчить управление мотоброневагоном, но их надежность оставляла желать лучшего.

Вооружение серийного варианта Д-2 состояло из двух 76,2-мм пушек образца 1902 г. и двух пулеметов ДТ в башнях, четырех бортовых пулеметов «Максим» и спаренной зенитной установки пулеметов «Максим» на крыше одной из башен.

В отличие от опытного образца Д-2, серийные оборудовались радиостанцией 5 АК с рамочной

антенной на крыше рубки.

1 ноября 1932 г. завод № 1 Транспортного отдела ОГПУ передали в состав Наркомата путей сообщения, и он стал называться «Можерез» - Московский железнодорожный ремонтный завод. Производство мотоброневагонов на предприятии было сосредоточено в специально организованном цехе. Но до конца года «Можерез» так и не смог сдать ни одного мотоброневагона Д-2. Первый серийный образец, проходивший испытания еще с июня, в очередной раз вышел из строя. Окончательно первый серийный образец Д-2 был передан заказчику только в январе 1933 г.

На других предприятиях ситуация с выпуском Д-2 была еще более плачевной. Калужский и Коломенский заводы, загруженные другими оборонными заказами, не собрали ни одного Д-2, и в результате в начале 1933 г. эти предприятия освободили от выпуска мотоброневагонов. В итоге к апрелю 1933 г. производство Д-2, помимо «Можерева», велось только на заводе «Красный Профинтерн» в Брянске. Правда, спеццех последнего был загружен заказами на изготовление бронеплощадок и бронепаровозов для РККА, из-за чего сборка Д-2 тут затянулась. Всего до июля 1934 г. в Брянске построили 15 серийных мотоброневагонов Д-2.

В начале того же 1933 г., когда только началась сдача серийных Д-2 заказчику, руководство УММ РККА отказалось от использования мотоброневагонов конструкции Дыренкова для вооружения бронепоездных частей РККА. Проведенные последующие испытания показали, что серийные Д-2 плохо вписываются в кривые железных дорог, сложны в обслуживании (например, для капитального ремонта коробки перемены передач и двигателя приходилось снимать башни и верхнюю часть корпуса), их трансмиссия ненадежна и требует частой регулировки. Поэтому УММ РККА приняло решение передать все изготовленные серийные Д-2 Транспортному отделу ОГПУ. На эти бронеединицы и была возложена охрана и оборона железнодорожных объектов в приграничных районах СССР.

Параллельно с работами по подготовке к серийному выпуску Д-2, Н.И. Дыренков предложил руководству УММ РККА проект тяжелого мотоброневагона со 107-мм орудием. После обсуждения этого предложения, военные разработали требования на проектирование и выполнение опытного образца, утвержденные 27 октября 1931 г. председателем Научно-технического комитета УММ РККА Лебедевым.

Но из-за большой загруженности опытно-конструкторского и испытательного бюро Дыренкова, проект тяжелого однобашенного мотоброневагона Д-6 был готов лишь летом 1932 г. По проекту мотоброневагон оснащался одной орудийной башней со 107-мм орудием, и перенесенными в заднюю часть корпуса двигателем «Геркулес» мощностью 105 л.с. с коробкой скоростей Я-5, реверсом Д-35 и радиатором типа «Коммунар».

Изготовление опытного образца Д-6 началось на заводе «Можерез» в сентябре 1932 г. Но 21 ноября 1932 г. приказом по УММ РККА № 095 опытно-конструкторское и испытательное бюро Дыренкова было расформировано, а весь его личный состав передавался в распоряжение завода «Можерез» для окончания работ по заданиям УММ РККА.

В числе этих работ и оказался опытный вариант Д-6. Для ускорения его изготовления отказались от вооружения его 107-мм орудием и установили на нем два 76,2-мм орудия образца 1902 г. в башнях, аналогичных серийным Д-2. В начале 1933 г. мотоброневагон был готов.

В результате испытаний мотоброневагона, проведенных с 25 по 29 января 1933 г. на Научно-испытательном артиллерийском полигоне (НИАП) было установлено, что обслуживание орудий при стрельбе крайне неудобно, а потому от дальнейшей постройки подобных машин отказались.

При создании, согласно Постановлению ЦИК СССР от 10 июля 1934 г., союзного Наркомата внутренних дел (НКВД СССР), войсковые части железнодорожной охраны были переподчинены Главному управлению пограничной и внутренней охраны НКВД (ГУПВО), а с 29 сентября 1938 г. – Главному управлению пограничных и внутренних войск НКВД (ГУПВВ).

И лишь 8 марта 1939 г. при реорганизации ГУПВВ НКВД (согласно постановлению СНК СССР № 245 от 28 февраля 1939 г.) было сформировано Главное управление войск НКВД по охране железнодорожных сооружений (начальник комбриг А.И. Гульев). Задачи, поставленные войскам НКВД по охране ж.д. сооружений были сформулированы приказом НКВД СССР № 00296 от 27 марта 1939 г.:

«Приказ Народного комиссара внутренних дел Союза ССР № 00296 с объявлением Положений о

Главных управлениях войск НКВД СССР

г. Москва

27 марта 1939 г.

ПОЛОЖЕНИЕ О ГЛАВНОМ УПРАВЛЕНИИ ВОЙСК НКВД ПО ОХРАНЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ

Совершенно секретно

1. Главное управление войск НКВД по охране ж.д. сооружений входит в состав Народного комиссариата внутренних дел и подчиняется народному комиссару и его заместителю по войскам.

2. Основными задачами Главного управления являются:

а) организация, руководство и контроль службы войск по охране ж.д. сооружений /мосты, тоннели, водоканалы и пр./.

Объекты, подлежащие охране, намечаются совместно с НКВД, НКПС и Генеральным штабом РККА;

б) организация и руководство боевой и политической подготовкой войск и обеспечение постоянной высокой боевой готовности и дисциплины войск.

