

БРОНЕПОЕЗДА ВЕРМАХТА



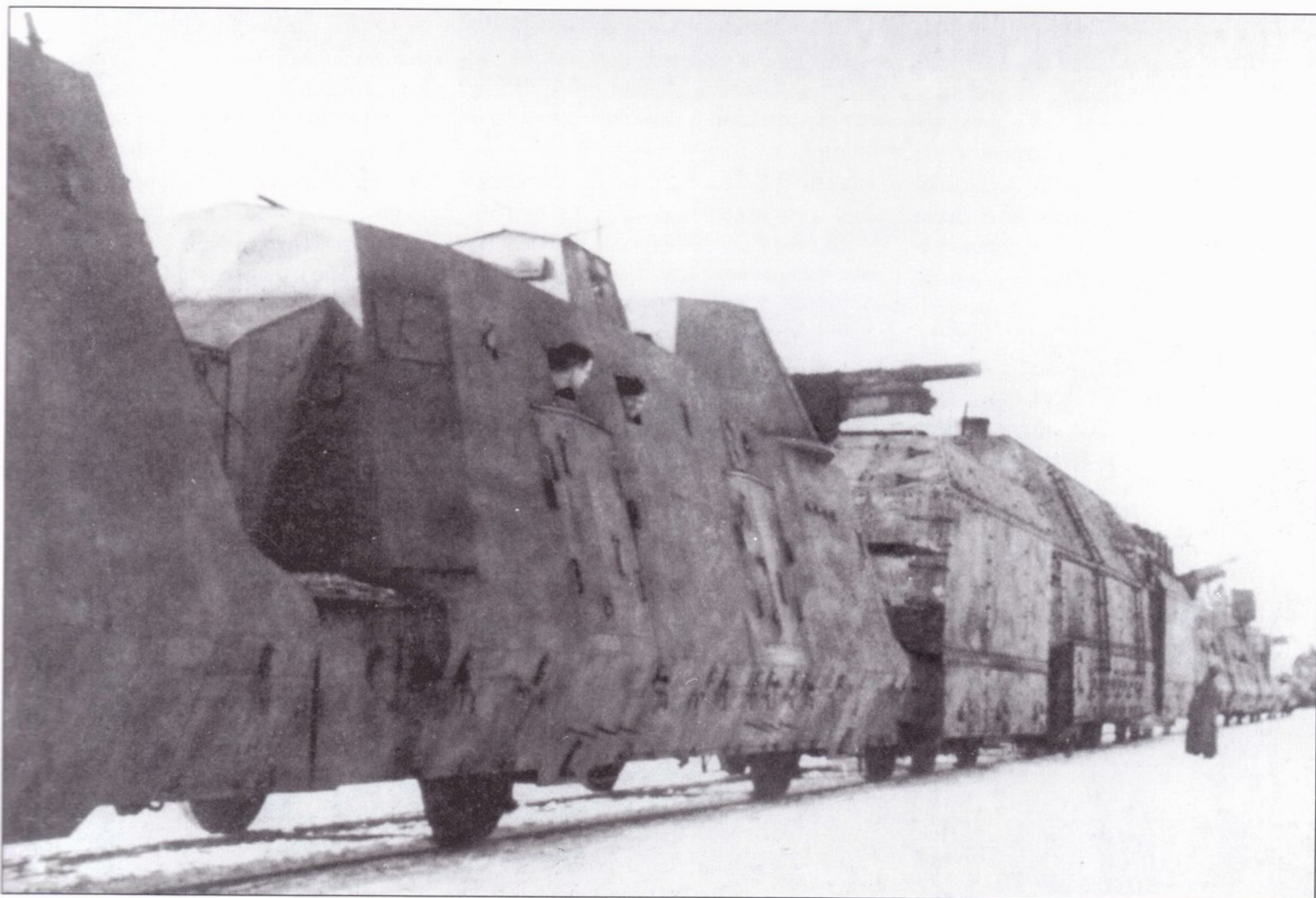
Часть 2

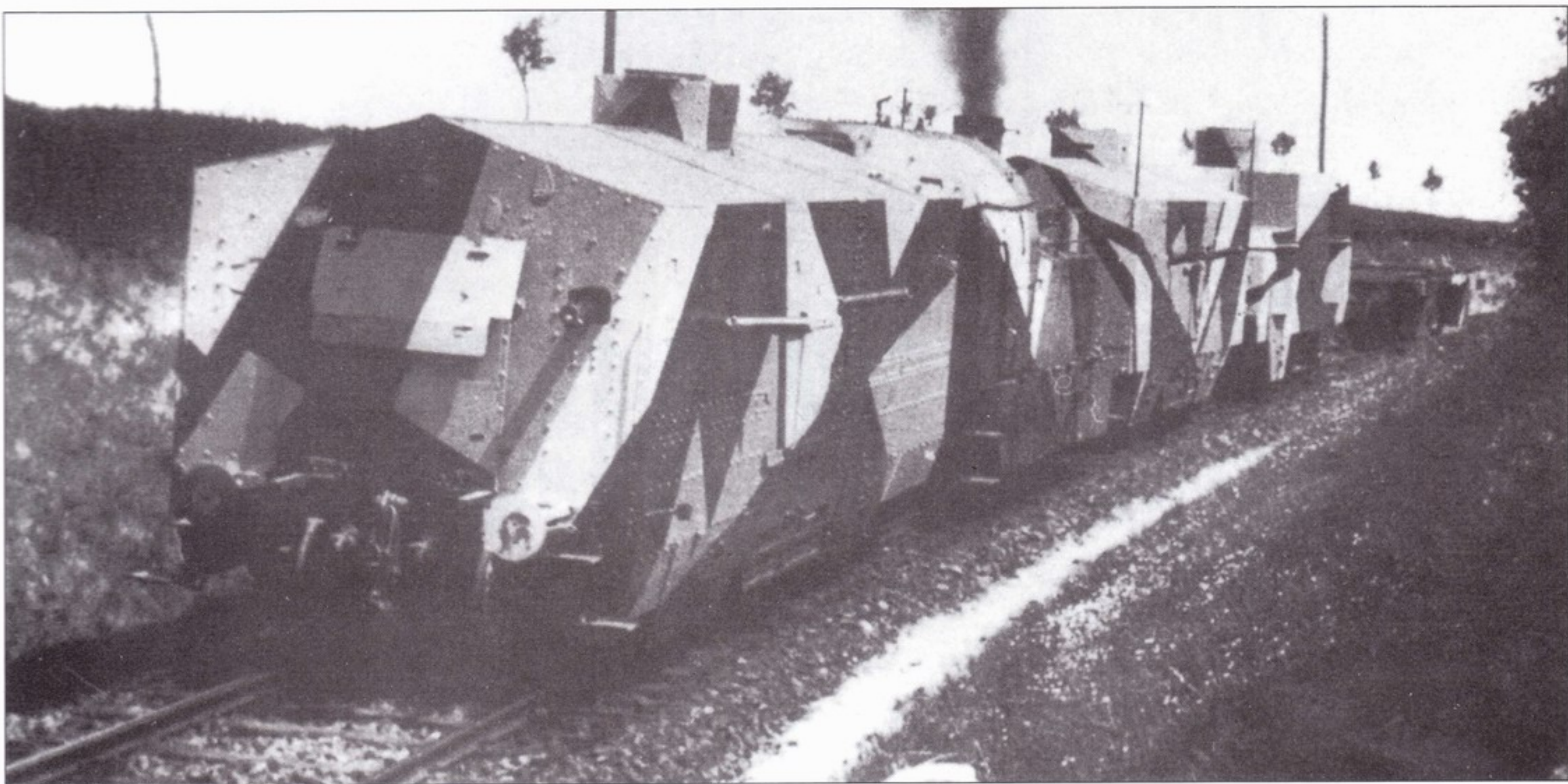


Бронепоезд № 7, в его составе сохранились обычные теплушки с деревянными бортами, снимок датирован 1944 г. В вагоне установлено 75-мм орудие 02/26 (р).

Бронепоезда вермахта

Часть 2





Чешский бронепоезд постройки 1919 г. . Три таких бронепоезда были в 1940 г. включены в состав вермахта под номерами 23, 24 и 25.

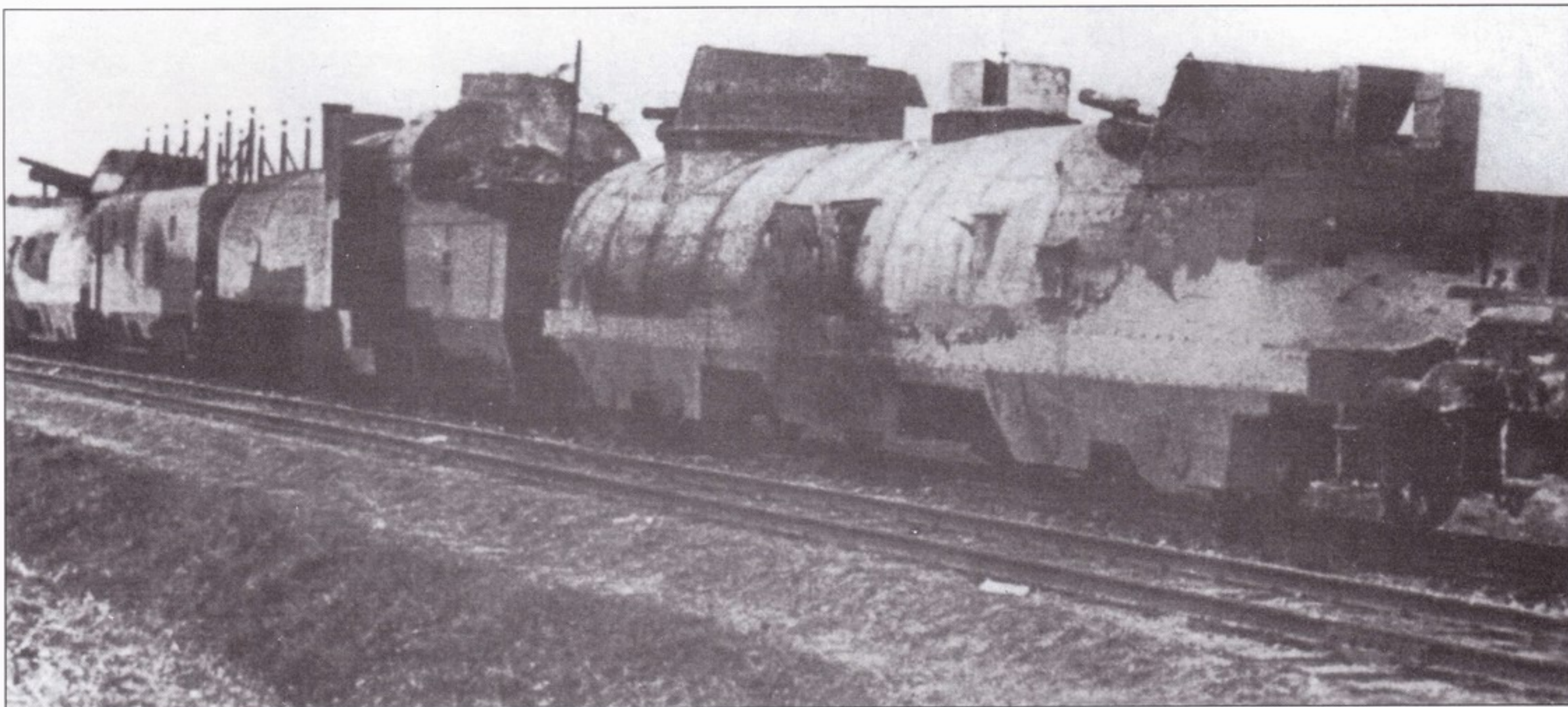
С 1938 г. по лето 1941 г.

Весной 1921 г. из рейхсвера под нажимом Антанты были исключены все бронепоезда - 31 штука. Однако уже через несколько недель руководство железных дорог Германии обратилось к руководителям держав Антанты с просьбой разрешить постройку так называемых «поездов защиты ж.д. линий», предназначенных для защиты внутренних путей сообщения от внутренних же врагов. Каждый такой поезд состоял из шести пульмановских вагонов, деревянные стенки которых были обшиты железом. В голове состава прицеплялся обычный, не бронированный, паровоз. В конце 20-х годов вместо

обычных паровозов стали прицеплять бронепаровозы типов 57 или 93 (экспресс-паровозы G-10 и T-14). Существование поездов охраны линий не афишировалось, широкие массы узнали об их существовании весной 1933 г., когда по стране после поджога Рейхстага по Германии прокатилась волна арестов. На линиях появились эти спецпоезда; каждому административному округу железных дорог Рейха был придан один поезд охраны линий. Поездов не хватало, поэтому их количество пришлось увеличить. В 1937 г. в Германии числилось 22 поезда охраны линий.

В 30-е годы германское военное командование не придавало бронепоездам особого значения, сделав ставку на раз-

витие танков и авиации. Новые бронепоезда не строились, развитие этого вида оружие ограничилось модернизацией семи изъятых их Рейхсбана поездов охраны линий. 23 июля 1938 г. командование сухопутных войск утвердило инструкцию военным округам вермахта, в которых определялся порядок охраны ж.д. линий и места дислокации специальных поездов. Для использования непосредственно в боевых действиях лишь четыре поезда получили артиллерию - по две 75-мм орудия, в то время как «главным калибром» трех других поездов оставались лишь тяжелые пулеметы. Поезда №№ 3 и 4 принимали участие в оккупации Судет (октябрь 1938 г.) и остальной части Чехослова-



Польский бронепоезд «Данута». Аналогичные вагоны и паровозы использовались немцами в своих бронепоездах №№ 10 и 21.



Чешские и венгерские бронепоезда постройки 1914 - 1919 г.г.



Русский бронепоезд постройки 1917 - 1919 г.г.



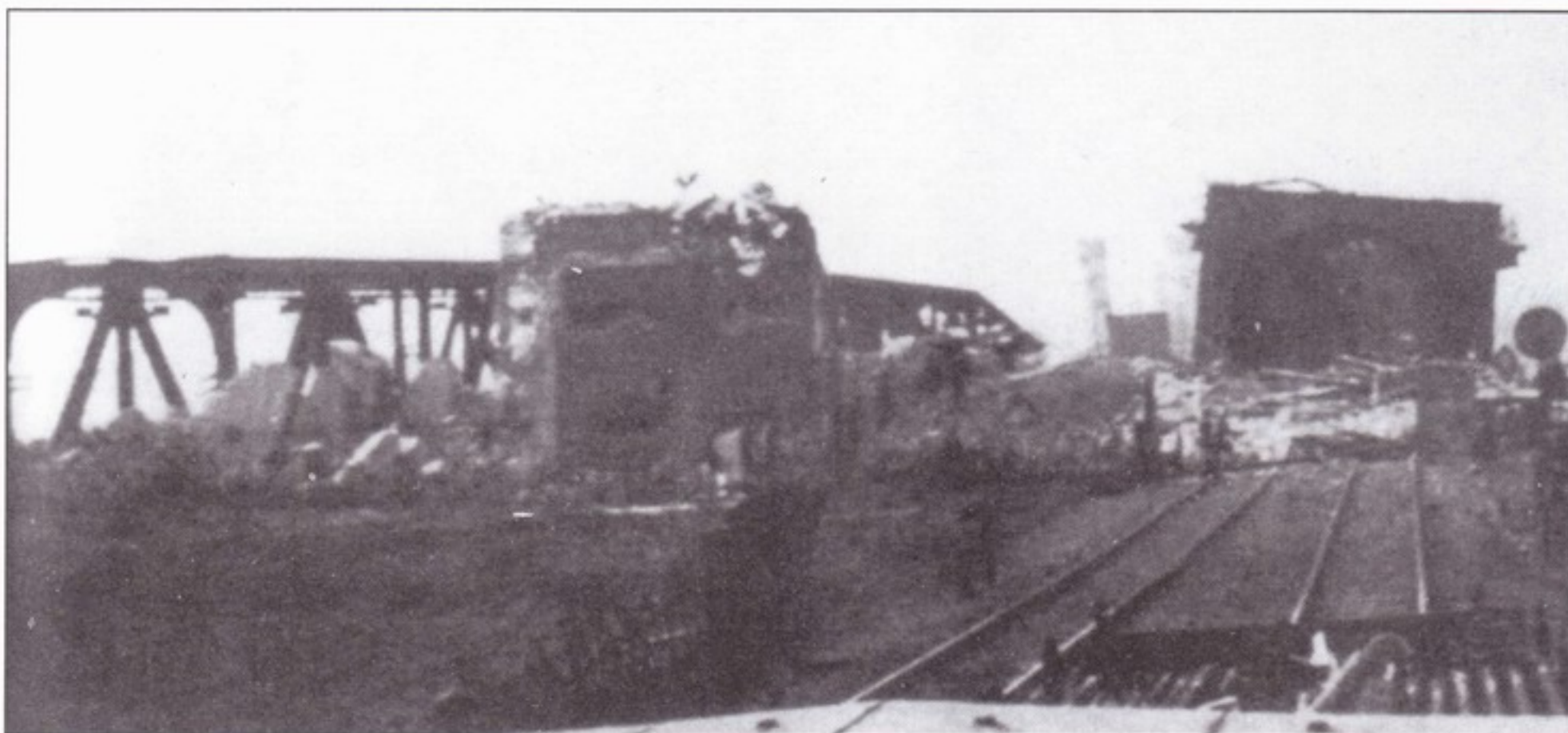
Польский бронепоезд постройки 1921 г.

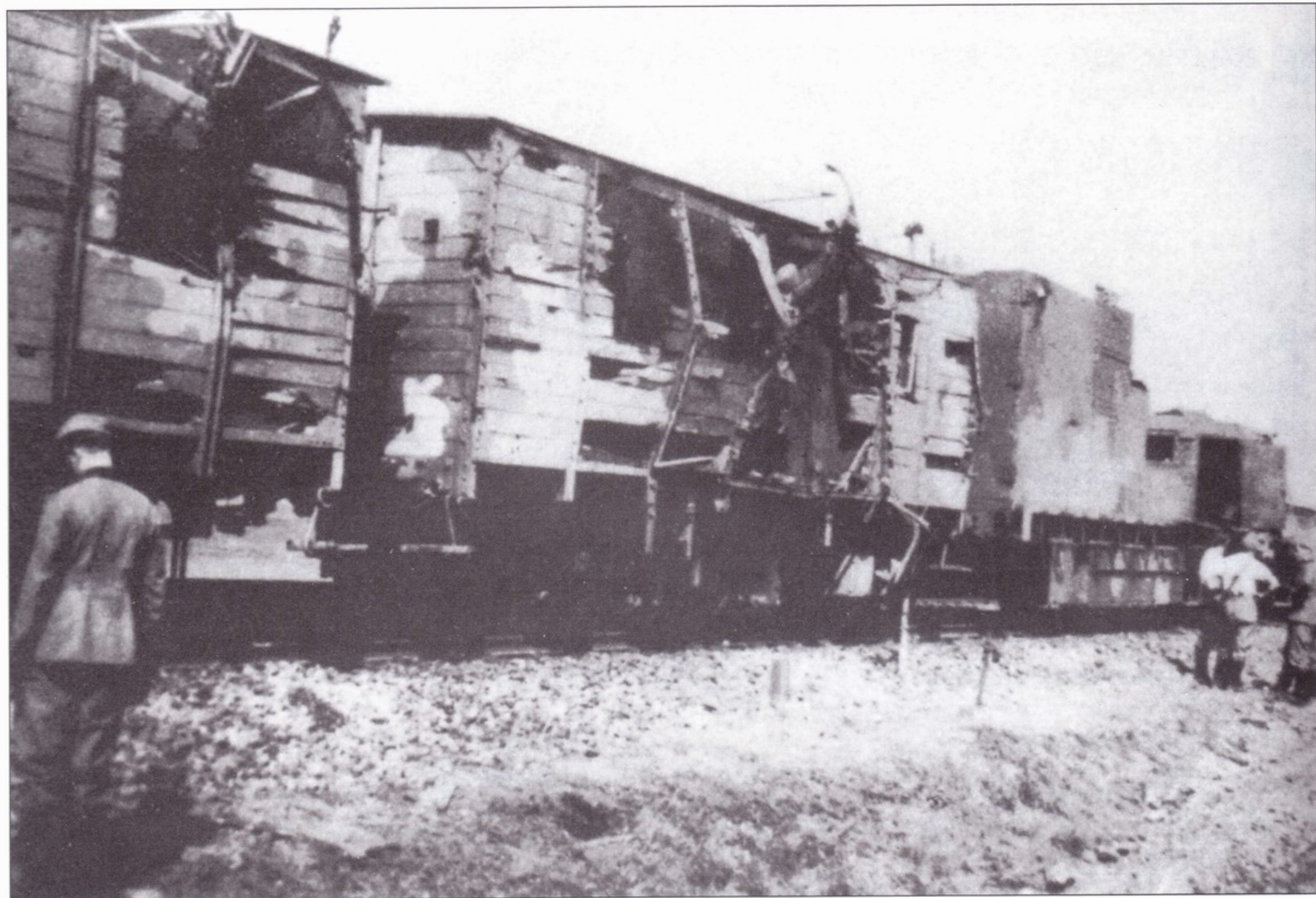


Германский поезд защиты линий постройки 1923 г.

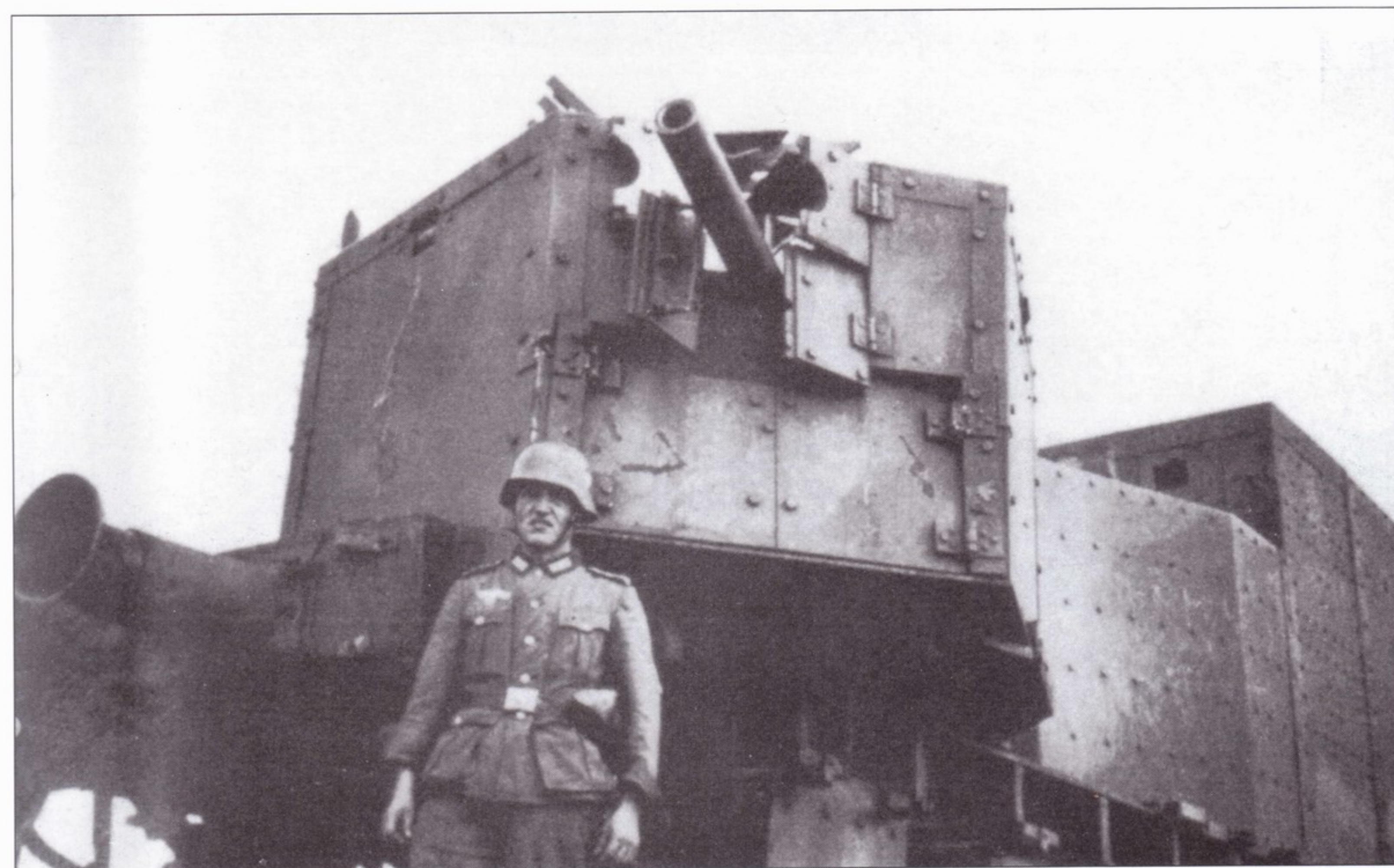
Вид с крыши артиллерийского вагона бронепоезда № 7 - взорванный мост через Вислу в Дирчау, 1 сентября 1939 г.

Бронепоезд № 3 в деле при Конице, 1 сентября 1939 г. Поезд вышел со станции и попал на взорванный мост. Контрольный вагон свалился под откос, а артиллерийский вагон бронепоезда сошел с рельс. Бронепоезд потерял ход, после чего на него обрушился жесточайший, где-то даже беспощадный, огонь поляков.





Повреждения бронепоезда № 3. Деревянные борта разворочены пулями и осколками, но установленная за ними броня почти не пострадала.



Бронепоезд № 3 в Конице. В башне в результате прямого попадания снаряда польской пушки детонировал боекомплект.

Командир бронепоезда № 3 обер-лейтенант Эйен. Он погиб 1 сентября 1939 г. - в наблюдательный пост бронепоезда, где находился командир, попал снаряд противотанковой пушки.

кии (март 1939 г.), однако свое вооружение поезда тогда не использовали. После оккупации соседнего государства в руки немцев попали пять чешских бронепоездов.

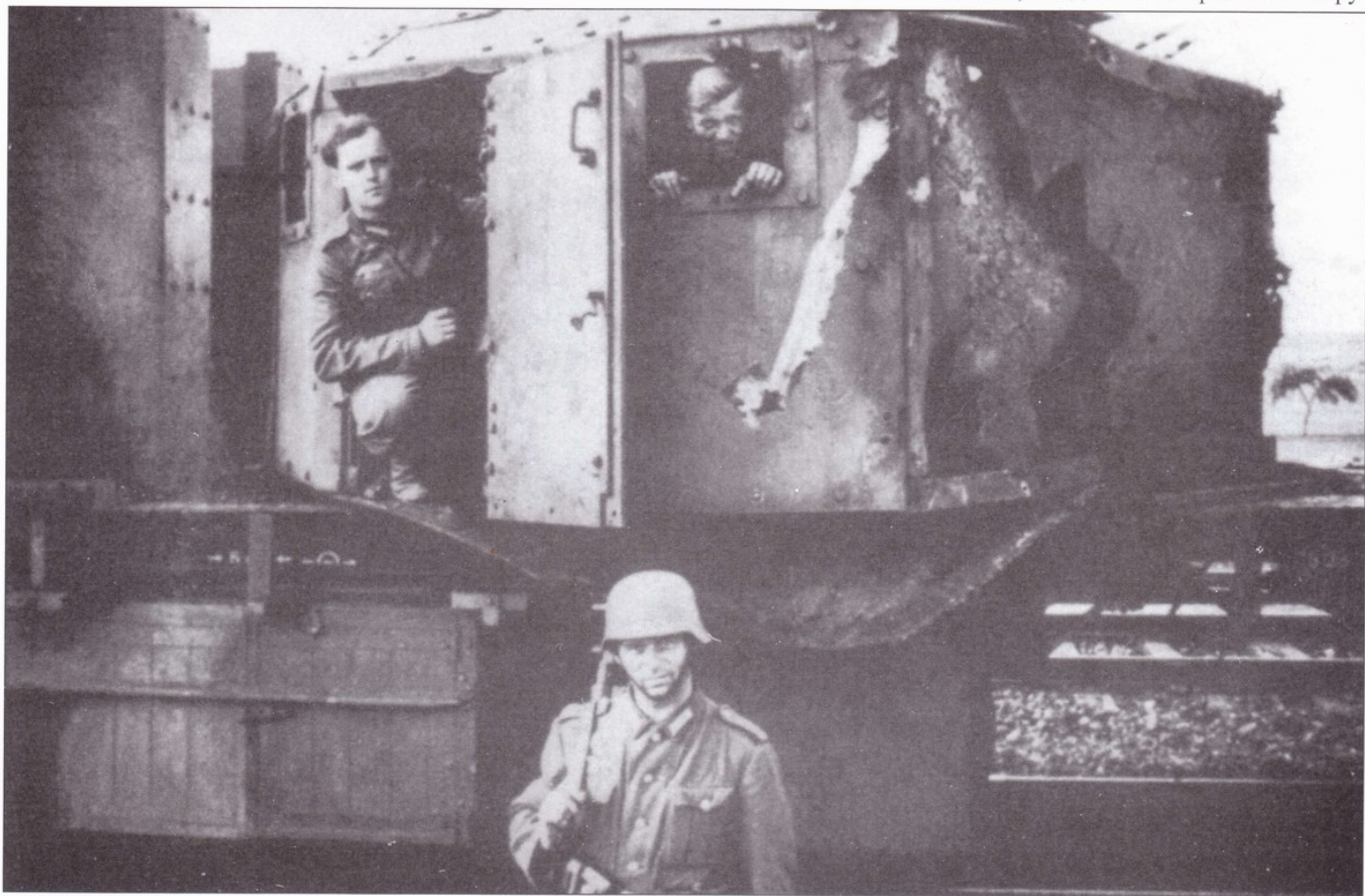
В Польской кампании при попытке захвата мостов через Вислу в Дирчау неудачно был использован бронепоезд № 7. В боях под Понитцем повреждения получил бронепоезд № 3. Бронепоезд № 4 не смог пересечь границ Верхней Силезии в Вильдфурте, из-за полученных повреждений ходовой части. Лишь бронепоезд № 6 отличился при захвате ж.д. станции Граево. Еще три бронепоезда охраняли линии коммуникаций в тылах наступающих германских войск и в боях участия не принимали.

В марте 1940 г. бронепоезда № 23 - 25 были составлены из трофейных чешских вагонов, но из их состава исключили двухорудийные вагоны, вооруженные 75-мм горными пушками Шкода М15 L/28. Бронепоезда №№ 23 и 24 принимали участие оккупации Дании в апреле 1940 г., после чего в Дании и остались. В ходе кампании на Западе бронепоезд № 25 проследовал через Люк-



сембург, после чего был использован для выполнения патрульных задач в районе франко-бельгийской границы. Другие германские бронепоезда были сосредоточены в районе Мааса, но только бронепоезд № 1 10 мая 1940 г. смог пересечь Маас в Геннепе, а затем прорваться через позиции в Пили. Бронепоезд № 5 остался на мосту севернее

Поэрмонд, так как у него огнем противника была повреждена тормозная магистраль. Голландцы нанесли тяжелые повреждения потерявшему ход бронепоезду. Позже бронепоезд эвакуировали и использовали для ремонта бронепоезда № 1. В состав бронепоезда № 1 при ремонте включили артиллерийские вагоны, каждый из которых был воору-



Еще один снимок повреждений бронепоезда № 3, полученных в бою при Конице.



Бронепоезд № 1, 10 мая 1940 г. Поезд прорвался через Пильские позиции в Голландию. Бронепоезд наскочил на заградительный барьер и сошел с рельс.

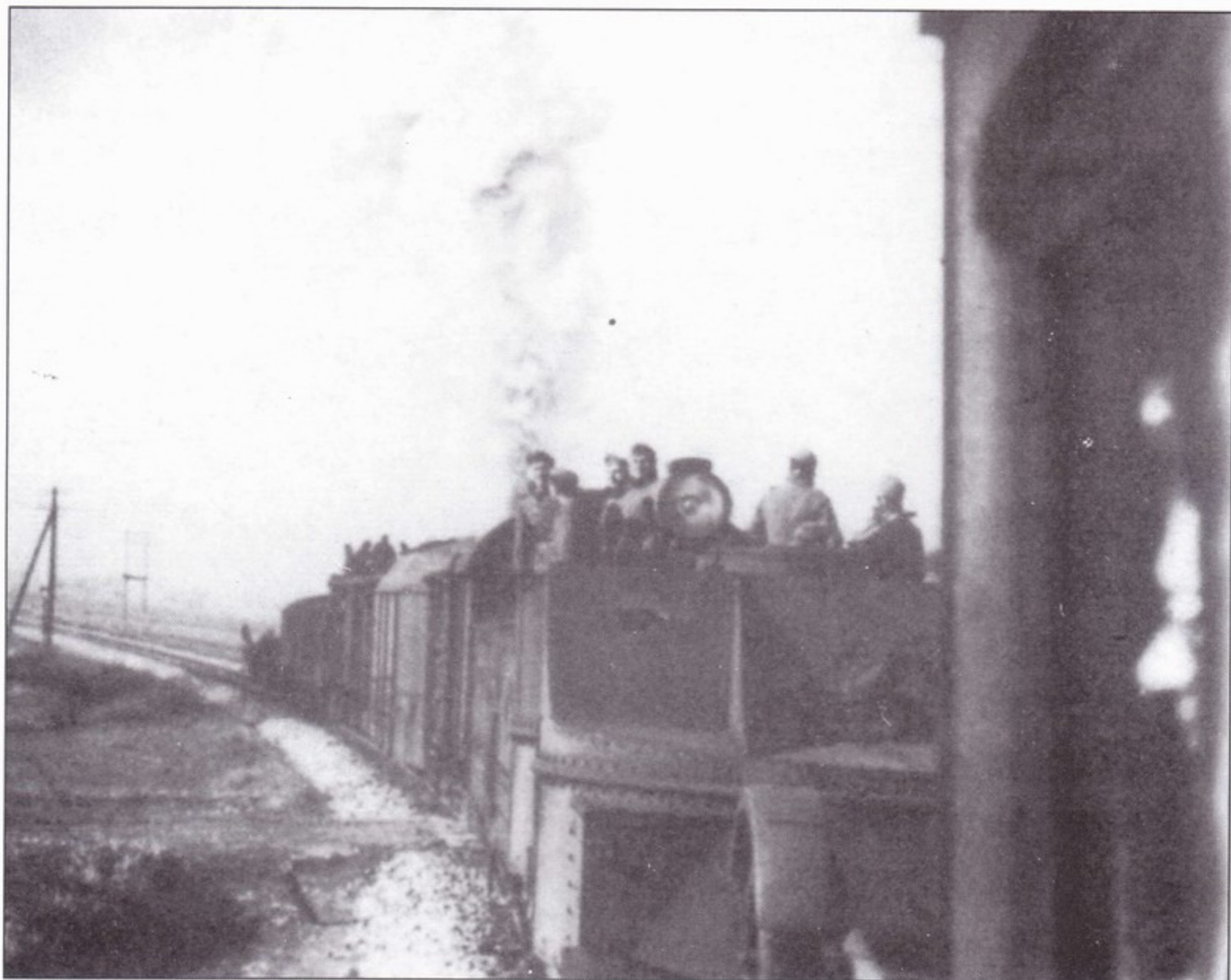
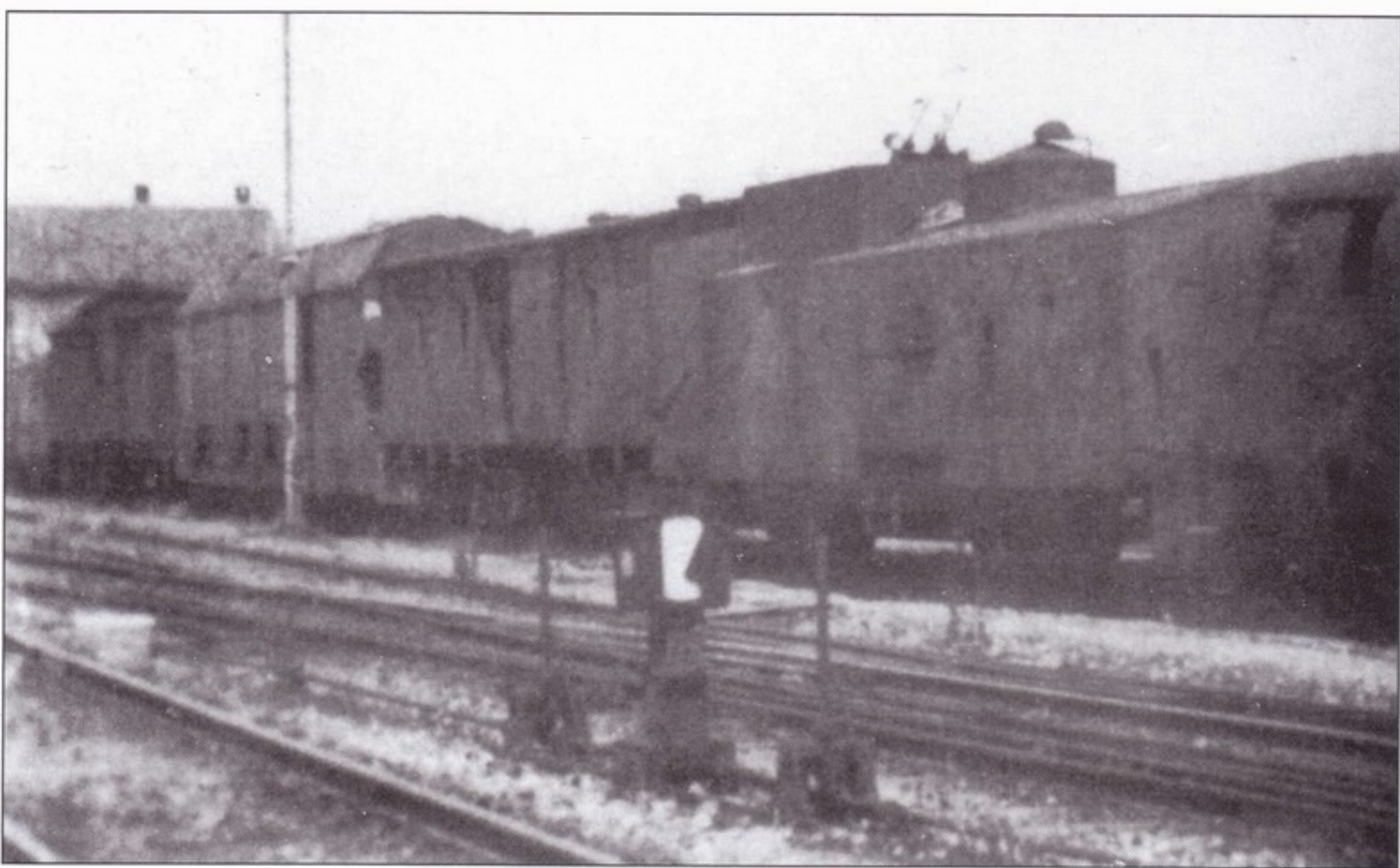
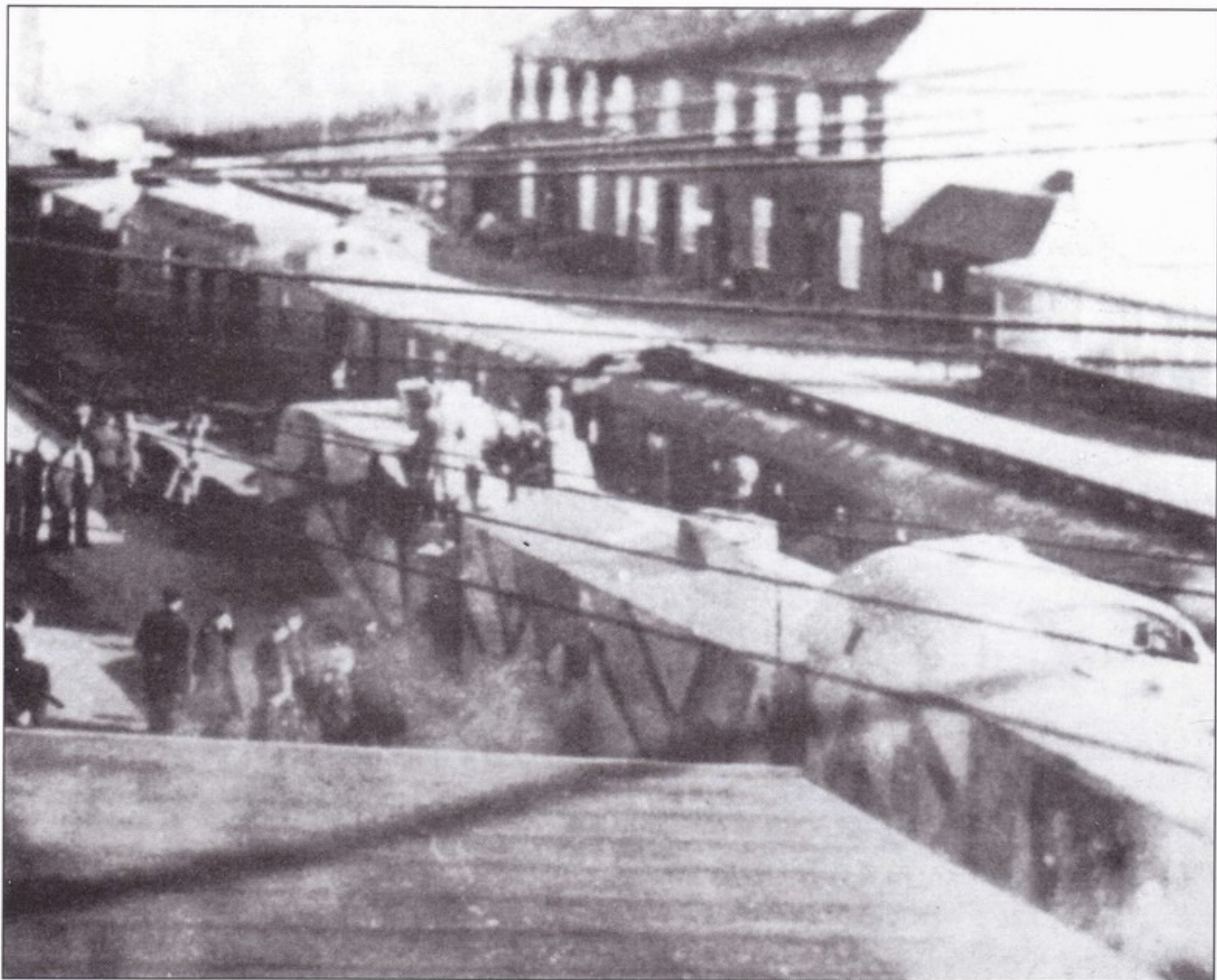


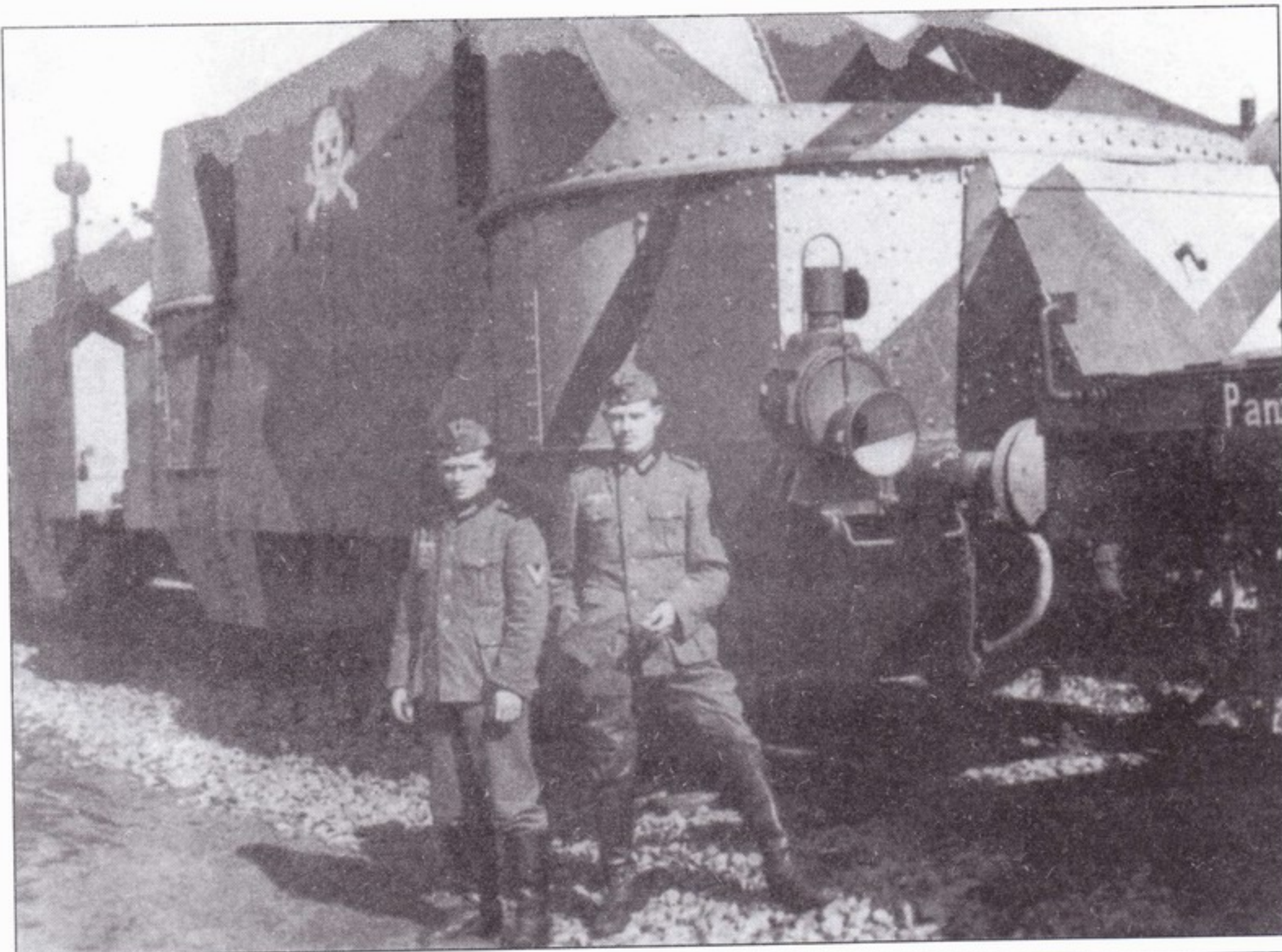
Здесь и на следующей странице: серия дагерротипов бронепоезда № 23, собранного из трофейного чешского железнодорожного имущества. В апреле 1940 г. бронепоезд еще сохранил камуфляжную окраску несуществующей уже армии несуществующего государства Чехословакия. Снимки сделаны в Дании и на Балканах, куда поезд переехал из Дании. К чешским вагонам добавлены бронированные теплушки и контрольные платформы. Паровоз - германский, серии 93.