3. Начальник Главного управления является начальником войск НКВД по охране ж.д. сооружений.

4. Начальнику Главного управления предоставляется право:

а) издавать приказы по всем вопросам руководства войсками;

б) перемещать и назначать командный и начальствующий состав войск в соответствии с Положением о прохождении службы до начальника штаба части и ему соответствующих.

5. Части ПВО НКВД входят в состав войск НКВД по охране ж.д. сооружений.

6. Главное управление имеет штамп и круглую гербовую печать.

Начальник Главного управления войск НКВД по охране ж.д. сооружений комбриг ГУЛЬЕВ

Начальник штаба майор СЛАДКЕВИЧ».

Для выполнения задач по охране и обороне железнодорожных объектов, приказом НКВД СССР № 00206 от 8 марта 1939 г. были сформированы семь дивизий (2-я, 3-я, 4-я, 5-я, 6-я, 7-я и 8-я) и две бригады (7-я и 10-я, переименованные в 1940 г. в 27-ю и 30-ю бригады соответственно) войск НКВД по охране ж.д.

сооружений. Бригады и дивизии состояли из полков и отдельных батальонов. Для выполнения задач по охране железных дорог на освобожденных территориях западной Украины и Белоруссии, приказом НКВД СССР № 001392 от 14 ноября 1939 г. были сформированы еще две дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (9-я и 10-я). Приказом НКВД СССР № 001497 от 28 ноября 1940 г. в дополнение к имевшимся соединениям были сформированы еще три (26-я, 28-я и 29-я) бригады войск НКВД по охране ж.д. сооружений. Общая численность войск на 1 июня 1941 г. составила 60 090 человек.

Мотоброневагоны Д-2 организационно включались в состав рот МБВ – три единицы плюс бронепаровоз, - и могли действовать как самостоятельно, так и в составе отдельного бронепоезда мотоброневагонов (по терминологии того времени – БЕПО-МБВ).

Согласно штатам, установленным Главным управлением войск НКВД по охране ж.д. сооружений, накануне Великой Отечественной войны бронепоезд МБВ являлся отдельной войсковой частью, и включал :

I. Управление – 9 человек, в том числе:

1. Командир бронепоезда – 1,
2. Заместитель по политической части – 1,
3. Помощник командира по технической части – 1,
4. Адъютант – 1,
5. Старший фельдшер – 1,
6. Старшина – 1,
7. Помощник старшины, командир хозяйственного отделения – 1,
8. Инструктор химической службы – 1,
9. Старший писарь – 1.

II. Взвод разведки и связи – 22 человека, 1 автодрезина с прицепом, 1 мотоцикл с коляской, 2 мотодрезины, 1 ручной пулемет ДП, 1 сигнальная труба, 2 радиостанции 71-ТК, 2 радиостанции 6-ПК, 1 зенитно-пулеметная установка, 5 велосипедов, в том числе:

1. Управление взвода – 3 человека, 1 автодрезина с прицепом, 1 мотоцикл с коляской;

2. Отделение разведки – 6 человек, 1 ручной пулемет ДП, 2 мотодрезины, 1 сигнальная труба;
 3. Радиотелеграфное отделение – 5 человек, 2 радиостанции 71-ТК (по одной на бронепаровозе и автодрезине), 2 радиостанции 6-ПК;
 4. Отделение телефонной связи – 5 человек, 4 полевых телефонных аппарата, 5 велосипедов;
 5. Зенитно-пулеметное отделение – 3 человека, 1 зенитно-пулеметная установка (на бронепаровозе).
- III. Три мотоброневагона Д-2 – всего 57 человек, по 19 человек в каждом, в том числе:
1. Командир – 1,
 2. Командир орудия – 2,
 3. Орудийный номер – 6,
 4. Командир пулеметного отделения – 2,
 5. Пулеметчик – 6,
 6. Радиотелеграфист – 1,
 7. Механик-водитель – 1.
- IV. Взвод бронедрезин и тяги – 15 человек, 1 мотоцикл с коляской, 2 бронедрезины-бронемашины БА-10жд, 1 бронепаровоз, в том числе:
1. Командир взвода – 1, плюс 1 мотоцикл с коляской;
 2. Отделение бронедрезин – 8 человек, 2 бронедрезины-бронемашины на ж.д. ходу, 2 45-мм орудия боевых, 1 45-мм орудие учебное, 1 пулемет ДТ учебный, 4 пулемета ДТ боевых, 2 радиостанции 71-ТК;
 3. Отделение тяги – 6 человек, 1 бронепаровоз.
- V. Мастерская – 5 человек, 1 вагон-мастерская, 1 бронированный вагон-склад.
- VI. Отделение хозяйственного обслуживания – 6 человек, 1 вагон-кухня, 1 грузовой автомобиль 1,5 т.
- Всего в составе бронепоезда МБВ насчитывалось 114 человек, 1 бронепаровоз, 3 мотоброневагона, 2 бронедрезины-бронемашины БА-10жд, 1 бронированный вагон-склад, 1 автодрезина, 2 мотодрезины, 1 вагон-мастерская, 1 вагон-кухня.
- Другой разновидностью подобных войсковых частей войск НКВД по охране ж.д. сооружений являлся учебный бронепоезд мотоброневагонов – УБЕПО-МБВ. Его отличие от стандартного бронепоезда МБВ

заклучалось в несколько увеличенном штате – 126 человек, за счет включения в состав бронепоезда учебного автомотовзвода.