жен 47-мм противотанковой пушкой и 20-мм зениткой. Другие бронепоезда также вооружили 20-мм зенитными автоматами. Артиллерийские вагоны бронепоезда № 25 были включены в состав бронепоезда № 2.

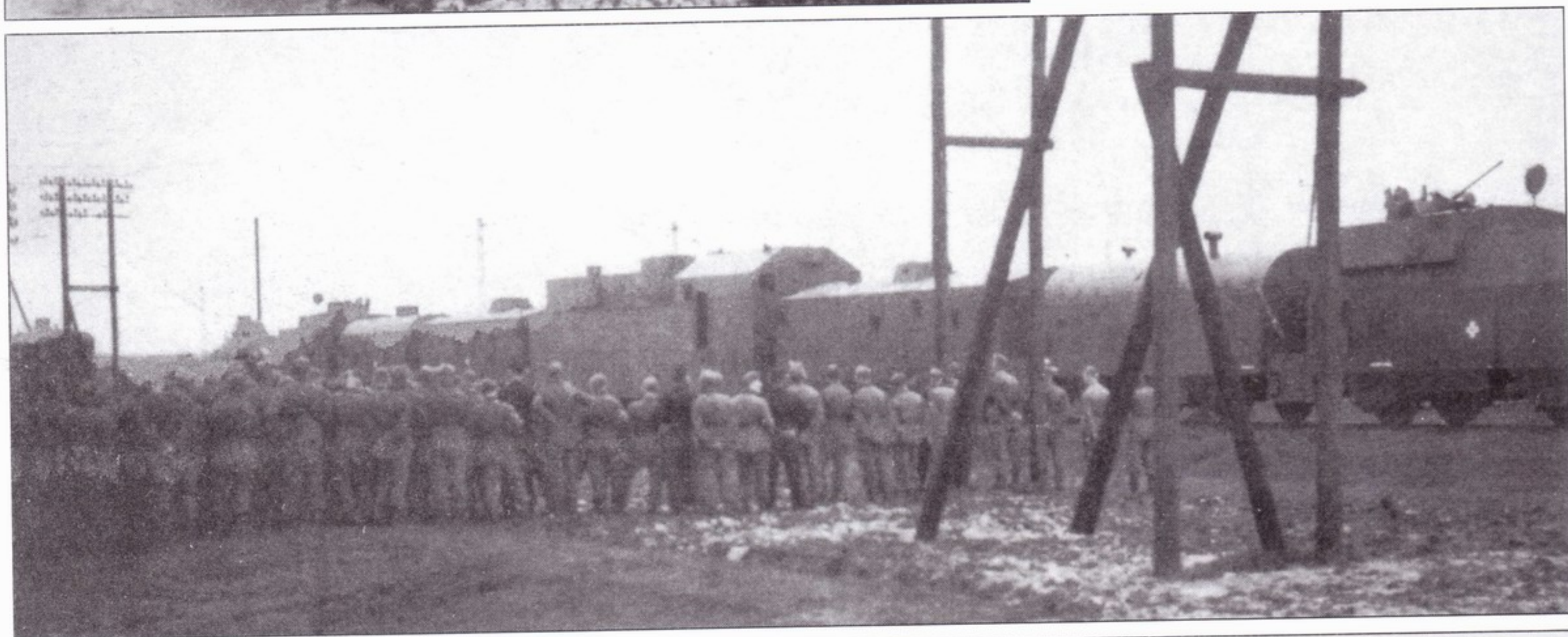
Бронепоезда №№ 23 - 25, составленные из трофейных чешских вагонов, исключили из списков осенью 1940 г., но в июне - июле 1940 г. на вооружение вермахта поступили два бронепоезда (№№ 21 и 22), составленные из трофейных польских вагонов и паровозов. Эти бронепоезда обладали сильной артиллерией - бронепоезд № 22 был вооружен тремя 75-мм полевыми пушками 02/26(р), бронепоезд № 21 в дополнение к трем 75-мм был вооружен двумя 100-мм орудиями F.H.14/19(р); все орудия установлены в башнях кругового вращения. Бронепоезда №№ 21 и 22 были оставлены в Генерал-Губернаторстве, то есть в Польше до весны 1941 г, весной 1941 г. их перевели во Францию. Незадолго до начала операции «Барбаросса» в боевой состав снова ввели бронепоезда №№ 23 и 24. Эти составы направили в Сербию. Зимой 1940 - 1941 г.г. было принято решение о постройке новых бронепоездов. В декабре 1940 г. состоялась презентация двух типов бронепоездов. «Бронепоезд 1941 г.» представлял собой самое простое и быстрое решение - установка танков на платформы, в перспективе предлагалось ставить танки на платформы особой конструкции с бронированными стенками; в состав входили бронепаровозы. Кухни, санитарные вагоны, вагоны для перевозки пехоты, вагон-бордель. Второй проект - «бронепоезд SP-42» с локомотивом в виде тепловоза; в состав намечалось включить штабной и пехотные вагоны, платформы с танками. Все вагоны бронепоезда SP-42 намечалось оснастить автосцепкой.

На финальной стадии планирования операции «Барбаросса» весной 1941 г. начальник транспортного цеха вермахта заявил о необходимости постройки бронепоездов с широкой, русской, колеи. Естественно, планировались к использованию в России бронепоездов нормальной европейской колеи, но возможность их немедленного применения без предварительной переделки путей с широких на европейские исключалась. Когда командованию удалось таки заслушать начальника транспортного цеха, по результатам было принято решение сосредоточить усилия на постройке «бронепоездов 1941 г.». Немедленно началась постройка пяти таких поездов. В состав включили две конт-



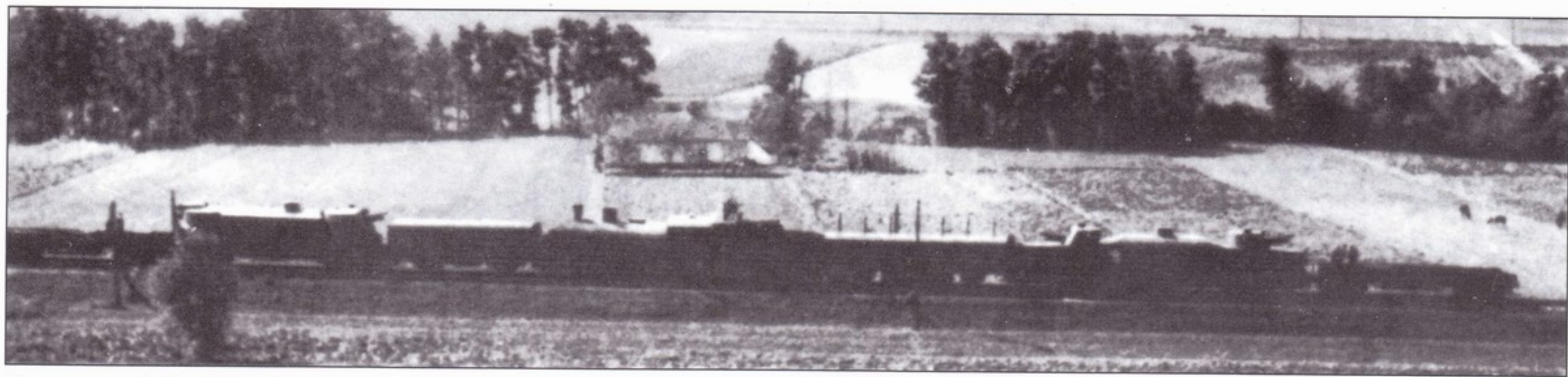


Бронепоезд № 25 был собран из трофейных чешских вагонов. Данный снимок сделан весной 1940 г., а уже осенью 1940 г. этот бронепоезд был выведен из эксплуатации, а его бронев вагоны включили в состав бронепоезда № 2. Зимой бронепоезд № 25 опять ввели в строй, пополнив бронев вагонами австрийской постройки времен Первой мировой войны (вагон с закругленной крышей и платформой для зенитки) и платформами с французскими танками Сомуа S35. В 1943 г. танки S35 заменили танками Pz.Kpfw. 38(t), на платформах установили 75-мм пушки.





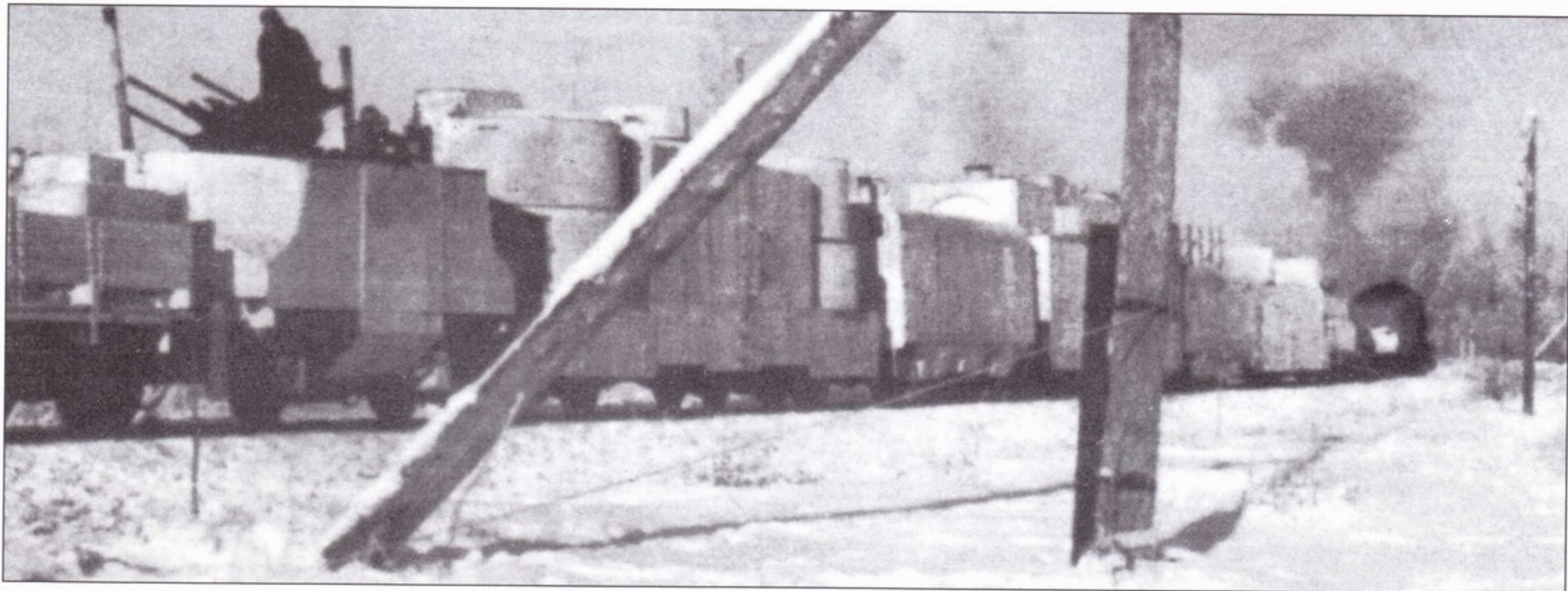
рольных платформы, три бронеплатформы с трофейными французскими танками Сомуа S-35 и паровоз серии 57, переделанный на колею 1524 мм. Оперативное управление настаивало на постройке шести бронепоездов с обязательным включением в их состав платформ для пехоты с низкими бронестенками, в которые имелись бы амбразуры. Заказ на изготовление бронепоездов №№ 26 - 31 утвердили 28 мая 1941 г. Бронепоезда №№ 29 - 31 имели по две платформы с танками, бронепоезда №№ 26 - 28 - по три таких платформы. Пехотных платформ в бронепоездах №№ 30 и 31 имелось по одной, в бронепоездах №№ 26 - 29 - по две. У паровозов бронировались только кабины, в качестве локомотива шестого поезда использовался тепловоз WR-360С.



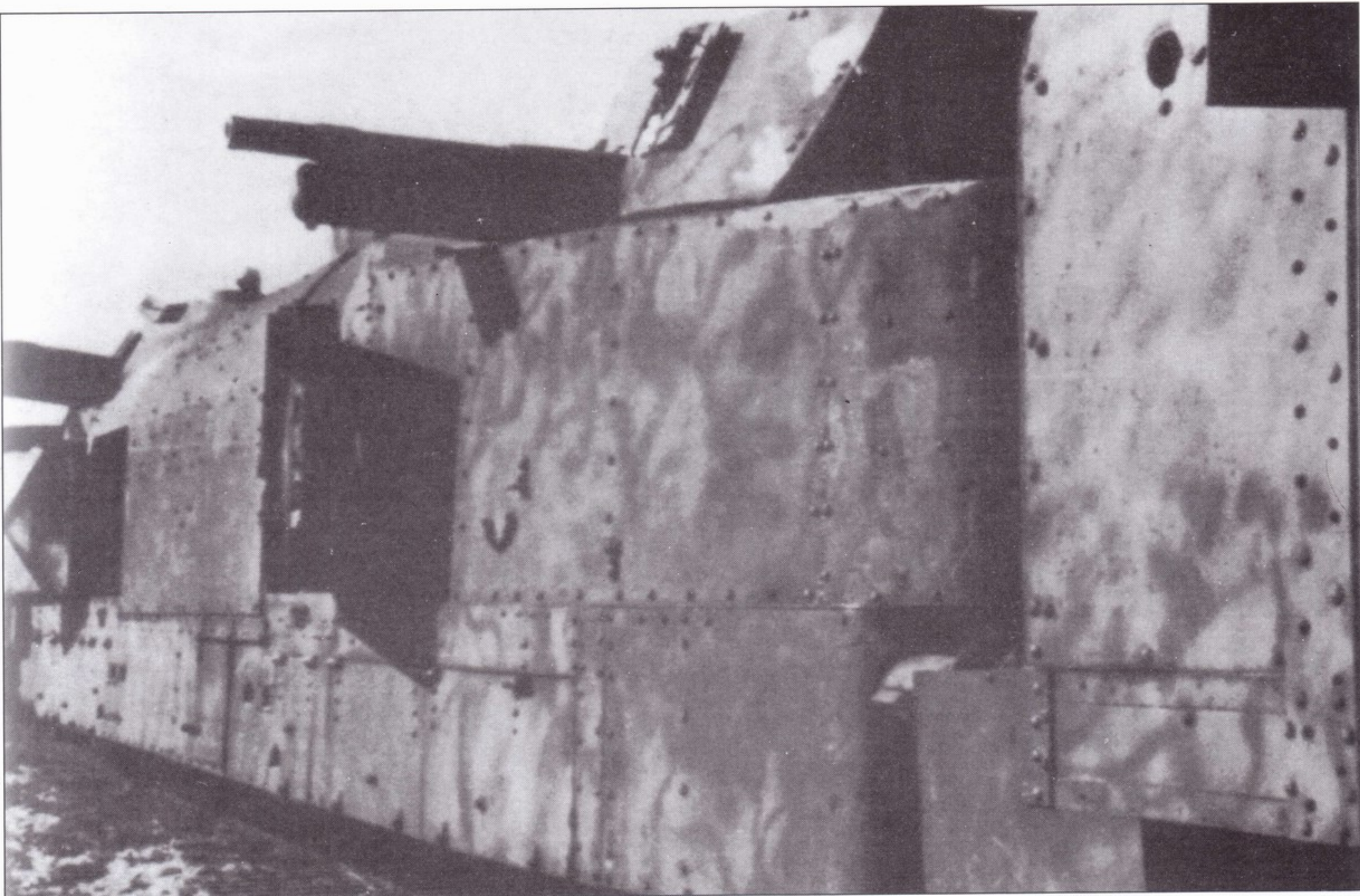
Бронепоезд № 21 собрали из вагонов четырех польских бронепоездов. Снимок сделан летом 1940 г. В составе отсутствует небольшой артиллерийский вагон.



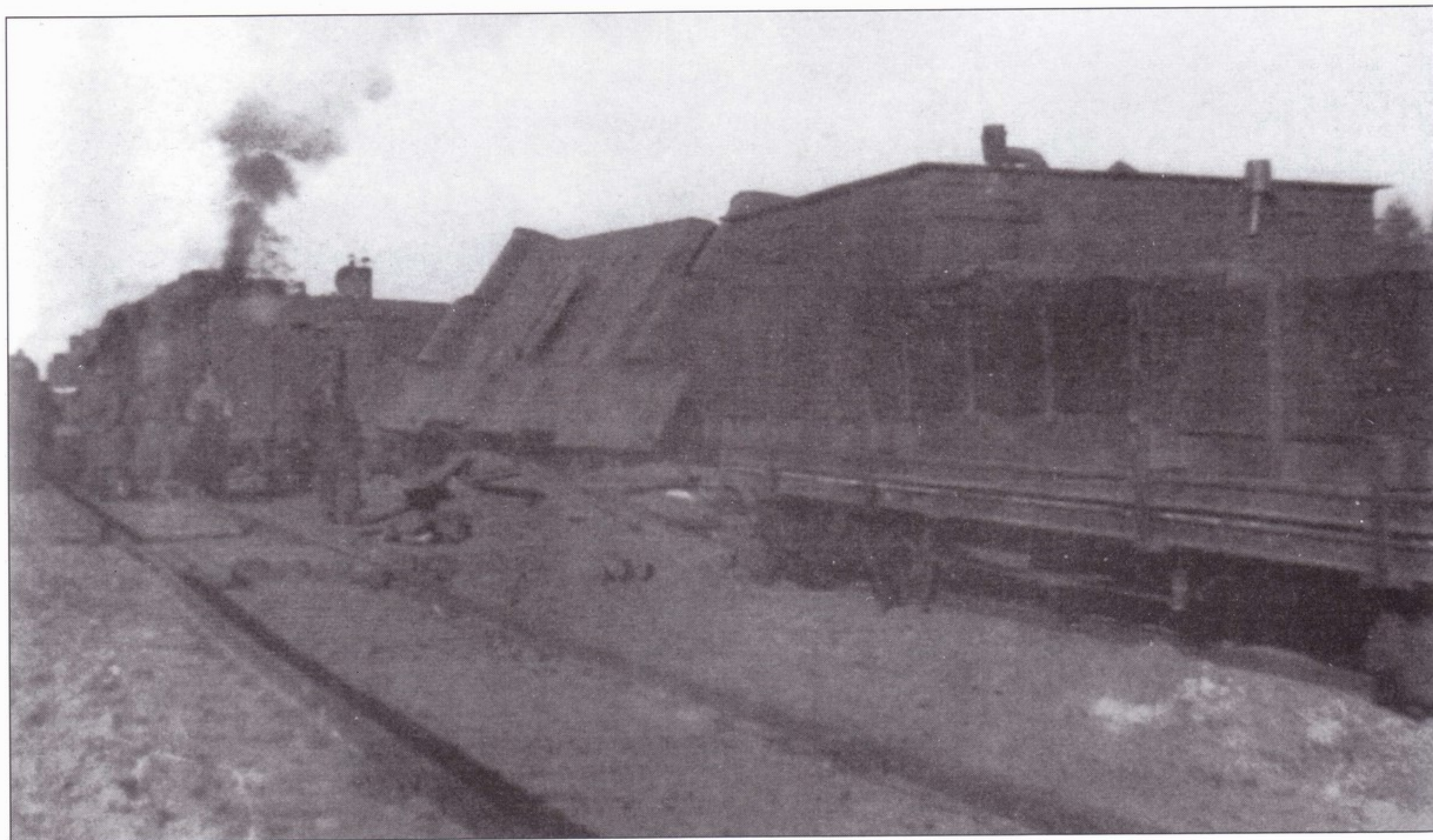
Бронепоезд № 21, снимок сделан во Франции в 1941 - 1942 г.г. Паровоз - пока еще польский. Добавлены небольшой артиллерийский вагон и платформа с 20-мм зениткой.



Бронепоезд № 21, снимок сделан в России в 1943 г. Паровоз - германский, серии 93. Вместо орудийной башни установлена 20-мм счетверенная зенитная пушка.



Артиллерийский вагон бронепоезда № 21. На переднем плане - орудие 7,5 см F.K. 02/26 (р), на заднем плане - 10 см F.H. 14/19 (р). В правой части снимка видна часть артиллерийского вагона постройки 20-х годов с одной или двумя орудийными башнями.



7 октября 1943 г. бронепоезд № 21 подорвался на mine на линии Режица - Василевичи. В результате половина состава спустилась под откос.



Бронепоезд № 22 также был составлен из трофейных польских броневозов.

Лето 1941 - конец 1942 г.г.

Тот факт, что бронепоезда в годы Второй мировой войны играли подчиненную, второстепенную, роль вовсе не умаляет их значения и влияния, оказанного на ход событий, но благодаря «второстепенности» боевая работа бронепоездов осталась за пределами внимания профессиональных историков. Ошибки историков приходится исправлять нам, любителям и почитателям бронированных червяков на железнодорожном ходу.

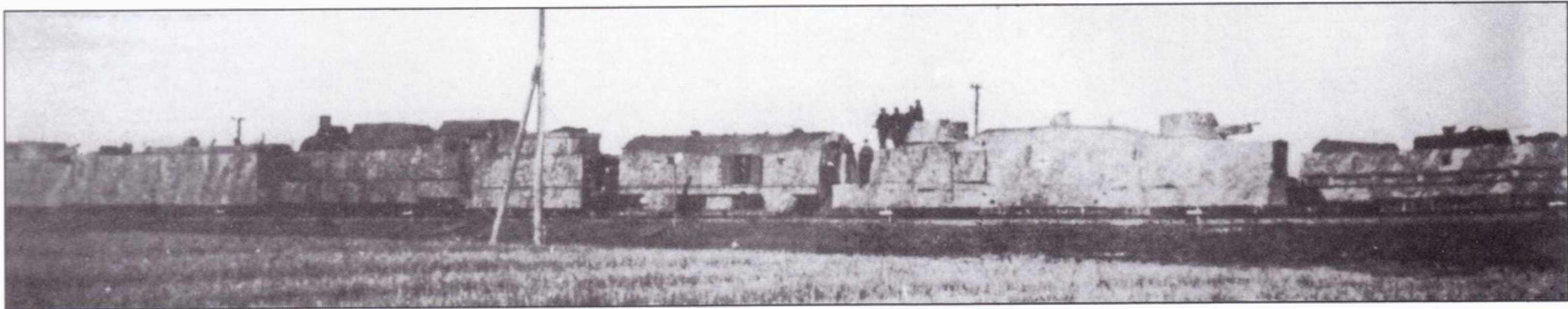
Изготовление и оснащение бронепоездов велось согласно инструкциям и наставлением главного штаба сухопутных войск Германии. Каждый бронепоезд вместе с экипажем был приписан к определенному военному округу Рейха. Численность экипажа бронепоезда примерно соответствовала пехотной роте. Экипаж набирался из представителей различных родов войск - пехоты, артиллерии, зенитчиков, саперов, разведчиков, медиков. Технические специалистов (заместитель командира бронепоезда по технической части, два машиниста, три кочегара, два путейца, один ва-

23 июня 1944 г. бронепоезд № 21 снова подорвался на mine, на этот раз юго-западнее Минска.

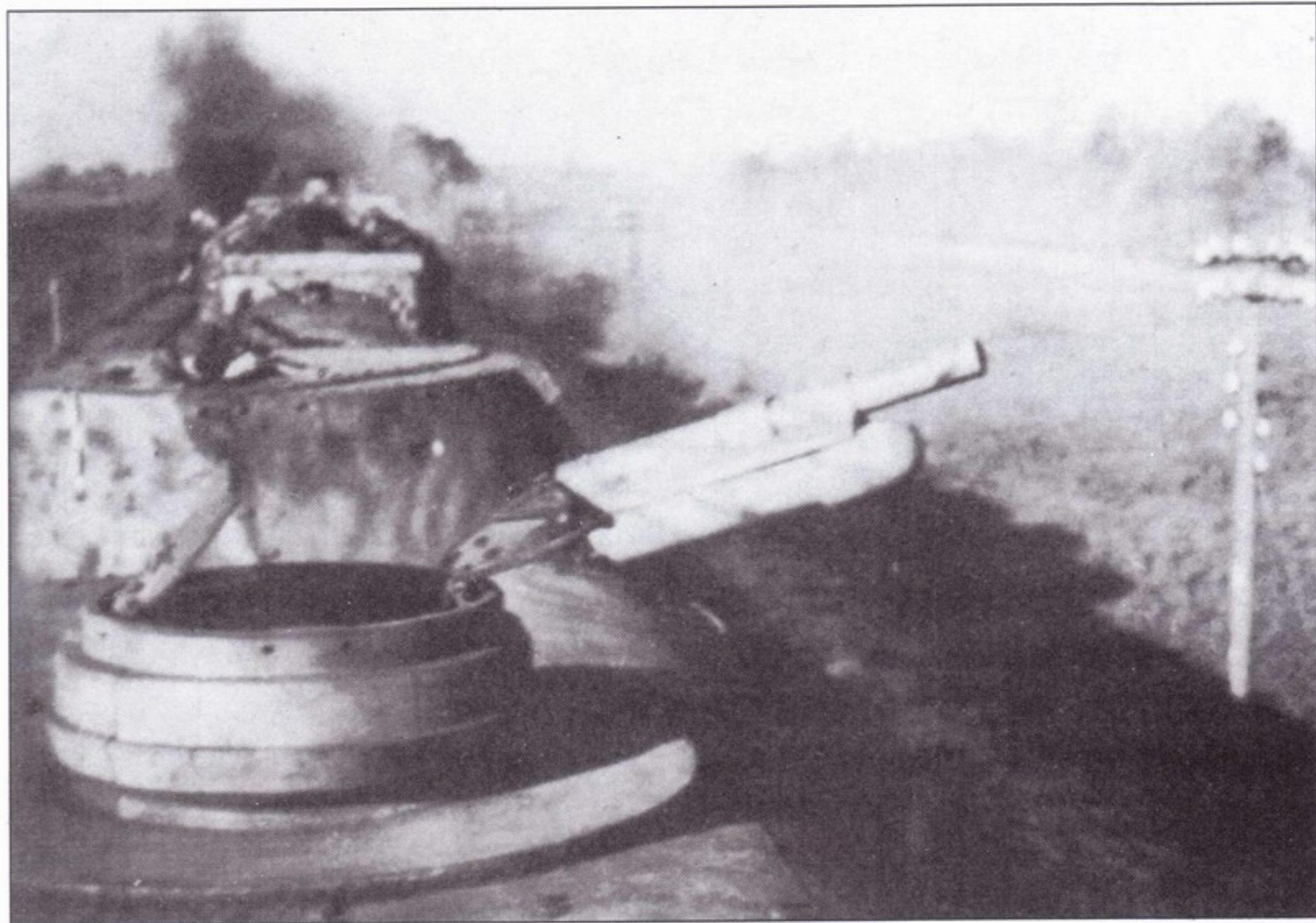


Вид спереди орудийной башни с пушкой 10 см F.H. 14/19 (p) бронепоезда № 10а.

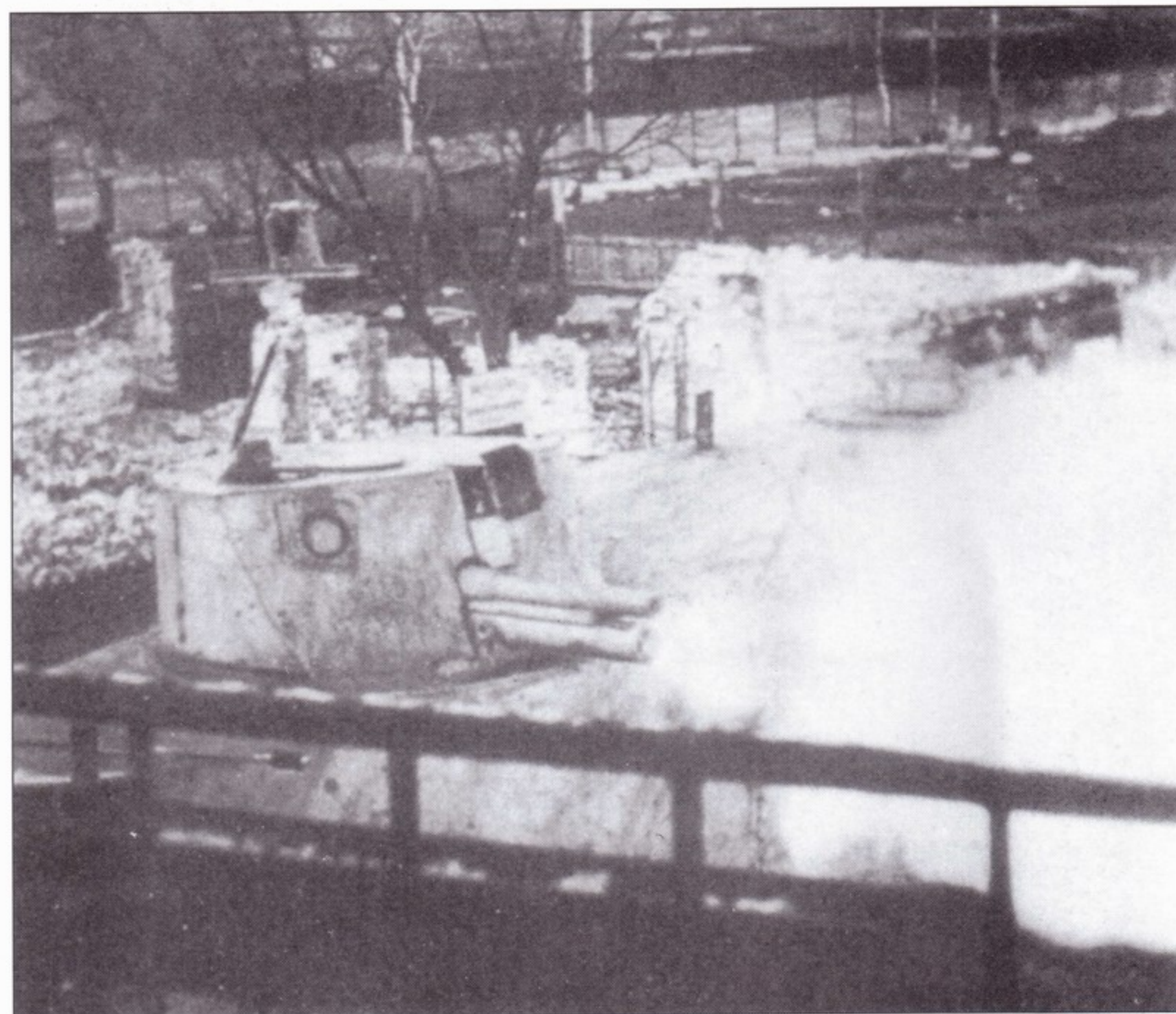




Бронепоезд № 10 трижды менял хозяев. Состав польского производства был захвачен красноармейцами в ходе освободительного похода на Западную Украину в 1939 г. Затем в июне 1941 г. бронепоезд захватили во Львове немцы. Бронепоезд № 10 до делился на две части, то соединялся воедино. На снимке - бронепоезд № 10а.



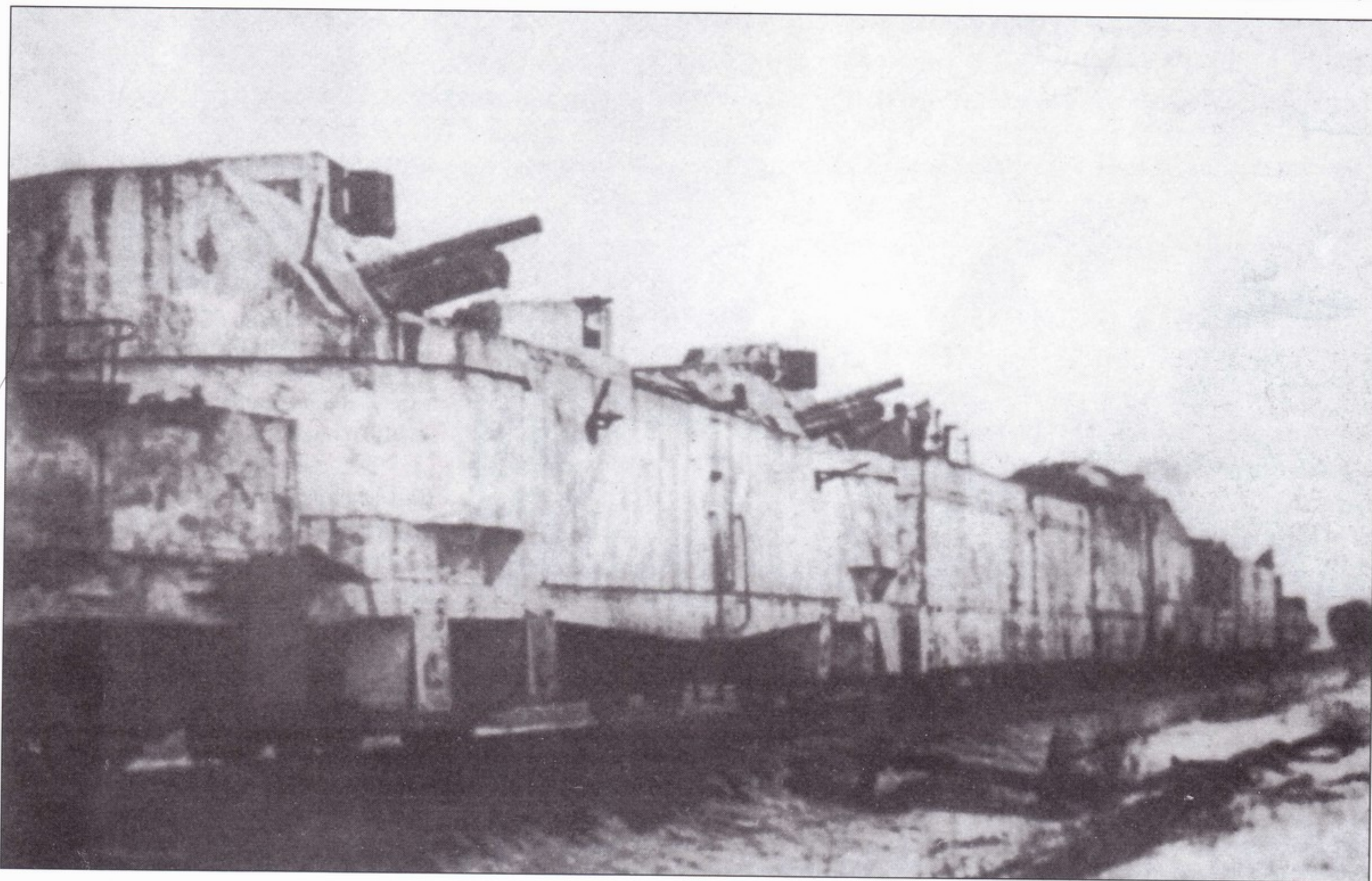
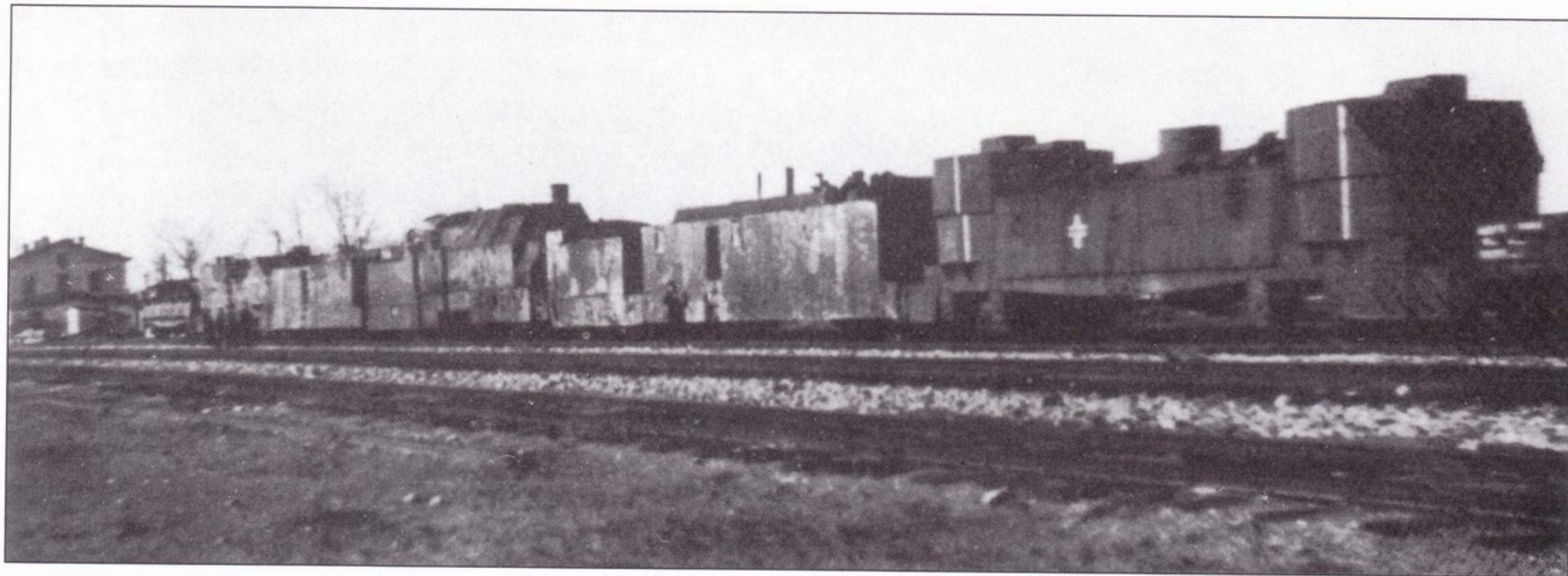
Бронепоезд № 10а в бою. Легкие 100-мм полевые гаубицы польского производства легко узнаваемы. Вместо наблюдательных башенок польской конструкции установлены командирские башенки от германских танков Pz.Kpfw. III/IV. 16 марта 1944 бронепоезд № 10 (опять воссоединенный) был отрезан от своих сил под Ковелем.