Всего на 1 июня 1941 г. в составе войск НКВД по охране ж.д. сооружений числилось 25 бронепоездов, в том числе 11 бронепоездов МБВ (6 боевых и 5 учебных):

- учебный бронепоезд МБВ 51-го полка 2-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Псков Эстонской ж.д.), командир капитан Я.С. Грушелевский;
- бронепоезд МБВ 53-го полка 3-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Великие Луки Калининской ж.д.), командир старший лейтенант В.Н. Ляпин;
- бронепоезд МБВ 55-го полка 4-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Коростень Юго-Западной ж.д.), командир капитан Л.М. Судаков;
- учебный бронепоезд МБВ 56-го полка 4-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Черкассы Юго-Западной ж.д.), командир старший лейтенант П.К. Ищенко;
- бронепоезд МБВ 67-го полка 8-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Слюдянка Восточно-Сибирской им. Молотова ж.д.);
- учебный бронепоезд МБВ 69-го полка 8-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Уккурей Восточно-Сибирской им. Молотова ж.д.);
- учебный бронепоезд МБВ 70-го полка 7-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Куйбышев-Восточная Амурской ж.д.);
- бронепоезд МБВ 71-го полка 6-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Вяземская Приморской ж.д.);
- бронепоезд МБВ 73-го полка 3-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Гомель Белорусской ж.д.), командир старший лейтенант Ф.Д. Мальшев;
- учебный бронепоезд МБВ 76-го полка 3-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Орша Западной ж.д.), командир капитан В.А. Кононенко;
- бронепоезд МБВ 82-го полка 2-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений (ст. Выборг Кировской ж.д.), командир капитан Ю.Ф. Мушкет.

Штатное количество мотоброневагонов в составе бронепоездов МБВ (33 единицы) вполне соответствует данным о постройке мотоброневагонов на заводах «Можерез» и «Красный Профинтерн» в 1932 – 1934 гг. (по 15 единиц каждый). Еще три мотоброневагона – это Д-3, Д-6 и опытный образец Д-2, включенные в состав 67-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений в Забайкалье.

Однако в военно-исторической литературе бытует цифра в 36 мотоброневагонов, состоявших на вооружении войск НКВД к началу Великой Отечественной войны. По мнению московского исследователя М.В. Коломийца, ряд авторов ошибочно включают в состав войск НКВД два мотоброневагона постройки Кировского завода типа МБВ-2, а также тяжелую бронедрезину БДТ (Э-7) с башней танка Т-26, состоявших на вооружении бронепоездных частей Красной Армии.

Сведения о боевом применении мотоброневагонов войск НКВД весьма отрывочны и не точны.

В советско-финляндской войне 1939 – 1940 гг. принял участие учебный бронепоезд МБВ 51-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений. 7 апреля 1940 г. за героизм, проявленный в боях под Выборгом, командир бронепоезда капитан Я.С. Грушелевский был награжден орденом Красного Знамени. Во время Великой Отечественной войны, с 21 июля 1941 г. бронепоезд поддерживал контрнаступление советских войск у ст. Плюсса в Эстонии, в конце августа действовал в районе Чудово и на линии Кириши – Грузино, взаимодействуя с 292-й стрелковой дивизией. 24 октября 1941 г. бронепоезд был разбит немецкой авиацией в 45 км от Тихвина. Приказом НКВД СССР № 002344 от 21 октября 1942 г. на базе экипажа бронепоезда 51-го полка НКВД был сформирован 23-й отдельный бронепоезд 14-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог. Расформирован приказом НКВД СССР № 00645 от 4 июля 1946 г.

Бронепоезд МБВ 53-го полка 3-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений был разбит немецкой авиацией 26 июня 1941 г. в районе Полоцка.

Бронепоезд МБВ 55-го полка 4-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений был поврежден, оставлен командой, и захвачен немецкими войсками 19 сентября 1941 г. в районе Киева.

Учебный бронепоезд МБВ 56-го полка 4-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений 20 июля

1941 г. был передан в распоряжение штаба 26-й армии генерал-лейтенанта Ф.Я. Костенко. В боях южнее Киева экипаж бронепоезда огнем поддерживал части 14-й кавалерийской дивизии. С ухудшением военной обстановки, в сентябре 1941 г. бронепоезду было поручено прикрывать переправу через Днепр в районе Канева, где он получил значительные повреждения и во избежание захвата противником, был взорван командой. По официальным советским данным в ходе боев экипаж бронепоезда уничтожил 1 самолет, 11 танков, 5 тягачей и 2 бронемшины противника. Благодаря огневой поддержке бронепоезда, несколько частей Красной Армии вышли из окружения. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 апреля 1943 г. бронепоезд НКВД № 56 был награжден орденом Красного Знамени. Приказом НКВД СССР № 002344 от 21 октября 1942 г. на базе экипажа бронепоезда 56-го полка НКВД был сформирован 32-й отдельный бронепоезд войск НКВД по охране железных дорог. Расформирован постановлением Совета Министров СССР № 831 – 341сс от 13 апреля 1946 г., материальная часть передана Министерству путей сообщения.

Бронепоезд МБВ 73-го полка 3-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений с 23 июня 1941 г. принимал участие в отражении воздушных налетов на Минск, охранял эшелоны с эвакуируемым железнодорожным имуществом и оборудованием. 25 июня бронепоезд прибыл на ст. Беларусь под Заславлем для обороны окружного военного склада войск НКВД. Из-за повреждения одного из мотоброневагонов, бронепоезд вернулся в Минск. Здесь команда бронепоезда была пополнена двумя отделениями пулеметчиков. Вскоре бронепоезд был переброшен на участок Осиповичи – Могилев. Здесь, неподалеку от ст. Свислочь, бронепоезду было приказано отбить мост через Березину, захваченный противником. В боях на Березине 2 июля 1941 г. бронепоезд был уничтожен немецкой авиацией. Остатки команды мелкими группами вышли к Могилеву. В августе 1941 г. в Брянске из двух моторовневагонов Д-2 был сформирован новый бронепоезд НКВД № 73, который был переброшен под Москву. Осенью 1941 г. бронепоезд принимал участие в боях у Дмитрова. По официальным советским данным за время боев команда бронепоезда уничтожил 1 самолет, 12 танков и 24 автомашины противника. В 1942 г. бронепоезд сражался под Сталинградом, 14 сентября 1942 г. был разбит, команда в 1943 г. в Перми получила новую материальную часть. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 апреля 1943 г. 73-й отдельный

бронепоезд 32-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог был награжден орденом Красного Знамени. В 1945 – 1946 гг. бронепоезд принимал участие в борьбе с националистическим подпольем на Западной Украине.