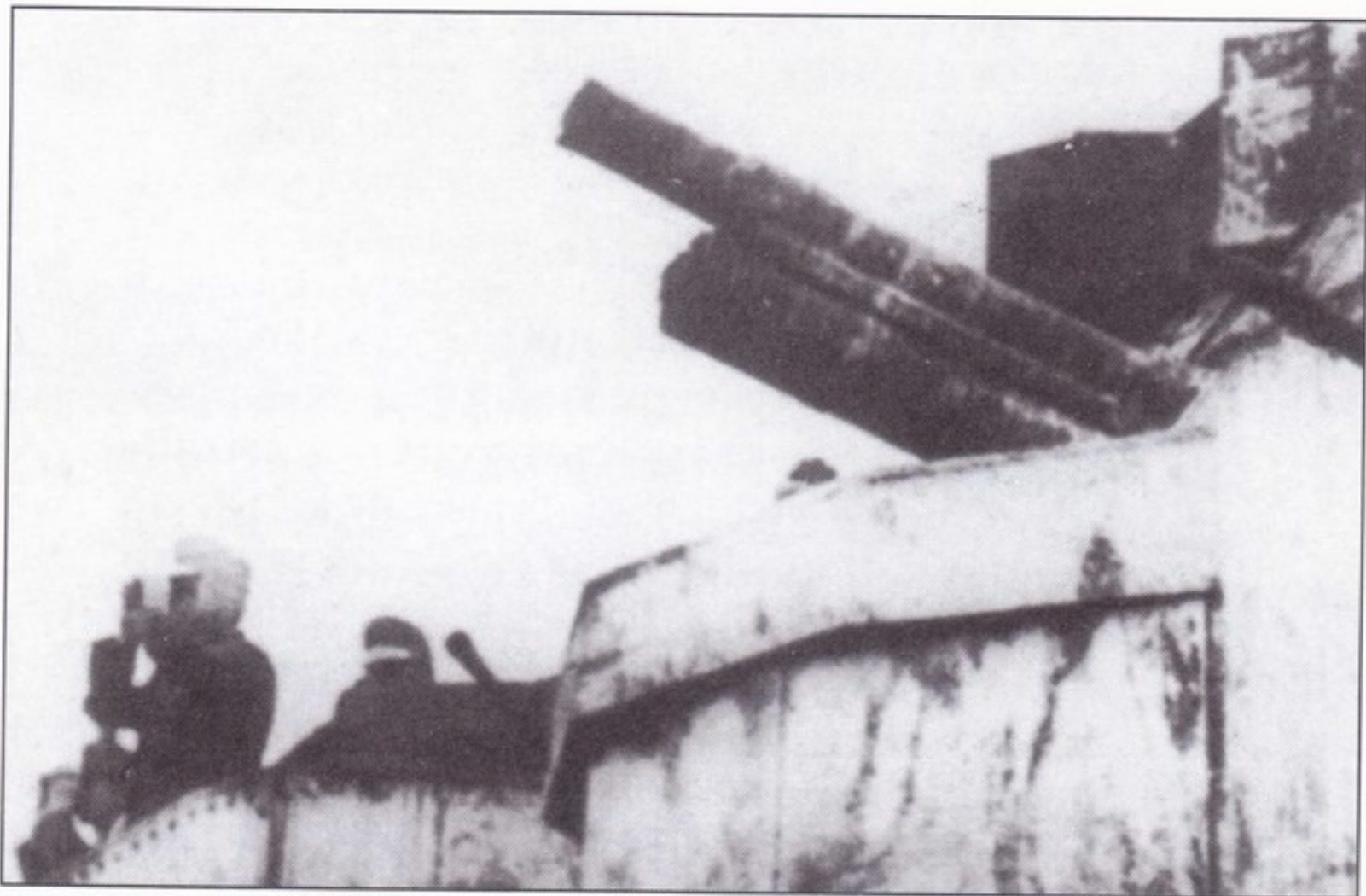
гонник) для бронепоездов вплоть до самого конца войны предоставляли железные дороги Рейха.

Бронепоезда командование сухопутных войск Германии не относило к наступательному оружию, вплоть до конца 1942 г. бронепоезда использовались в основном для охраны ж.д. линий и борьбы с партизанами. Изменение взглядов немецкого командования на роль бронепоездов в современной войне произошло, во многом, благодаря изучению и анализу боевого применения бронепоездов в Красной Армии. Советские бронепоезда зарекомендовали себя в качестве весьма эффективной системы оружия при ведении оборонительных боев. Русские часто использовали бронепоезда не по одиночке, а - дивизионами, по два - три бронепоезда. Такой метод не только увеличивал огневую мощь бронепоездов, но и повышал их живучесть, так как исправный поезд имел возможность отбуксировать лишившегося хода в результате полученных боевых повреждений собрата. Советские дивизионы бронепоездов очень и очень неплохо показали себя в 1941 г. в боях на Перекопе, под Ростовом и в Подмоскowie.

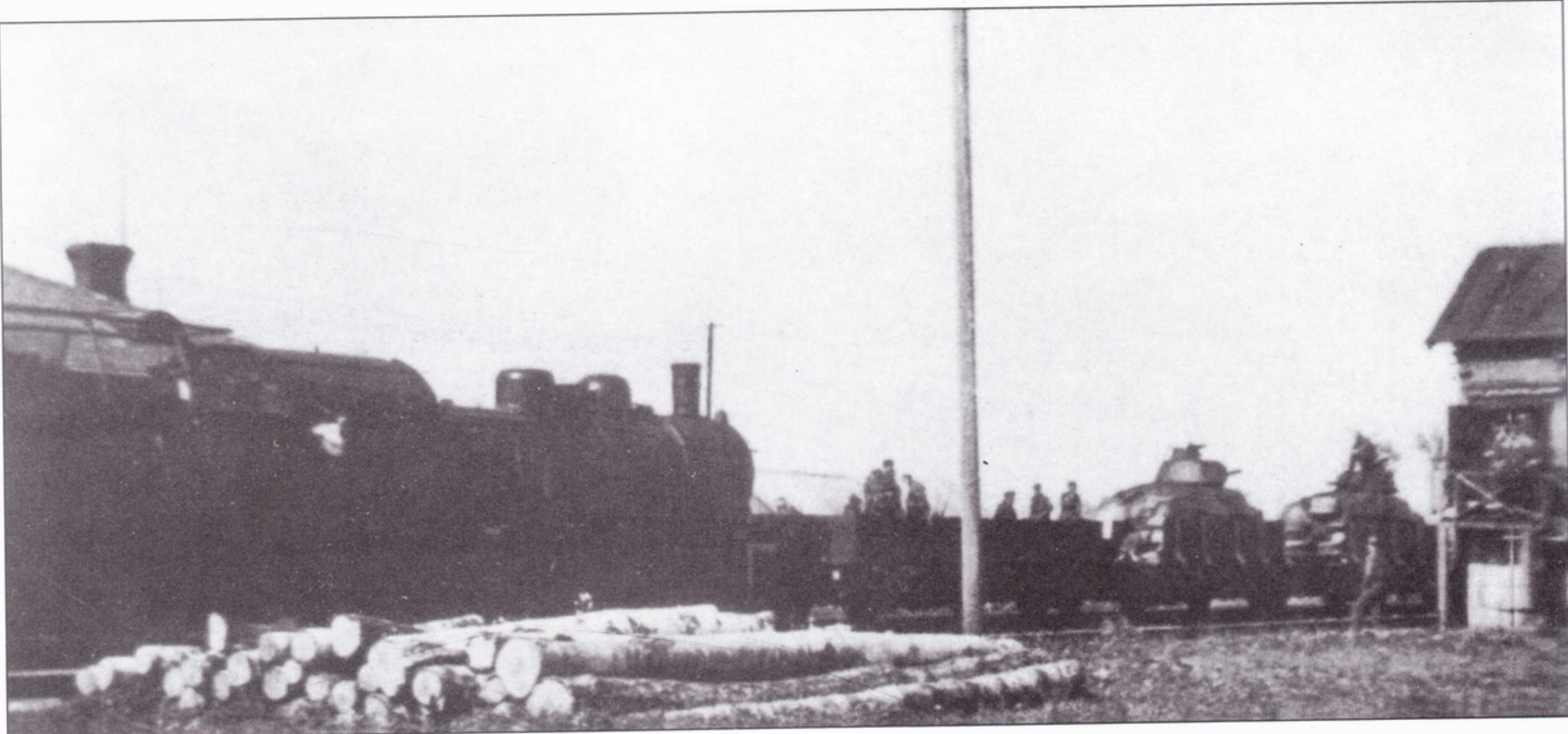
В 1941 г. в руки германской армии попало немало трофеев, в том числе и бронепоезда. Из броневагонов советского производства немцы немедленно стали составлять собственные бронепоезда. Оригинальные германские бронепоезда №№ 23 - 31 были откровенно примитивными и совершенно не годились для использования в суровых условиях арктических зим, типичных для всех регионов Советского Союза. Полностью закрытые броневагоны советского образца обеспечивали экипажам бронепоездов несоизмеримо более высокий уровень защищенности в бою и комфорта в быту. В состав бронепоездов №№ 26, 30 и 31 были включены «пехотные» вагоны советской постройки, в состав бронепоездов №№ 27, 28 и 29 - советские артиллерийские броневагоны. Нередко германские паровозы бронепоездов заменяли советскими бронепаровозами серии Ов. В ходе ремонта получившего тяжелые поврежде-



Бронепоезд № 10 в виде «половинки» № 10b. Интересный момент - в состав включены броневагоны российского производства, захваченные поляками в войну 1920 г.! Позже бронепоезд № 10b стал самостоятельным бронепоездом № 11.



Два снимка из иллюстрированного журнала «Дойче Вохеншау» за январь 1943 г. На фото - орудийные башни с пушками 7,5 см F.K. 02/26 (p) бронепоезда № 10b. На правом снимке - ствол орудия откатился после выстрела.



Вспомогательные бронепоезда, собранные накануне операции «Барбаросса», включали лишь платформы с трофейными французскими танками Сомуа S35 и платформы для пехоты. У паровоза серии 57 броней закрывалась лишь cabina. Вверху - бронепоезд № 28.



Вид с тендера паровоза бронепоезда № 30 - бесконечные леса северной стороны Русской равнины. Бронепоезд № 30 имел широкую колею.

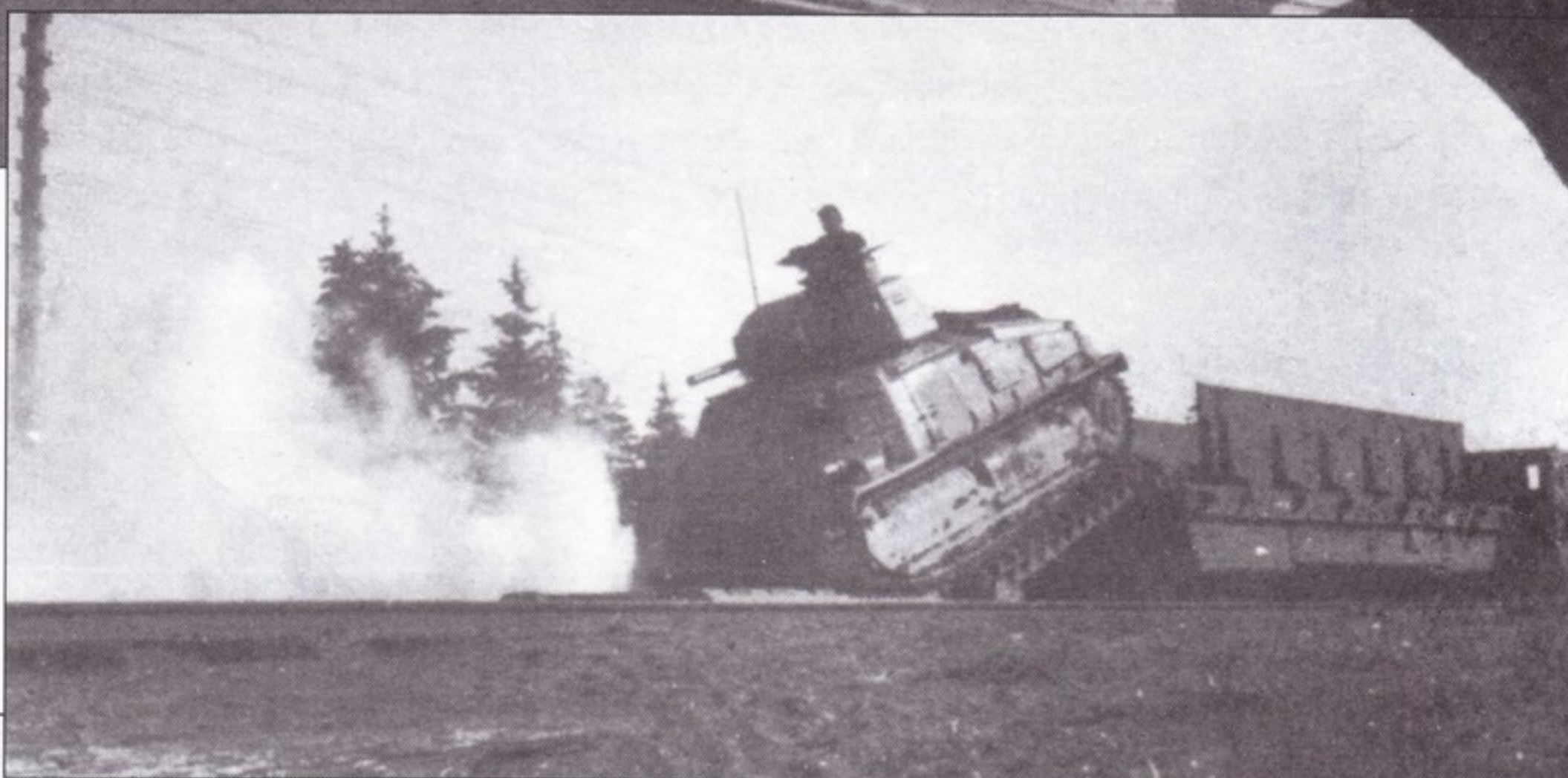
Неустановленный вспомогательный бронепоезд из числа построенных накануне начала операции «Барбаросса».



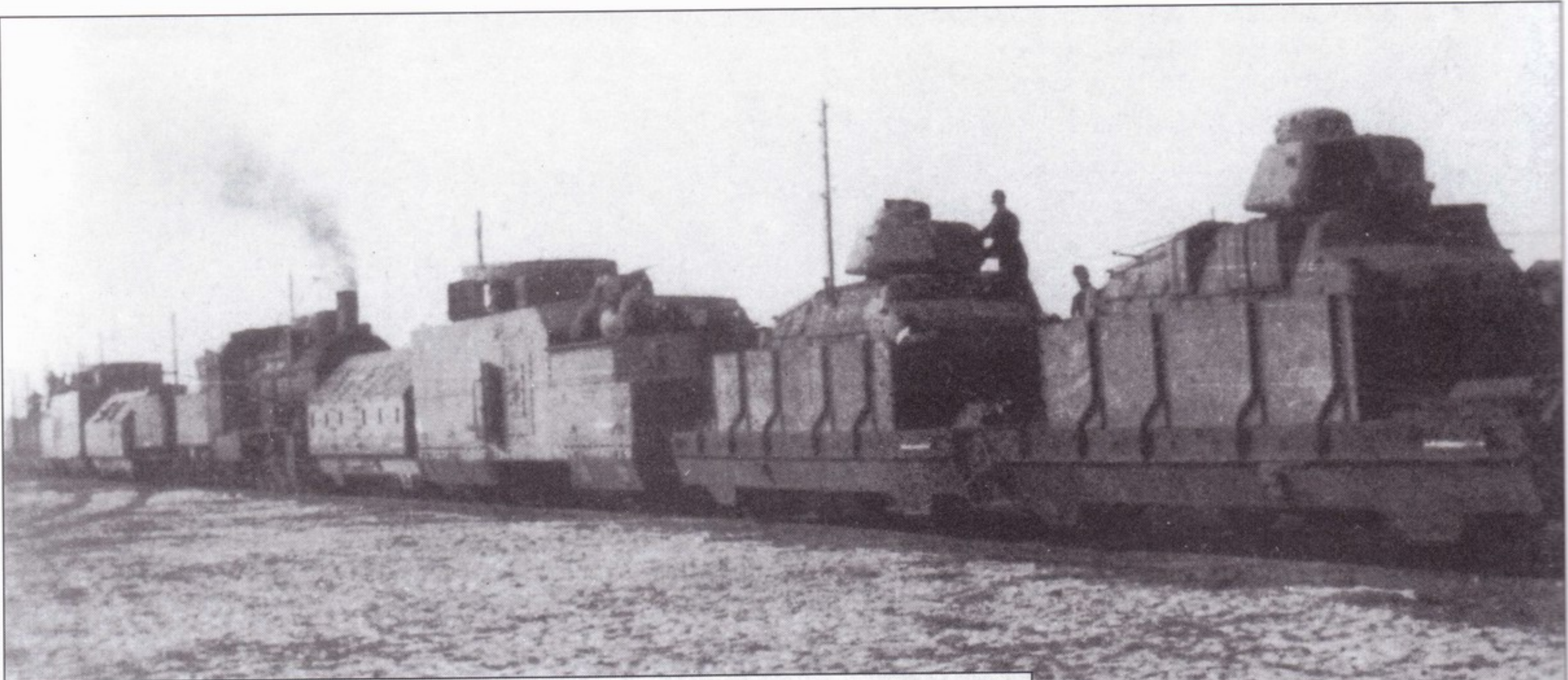


Еще два снимка бронепоезда № 30. Пехота заняла огневые позиции на советской платформе. Бронестенки закрывают от обстрела только пехотинцев в положении лежа.

С платформы бронепоезда № 30 съезжает танк Сомуа S35.



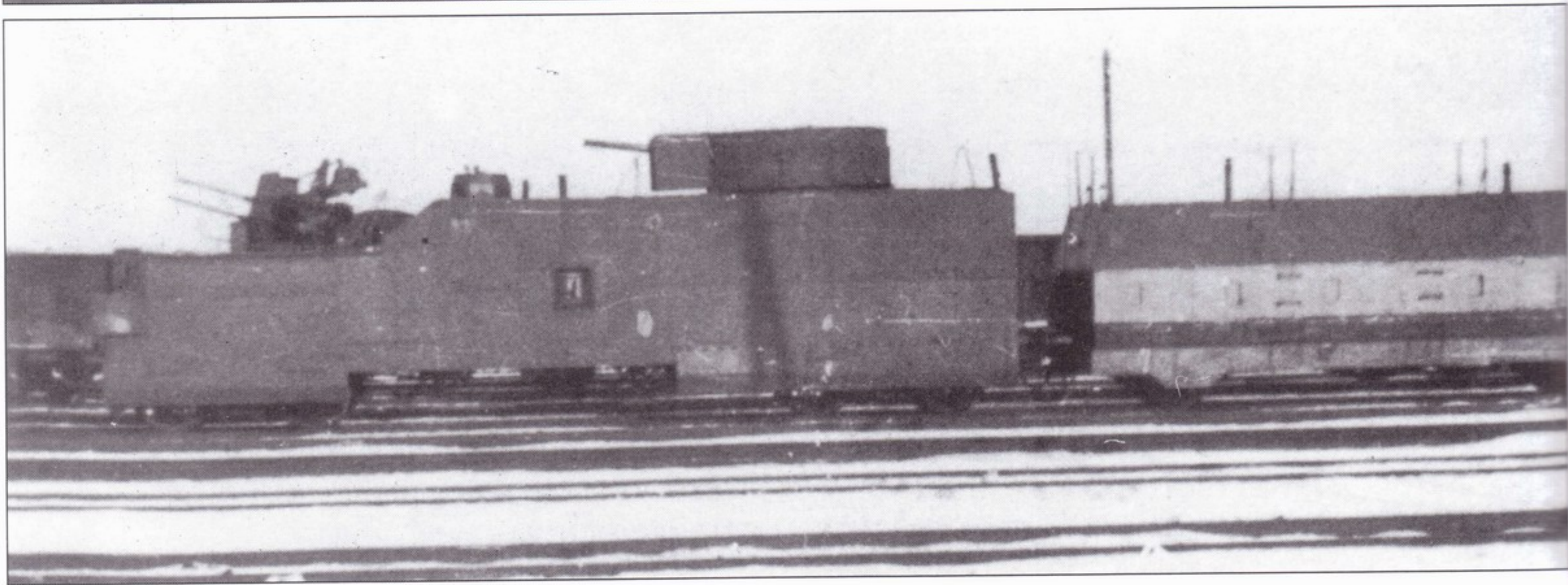
Импровизированные бронепоезда с открытыми всем ветрам вагонами совершенно не годились для эксплуатации русской зимой. В попытке исправить положение дел в состав германских бронепоездов стали включать трофейные советские броневагоны. Так осенью 1941 г. в состав бронепоезда № 28 был полностью включен трофейный советский бронепоезд - два артиллерийских вагона, каждый из которых вооружен 107-мм орудием в башне кругового вращения, бронепаровоз серии Ов. От исходного варианта в бронепоезде сохранились лишь платформы с танками Сомуа S35.



Стандартная конверсия лета 1942 г. - германский бронепоезд с советскими броневозами. На снимке - бронепоезд № 28. Паровоз - не бронированный, германский. До и после паровоза прицеплены пехотные платформы, оснащенные теперь стенками и крышами.

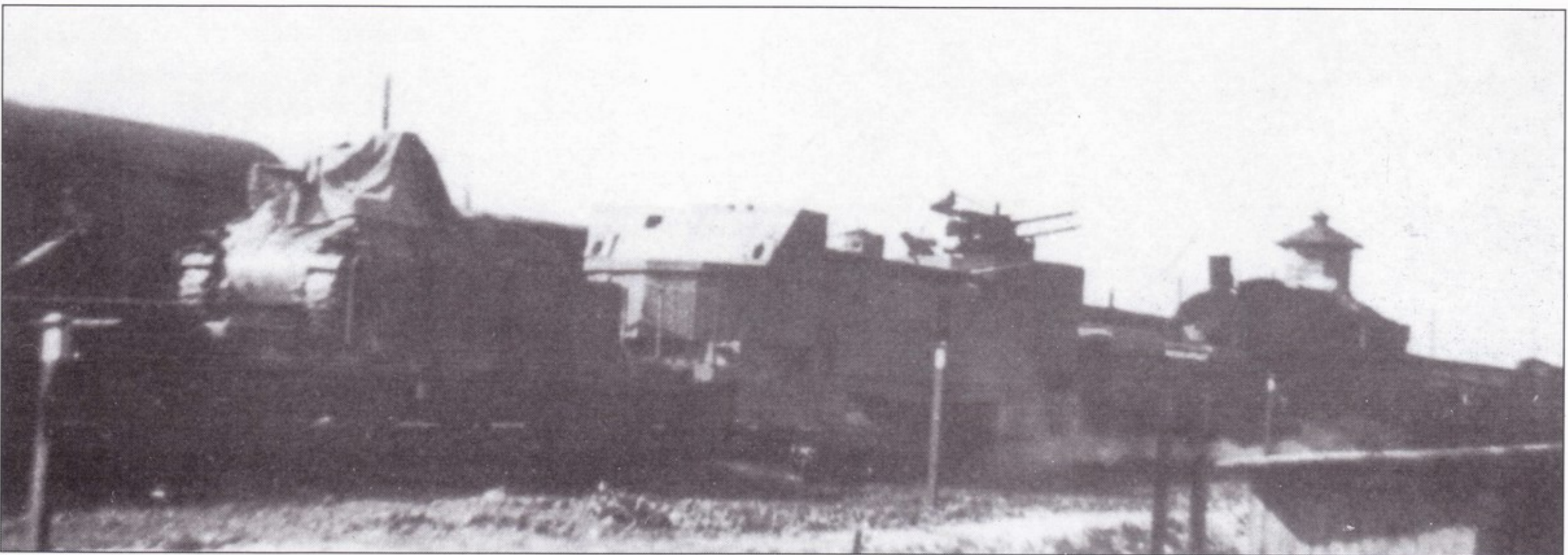
Бронепоезд № 28 на побережье Азовского моря, район Бердянска, весна 1943 г.

Данный броневоз изначально имел две орудийные башни, но потом одну башню заменили счетверенной 20-мм зенитной установкой. Уцелевшая башня вооружена советской 45-мм пушкой, хотя обычно в такие башни ставили орудия калибра 76,2 мм. К артиллерийскому вагону прицеплен вагон для пехоты. На крыше пехотного вагона смонтирована антенна - вагон используется как штабной.





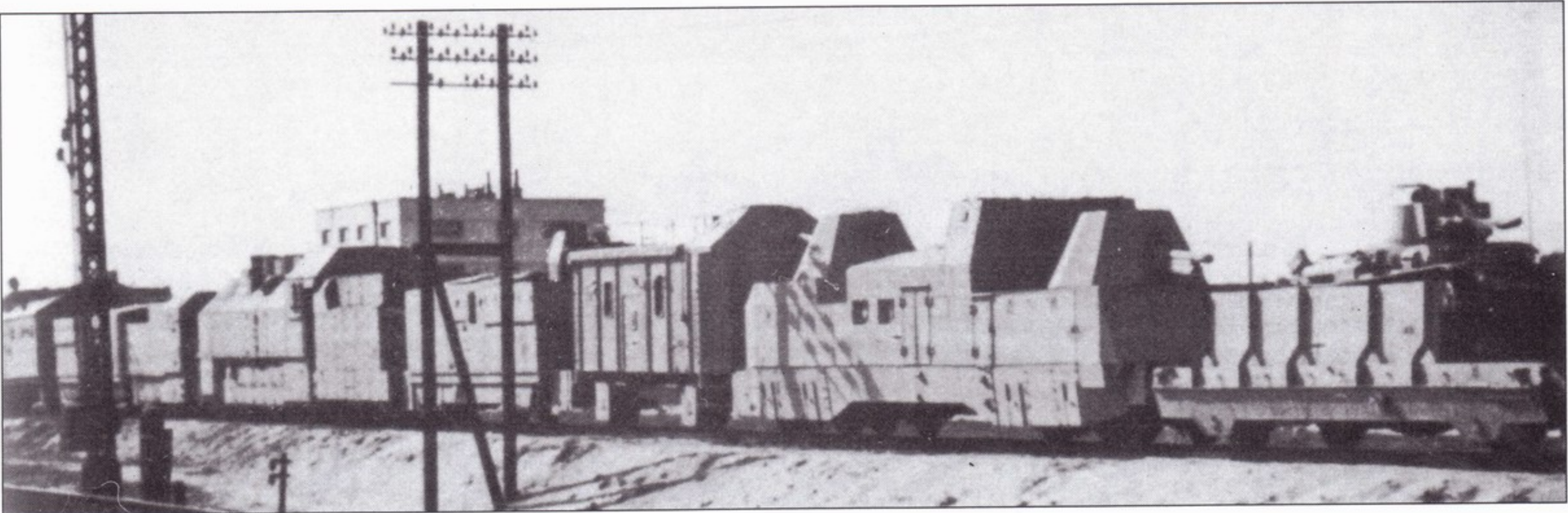
Бронепоезд № 27 был взорван в январе 1942 г. под Сухиничами. Во время ремонта в Рославле в его состав включила два советских артиллерийских броневагона. Затем бронепоезд действовал на линии Невель - Великие Луки совместно с бронепоездом № 3. 30 мая 1942 г. Бронепоезд № 27 подорвался на mine - см. фото. При взрыве погибло четверо человек, включая командира бронепоезда.



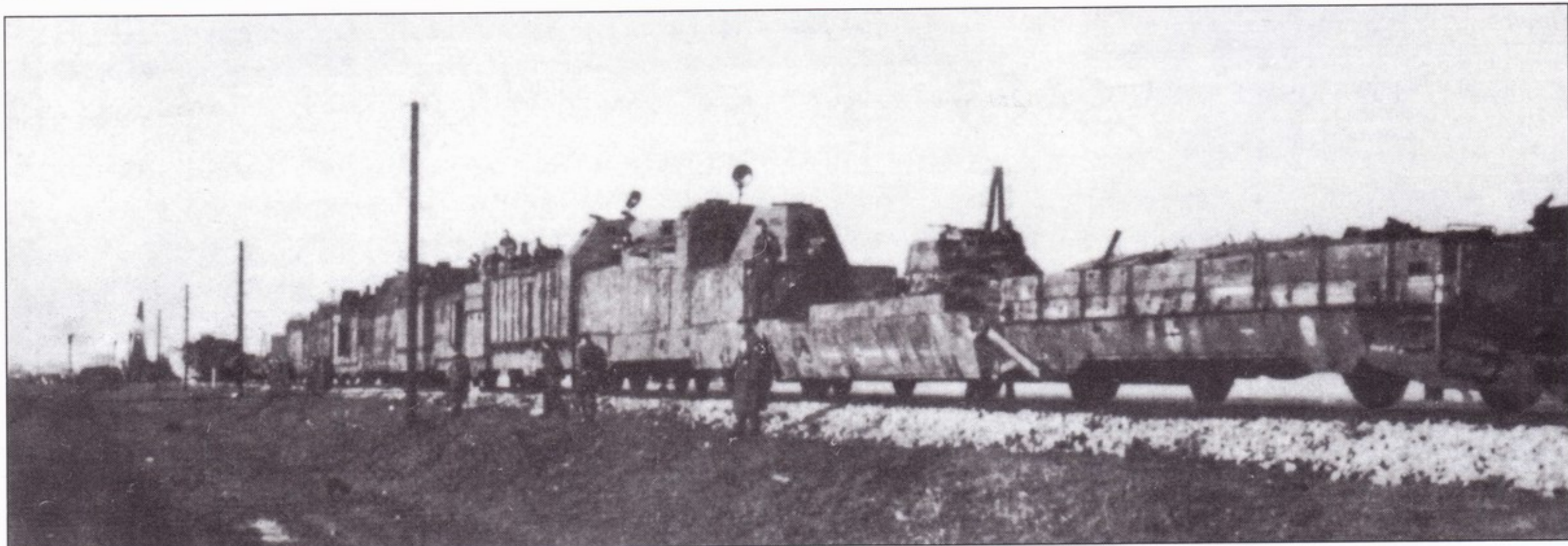
Бронепоезд № 26, в состав бронепоезда включен один трофейный советский артиллерийский броневагон. С вагона снята одна башня, а взамен поставлена счетверенная 20-мм зенитка.



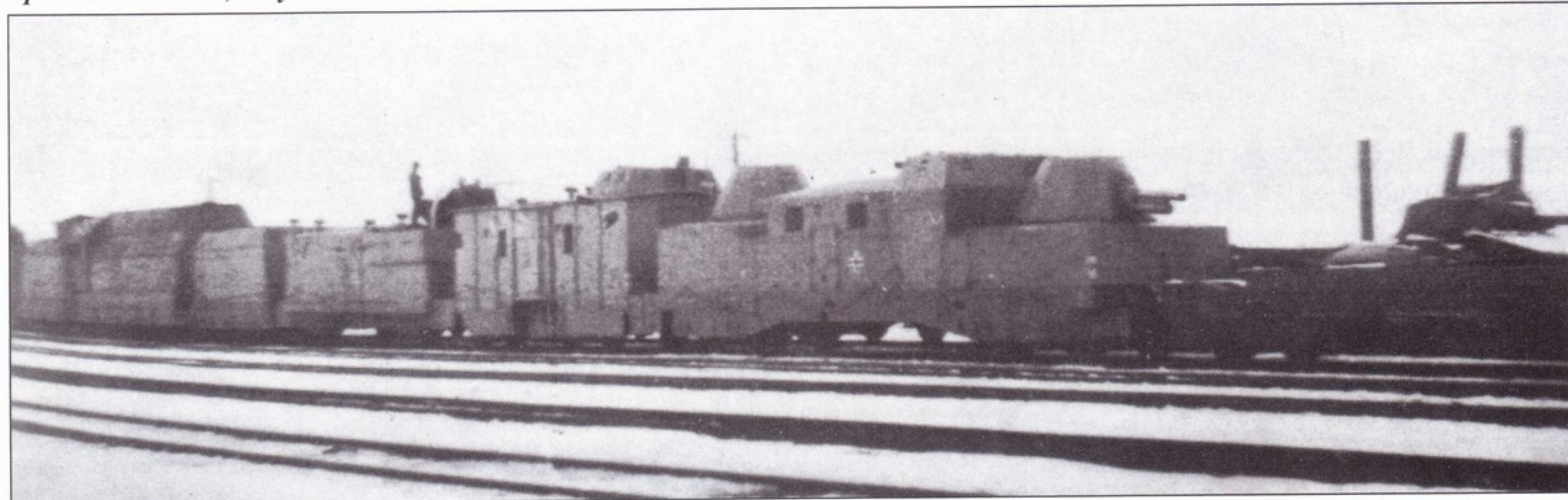
Бронепоезд № 31, зима 1941 - 1942 г.г. Бронепоезда №№ 26 и 31 имели широкую колею.



В конце 1942 г. все старые бронепоезда были приведены к единому стандарту - тип ВР-42. Артиллерийские вагоны получили новые надстройки, которые монтировались на советских четырехосных вагонах. Два башни артиллерийского вагона ставились в разных уровнях. Между башнями в вагоне размещался экипаж и боекомплект, а на крыше был установлен наблюдательный пункт. К артиллерийскому броневагону прицеплен штабной вагон - теплушка, обшитая изнутри броней. Зенитный вагон вооружен 20-мм счетверенной пушкой. На платформе установлен танк Рз.Крфв. 38(t) - стандартный для бронепоездов типа ВР-42. Несмотря на проведенную стандартизацию, в деталях бронепоезда все-таки отличались. На снимке - бронепоезд № 1, август 1943 г.



Бронепоезд № 23, август 1943 г.

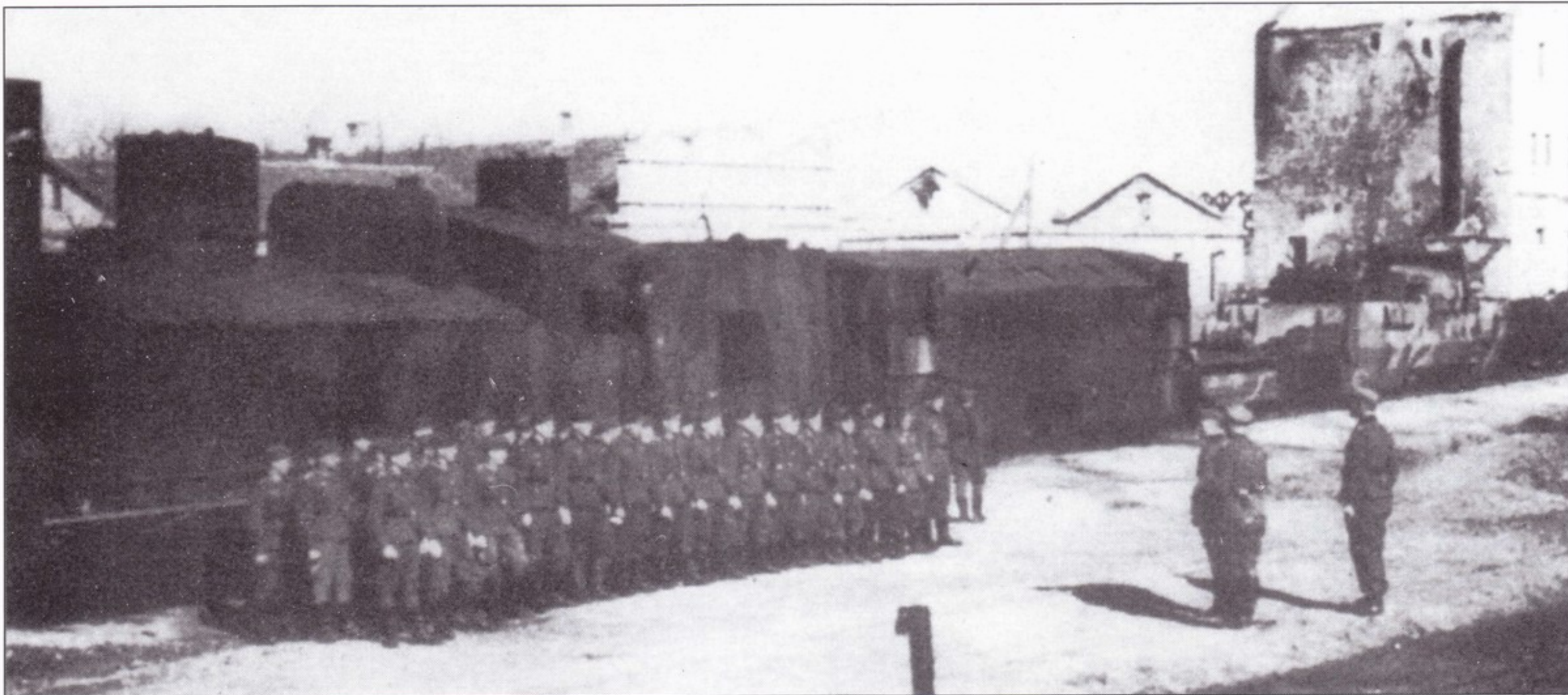


Бронепоезд № 26, февраль 1944 г.