Учебный бронепоезд МБВ 76-го полка 3-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений принимал участие в боях под Минском в конце лета 1941 г. За успешные действия его командир капитан В.А. Кононенко был награжден орденом Красного Знамени. В октябре 1941 г. бронепоезд сражался в составе 50-й армии Брянского фронта, был окружен и при невозможности отхода взорван экипажем в районе Брянска.

Бронепоезд МБВ 82-го полка 2-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений в августе – сентябре 1941 г. действовал на участке Чудово – Мга, защищая подступы к Ленинграду. 13 ноября 1941 г. у ст. Мыслино, недалеко от Волхова, бронепоезд, при невозможности отхода, был взорван командой. 9 июля 1942 г. в Москве был сформирован 25-й отдельный бронепоезд 14-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог, экипаж которого был укомплектован уцелевшим личным составом бронепоезда 82-го полка НКВД. Расформирован приказом НКВД СССР № 00645 от 4 июля 1946 г.

Есть сведения, что в ходе боев лета – осени 1941 г. войска НКВД безвозвратно потеряли до 9 мотоброневагонов Д-2. Семь из них достались немцам в качестве трофеев во вполне пригодном для дальнейшей эксплуатации виде. В 1942 г. они прошли модернизацию, которая заключалась в установке новых двигателей, радиостанций и манжет для защиты поворотного механизма башен. Поздней осенью 1943 г. модернизированные мотоброневагоны, получившие порядковые номера от 17 до 23, поступили на вооружение частей Вермахта. Они использовались в составе так называемых «поездов охраны линий» и применялись для охраны тыловых коммуникаций немецких войск и в антипартизанских операциях на Восточном фронте.

Оставшиеся в Забайкалье и на Дальнем Востоке мотоброневагоны в боевых действиях участия не принимали и по окончании войны с Японией были списаны.

Бронепоезд МБВ 67-го полка 8-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений 9 июля 1942 г. был переформирован в 41-й отдельный бронепоезд 29-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог.

Расформирован приказом НКВД СССР № 001126 от 3 октября 1945 г.

Учебный бронепоезд МБВ 69-го полка 8-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений приказом НКВД СССР № 002344 от 21 октября 1942 г. был переформирован в 43-й отдельный бронепоезд 29-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог. Расформирован приказом НКВД СССР № 001126 от 3 октября 1945 г.

Учебный бронепоезд МБВ 70-го полка 7-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений приказом НКВД СССР № 002344 от 21 октября 1942 г. был переформирован в 40-й отдельный бронепоезд 27-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог. Расформирован приказом НКВД СССР № 00645 от 4 июля 1946 г.

Бронепоезд МБВ 71-го полка 6-й дивизии войск НКВД по охране ж.д. сооружений приказом НКВД СССР № 002344 от 21 октября 1942 г. был переформирован в 37-й отдельный бронепоезд 27-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог. Расформирован приказом НКВД СССР № 001126 от 3 октября 1945 г.

Список использованной литературы и Интернет-ресурсов

1. Александров А. Бронепоезда войск НКВД 1939 – 1951 гг. с сайта <http://soldat.ru>
2. Барятинский М. Супертанк на рельсах. // Моделист-конструктор. - № 9. – М., 1998. – С. 37 – 40.
3. Бронепоезда. // Железная дорога. - № 3. – М.: Московское общество истории техники, 2010.
4. Бронепоезда. // Железная дорога. - № 4. – М.: Московское общество истории техники, 2010.
5. Бронепоезда вермахта. Часть 2. // Военные машины. - № 98. – Киров: Кировское общество любителей военной техники и моделизма, 2004.
6. Дроговоз И.Г. Крепости на колесах: История бронепоездов. – Мн.: Харвест, 2002.
7. Ефимьев А.В., Манжосов А.Н., Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941 – 1945. – М.: Транспорт, 1992.

8. Коломиец М. Отечественные бронедрезины и мотоброневагоны. // Фронтовая иллюстрация. - № 5. – М.: Стратегия КМ, 2005.
9. Лубянка. ВЧК – ОГПУ – НКВД – НКГБ – МГБ – МВД – КГБ. 1917 – 1960. Справочник. / Сост. А.И. Кокурин, Н.В. Петров. – М.: Издание МФД, 1997.
10. Москвин А.В. Дислокация частей войск НКВД по охране железнодорожных сооружений и особо важных объектов промышленности по состоянию на 01.06.41 г. с сайта <http://soldat.ru>
11. Москвин А.В. Соединения и части войск НКВД по охране железных дорог 1934 – 1946 с сайта <http://srpo.ru>
12. Скавыш В. История бронепоездов войск НКВД. // Локотранс. - № 2. – Электросталь: Локотранс, 2003.
13. Штаты бронепоездов НКВД с сайта <http://mechcorps.rkka.ru>
14. Шунков В.Н. Красная Армия. – Мн.: Харвест, 2003.
15. Magnuski J. Pancerne Wagony Motorowe NKWD. // Nowa Wojskowa Technika. - № 9. – Warszawa, 1996.
16. Kopenhagen W. Armored Trains of the Soviet Union 1917 – 1945. – Atglen: Shiffer Military History, 1996.
17. Zaloga S.J. Armored Trains. // New Vanguard 140. – Oxford: Osprey Publishing Ltd., 2008.



1

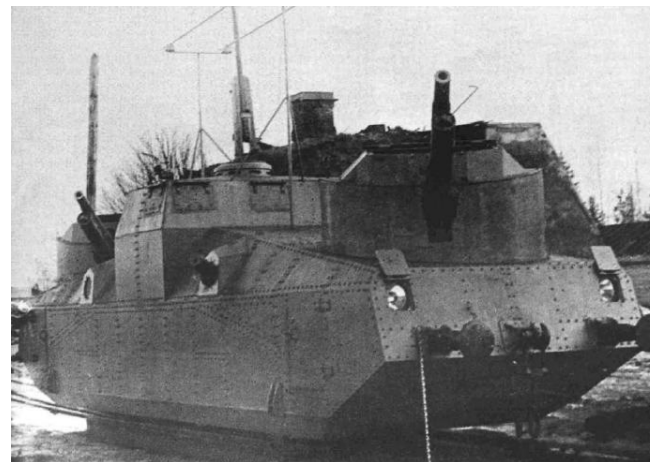


2

1) Испытания опытного образца мотоброневагона Д-3 в районе Гатчины, январь 1930 г. На крыше видна башня от легкого танка МС-1, а в переднем листе корпуса отверстие для установки курсового пулемета «Максим». Среди людей в группе – конструктор Н.И. Дыренков. 2) Опытный образец мотоброневагона Д-2 перед прохождением испытаний, февраль 1931 г. Обращает внимание, что имя «Вячеслав» в названии машины написано через букву «е».

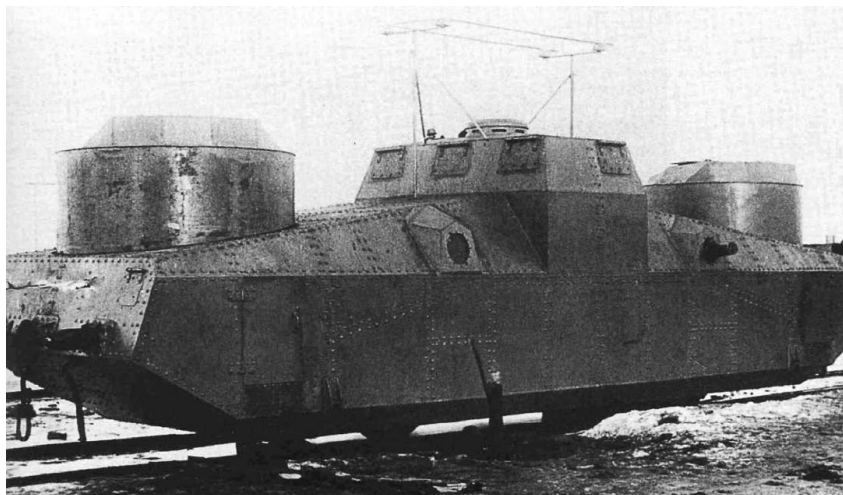


3

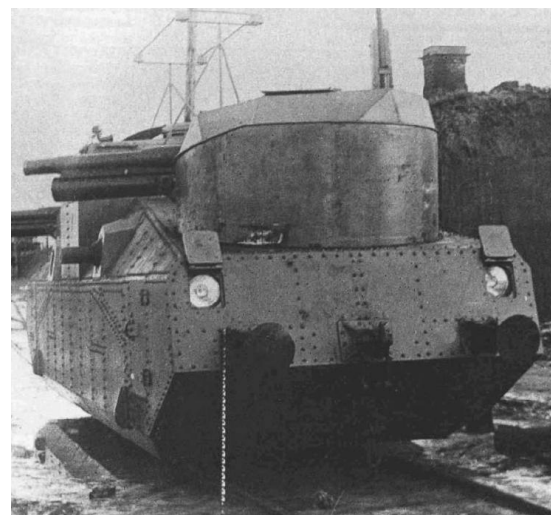


4

3) Мотоброневагон Д-2 «Вячеслав Менжинский» на заводе «Можсерез» перед началом испытаний, февраль 1931 г. 4) Мотоброневагон Д-6 во дворе завода «Можсерез», декабрь 1932 г.



5



6

5, 6) Мотоброневагон Д-6 во дворе завода «Можсерез», декабрь 1932 г.



7

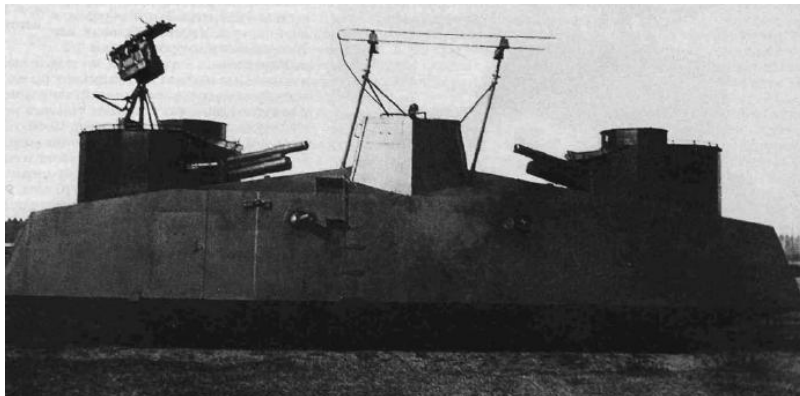


8

7) Войсковые испытания мотоброневагона Д-2, январь 1933 г. 8) Команда мотоброневагона Д-2 на политзанятиях, 1934 г.