ния в мае 1942 г. бронепоезда № 6, в него были включены советские бронев вагоны, вооруженные 76,2-мм пушками (германское обозначение 7,62 cm 295/I (г)). Трофеями пополняли не только «штатные» германские бронепоезда, из них формировали «вспомогательные» поезда. Состав и вооружение таких поездов сильно разнились. Нередко вспомогательные поезда собирались из обычных

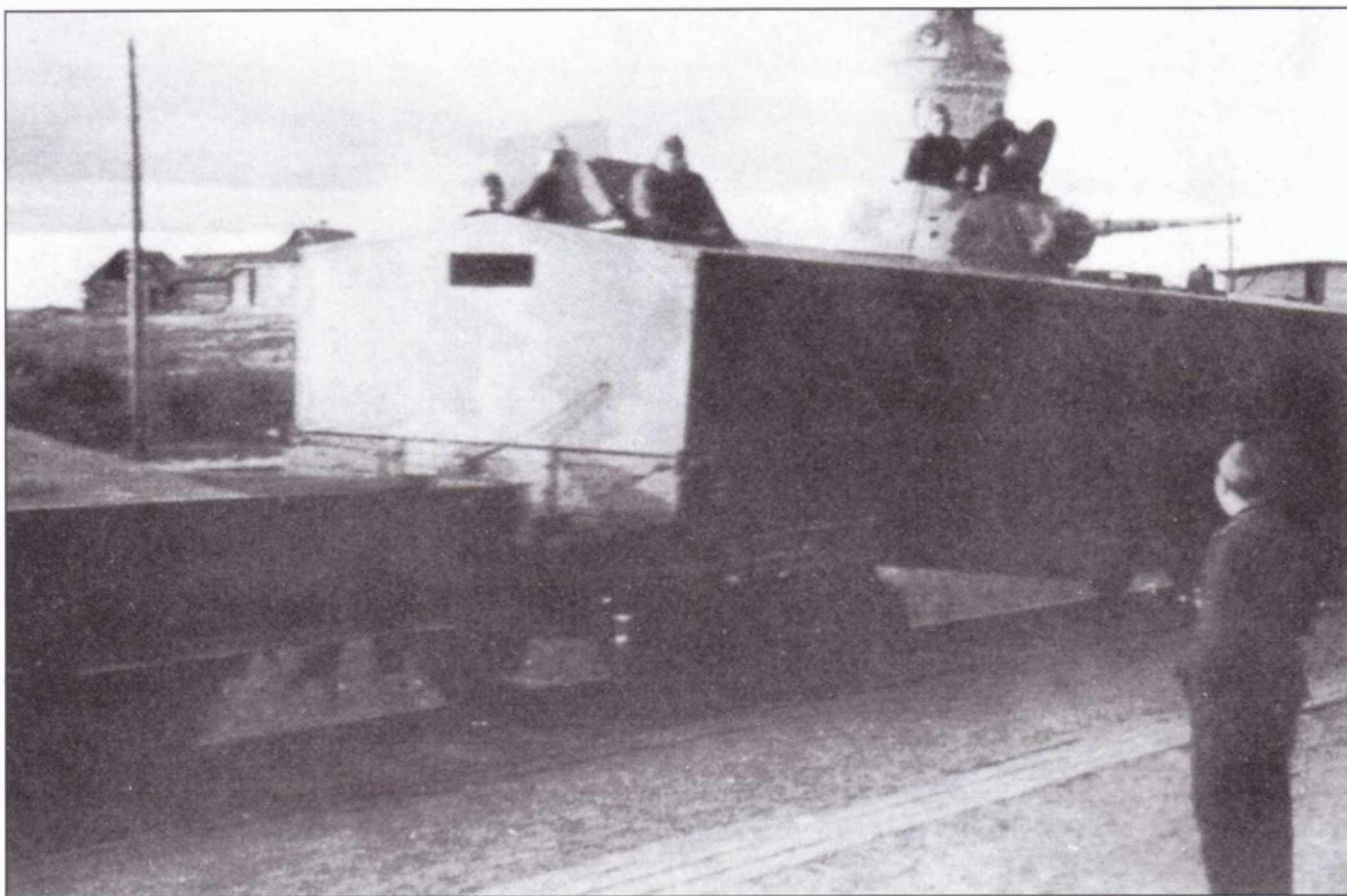
вагонов, «блиндированных» мешками с песком, бетоном, бревнами и вооруженных лишь пулеметами и минометами, иногда - противотанковыми пушками. Для отражения атак авиации на открытые всем ветрам платформы ставили 20-мм зенитные автоматы, позже - 88-мм орудия. Как известно, на немцев большое впечатление произвел танк Т-34. Экипажи германских бронепоездов так-

же оценили Т-34, особенно башни танка с исключительно мощными по германским стандартам 76,2-мм пушками. Башни «тридцатьчетверок» порой ставили на вагоны германских бронепоездов. Формально все бронепоезда изготавливались централизованным образом, на практике - ближе к фронту бронепоезда, главным образом из трофейного имущества, формировались на

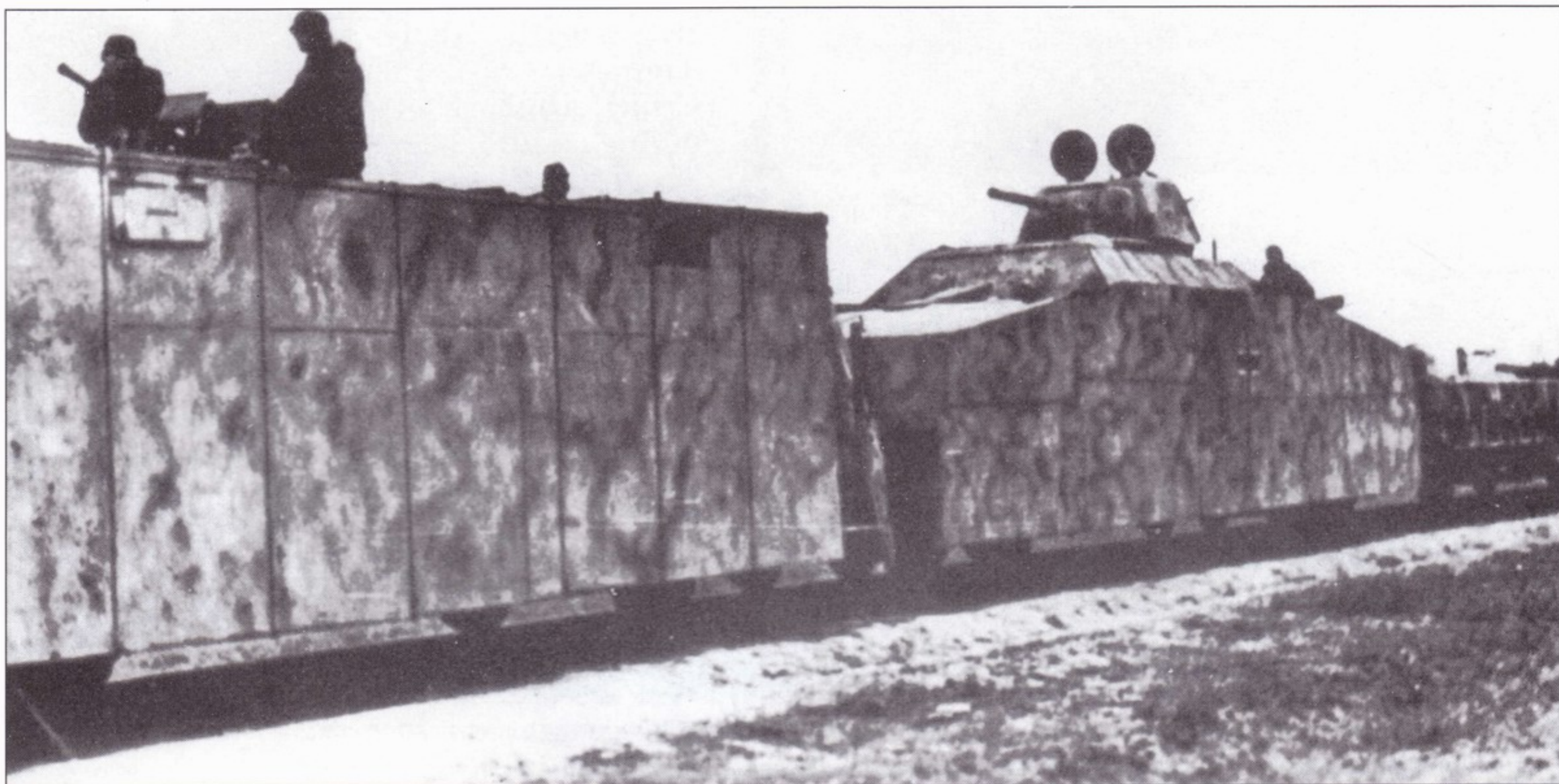


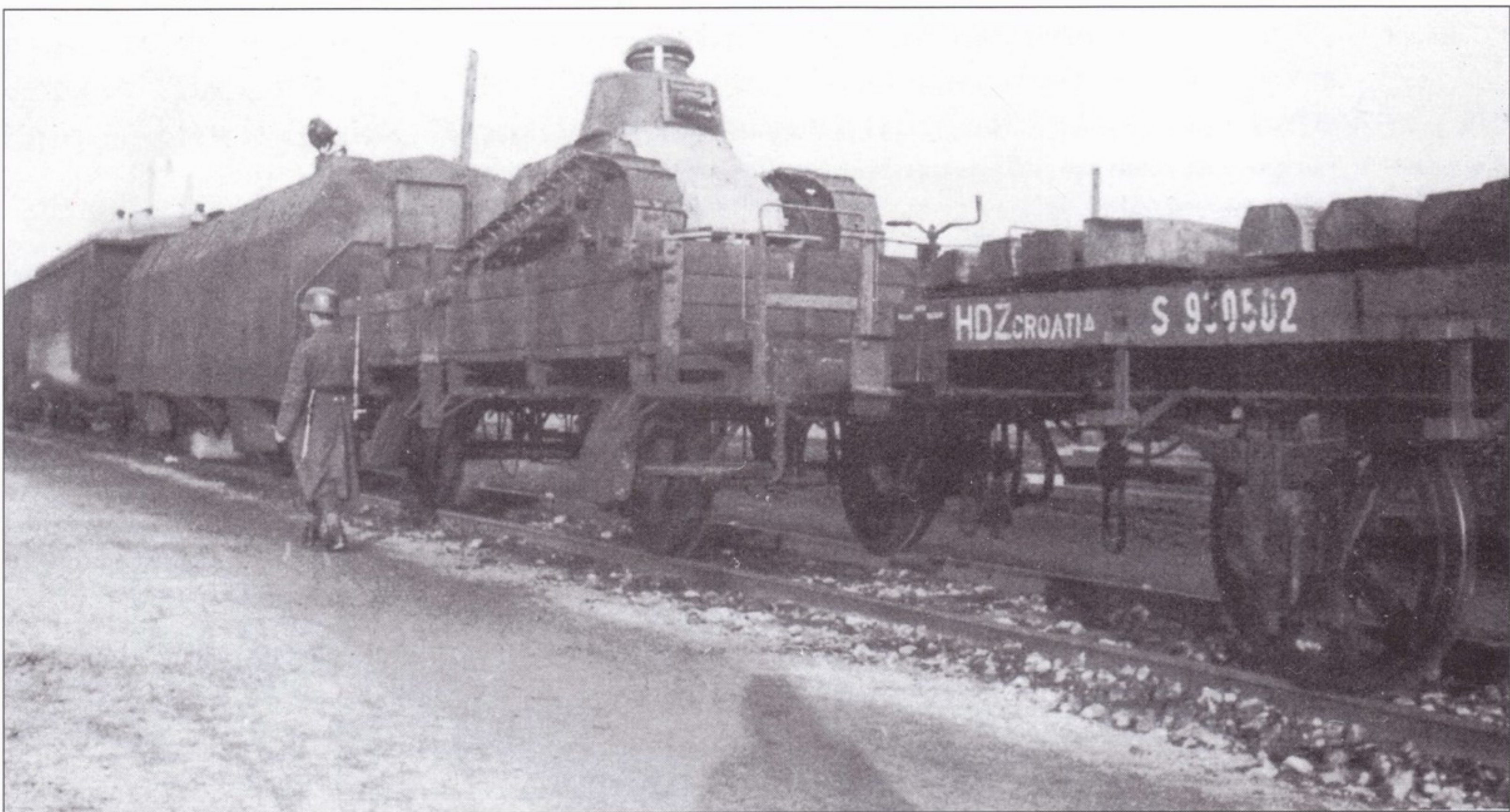
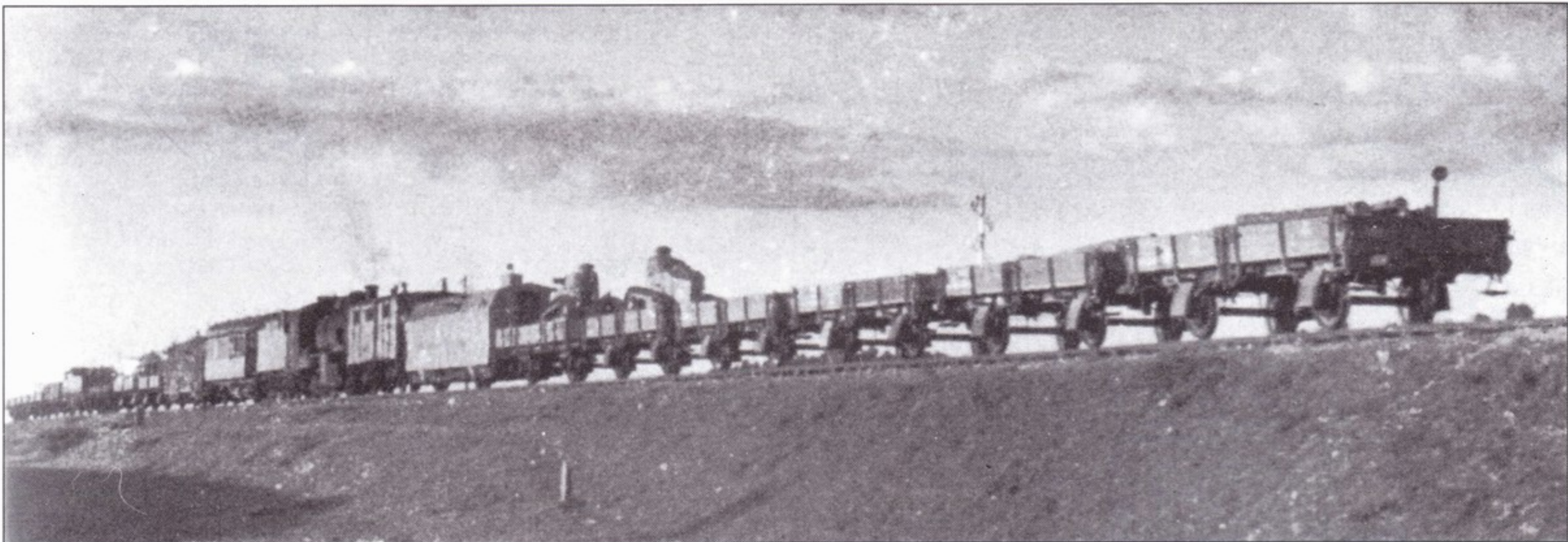
В ноябре 1941 г. немцы захватили на Перекопском перешейке в Крыму два советских бронепоезда. Один из них быстро был введен в боевой состав вермахта и использован в боях декабря 1941 - января 1942 г.г. под Феодосией. Дальнейшая судьба бронепоезда осталась не известной.

Поезд охраны линий, сформированный в начале лета 1942 г. для обеспечения снабжения 83-й пехотной дивизии. В состав поезда входило два вагона, вооруженных башнями от трофейных советских танков БТ-7. Поезд действовал до мая 1945 г.

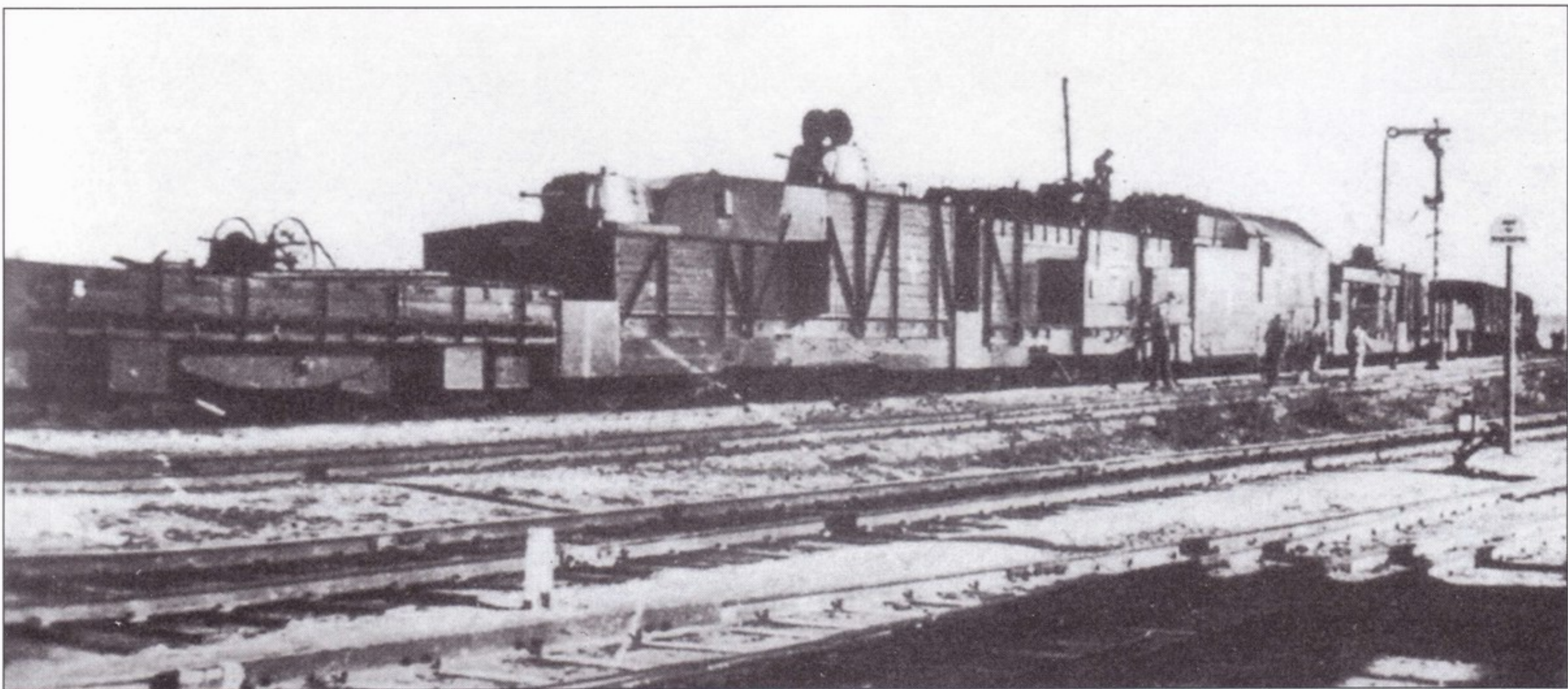


Поезд охраны линий «Михаэль», Крым, ноябрь 1943 г. Крыша одного из вагонов представляет собой корпус танка Т-34-76 вместе с башней. Поезд был уничтожен в мае 1944 г. На переднем плане - зенитный вагон, стенки которого обшиты обычной сталью.

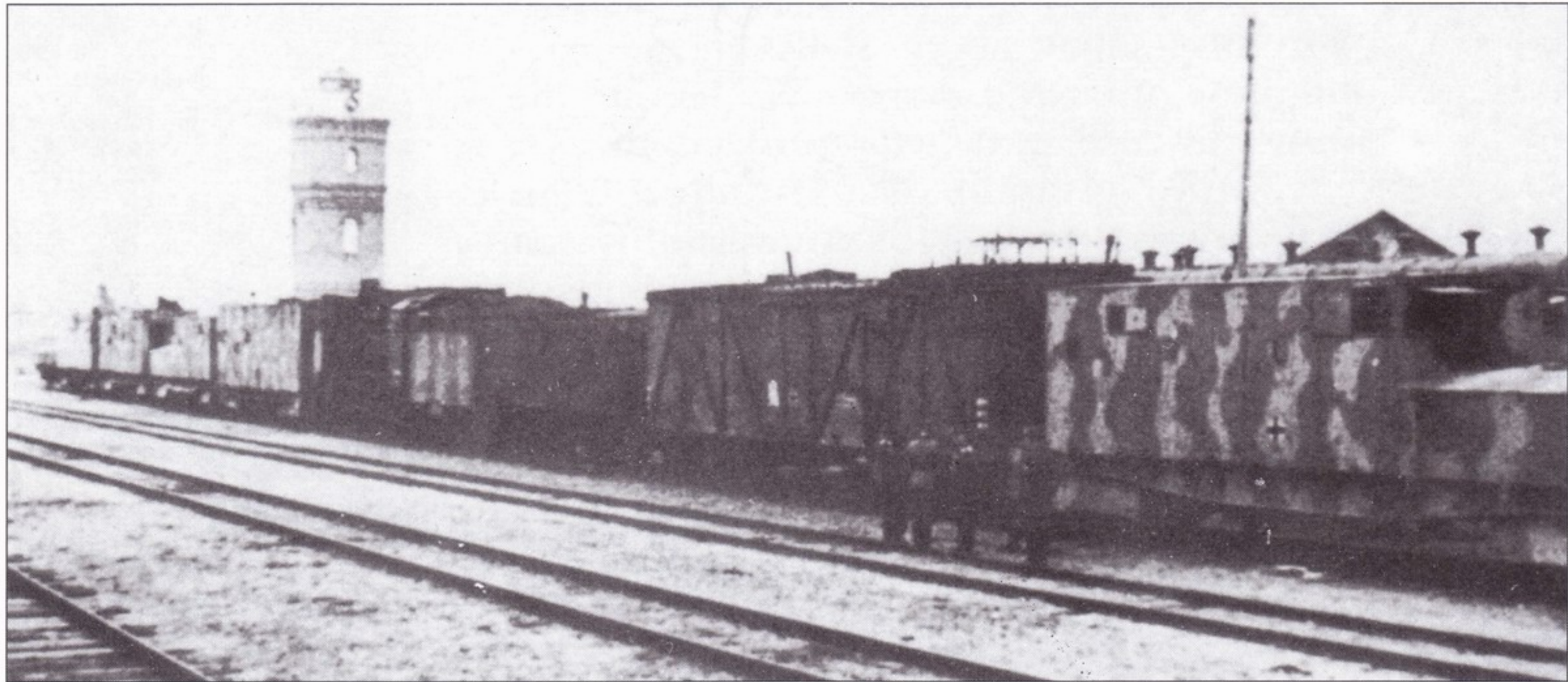




Поезда охраны линий серии 200 применялись в Греции и Югославии. В состав поезда, что на снимках, включены пехотные бронев вагоны неустановленного образца, вероятно - экс-югославские. На платформе установлен старинный французский танк Рено FT. Наряду с танками Рено FT использовались более современные машины Гочкисс Н-35 и Сомуа S-35.



Некоторые поезда охраны линий были преобразованы в бронепоезда. Например - поезд «Штеттин» или «А» в июле 1942 г. стал бронепоездом № 51. В его состав входили два артиллерийских вагона с башнями от танков БТ-7.



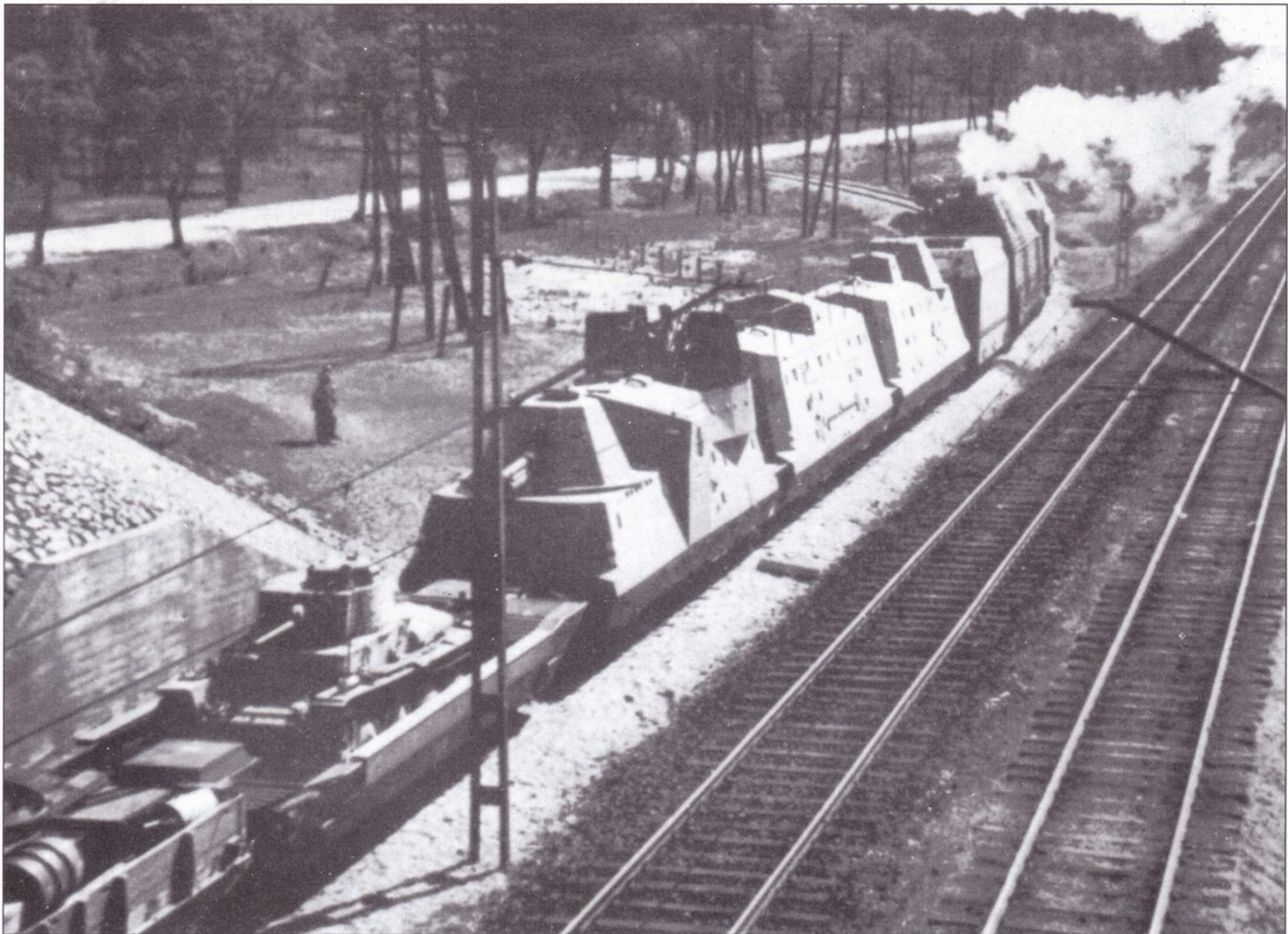
Поезд охраны линий «Блюхер», весна 1944 г. В октябре 1944 г. его преобразовали в бронепоезд № 52.

уровне частей и соединений. Во избежание ошибок в наименовании, приказом штаба сухопутных войск Германии от 12 июля 1942 г. все изготовленные «на коленке» бронепоезда полагалось именовать «поездами охраны линий». Иногда поезда охраны линий получали номера, иногда - собственные имена: «Берлин», «Штеттин», «Макс», «Вер-

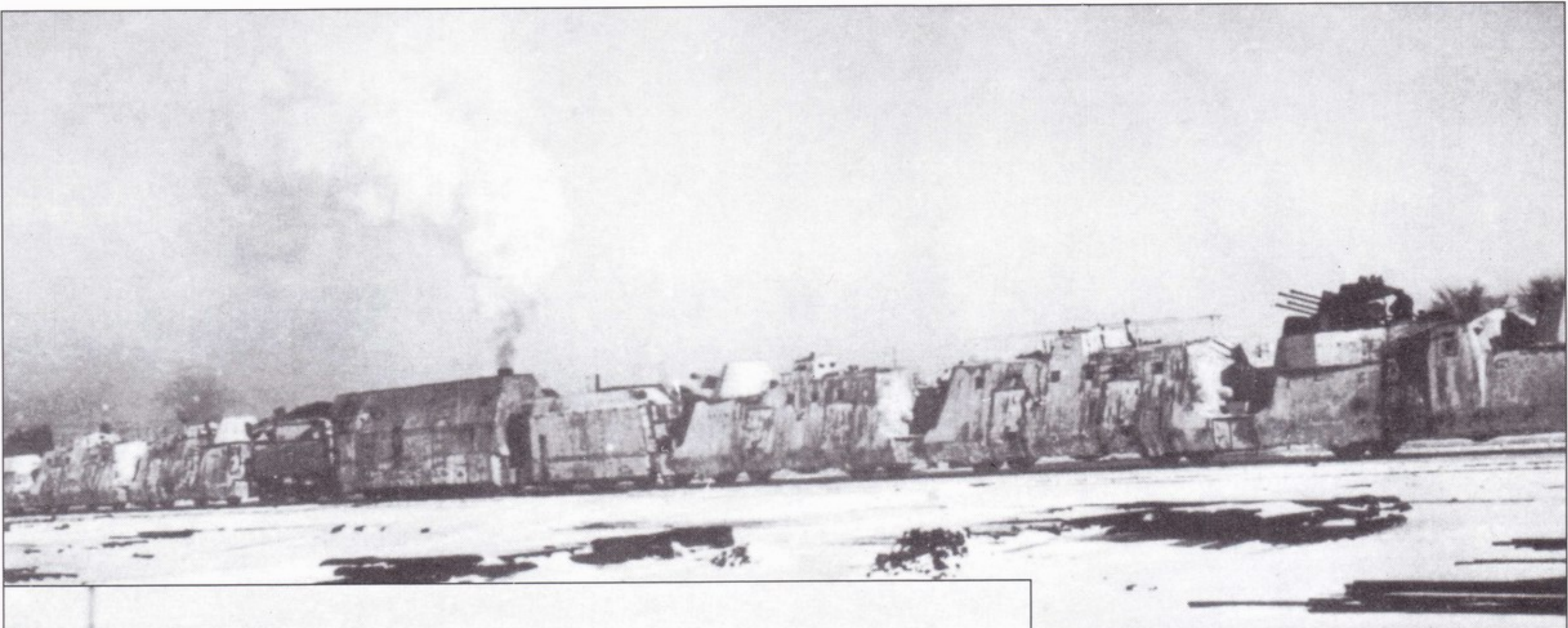
нер», «Штирлиц». Иногда поезда охраны линий со временем становились «официальными» бронепоездами. Так приказом от 16 июня 1942 г. поезд охраны линий «Штеттин» или «А» (вооружение четыре башни от советских танков БТ-7 с 45-мм пушками) стал бронепоездом № 51, приказом от 1 июня 1944 г. поезд охраны линий «Блюхер» был пре-

образован в бронепоезд № 52. В марте 1945 г. одним приказом в бронепоезда перевели сразу несколько поездов охраны линий - «Берлин», «Макс», «Мортиц», «Вернер» № 83 и № 350.

В 1942 г. вермахт получил всего два новых бронепоезда, не считая бронепоезда № 51, которые прибыли в группу армий «Норд» для замены отведенного



Бронепоезд типа ВР-42 был разработан в 1942 г. Снимок сделан во время испытаний бронепоезда ВР-42 в Рембертуве под Варшавой.

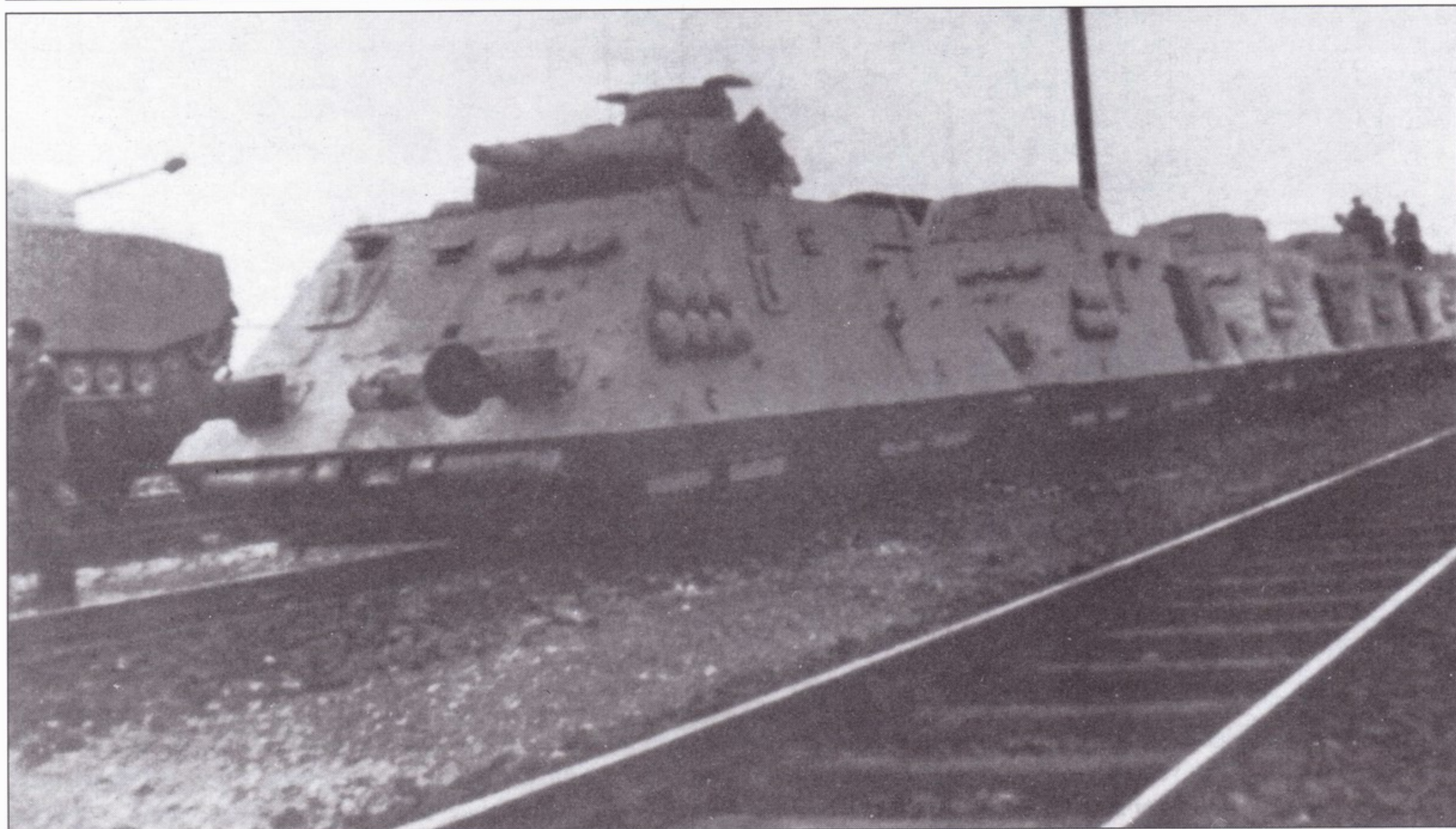


Бронепоезд типа ВР-42, Восточный фронт, зима 1943 - 1944 гг.

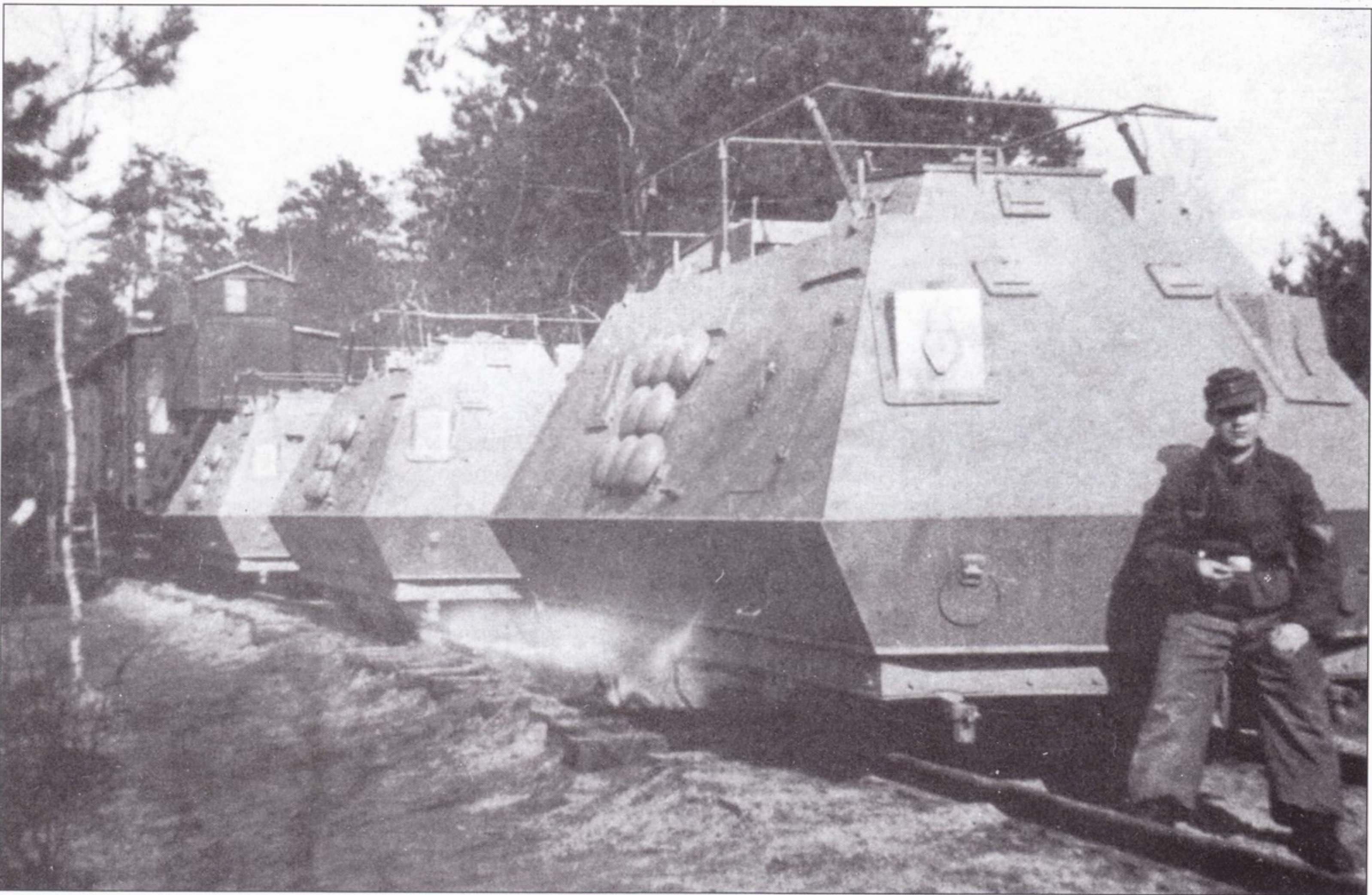
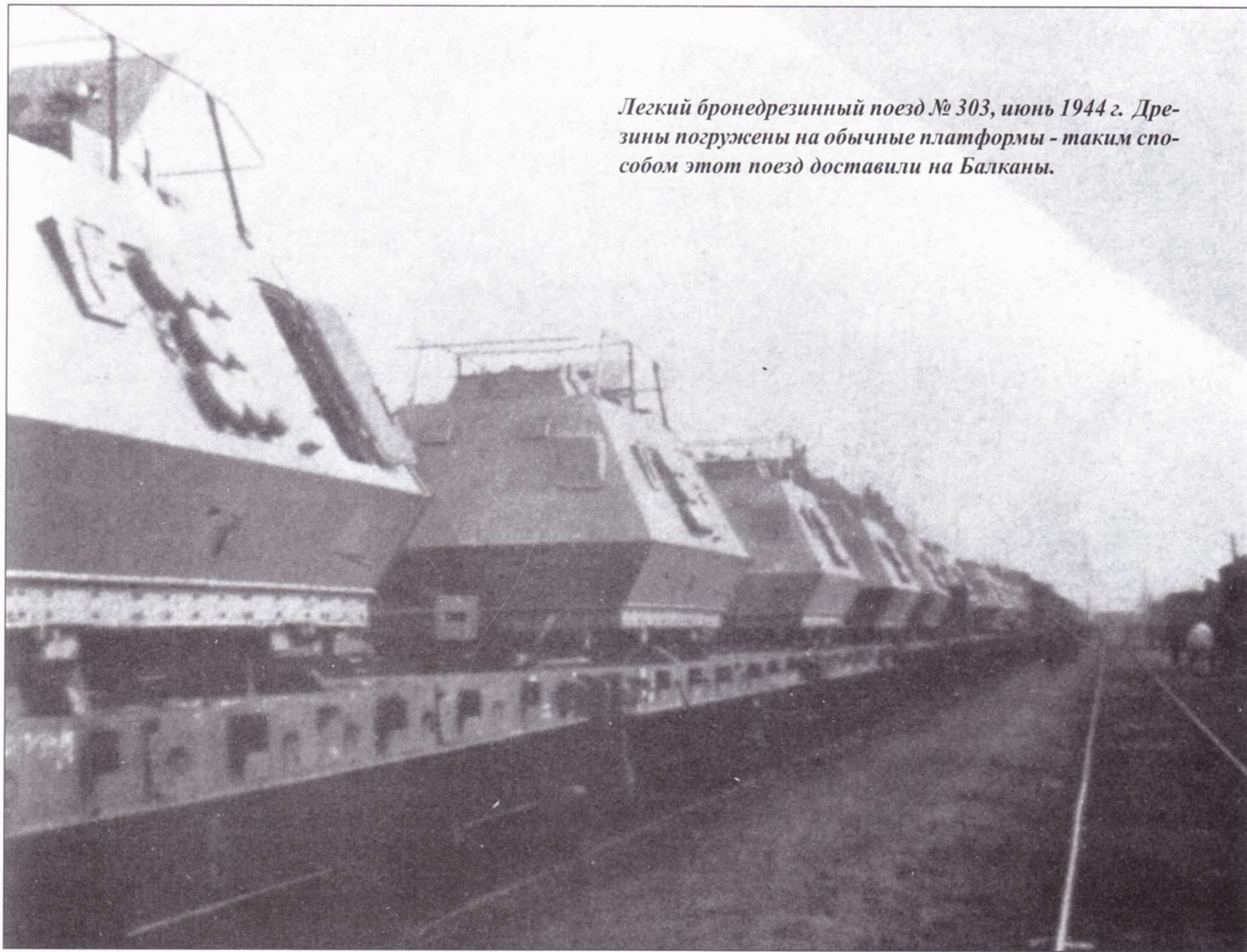


Броневагон № 15 с августа 1943 г. по февраль 1944 г. действовал в Греции в качестве отдельной боевой единицы с приданными шестью бронеавтомобилями Панар.

Голова тяжелого бронедрезинного поезда. По штату такие поезда должны были состоять из 12 дрезин разного типа, но в данном случае в поезд включено всего восемь дрезин, в том числе - две артиллерийские с башнями от танков Рз.Крфв. III Ausf. N, вооруженные короткоствольными 75-мм пушками.



Легкий бронедрезинный поезд № 303, июнь 1944 г. Дрезины погружены на обычные платформы - таким способом этот поезд доставили на Балканы.



Три бронедрезины поезда № 303. Полный поезд - десять бронедрезин. Обычно бронедрезины работали не в составе поезда, а индивидуально или парами.



Трофейные советские самоходные бронев вагоны получили номера с 17 по 23.

на ремонт бронепоезда № 6. В декабре 1941 г. вошел в строй более чем на год был выведенный из эксплуатации бронепоезд № 25. Бронепоезд фактически сформировали заново из трофейных чешских бронев вагонов, которые послужили еще в армии Австро-Венгерской монархии, вооруженных горными гаубицами Шкода 7,5 см М-15 L/28. Этот бронепоезд действовал в тылах группы армий «Центр» на Восточном фронте до октября 1942 г., когда убыл во Францию. На смену бронепоезду № 25 пришел бронепоезд № 21. В начале 1942 г. ввели в строй два трофей-

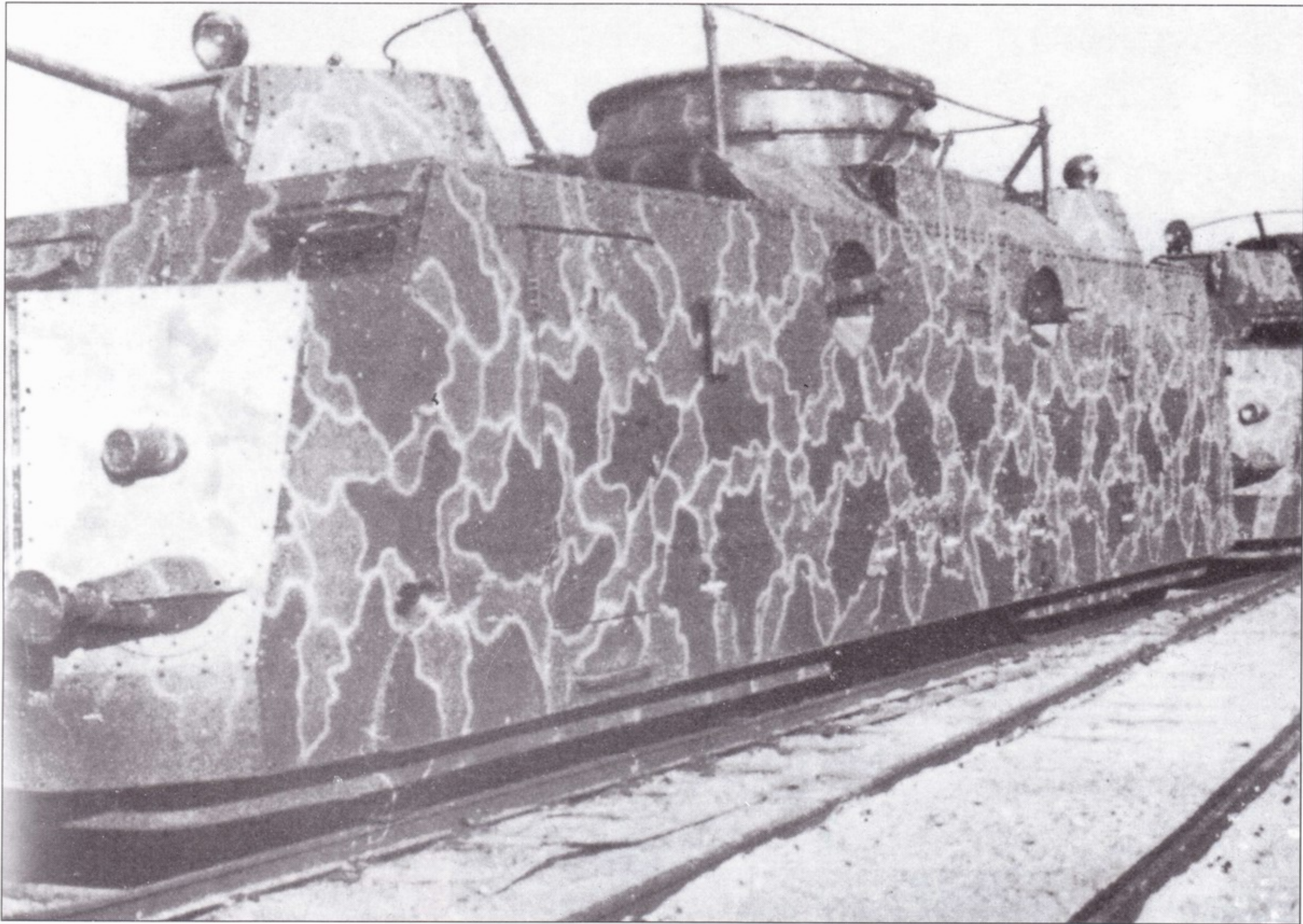


Трофейный советский бронев вагон.

ных советских бронепоезда на широкой колее, захваченных еще в 1941 г. во Львове; Красной Армии, в свою очередь, эти составы достались от Польши после освободительного похода на Западную Украину в 1939 г. Обоим бронепоездам присвоили один номер - № 10. Фактически бронепоезда составили дивизион, по советскому образцу. Каждый состав был вооружен четырьмя пушками. Впервые дивизион был использован на линии Белгород - Харьков. В 1943 г. дивизион разделили все-таки на два отдельных бронепоезда, №№ 10 и 11.

Бронепоезда на Восточном фронте действовали в двух, так сказать, эшелонах. Первый эшелон, бро-

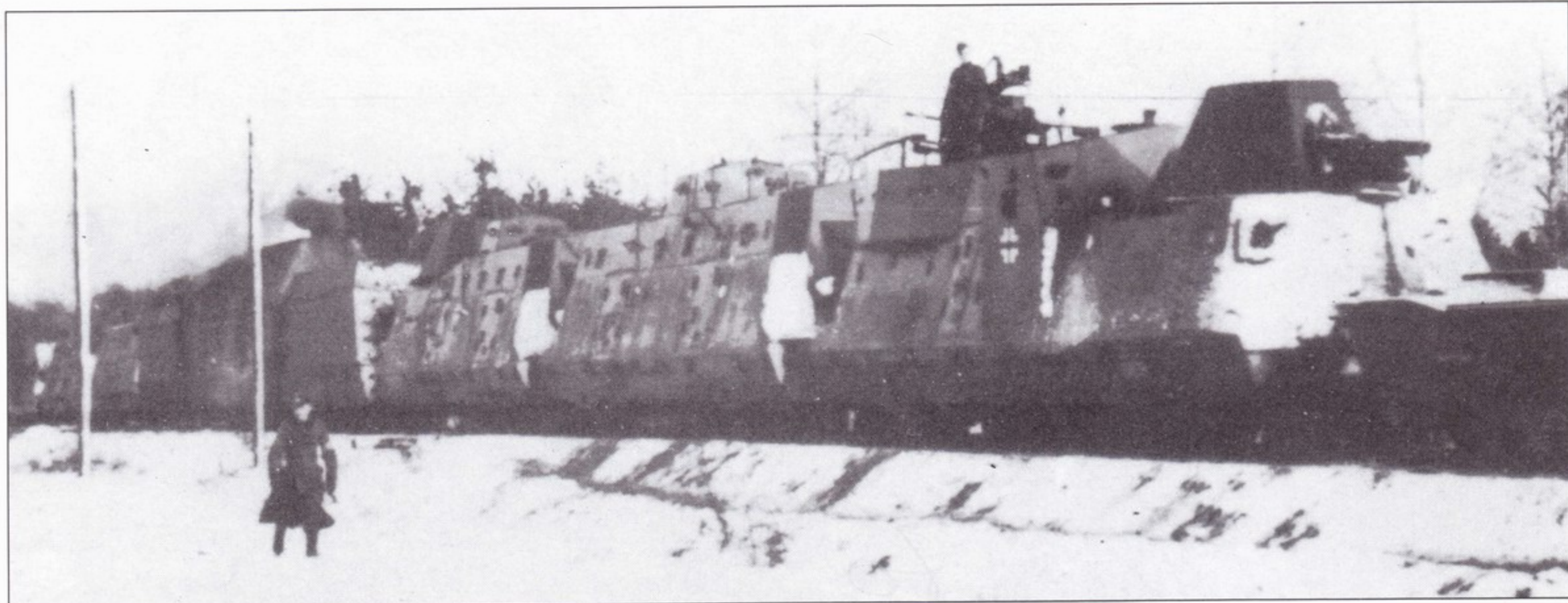
Бронев вагон № 16. Изначально его строили как бронетепловоз для бронепоезда. На бронев вагоне стоял дизель мощностью 550 л.с., толщина брони достигала 100 мм - самая толстая броня среди всех германских бронепоездов.



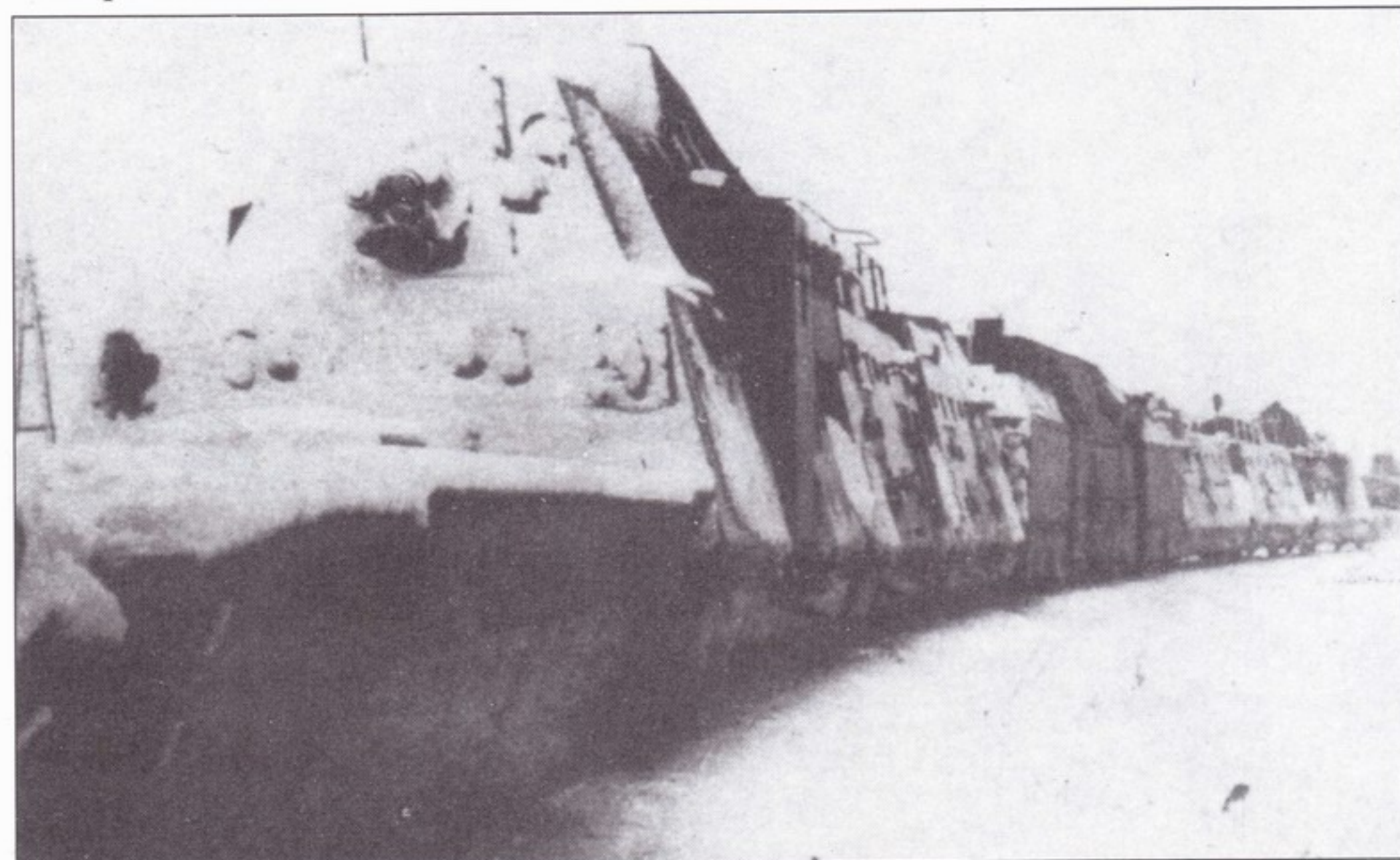
Броневагоны №№ 30 - 38 были изготовлены в Италии фирмой Ансальдо. Четырехосные броневагоны оснащались двумя двигателями каждый. По концам крыши броневагонов монтировались башни итальянских танков М-13/40 с 47-мм пушками.



Броневагон № 51ff с башнями от танков Pz.Kpfw. IV был построен незадолго до окончания войны и на фронт уже не попал. Американцы захватили броневагон на заводе в Штейре.



Первыми в серии бронепоездов типа ВР-42 стали бронепоезда №№ 61 - 64. На снимке - бронепоезд № 61, Рембертув, декабрь 1942 г.



Бронепоезд № 64, Хорватия, зима 1943 - 1944 г.г.

непоезда №№ 26 - 31, работали в прифронтовой полосе, в тылах, где широкая русская колея была перешита на узкую европейскую, действовали бронепоезда №№ 1, 2, 3, 4, 6 и 7 второго эшелона. В декабре 1941 г. бронепоезда были распределены следующим образом:

- группа армий «Север»: № 30 (Ленинградский фронт), № 6 (Дно - Новгород), № 26 (Новосокольники - Дно)

- группа армий «Центр»: №№ 1 и 2 (Полоцк - Орша - Витебск - Смоленск), №№ 27, 28 и 29 (Брянск - Орел - Курск)

- группа армий Юг: № 4 (Днепропетровск - Запорожье), № 31 (Полтава - Кременчуг)

В отражении зимнего 1941 - 1942 г.г. наступления Красной Армии принимали участие германские бронепоезда.



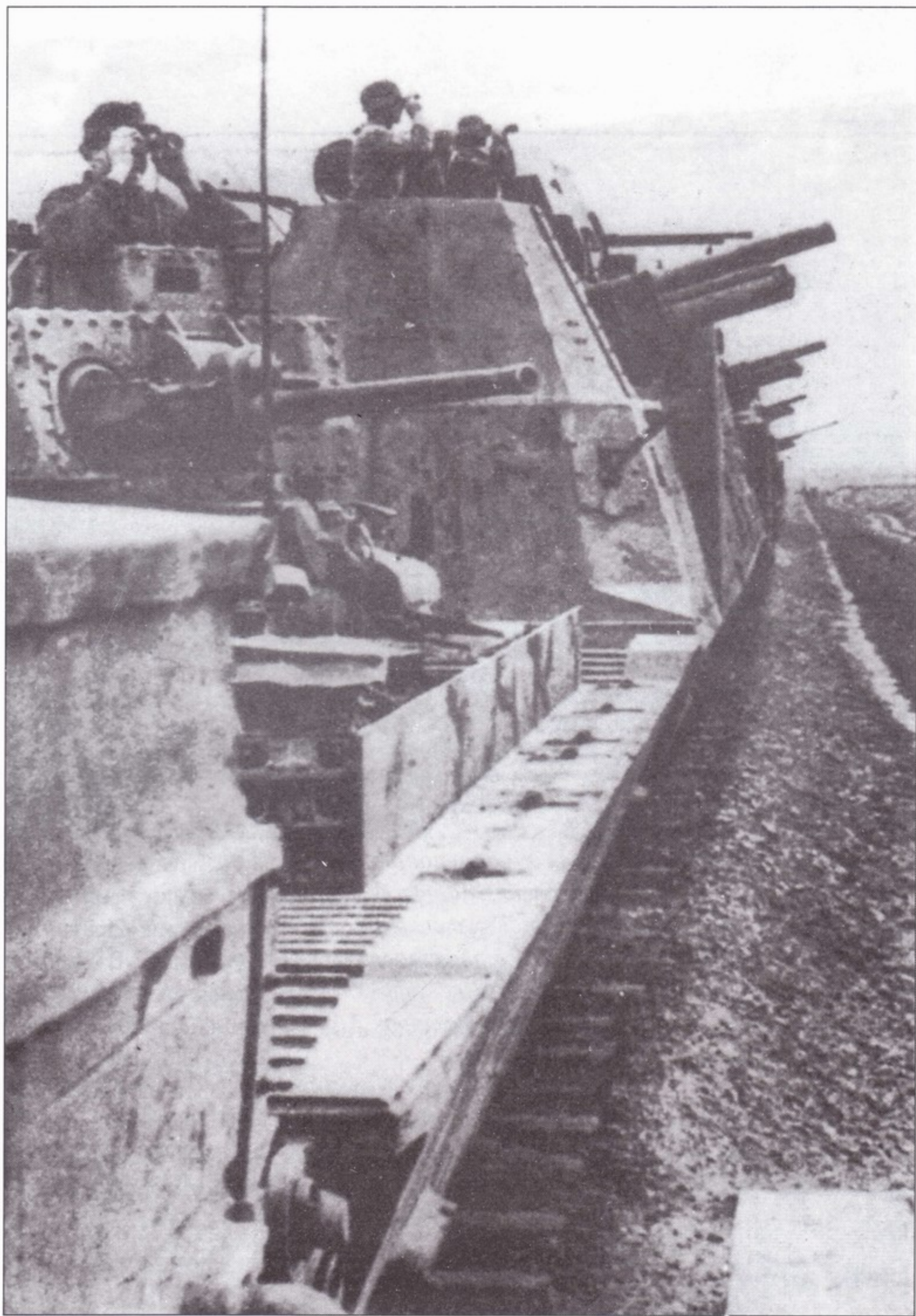
Бронепоезд № 63 на мосту, район Волхова, лето 1943 г.

Южнее Сухиничей 2 января 1942 г. были выведены из строя все вагоны бронепоезда № 27, но бронепоезд оперативно заново собрали в мастерских Рославля из трофейных советских броневагонов. Бронепоезд № 29 13 января 1942 г. был выведен из строя в районе западнее Калуги. Бронепоезда №№ 1 и 2 помогли удержать частям германских 4-й танковой и 9-й общевойсковой армии оборону на рубеже Смоленск - Вязьма. Вооруженные зенитками поезда охраны линий эффективно действовали против партизан на магистрали Ржев - Вязьма (позже сюда перебросили еще и бронепоезд № 1). В начале 1942 г. обострились проблемы снабжения действовавшей в районе Великих Лук германской 83-й пехотной дивизии. В район Невеля были срочно направлены бронепоезда №№ 3 и 27 (совершенно новый состав). Два поезда охраны линий прикрывали район Новосокольников. В мае 1942 г. бронепоезда №№ 3 и 27 получили тяжелые повреждения в результате подрыва на минах. Оба состава отбуксировали в ремонт. На смену бронепоездам в 83-й пехотной дивизии составили вспомогательный поезд, получивший номер дивизии - № 83. Примерно в это же время в районе станции Дно получил повреждения бронепоезд № 6, его тоже вывели из боев для ремонта и восстановления.

Весной 1942 г. перешивка путей с широкой на европейскую колею на Восточном фронте была завершена почти повсеместно. В этих условиях бронепоезда с широкой колеей утратили мобильность. В апреле - августе 1942 г. их переоборудовали под европейскую колею шириной 1435 мм. Основные события лета 1942 г. развернулись на юге, поэтому из района Орла на южный участок фронта перевели бронепоезда №№ 10 и 28. Наступление германских войск на Восток вновь сделало актуальным использование бронепоездов на широкой колее, но в составе группы армий «Юг» ни одного такого бронесостава не имелось. Все бронепоезда с широкой колеей остались в районе Харькова.

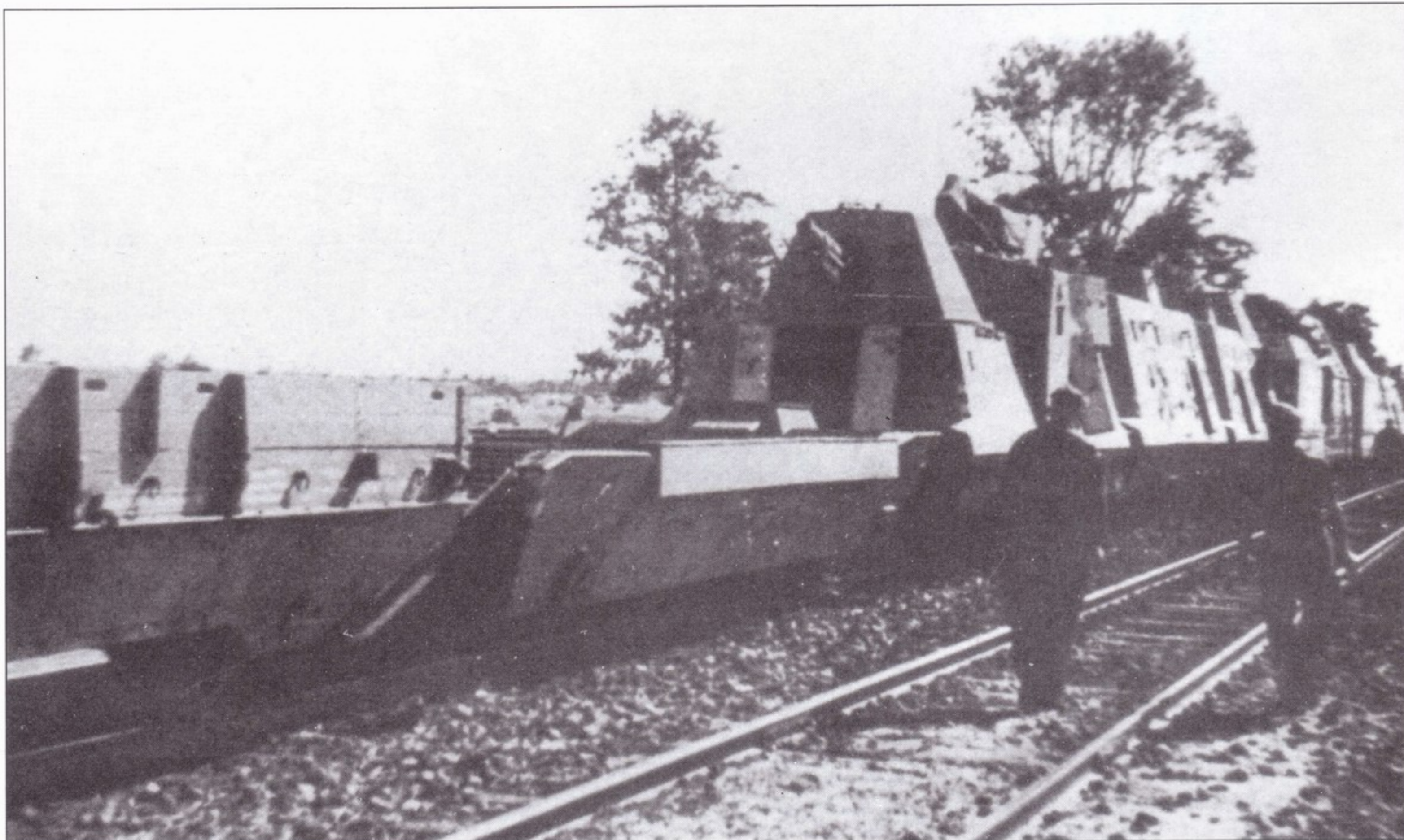
В середине ноября 1942 г., на момент начала контрнаступления Красной Армии под Сталинградом, германские бро-

«Панцерягер-ваген» без вертикальных экранов, которые обычно устанавливались на корпус и башню. Вагон вооружен башней от танка Pz.Kpfw. IV. Включение в состав «панцерягер-вагенов» значительно усилило огневую мощь бронепоездов типа ВР-44.



Бронепоезд № 62 в бою под Stanislawом, март 1944 г.





Переделка бронепоездов ВР-42 в бронепоезда ВР-44 началось в июне 1944 г. с бронепоезда № 73. Из-за нехватки 105-мм германских полевых гаубиц, на бронепоезде остались трофейные советские и польские пушки. На снимке - бронепоезд № 74. Бронепоезд № 74 вступил в строй в июле 1944 г. без «панцерягер-вагенов».

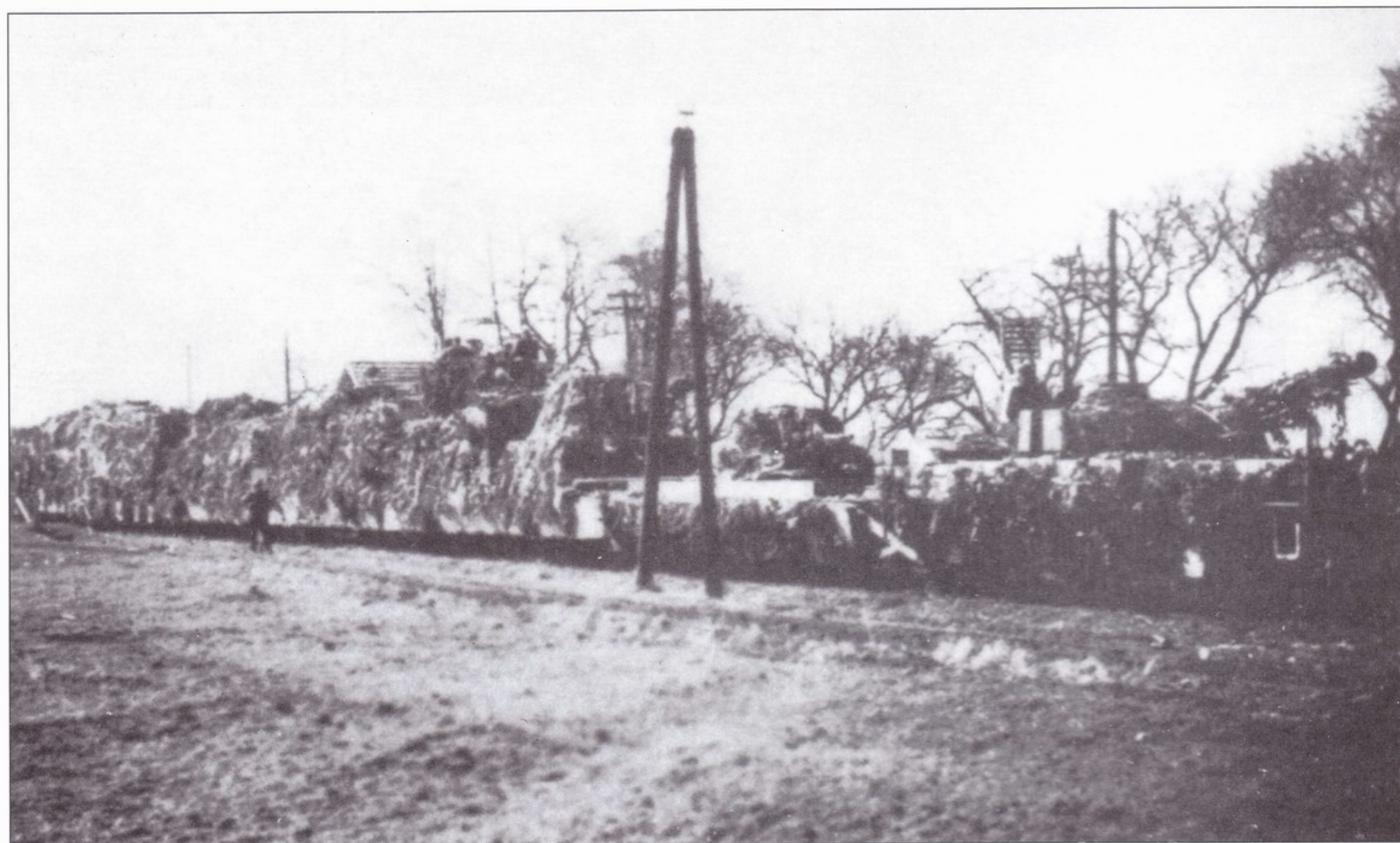
Бронепоезд № 78, юго-запад Венгрии, весна 1945 г. С начала 1944 г. экипажам постоянно приходилось маскировать бронепоезда.

непоезда на были распределены следующим образом:

- группа армий «Север»: бронепоезда №№ 26 и 51
- группа армий «Центр»: бронепоезда №№ 1, 2, 3, 4 и 21
- группа армий «В»: бронепоезда №№ 7, 10 и 28
- Балканы: бронепоезда №№ 6 и 24
- Франция: бронепоезда №№ 22 и 25

Незадолго до ноября 1942 г. на ремонт были поставлены бронепоезда №№ 23, 30 и 31. вскоре после ноября 1942 г. в состав группы армий «Центр» был включен бронепоезд № 27.

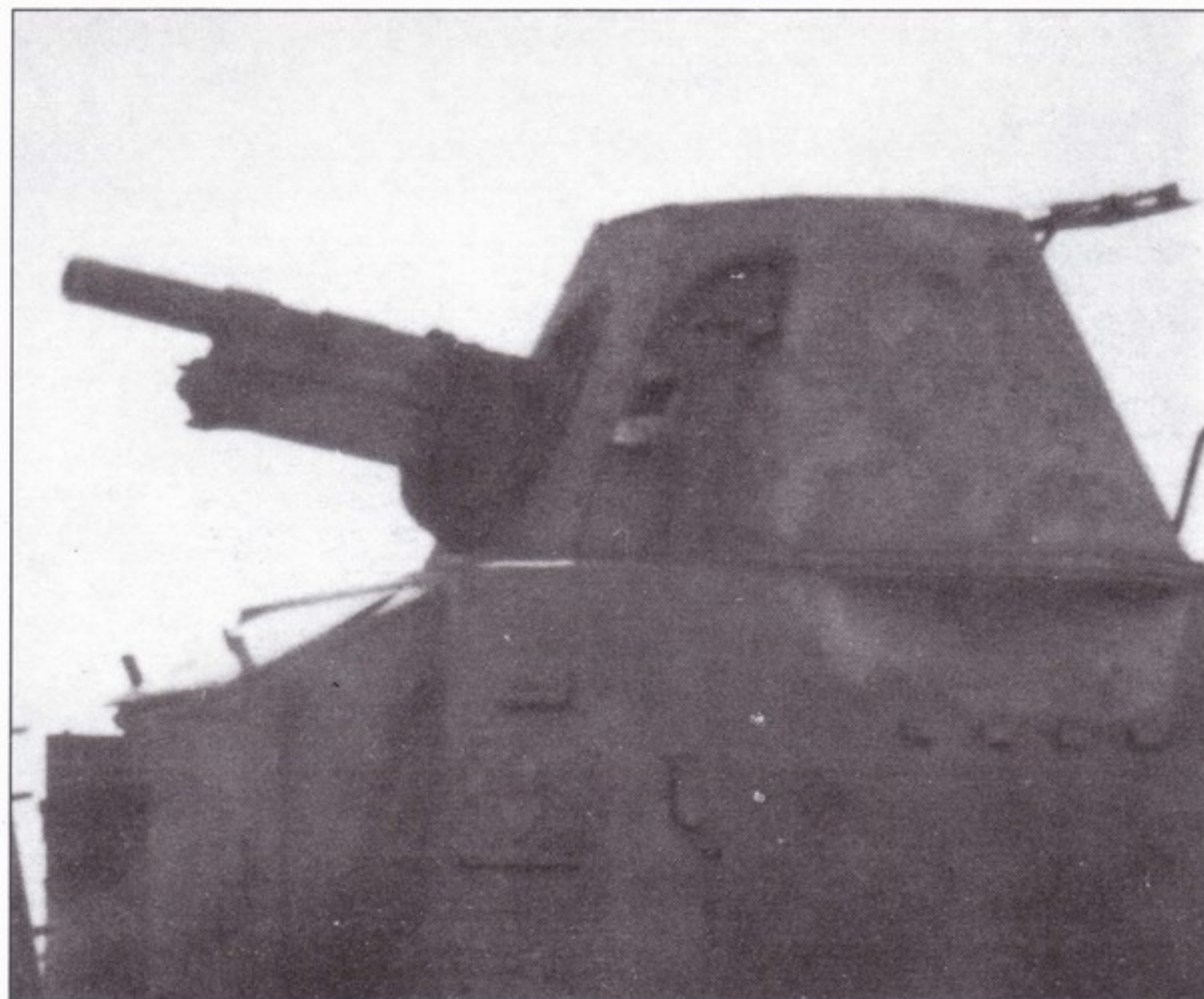
Между тем, с ростом активности партизанского движения в тылах германского Восточного фронта, командованию все больше приходилось уде-





На бронепоездах типа ВР-44 вместо трофейной артиллерии ставились германские 105-мм гаубицы М-18М (начальная скорость снаряда 540 м/с, дальность стрельбы - 12,3 км).

Главным отличием бронепоезда ВР-44 от бронепоезда ВР-42 являлось наличие «панцеряген-вагенов», вооруженных длинноствольными 75-мм орудиями в башнях танков Рз.Крфв.IV.

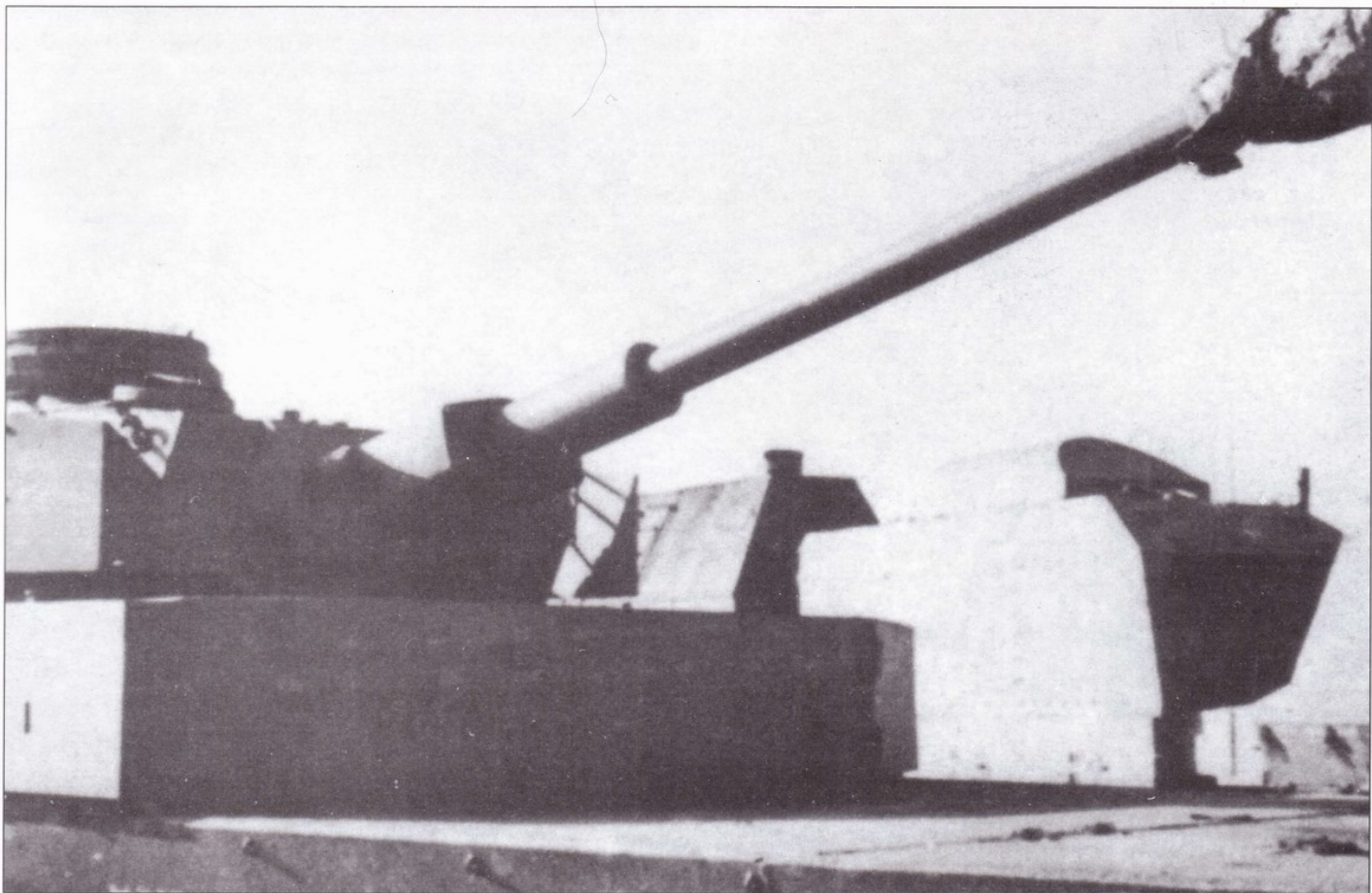


Орудие бронепоезда ВР-42. В башне установлена 100-мм легкая полевая гаубица Шкода (начальная скорость снаряда 395 м/с, дальность стрельбы 9,8 км).

лять внимания защите путей сообщения от нападений незаконных вооруженных формирований. Борьба с партизанами стала главной задачей бронепоездов. В наставлении по части боевого применения бронепоездов, утвержденном штабом сухопутных войск Германии 11 ноября 1942 г., борьбе с партизанами отводился целый раздел, а 6 мая 1944 г., очень вовремя и крайне оперативно, появилось специальное наставление по части использования бронепоездов для борьбы с партизанами.

Новые бронепоезда и бронедрезины

В декабре 1940 г. рассматривался проект «бронепоезда 1942 г.». Сложно сказать сегодня насколько бронепоезда типа ВР-42

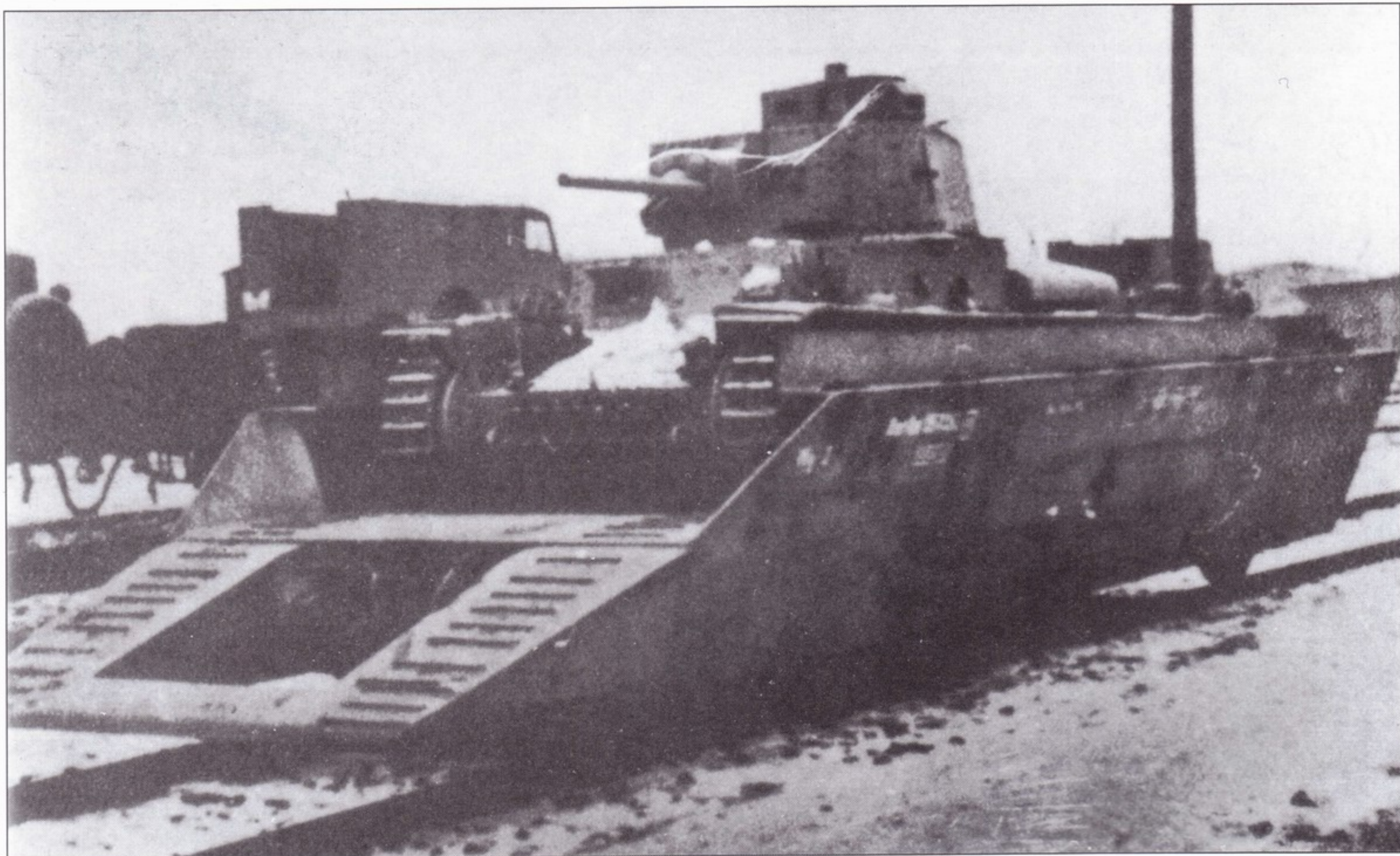




Орудие бронепоезда ВР-42. В башне установлена советская 76,2-мм пушка с длинной ствола в 30 калибров (начальная скорость снаряда 635 м/с, дальность стрельбы - 12 км).