9

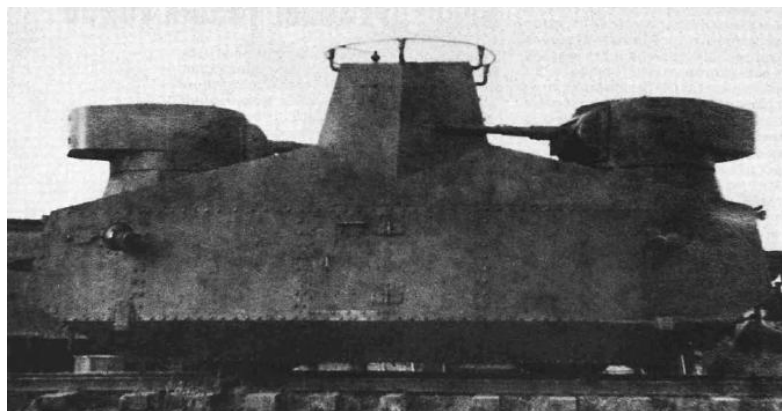


10

9) Серийный образец мотоброневагона Д-2, построенный на заводе «Красный Профинтерн» в 1934 г., из состава 55-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений, 1940 г. 10) Серийный образец мотоброневагона Д-2, построенный на заводе «Можерез» в 1933 г., из состава 82-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений.



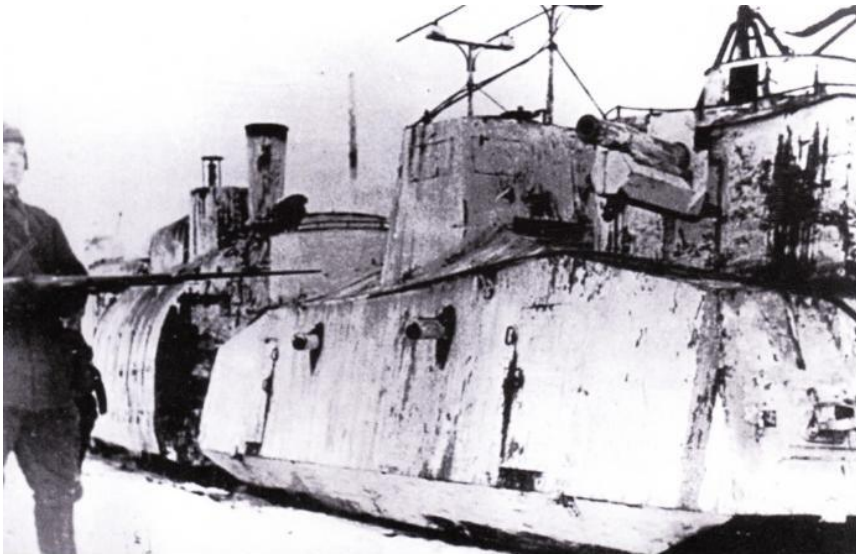
11



12

11) Серийный образец мотоброневагона Д-2, построенный на заводе «Можерез» в 1933 г., из состава 85-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений, 1940 г. 12) Мотоброневагон Д-3 (бывший «Генрих Ягода») 67-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений, 1940 г. В конце 1930-х гг. мотоброневагон

прошел модернизацию, вместо стандартных на нем были установлены башни танка Т-26 с 45-мм пушками.



13



14

13) Учебный бронепоезд 51-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений, Карелия, зима 1939 – 1940 гг. В начале Советско-финляндской войны по плану советского командования 30 ноября 1939 г.

бронепоезд принял участие в артиллерийской подготовке на участке Васкелово – Рауту – Кексгольм.

14) Бронепоезд одного из полков войск НКВД по охране ж.д. сооружений, 1941 г.



15



16

15) Погрузка боеприпасов в мотоброневагон, осень 1941 г. 16) Выступление комиссара Московской зоны обороны К.Ф. Телегина перед командой бронепоезда НКВД № 73, Москва, октябрь 1941 г.



17



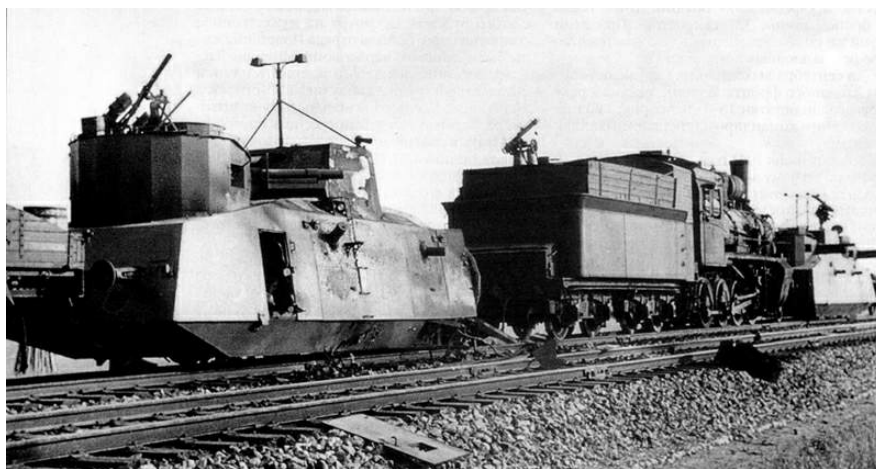
18



19

17) Начальник штаба учебного бронепоезда 56-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений старший лейтенант Мартыненко, 1940 г. 18) Командование и бойцы учебного бронепоезда 56-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений, 1941 г. В центре сидит командир бронепоезда старший лейтенант П.К. Ищенко. 19) Командир бронепоезда 73-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений

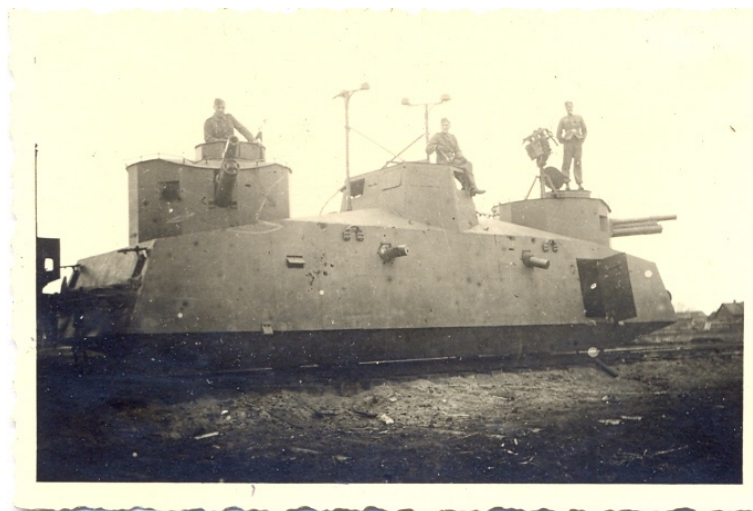
майор Ф.Д. Малышев, 1941 г.



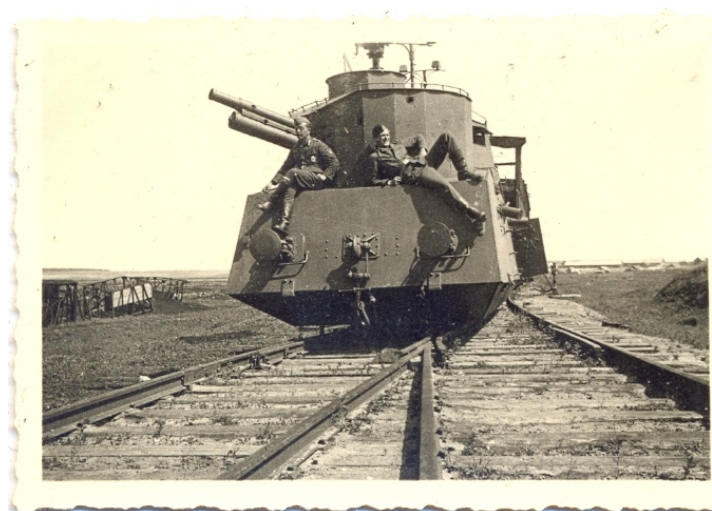
20



21



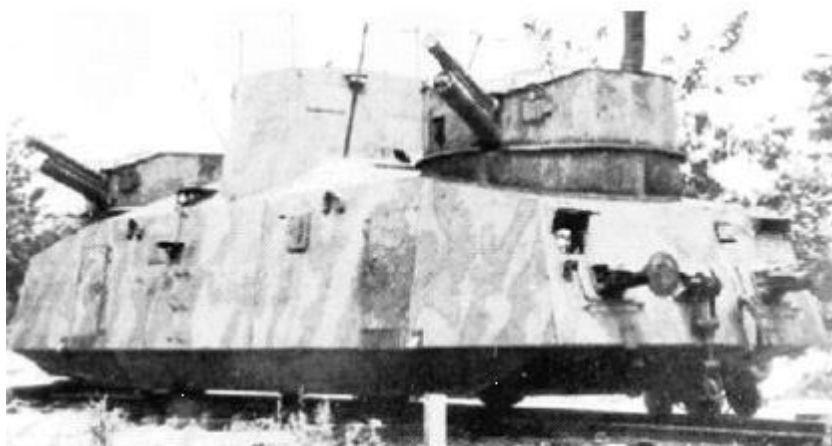
22



23

20) Бронепоезд МБВ 76-го полка войск НКВД по охране ж.д. сооружений, оставленный советскими

войсками при отступлении 23 июля 1941 г. 21, 22, 23) Захваченные немцами мотобронев вагоны Д-2, 1941 г.