отвечали первоначальным замыслам германских конструкторов, но несомненно влияние на эти составы оказали советские и польские бронепоезда, которые обладали сильной артиллерией, установленной в башнях кругового вращения. Обычно в состав советских и польских бронепоездов входило по два артиллерийских вагона, вооруженных двумя пушками каждый. Немцы на бронепоезде ВР-42 орудия установили в десятигранные башни. Бронепоезд собирался симметрично относительно паровоза, чаще всего в состав включался бронированный паровоз серии 57 (G-10). К паровозу прицеплялся артиллерийский вагон, вооруженный 100-мм полевой гаубицей 14/19 (р), в котором также отводилось место для полевой кухни и санитарной части. За артиллерийским вагоном цеплялся командно-штабной вагон, в котором также размещался десант пехоты. Далее шел артиллерийский/зенитный вагон, вооруженный 76,2-мм орудием F.K. 295/I (г) и счетверенной 20-мм зенитной установкой; иногда артиллерийские орудия одного бронепоезда унифицировались - или только 76,2-мм, или - калибра 100 мм. Стенки броневагонов выполнялись наклонными из стали толщиной 15 - 30 мм. Броня паровоза монтировалась на некотором расстоянии от конструкций локомотива и отличалась очень сложной конфигурацией.

В состав бронепоездов №№ 26 - 31 были включены платформы с танками,

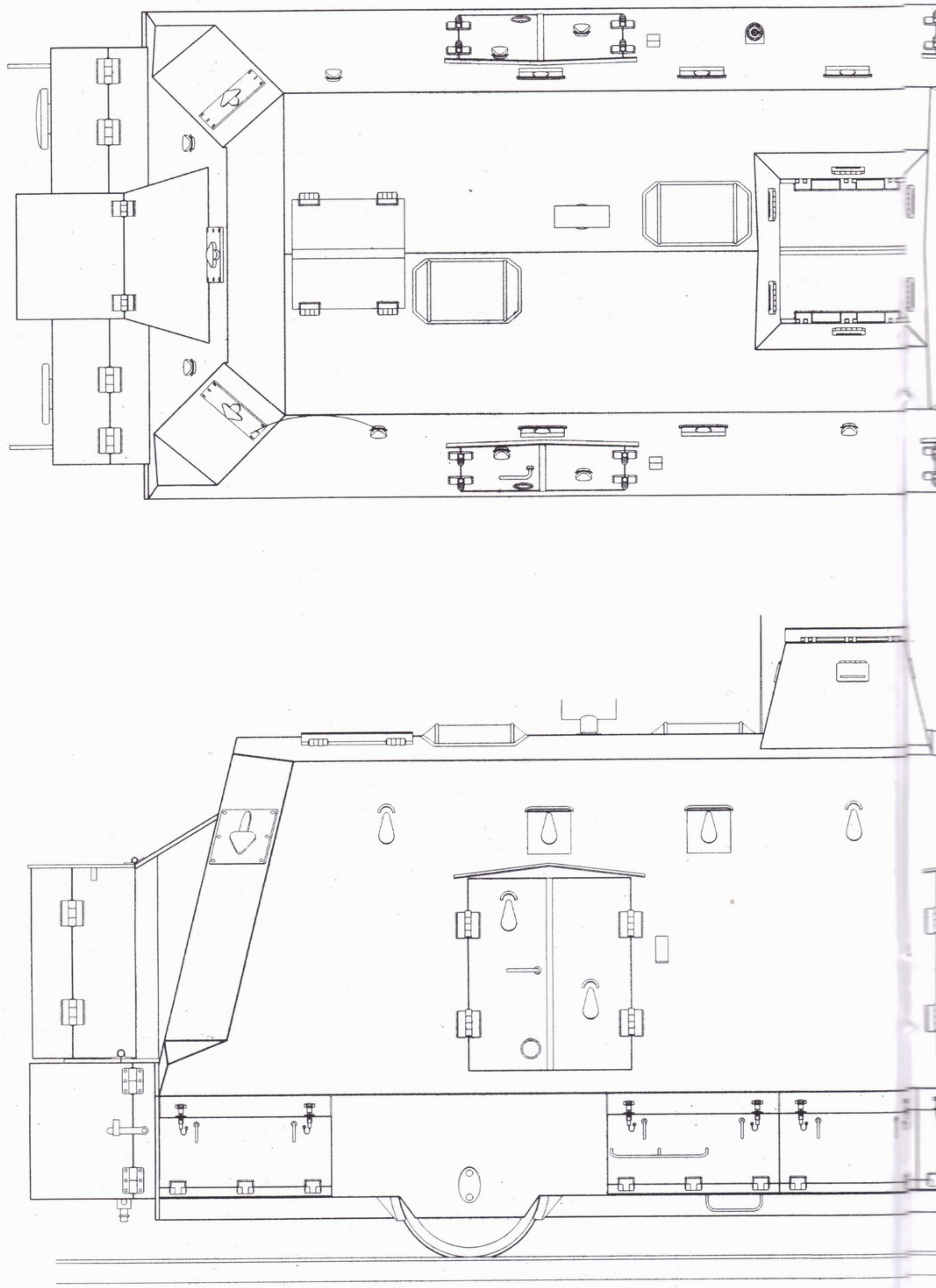


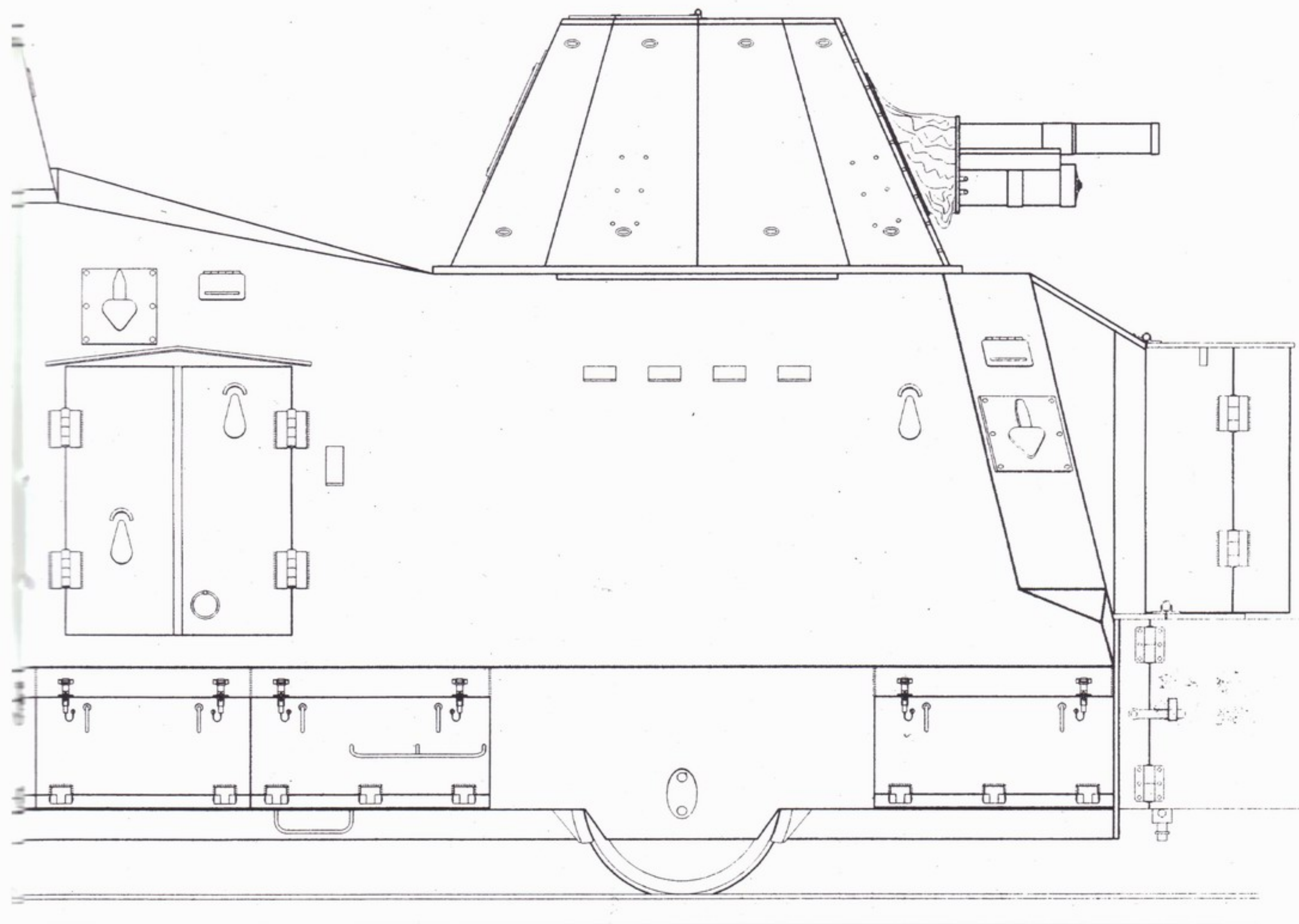
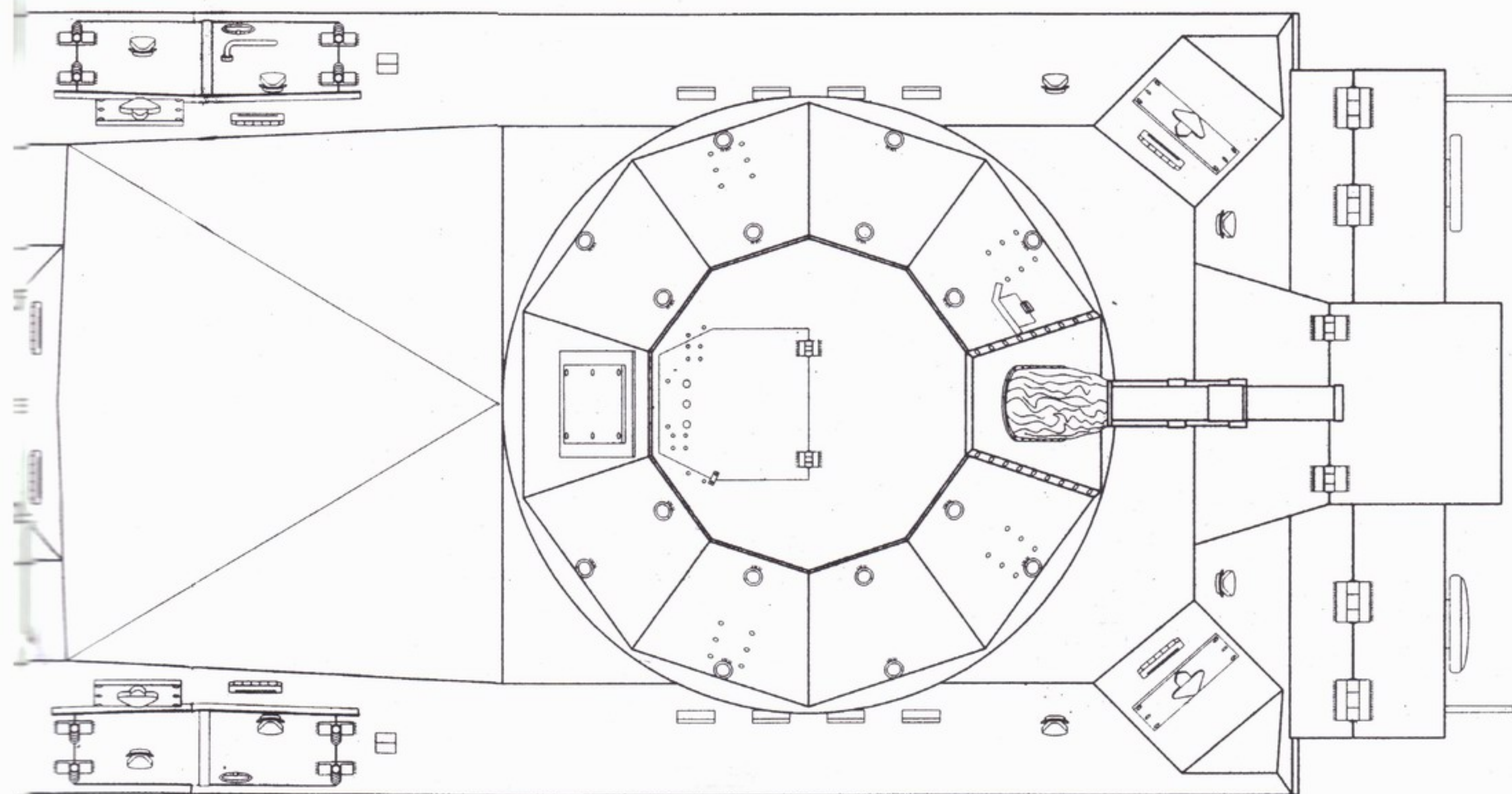


По штату в состав бронепоезда ВР-42 включались две платформы с танками Рз.Крфв. 38(t). Платформы были снабжены бронебортами и откидными рампами. Платформы прицеплялись в голове и в хвосте состава за контрольными платформами. Танк мог съехать на путь самостоятельно, но только после того, как отцеплялись и откатывались контрольные платформы. На снимках продемонстрированы три стадии съезда танка с платформы.



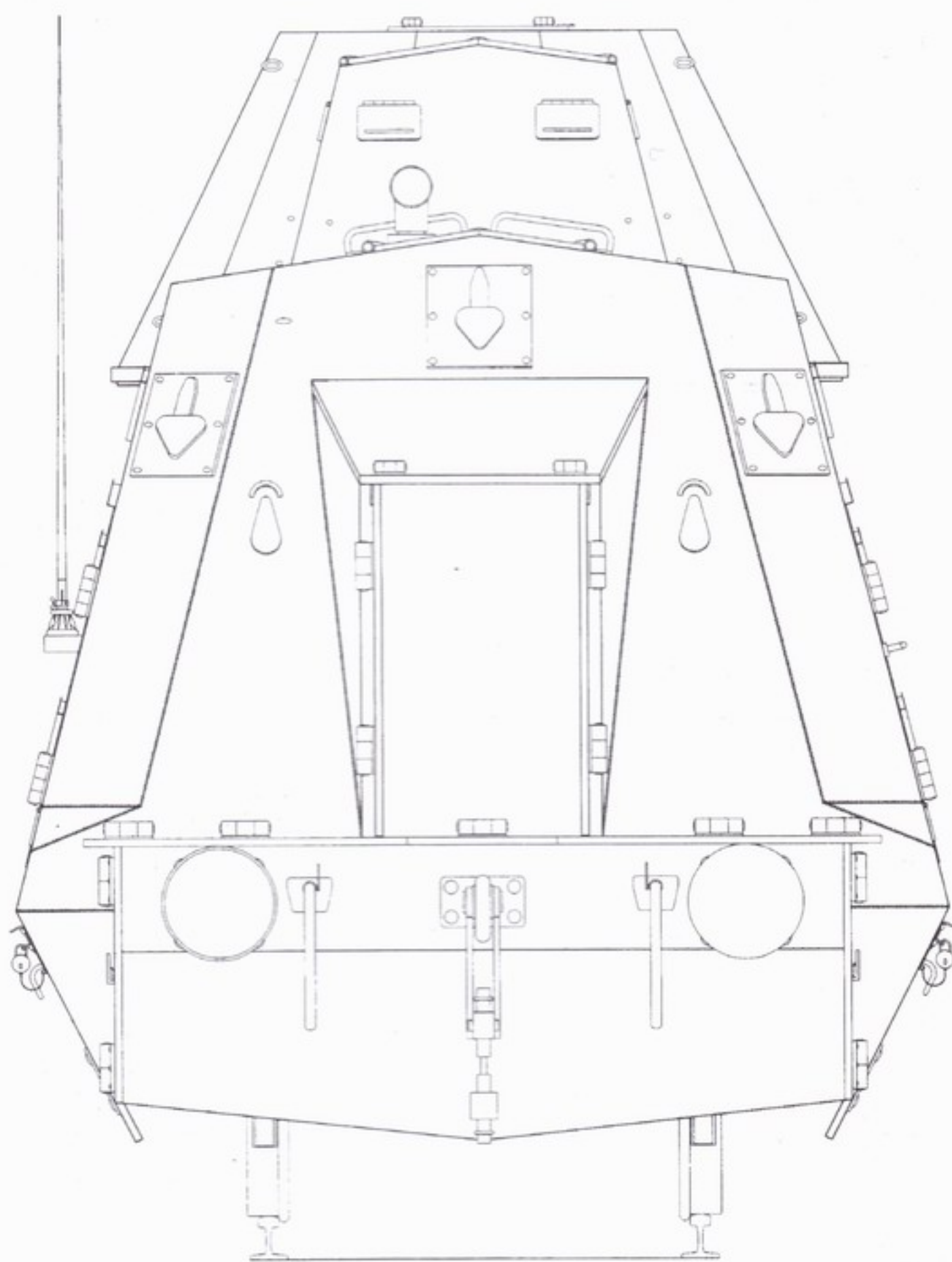
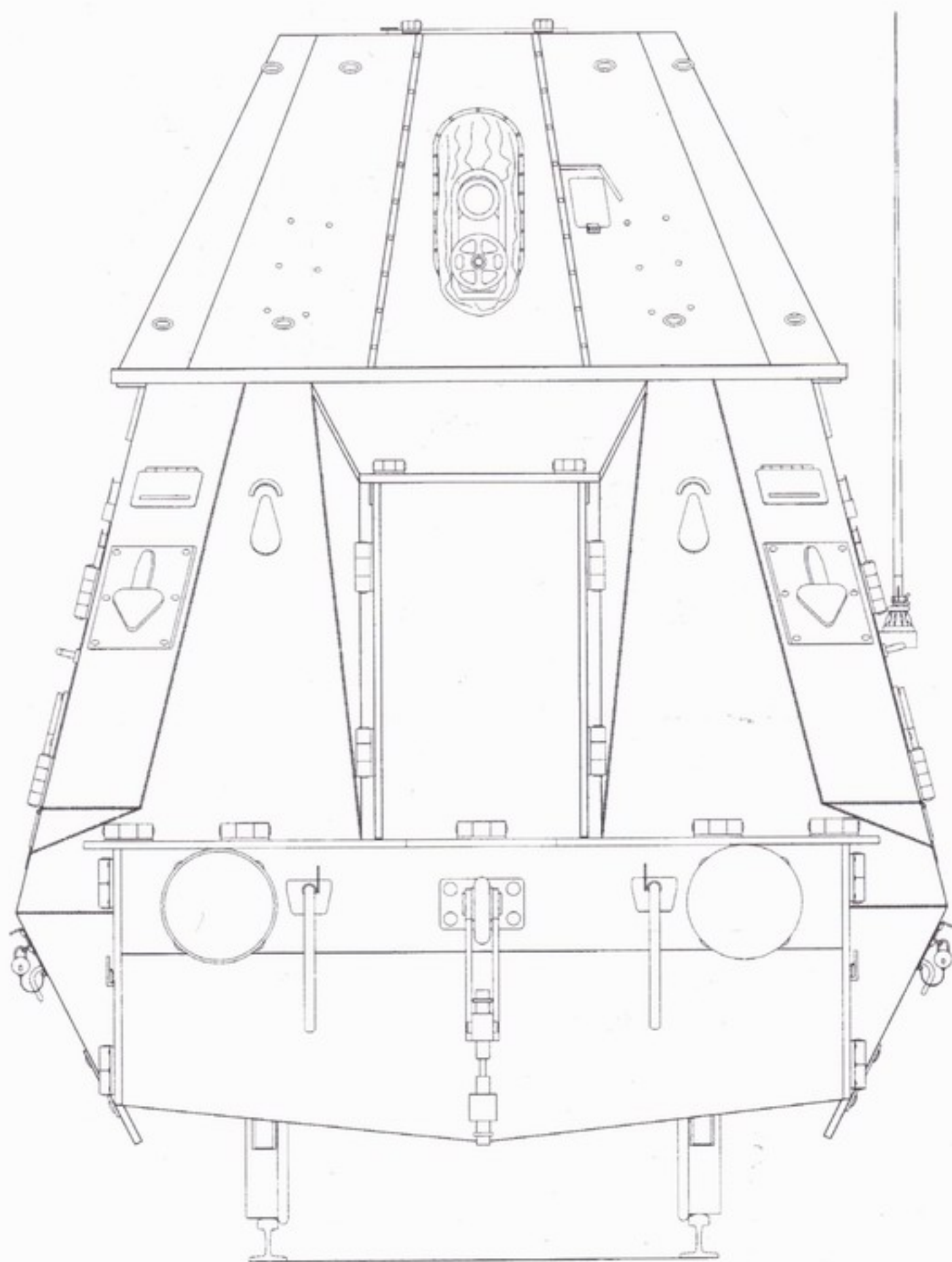
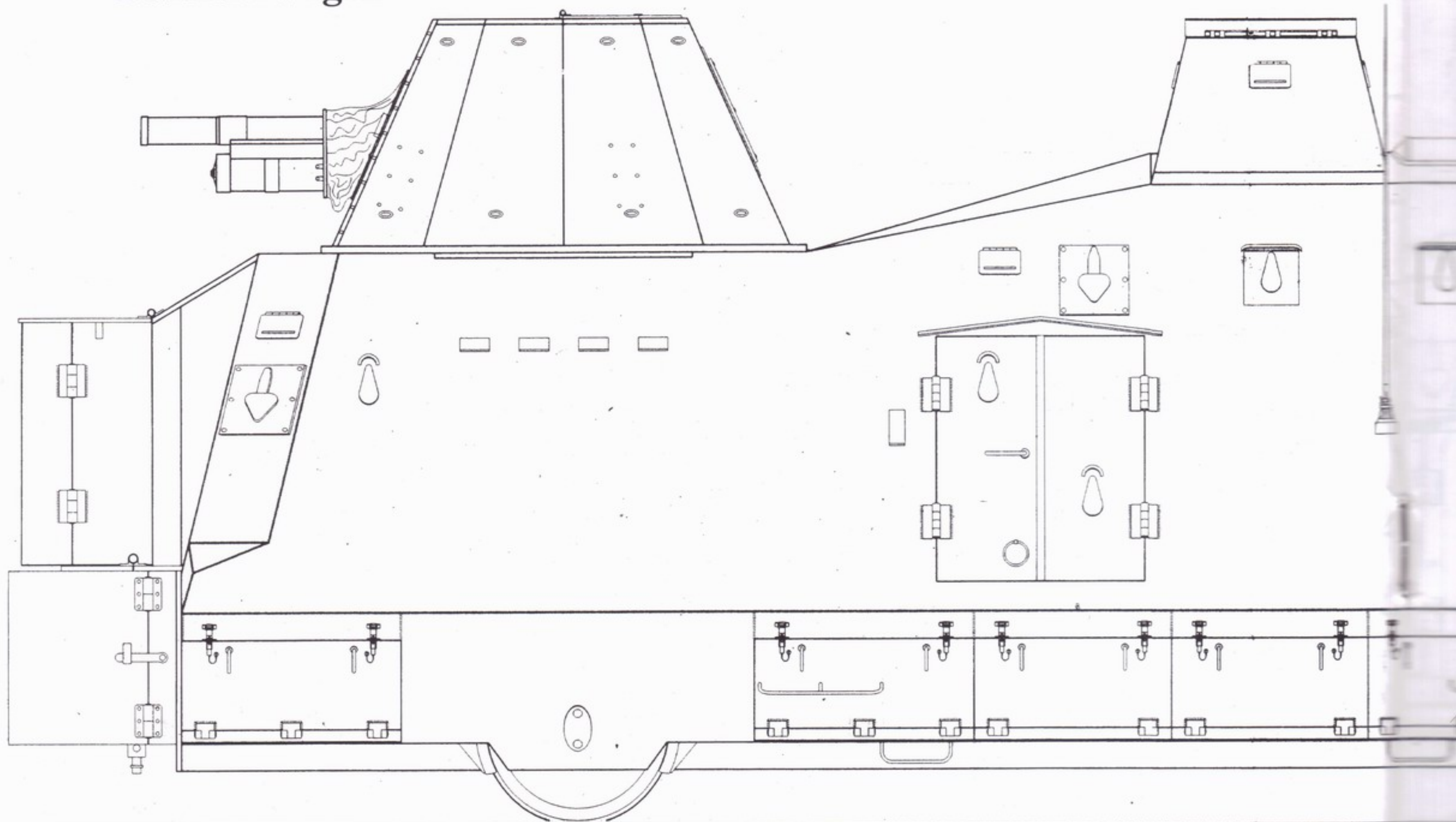
Лобовая часть танка Рз.Крфв. 38(t). К 1942 г. эти вооруженные 37-мм пушками танки с тонкой броней безнадежно устарели и не применялись на поле боя, но для борьбы с партизанами годились вполне.

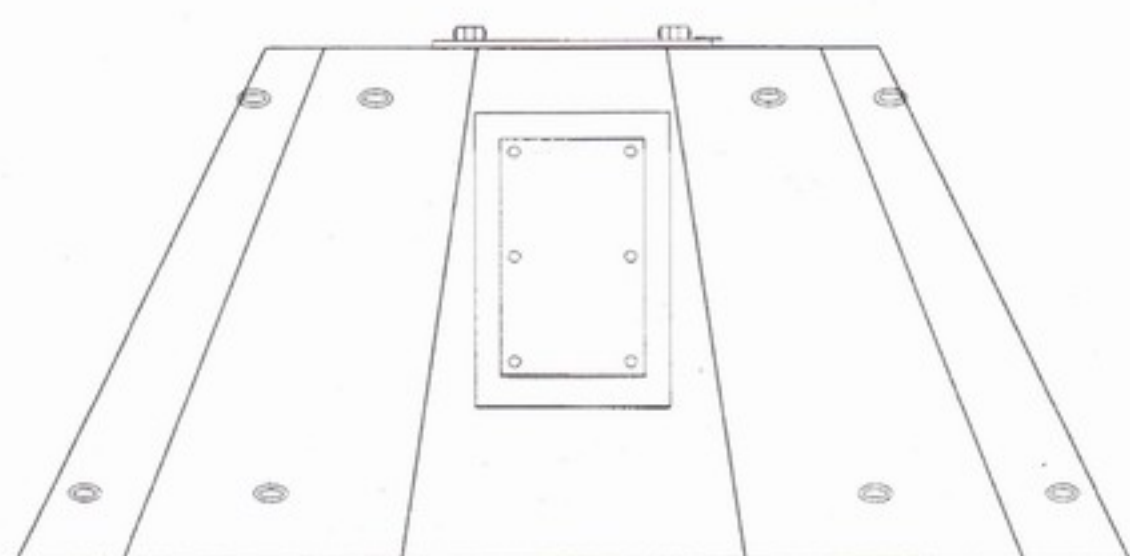
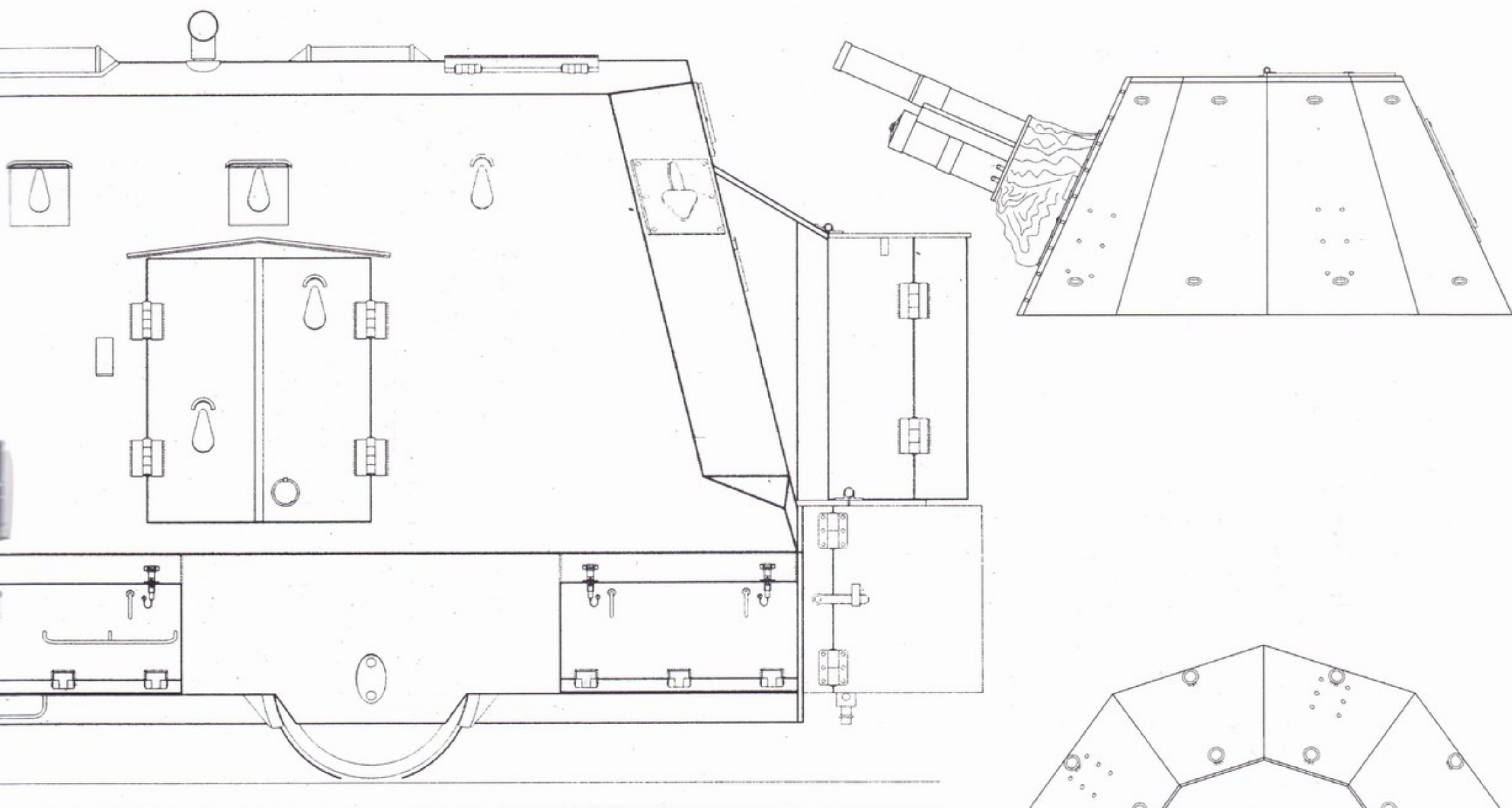




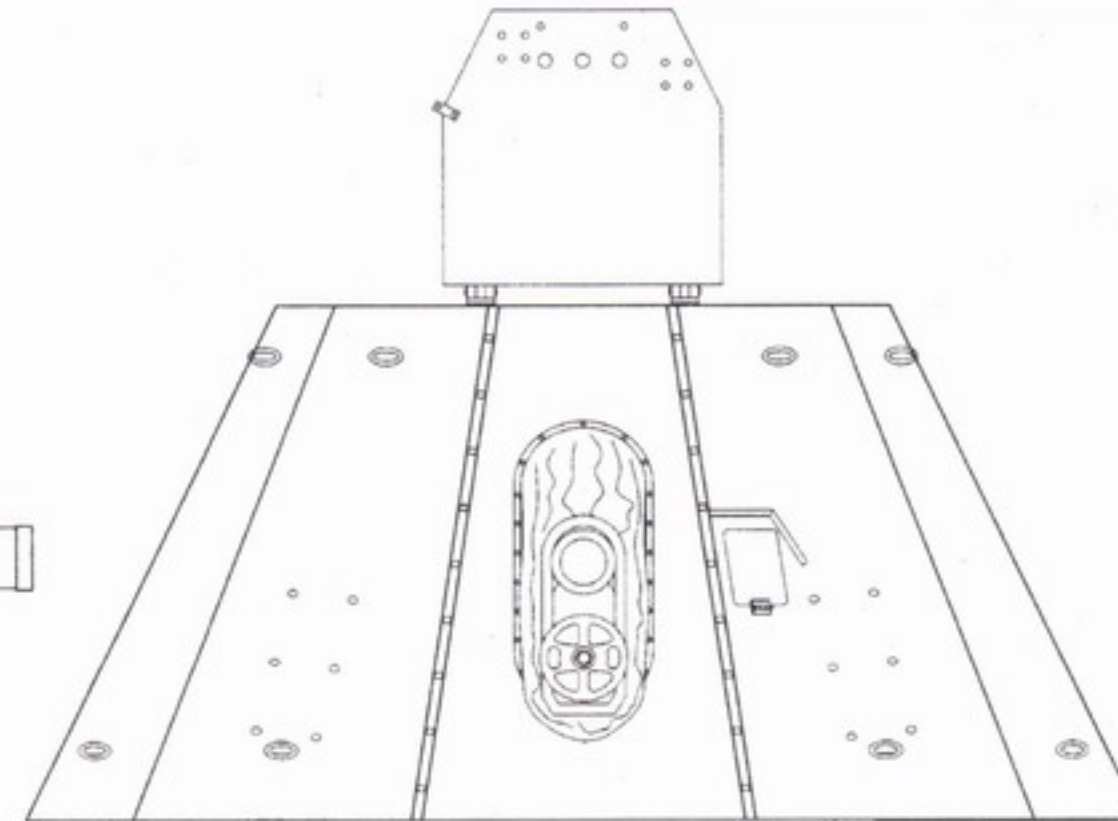
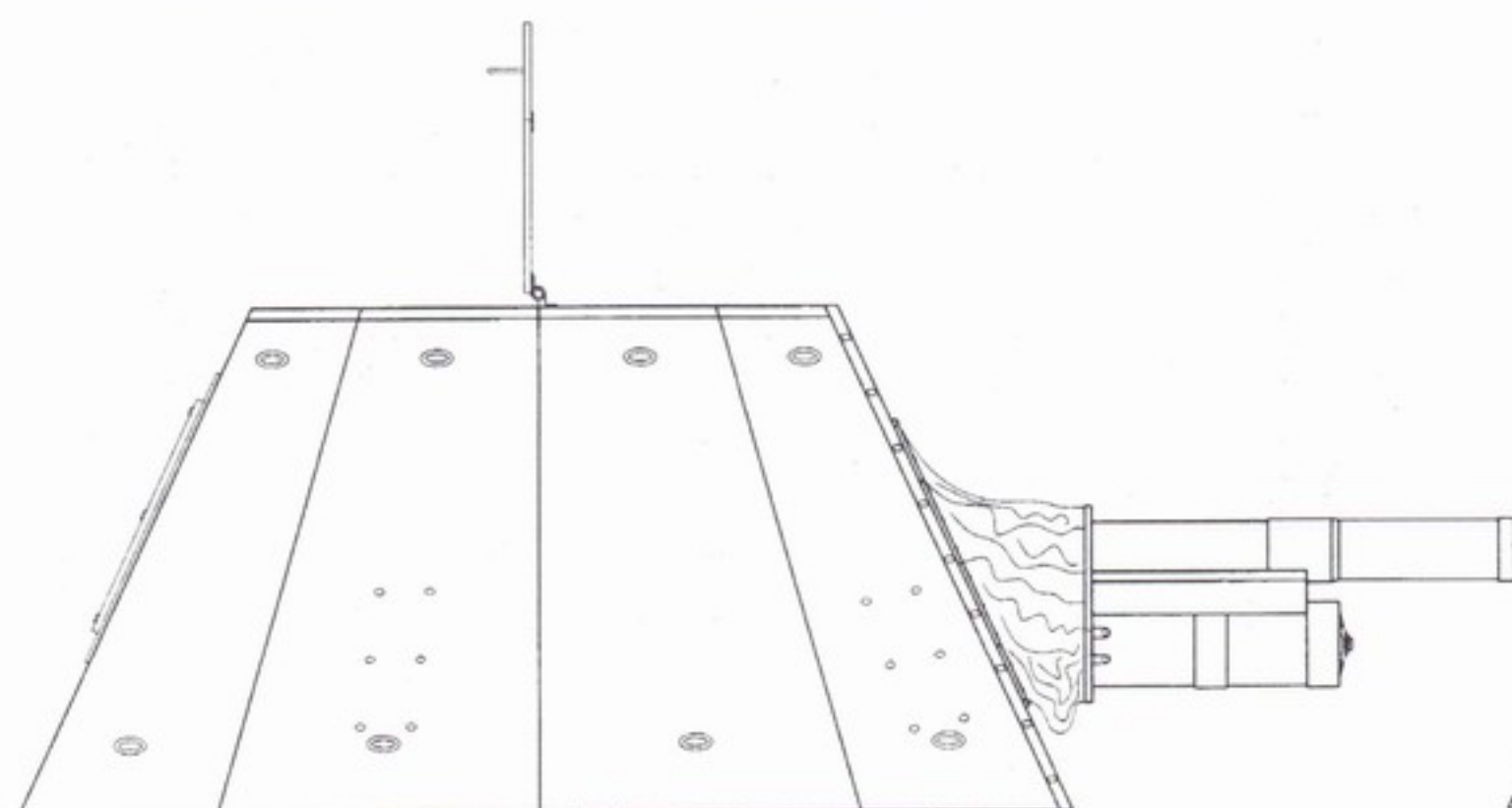
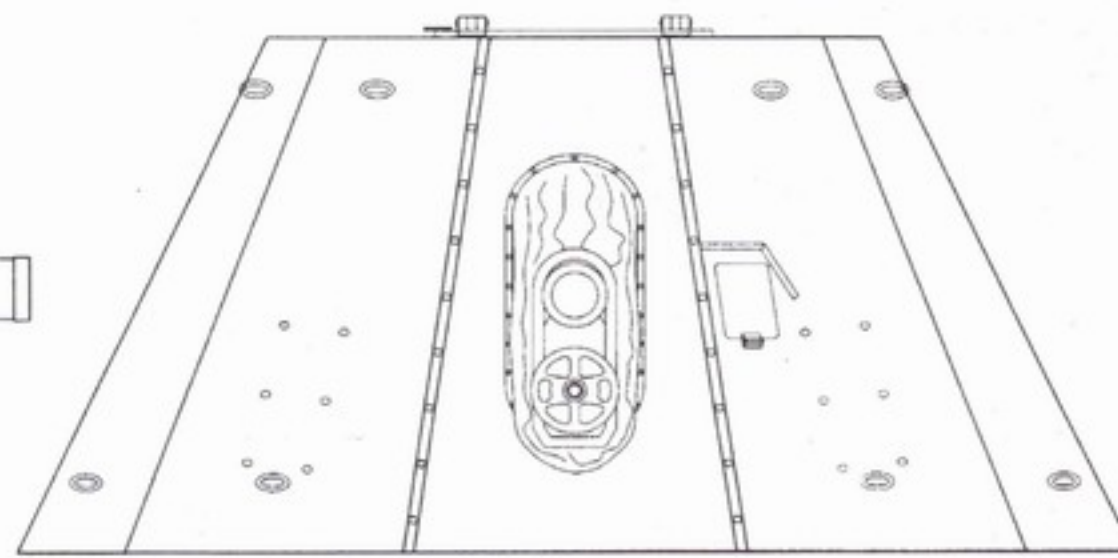
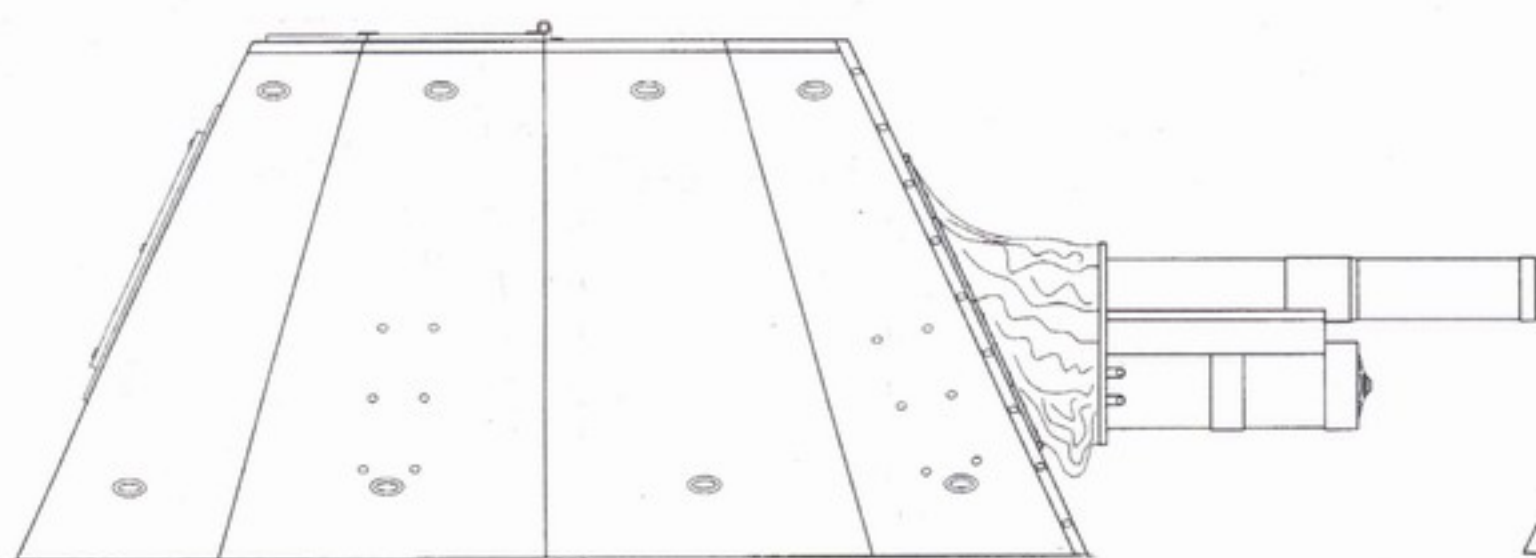
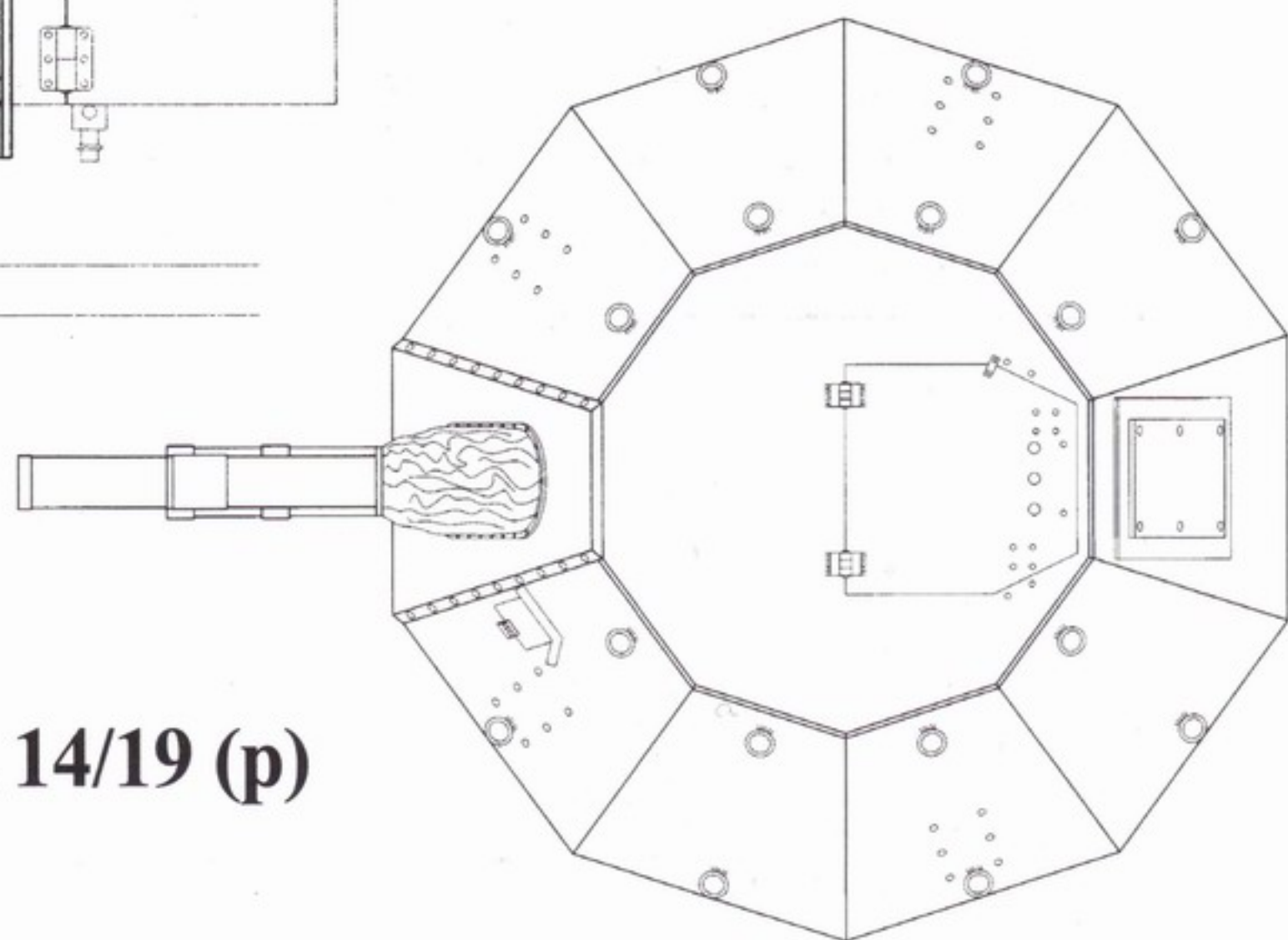
Масштаб 1 : 35

Geschutzwagen

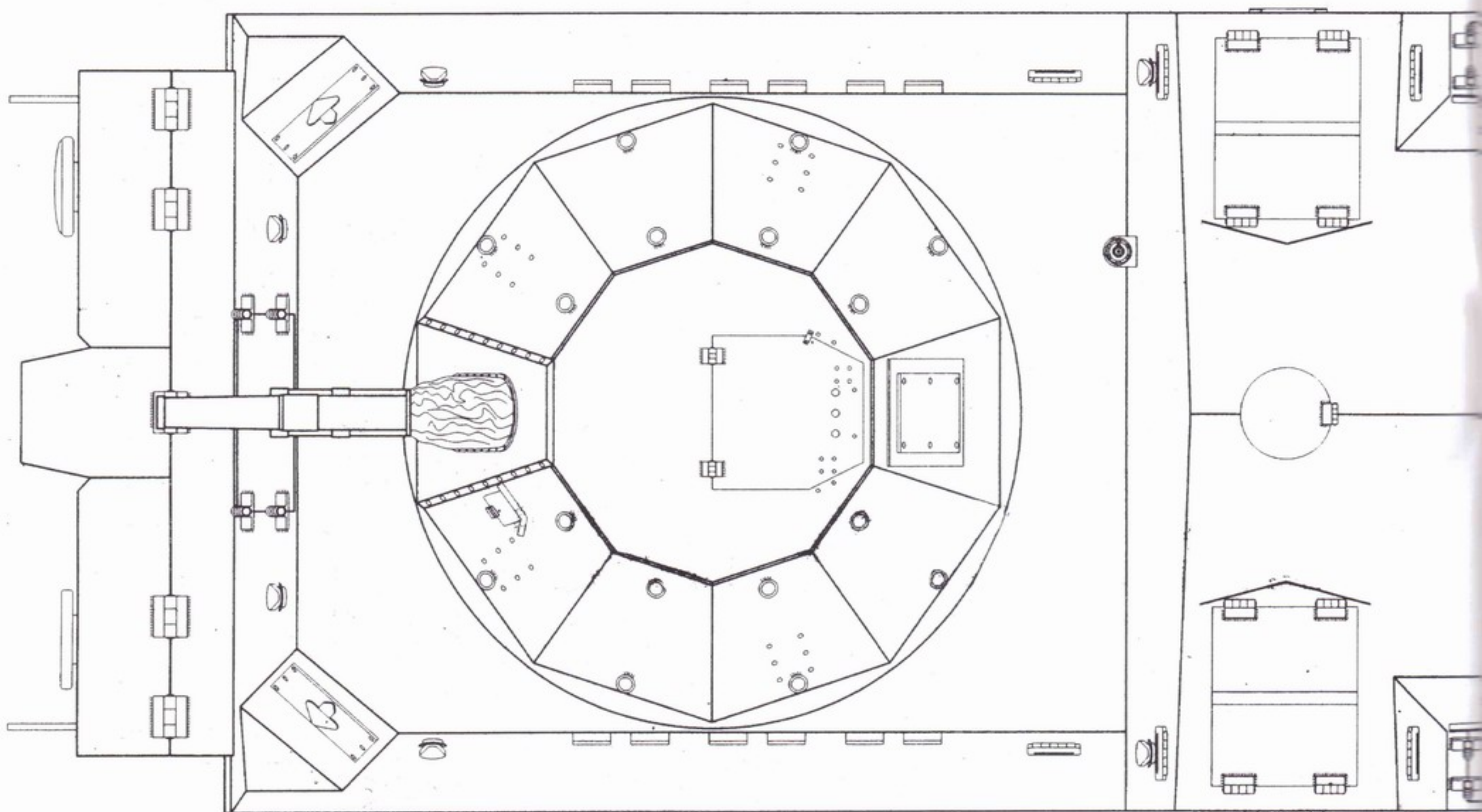
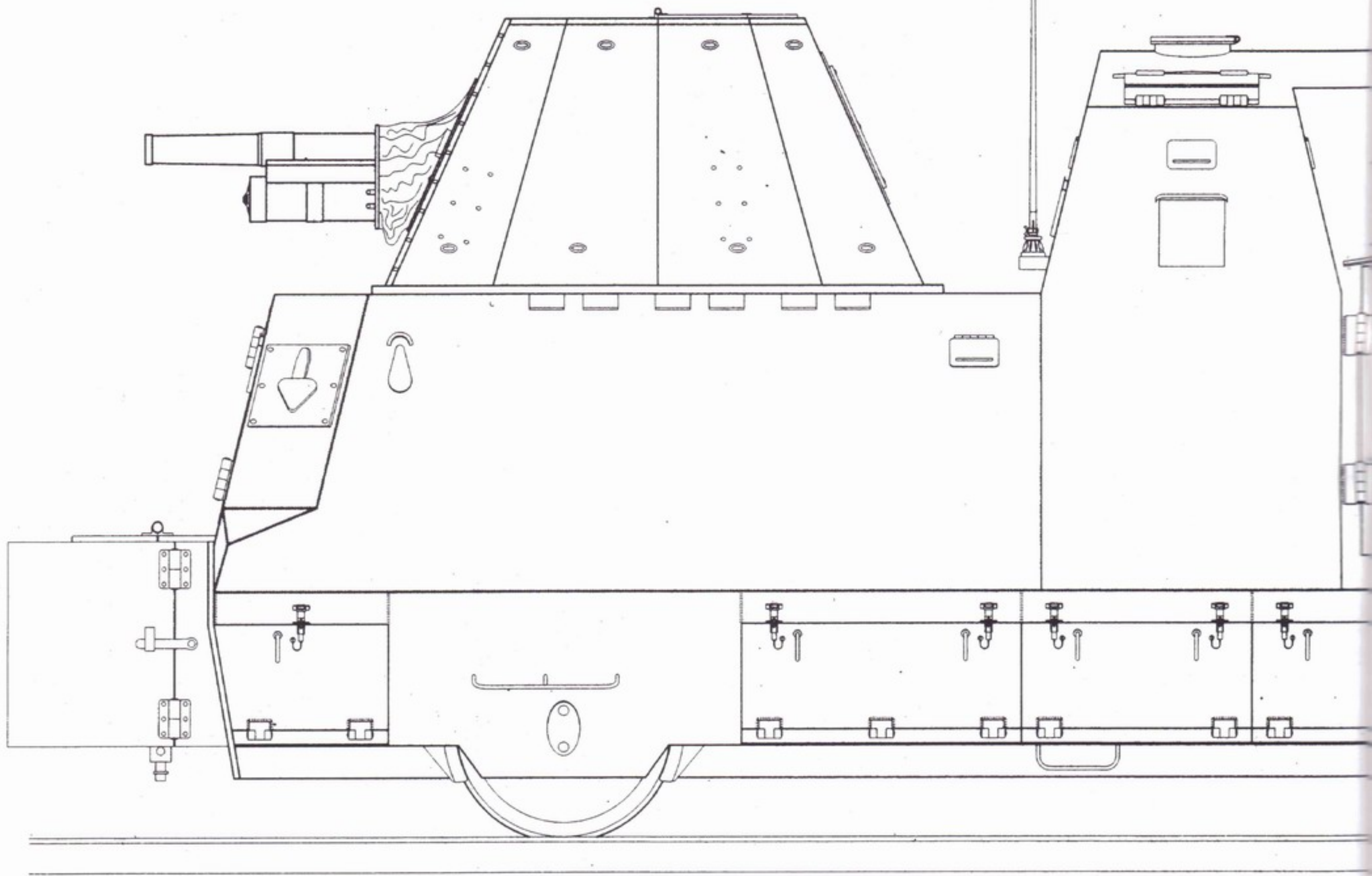


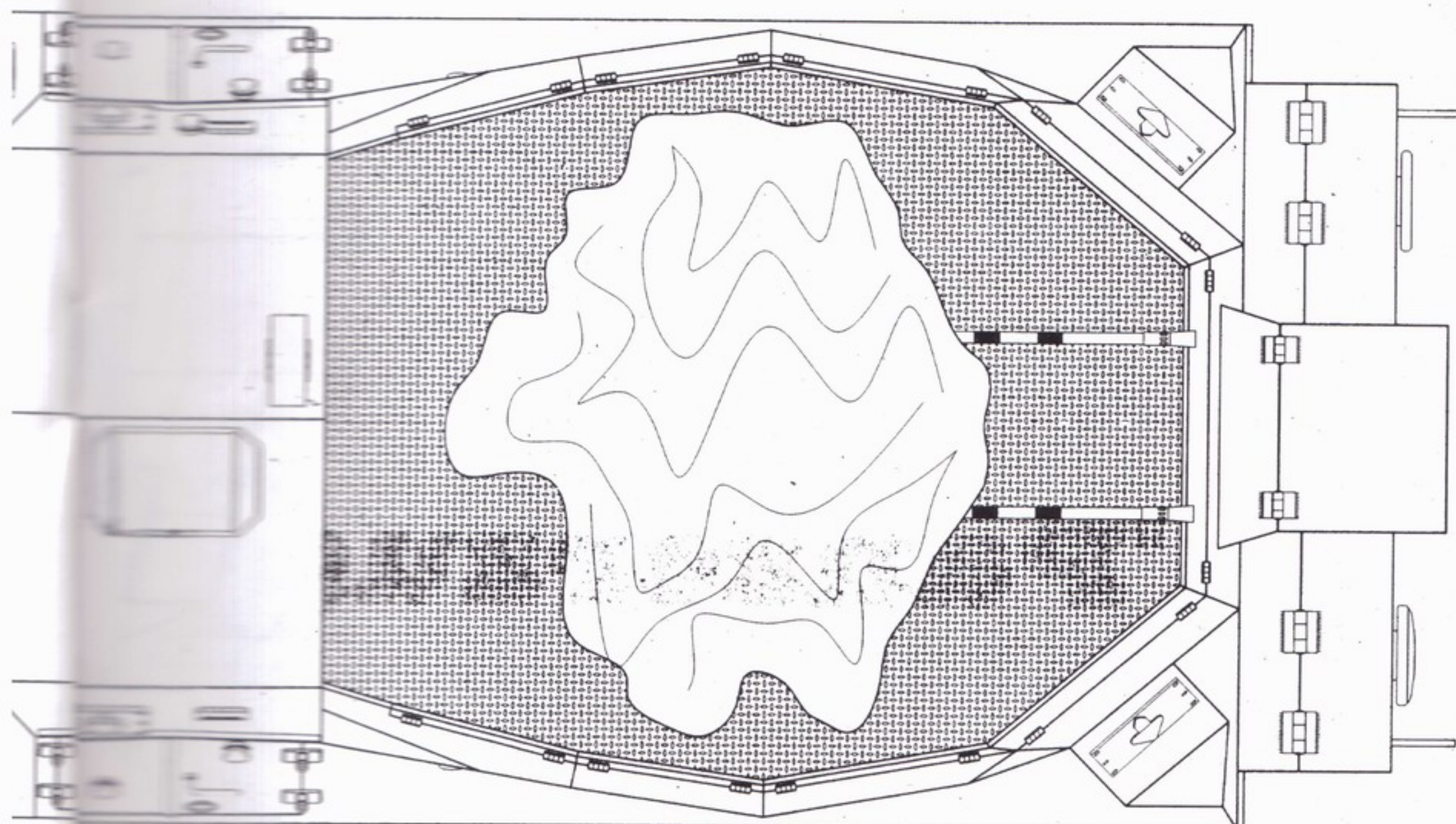
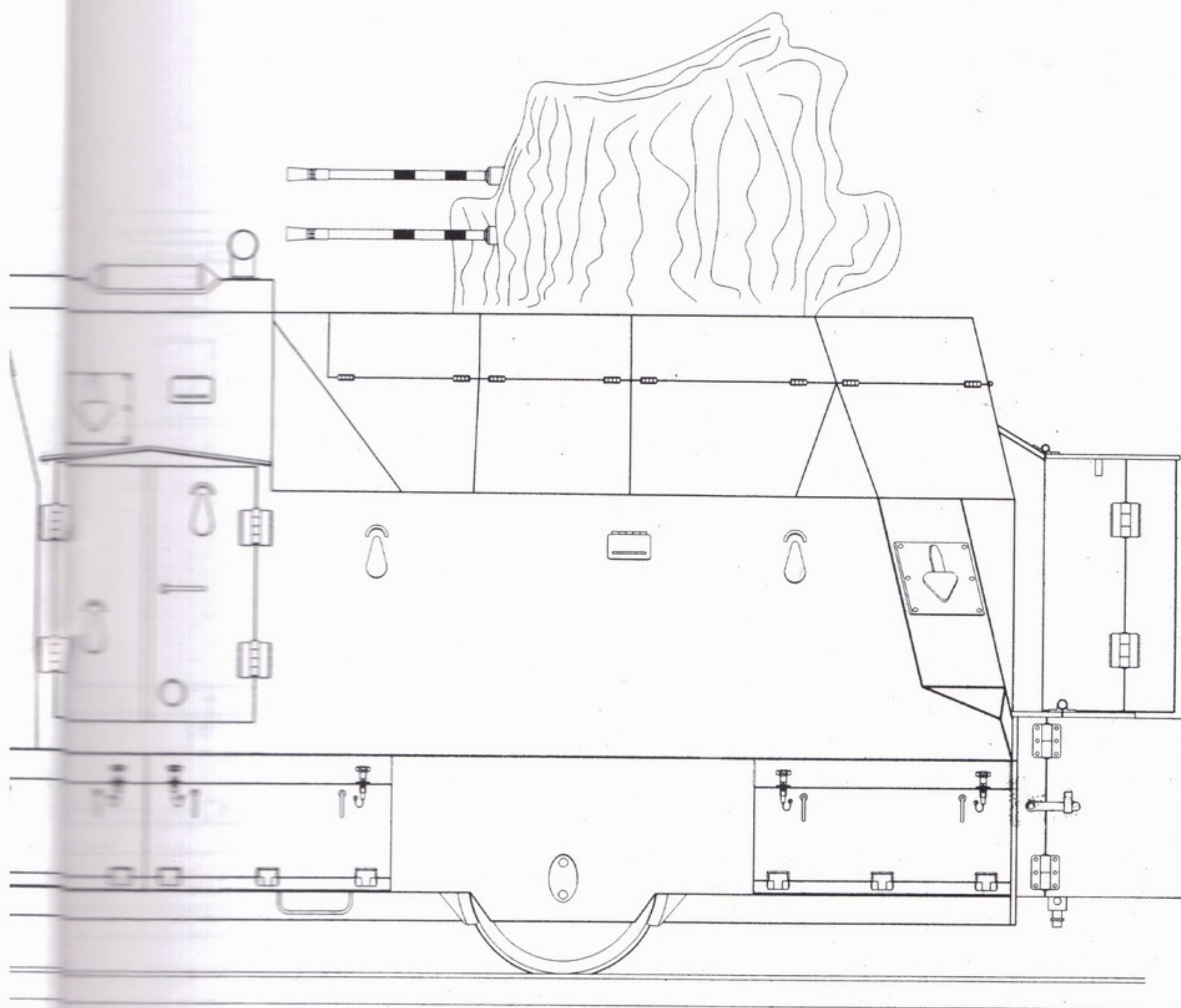


10 cm F.H. 14/19 (p)

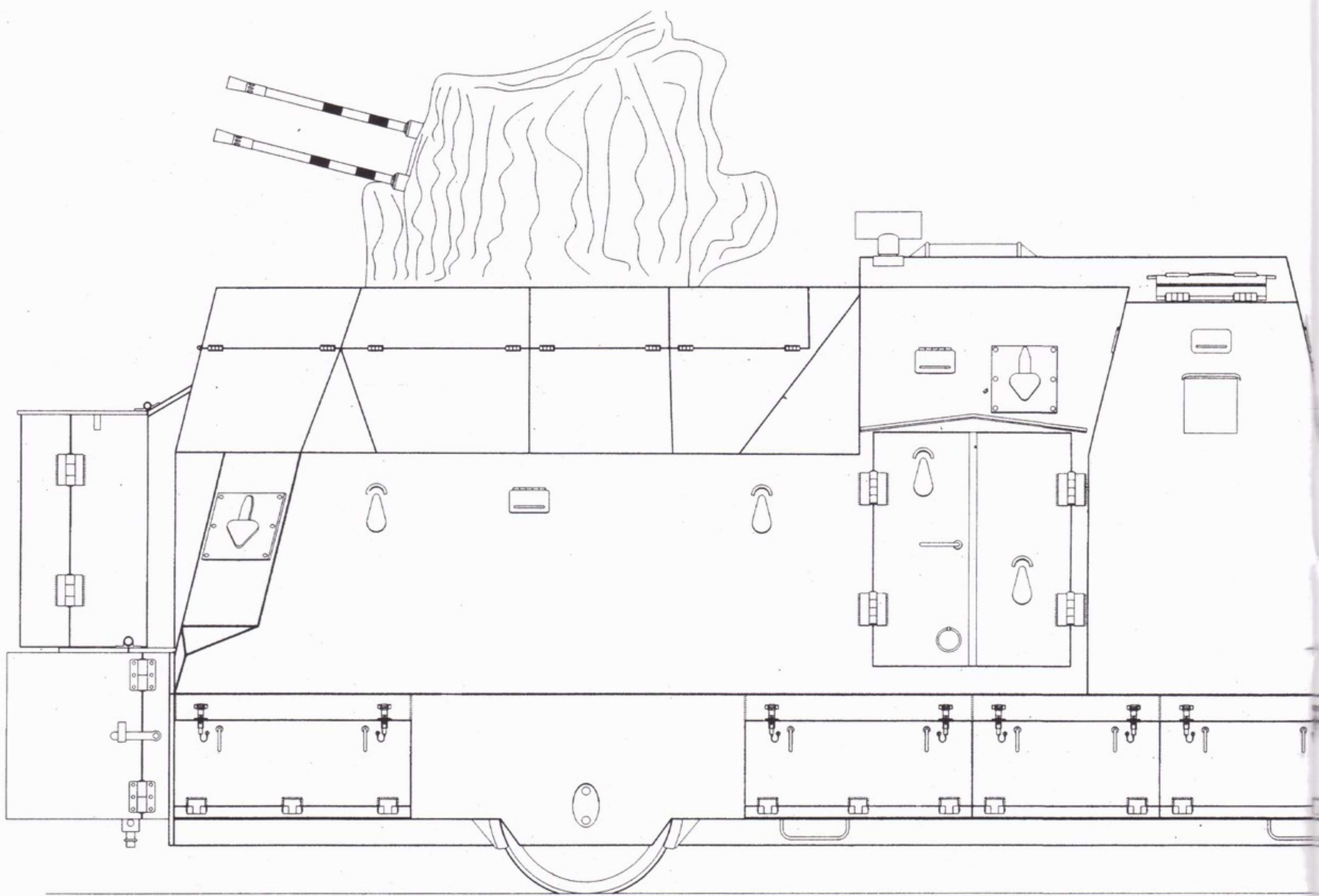


Kanonen und Flakwagen

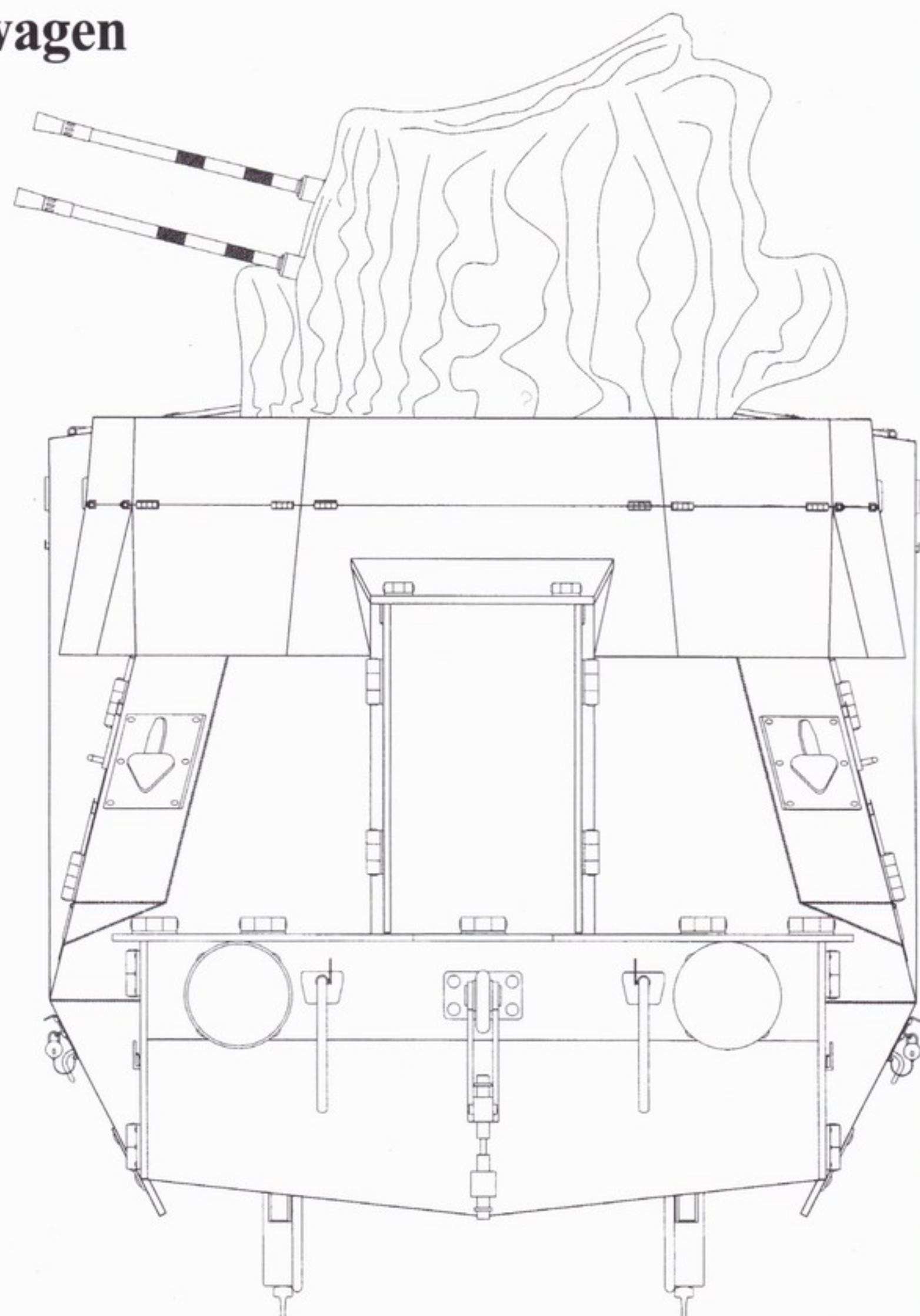
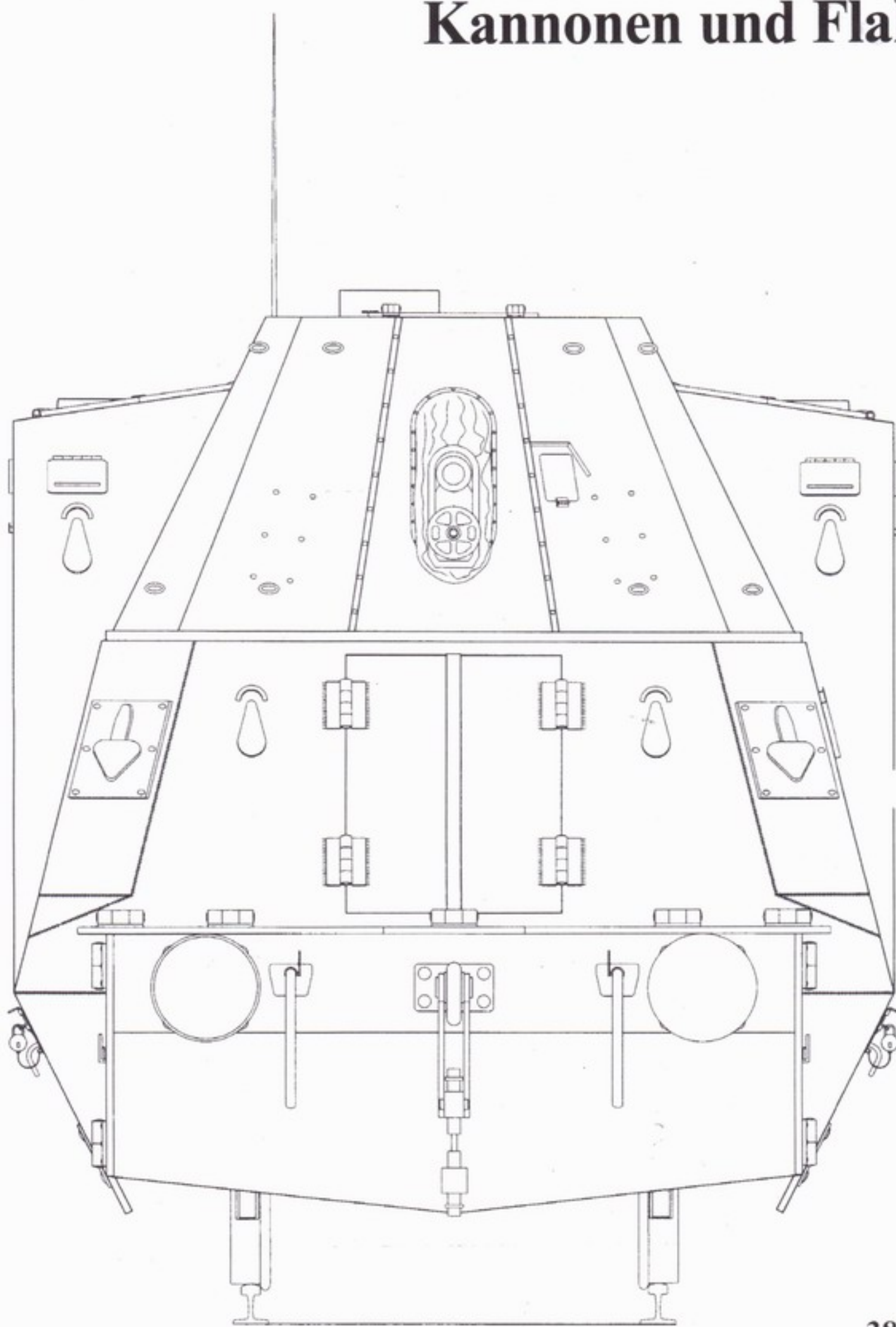




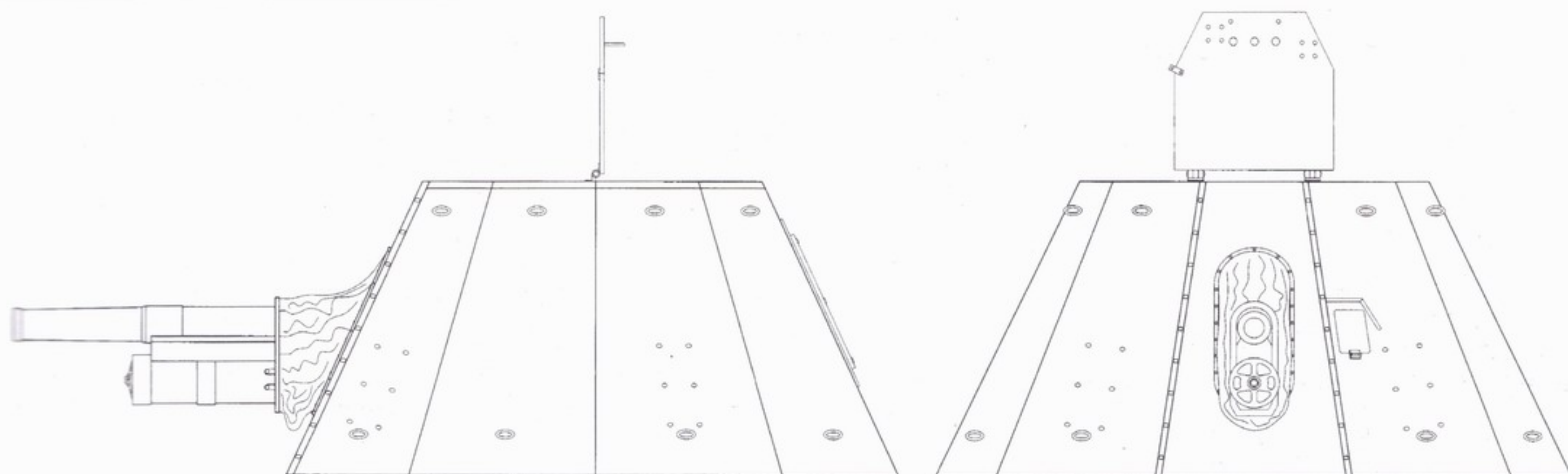
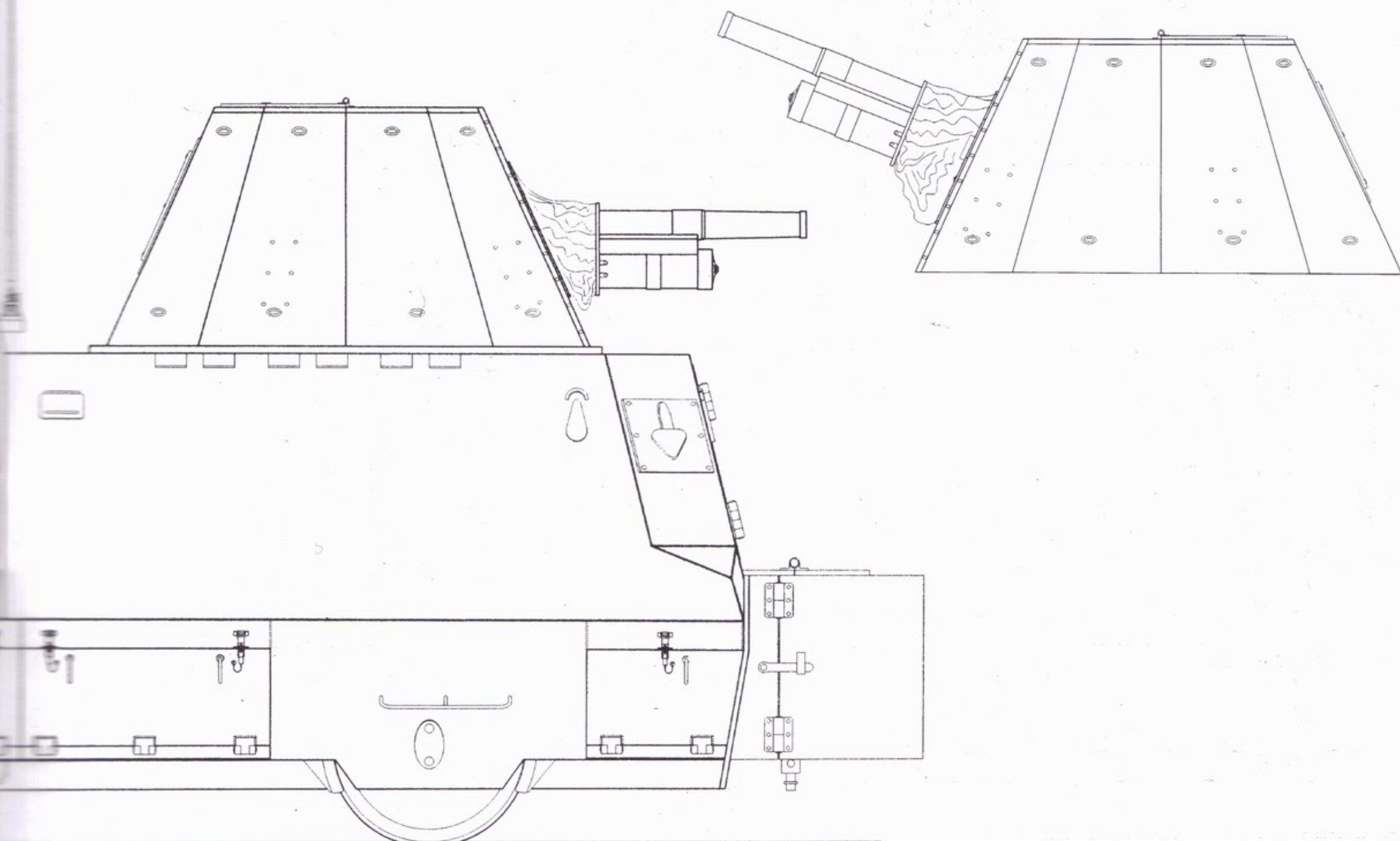
Масштаб 1 : 35



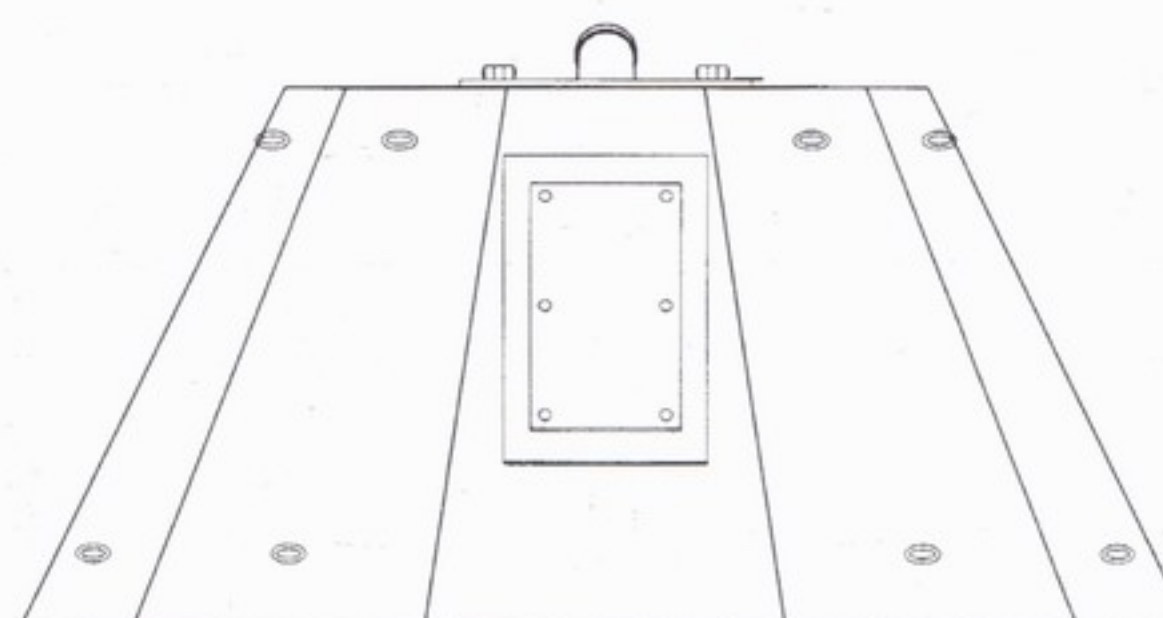
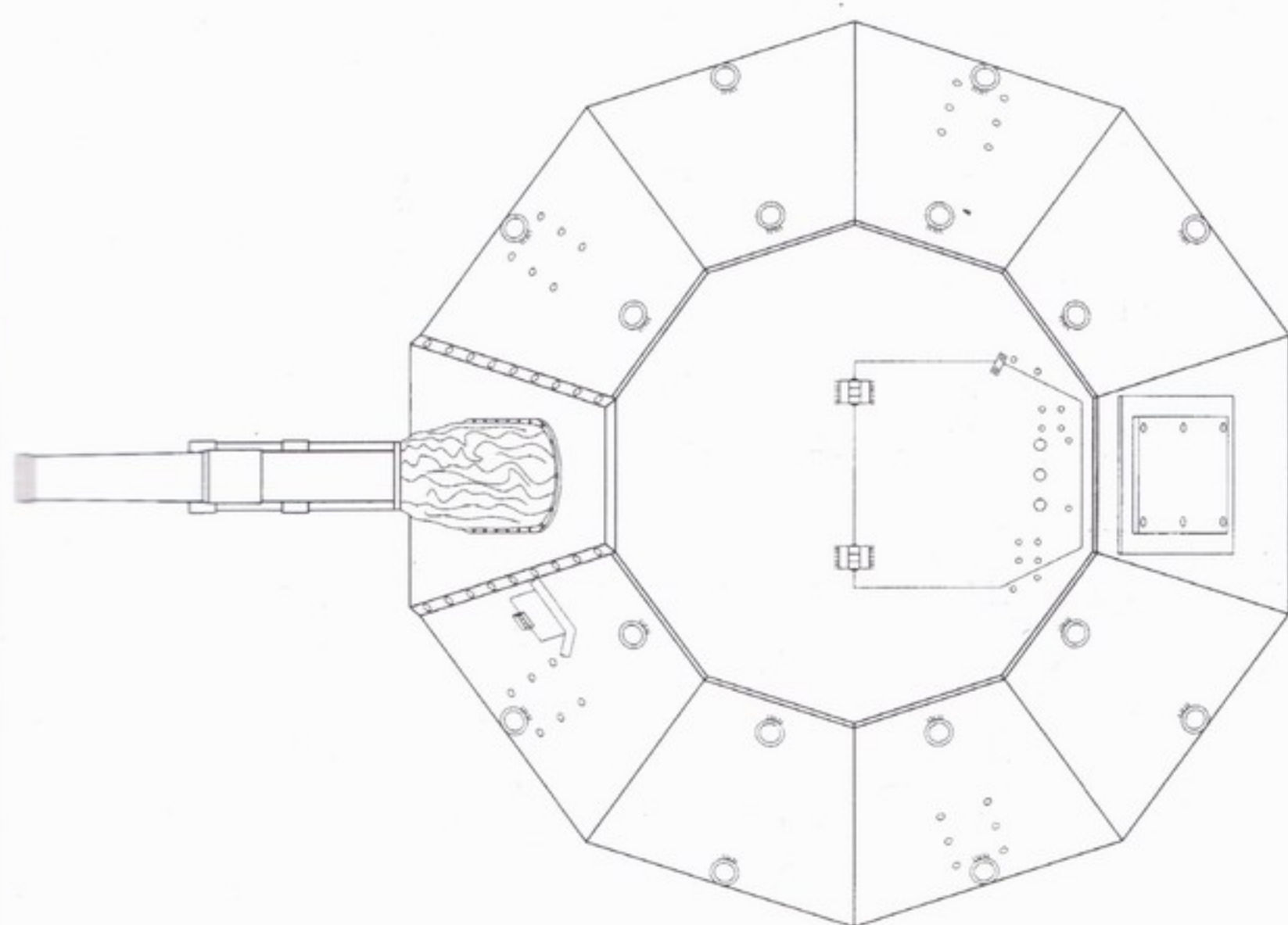
Kannonen und Flakwagen