24



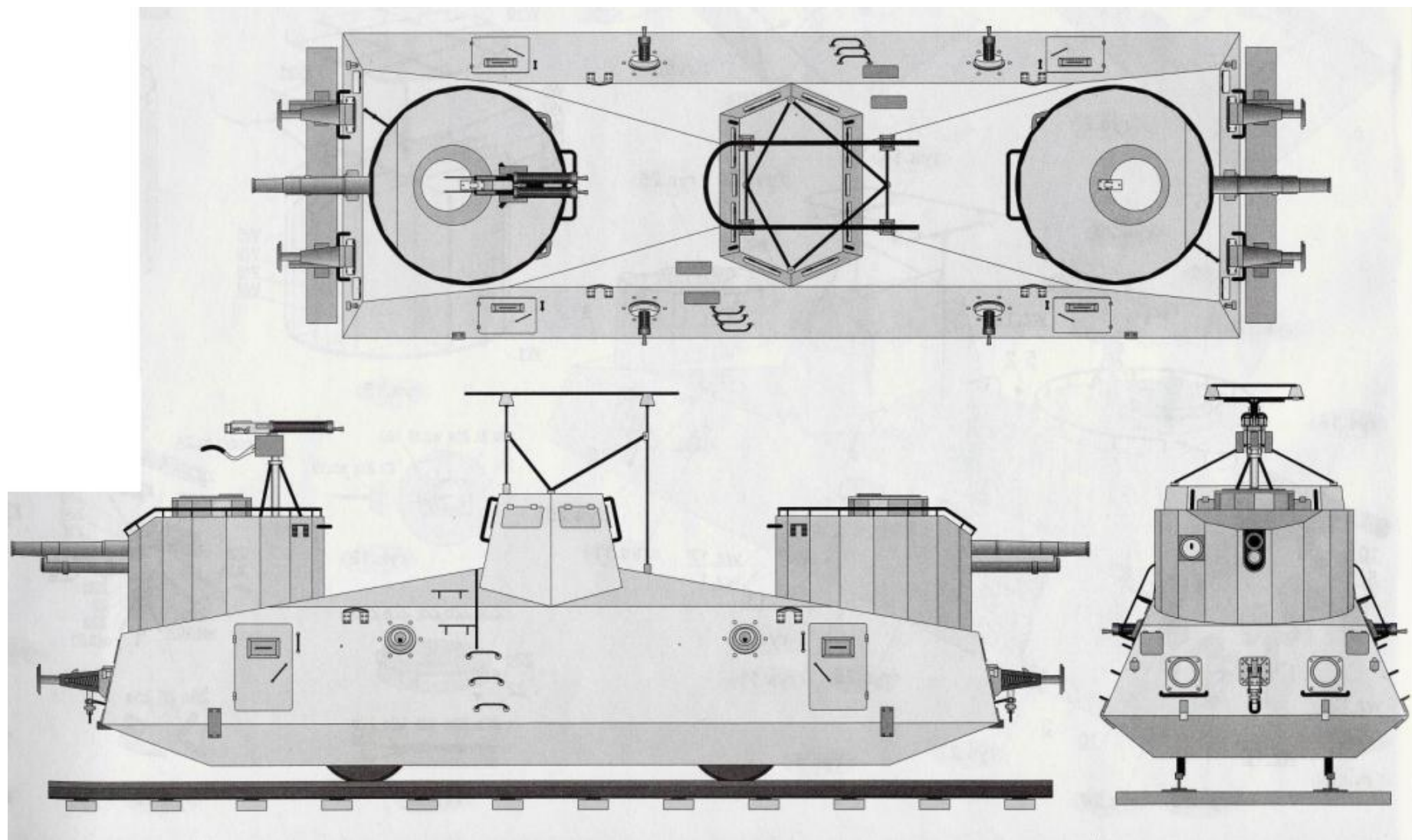
25

24) Один из захваченных немцами мотобронев вагонов Д-2, лето 1943 г. Мотобронев вагон прошел модернизацию, на нем установлен новый двигатель, радиостанция, манжеты для защиты поворотного механизма башен. 25) Поступившие на вооружение Вермахта мотобронев вагоны получили порядковые номера от 17 до 23. На снимке – мотобронев вагон № 17, декабрь 1943 г.

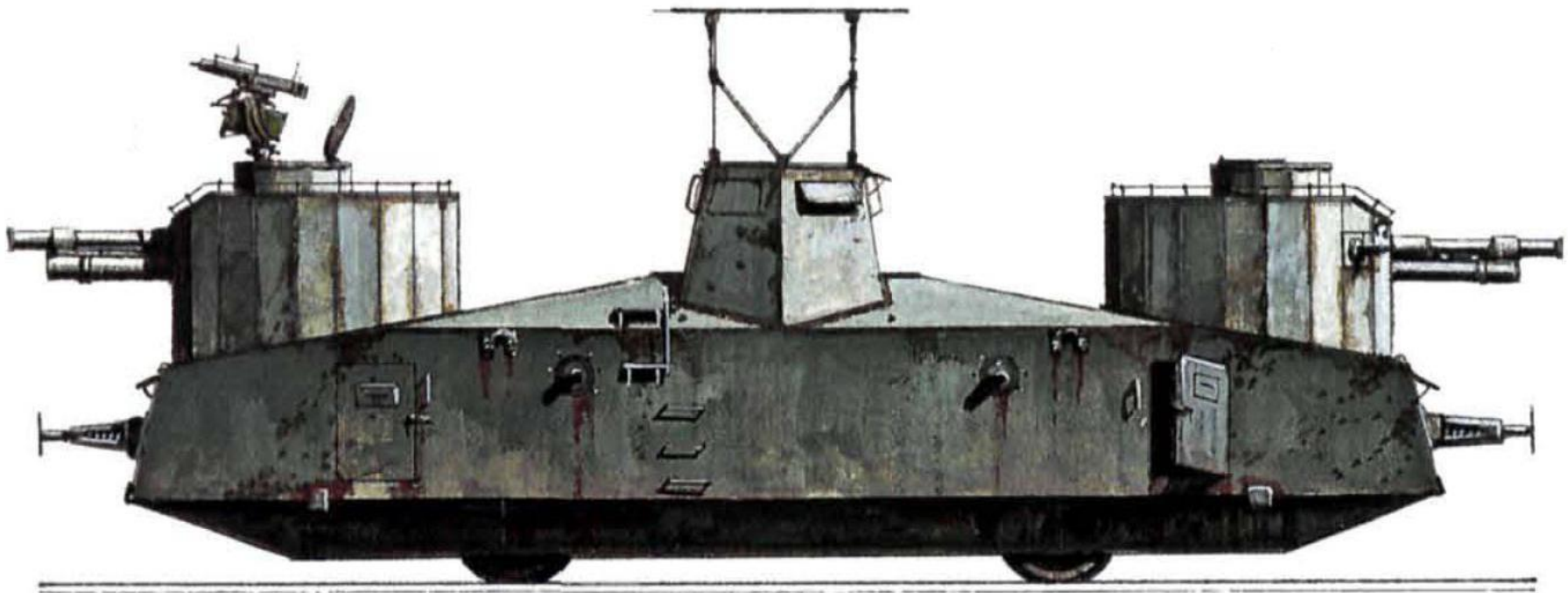


26

26) Памятник Краснознаменному бронепоезду НКВД № 56 в Каневе, 2006 г.



27) Схема мотоброневоза серии Д-2



28) Мотоброневагон Д-2 в стандартной защитной окраске, 1941 г.

28

*Алексей Акутин (2010)
mailto: ronin-077@yandex.ru*