Масштаб 1 : 35

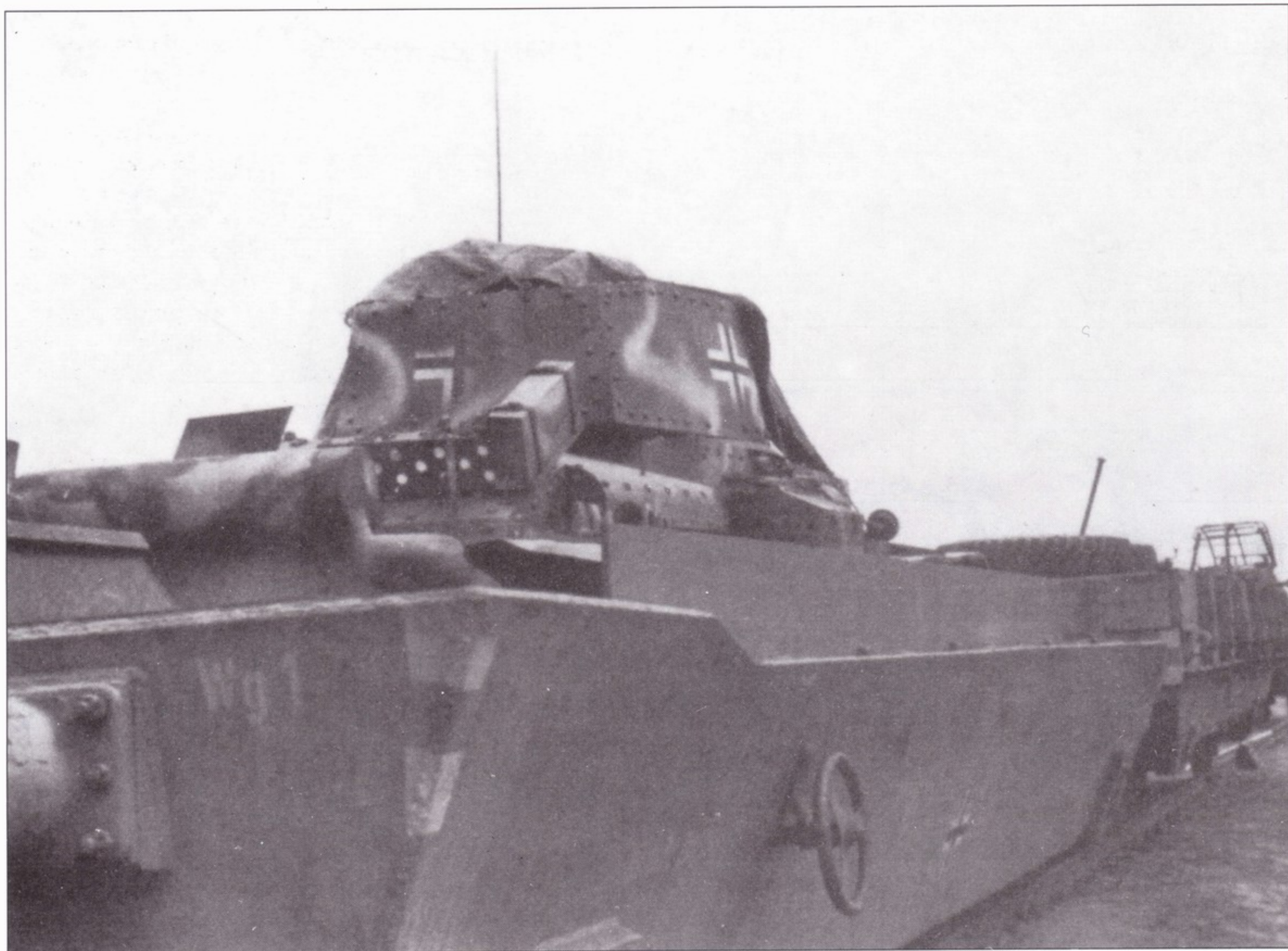


7,62 cm F.K. 295 (r)





В конце 1942 г. в качестве разведывательных средств бронепоездов использовались трофейные французские броневладельцы Панар 38(f), оснащенные двигателем мощностью 105 л.с. и вооруженные 20-мм пушками. Броневладельцы могли передвигаться как по железной дороге, так и по обычным путям сообщения. Замена колес занимала 10 - 15 минут. Обычные колеса с пневматиками перевозились на платформе бронепоезда.





танки при необходимости могли достаточно быстро покинуть платформы и настигнуть врага вне ж.д. путей. Танки значительно усилили десантную группу бронепоездов. Старые «классические» германские бронепоезда танков не имели, а только - пехоту, правда иногда в качестве средства усиления пехоте придавались велосипеды; чаще всего велосипеды не бронировались, отчего

велосипедисты оставались уязвимыми перед огнем из любого вида оружия.

По концам бронепоезда типа BR-42 прицеплялись специально изготовленные бронеплатформы с танками Pz.Kpfw. 38 (t). В состав бронепоезда включили два броневедомоци Панар 38 (f) (P-204), имевшие как колесный, так и железнодорожный ход; замена колес с пневматиками на колеса ж.д. об-

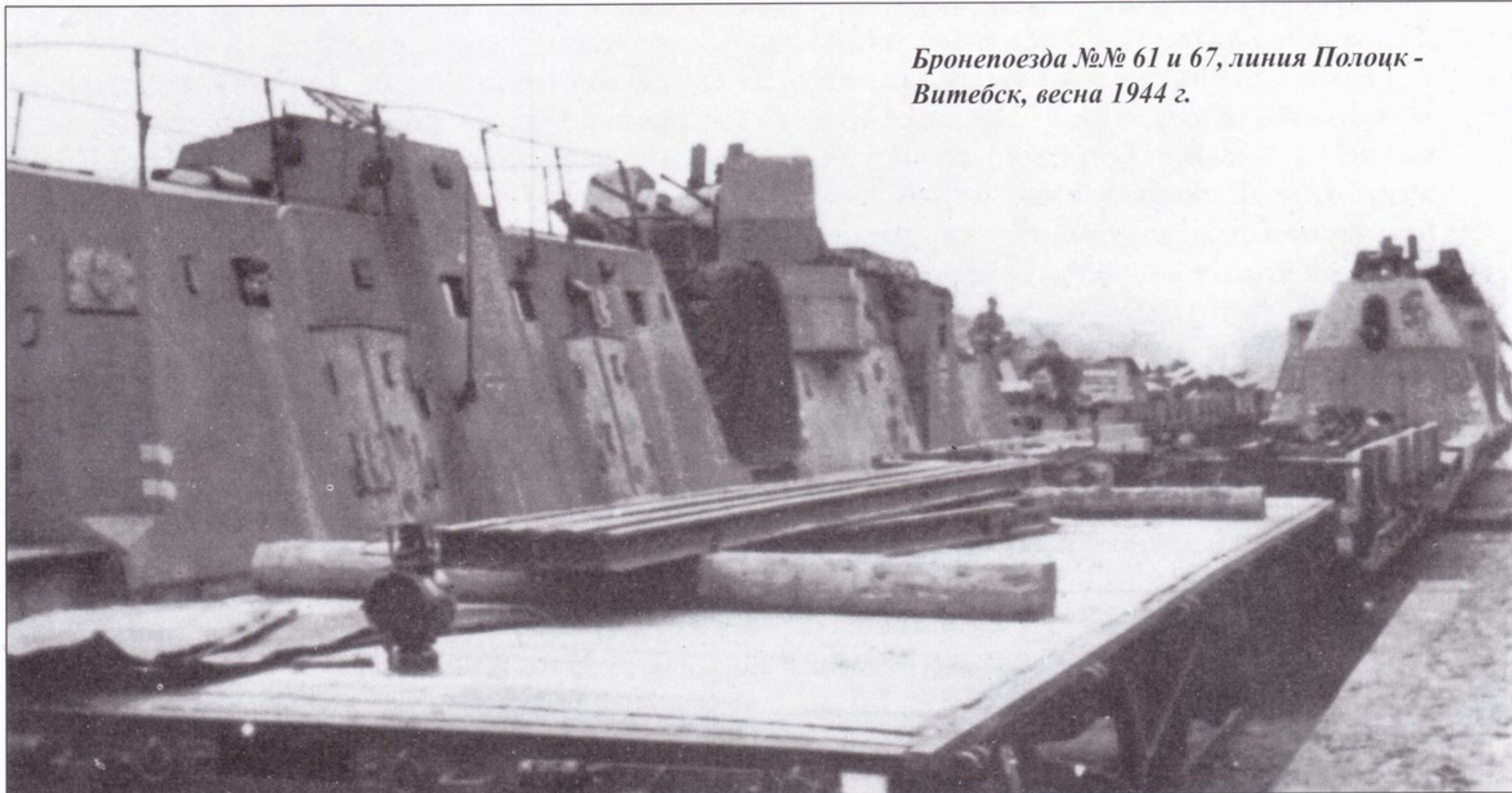


разца занимала десять минут. Вооружение броневедомоци состояло из одной пушки калибра 25 мм и одного пулемета. Со временем бронепоезда старого типа также получили платформы с танками Pz.Kpfw. 38 (t) и броневедомоци Панар 38 (f).

Бронепоезда типа BR-42 по вооружению и уровню защищенности превосходили своих предшественников, но все же остались не достаточно эффективными практически во всех типах операций. Для борьбы с партизанами их вооружение и бронирование представлялось избыточным, а мобильность - недостаточной. Скрыть появление мощного бронепоезда в районах активности партизан чаще всего не представлялось возможным, к тому же партизаны всегда имели широкую сеть осведомителей, в том числе и среди железнодорожников, которых вербовали из местного населения. Партизаны не вступали в прямые бои с тяжелыми бронепоездами - они просто на время присутствия бронепоезда покидали район его действий или таились, но - не боялись. В бою с регулярной пехотой противника бронепоезд был всем хорош, но уже с конца 1942 г. пехота противника стала действовать практически всегда вместе с танками, для которых бронепоезд представлял собой лакомую добычу. Броня бронепоезда «не держала» снаряды танковых пушек, а попасть в крупную и сравнительно маломаневренную цель для опытного наводчика танкового орудия особого труда не составляло. Не менее эффективно по бронепоездам работала и артиллерия, полевая и противотанковая. Удачным представлялось использование бронепоездов в качестве железнодорожной артиллерии, но в этом случае излишними оказывались платформы с танками, броневедомоци, десант пехоты.

На основе бронепоезда типа BR-42 весной 1944 г. был разработан бронепоезд типа BR-44. Сделать шедевр бронетехники на железнодорожном ходу конструкторам помешала нехватка всего и вся, характерная для Рейха конца войны, но самое главное - консерватизм мышления головки вермахта, не понимавших роль и значение бронепоездов, которые одни лишь и были способны вернуть Германии ее военное счастье. Если бы бронепоезда еще бы получили поддержку со стороны стратегической конницы... Ух как бы все тогда завернулось! А то - танки «Тигр», реактивные истребители, баллистические ракеты, радиолокаторы; полнейший консерва-

Бронепоезда №№ 61 и 67, линия Полоцк - Витебск, весна 1944 г.



тизм и застой в мышлении. Тем не менее, в условиях жестких ограничений конструкторы сумели разработать новый, революционный тип, броневагона - «панцерягер ваген». «Панцерягер ваген» представлял собой платформы с низким бронеказемотом, на крыше которого монтировалась башня танка Pz.Kpfw. IV с длинноствольной 75-мм пушкой, иногда - башня трофейного танка Т-34. Вооружение артиллерийс-

ких вагонов бронепоездов ВР-44 стандартизировали - только 105-мм полевые гаубицы 18М в тех же самых башнях, что стояли на вагонах бронепоездов типа ВР-42. Внутри экипажа перераспределили обязанности без увеличения общей численности.

Переделка бронепоездов типа ВР-42 в тип ВР-44 началась весной 1944 г. с бронепоезда № 73, однако из-за нехватки 105-мм гаубиц на нем оставили со-

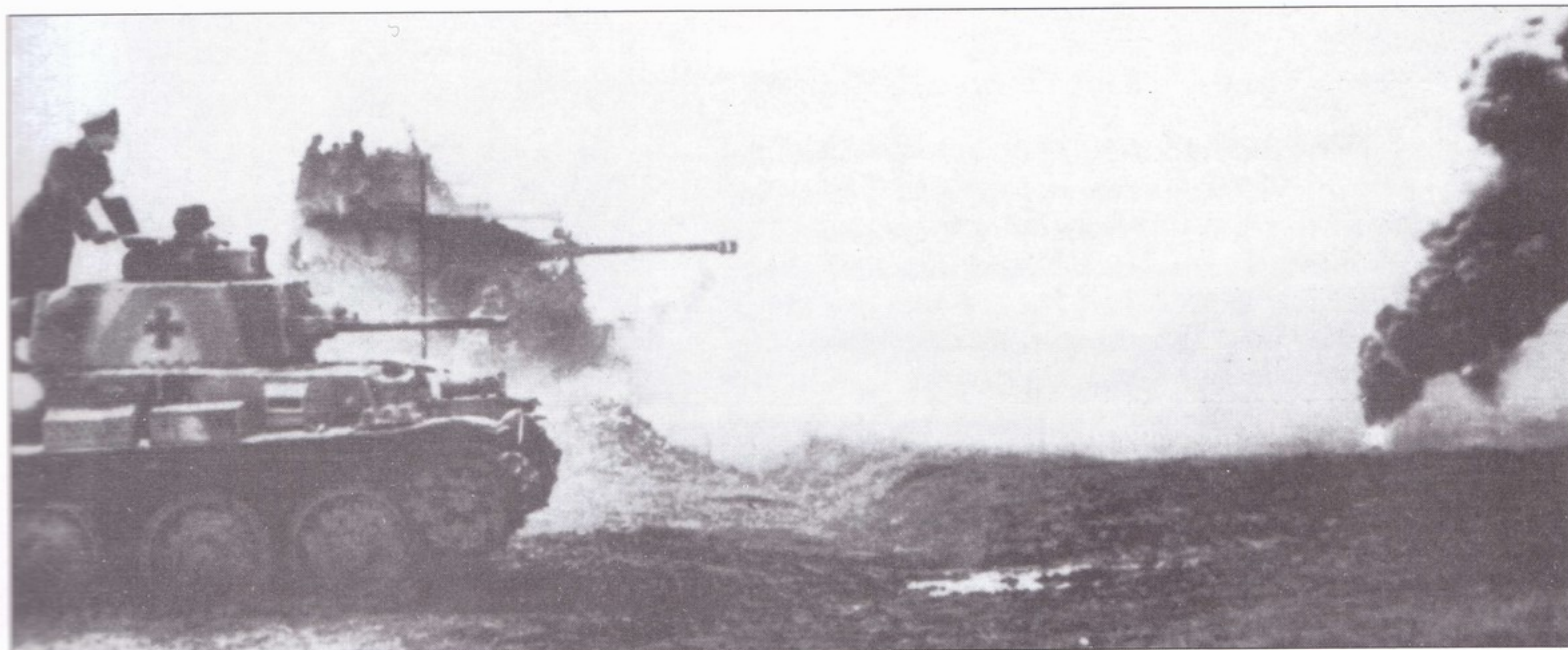
ветские 76,2-мм и 100-мм польские орудия. Бронепоезда №№ 74 и 75 не имели в своем составе «панцерягер-вагенов». Первым полноценным бронепоездом типа ВР-44 стал состав № 76. Затем опять начались перебои с поставками 105-мм гаубиц, из-за чего на собранный в январе 1945 г. бронепоезд № 79 пошел в бой вообще без артиллерийских башен, вместо башен в подбашенные отверстия установили 120-мм минометы.

Командир бронепоезда № 63 обер-лейтенант Веше на наблюдательном пункте поезда, зима 1943 - 1944 г.г.

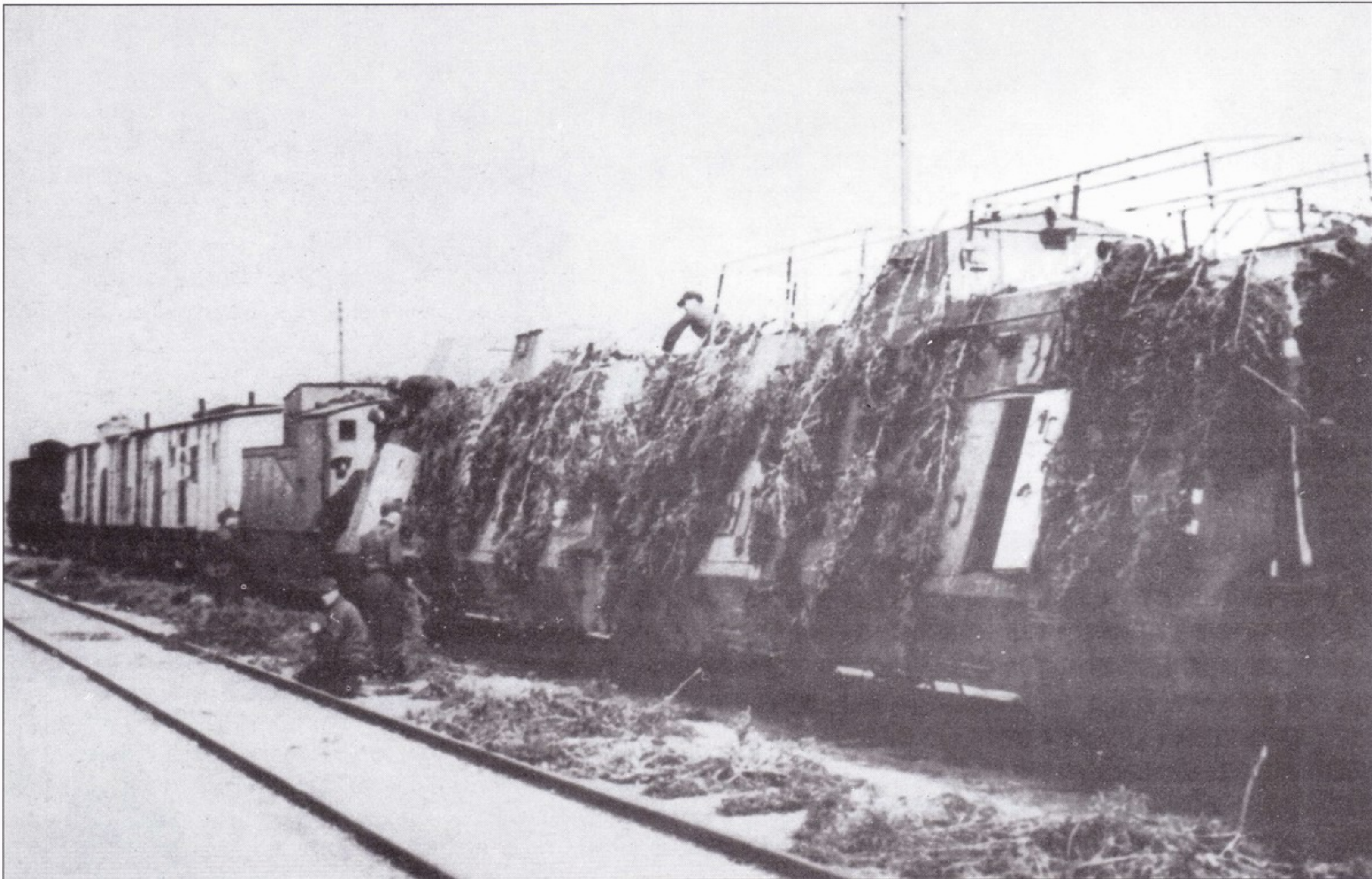




Бронепоезд ВР-42 на учениях, Рембертув.

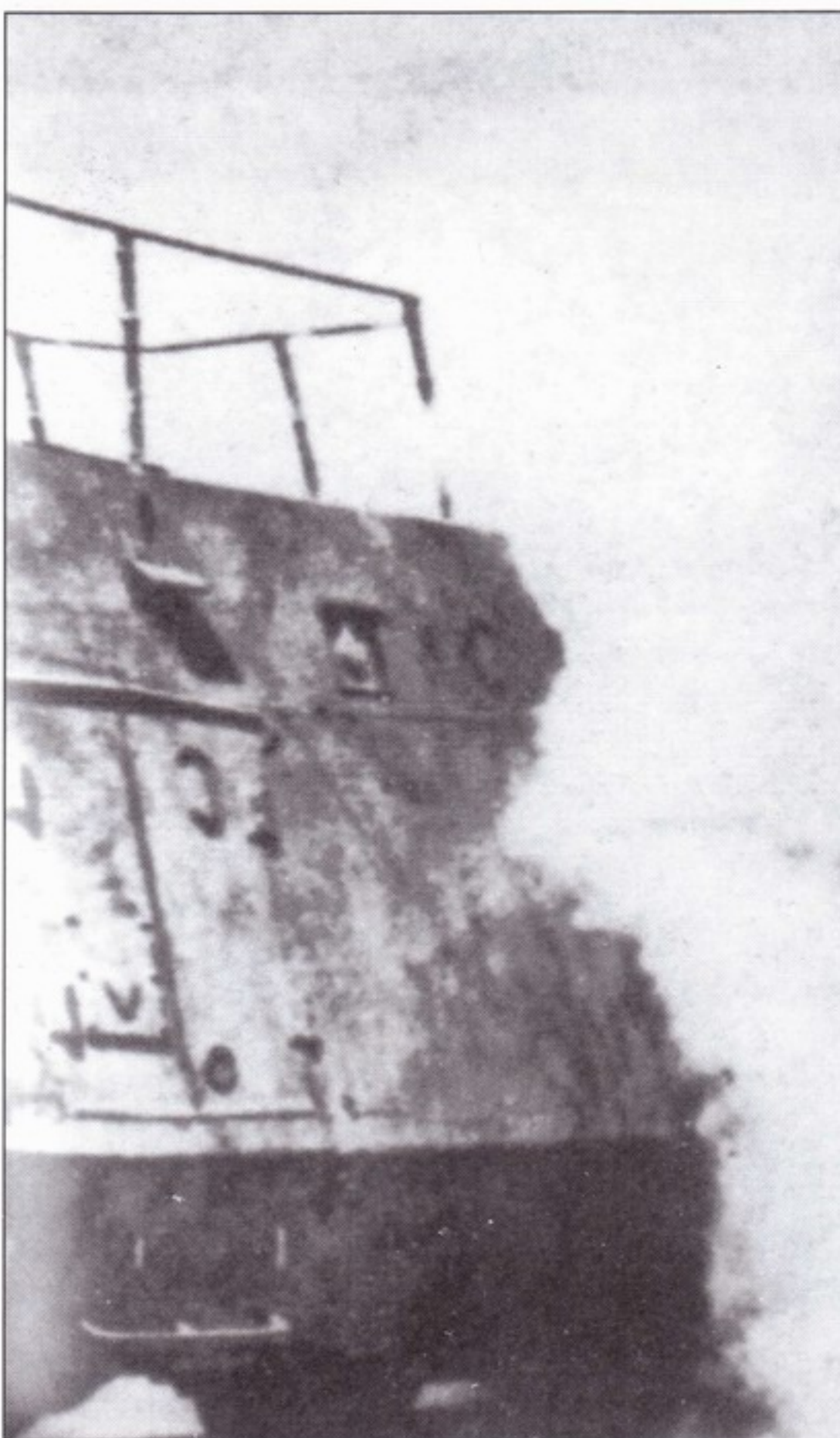


Фотографии бронепоездов в бою крайне редки. Два снимка бронепоезда № 76 сделаны во время демонстрации бронепоезда старшим офицерам штаба германских сухопутных войск в Миловицах в октябре 1944 г.



В последний военный год экипажам бронепоездов приходилось огромное внимание уделять маскировке своих составов. На снимке - экипаж маскирует бронепоезд № 72, апрель 1944 г.

Две фотографии бронепоезда № 62, сделанные в бою под Станиславом в марте 1944 г.





Когда бронепоезда вели артиллерийский огонь с закрытых позиций, стрельба корректировалась выдвинутыми вперед наблюдателями.

В 1943 г. началась реализация концепции самоходного бронированного вагона, которая широко обсуждалась еще в предвоенные годы. Из таких вагонов - бронедрезин предлагалось формировать бронепоезда. Считалось, что такие бронепоезда можно будет использовать более гибко, в том числе и по частям. Легкие бронепоезда дрезинного типа, le.Sp., намечалось составлять из десяти идентичных бронедрезин, каждая из которых имела вооружение из четырех пулеметов при экипаже в пять

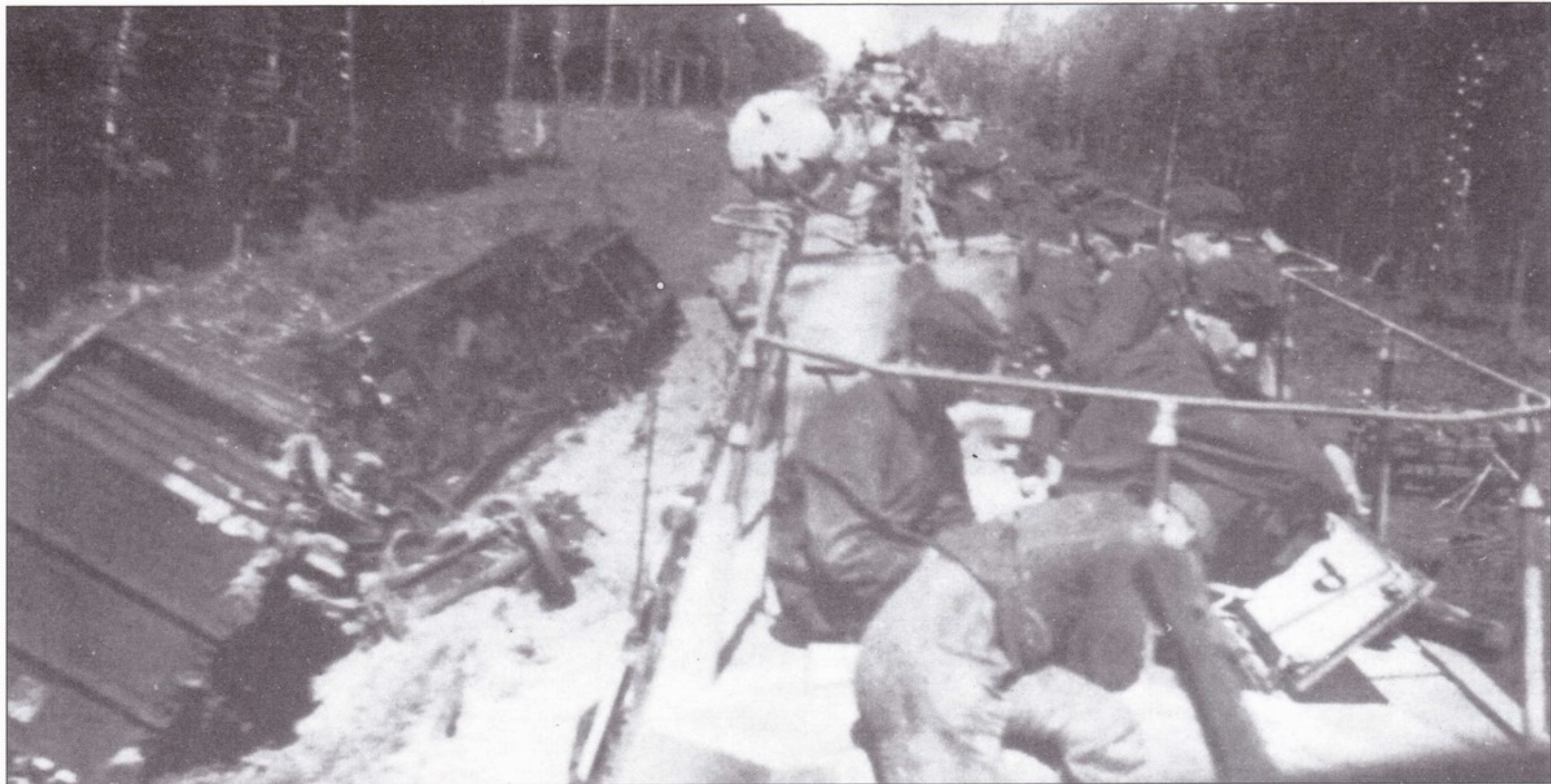
человек; толщина брони - 14,5 мм, масса - 8 т. Бронедрезины проектировались специально в расчете на использование в Сербии, Македонии и Греции. Верхнее строение путей железнодорожной сети балканских стран была рассчитано на очень небольшие нагрузки. Четыре легких бронедрезинных поезда №№ 301 - 304 поступили в войска весной 1944 г.

Тяжелый бронедрезинный поезд состоялся из 12 дрезин разного типа: штабной (командир, радисты, санита-

ры), штабной для перевозки пехоты (взвод пехоты), двух пехотных (вооружение до пяти пулеметов, два миномета), саперной (до трех пулеметов, огнемет), штабной артиллерийской, четырех артиллерийских (вооружение - пушка в башне танка Pz.Kpfw. II Ausf. N), двух зенитно-артиллерийских (одна счетверенная 20-мм зенитная установка). По концам состава прицеплялись платформы с танками Pz.Kpfw. 38 (t), бронеавтомобили Панар 38 (f) и контрольные площадки. Бронирование дрезин - до 20



К ремонту железнодорожной сети на оккупированной территории Советского Союза немецко-фашистские захватчики привлекали местное население. В России традиционно путейцами работают женщины.



Охрана железных дорог оставалась главной задачей бронепоездов на протяжении всей войны. На снимке - бронепоезд № 63, под откос свалились подорванные ранее партизанами вагоны.

Постройка бронепоездов №№ 209 и 210 была прекращена в январе 1945 г. Изначально ни один поезд не был составлен в полном соответствии со штатным расписанием: не включали от двух до четырех артиллерийских дрезин; зенитки ставились не на дрезины, а на открытые платформы. Главное преимущество бронедрезинных поездов перед традиционными поездами - наличие двигателей внутреннего сгорания на каждой дрезине - обернулось их главным недостатком. В Рейхе начались проблемы с

В ноябре 1943 г. бронепоезд № 68 сумел вырваться из окружения южнее Березины.

мм, масса - до 18 т. Каждая дрезина оснащалась одним двигателем внутреннего сгорания Штейр мощностью 76 л.с. По огневой мощи поезд s.Sp примерно соответствовал бронепоезду типа ВР-42.

В первой половине 1944 г. планировалась постройка десяти бронепоездов s.Sp, но первые два состава, №№ 201 и 202, отрядили на Балканы лишь в ноябре 1944 г. Поезда №№ 203 и 203 войска получили в январе 1945 г.. Бронепоезда №№ 205 и 206 находились в конце войны в Миловицах, №№ 207 и 208 - на заводе в Штейре частично собранными.



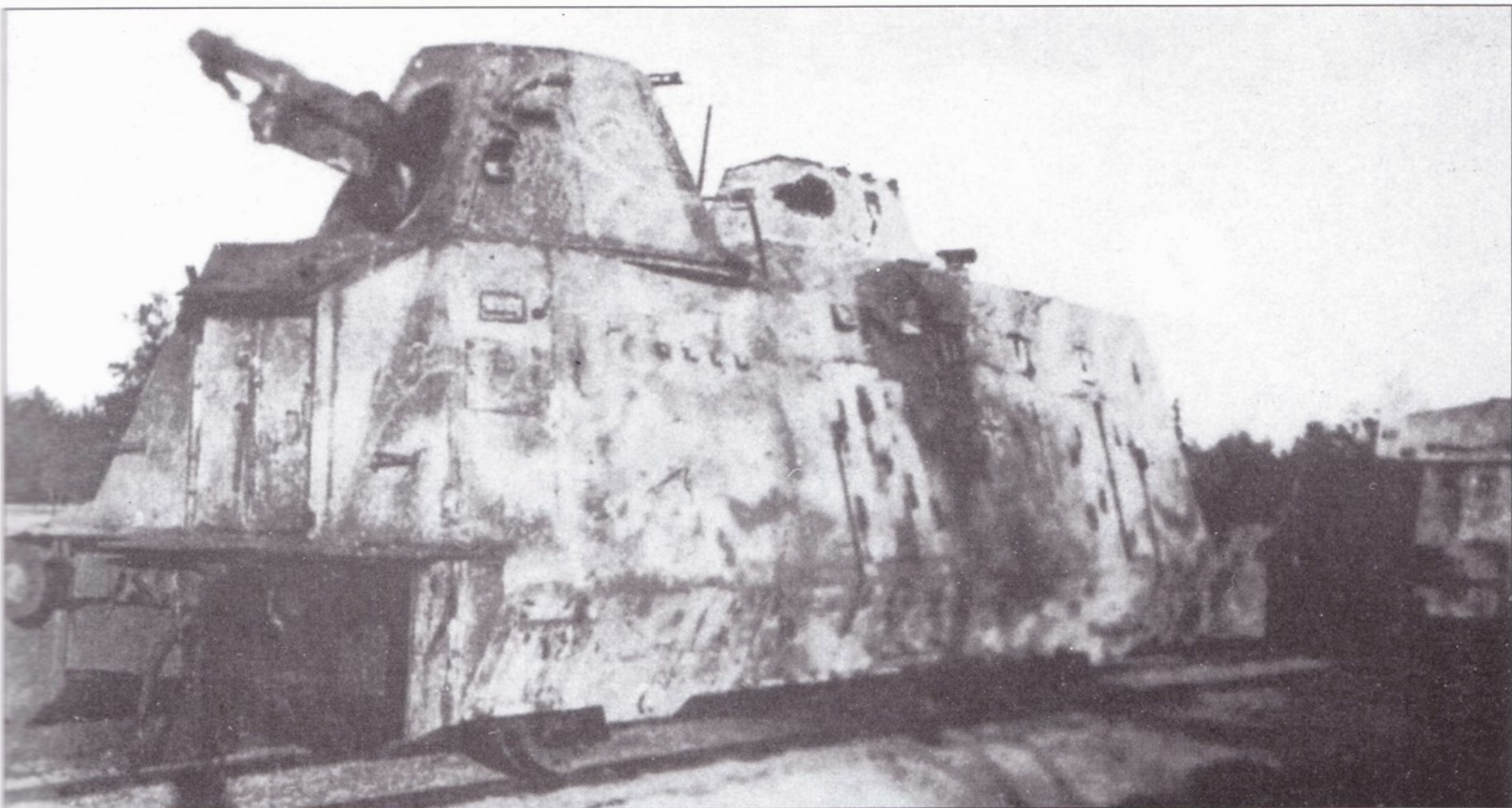
Тяжелый снаряд разворотил башню бронепоезда № 67, в башне установлена советская 76,2-мм пушка.



11 марта 1944 г. бронепоезд № 30 столкнулся с груженым боеприпасами составом на станции Лозинка севернее Николаева. От столкновения контрольная платформа «въехала» на танковую.

Уже поврежденный в бою бронепоезд № 1 10 декабря 1942 г. на станции Вязьма получил прямое попадание авиабомбы.

Поврежденный советскими танками германский бронепоезд.





С 1942 г. борьба с партизанами стала главной задачей германских бронепоездов. На снимке - германские солдаты с санками в поисках партизан, Брянский лес.



Расчет миномета бронепоезда № 3 ведет огонь по партизанам, район Великих Лук, весна 1942 г.



бензином, в то время как уголь для паровозов имелся. Пришлось включать в состав бронедрезинных поездов обычные не бронированные паровозы.

Помимо составленных из бронедрезин поездов, германцы применяли отдельные самоходные бронев вагоны, которые тоже есть резон именовать бронедрезинами. Из пяти таких вагонов, имевшихся в Германии в 30-е годы (VT 807 - 809), только один - RBD в Кенигсберге - сохранился до начала войны. Вагон передали вермахту, где он получил № 15. Броневагон № 15 имел только пулеметное вооружение.

Заводом Берлинер Maschinenbau AG (Шварцкопф) в Вильдау в 1942 г. был изготовлен интересный образец боевой ж.д. техники, предназначенный для бронепоезда SP-42. К бронированному тепловозу WR-550D прицепили с каждой стороны по чентырехосной платформе, вооруженной счетверенными 20-мм пушками. На этом работы по постройке бронепоезда SP-42 завершились, а занитные орудия заменили на башни с 76,2-мм пушками, как на бронепоездах ВР-42. В начале 1944 г. изделие было принято на вооружение под обозначением «броневагон № 16». Броневагон № 16 в первые дни мая 1945 г. стал трофеем Войска Польского, захватившего его в Ньюрупене. Ныне он выставлен в Варшаве в музее железнодорожного дела.

В декабре 1943 г. в вермахт поступил броневагон № 17 - трофейная советская бронедрезина, вооруженная парой 76,2-мм пушек в башнях кругового вращения. В ноябре 1943 - январе 1944 г.г. за ним последовало еще шесть ана-



Танк Pz.Kpfw. 38(t) бронепоезда № 1 в противопартизанской акции, весна 1944 г.

Оккупанты без устали жгли русские деревни.

Десант бронепоезда № 2 обнаружил партизанский лагерь, центральный участок советско-германского фронта.

Пленных партизан везут в места заключения, район Волхова.



Оберст Эгон фон Ольшевски командовал германскими бронепоездами на протяжении всей войны.

19 июня 1943 г. трое солдат из экипажа бронепоезда № 63 погибли в бою с партизанами в районе ж.д. ветки Новинка - Батецкая. Тела погибших доставили на бронепоезд.





Инспекция бронепоезда, район южнее Полоцка, конец апреля 1944 г. Второй справа - командир бронепоезда № 67 обер-лейтенант Гопп. Третий справа - подполковник фон Тюркхейм. В конце войны фон Тюркхейм командовал бронепоездами группы армий «А» (полковой штаб № 2). Пятый справа (в профиль, в кепи) - командир бронепоезда № 26 гауптман Фишер. Крайний слева - командир бронепоезда № 72а лейтенант Зитциус. На заднем плане - бронепоезд № 26.

логичных броневагонов. Помимо пушек каждый броневагон был вооружен четырьмя пулеметами, экипаж составлял 21 человек; толщина брони - 20 мм, масса - 34 т. На бронедрезине стоял двигатель внутреннего сгорания, сообщавший ей скорость в 60 км/ч. Запас хода составлял 500 км.

С итальянской фирмой Ансальдо-Фоссати был заключен контракт на постройку девяти бронедрезин. Типа Alp-56, №№ 30 - 38. Каждая бронедрезина вооружалась двумя башнями от итальянских танков М-13/40 с 47-мм пушками. Дрезина также была вооружена одной 20-мм зенитной пушкой и шестью

пулеметами. Первые бронедрезины итальянского производства поступили в дислоцированные на Балканах части вермахта во второй половине 1944 г.

Зимой 1944 - 1945 г.г. началась постройка трех «панцерягер-вагена», конструктивно аналогичных советским броневагонам №№ 18 - 23, за исключе-



9 мая 1945 г. Экипаж легкого бронепоезда № 303 сдается в плен, Цилли.

Экипажи германских бронепоездов и личное оружие экипажей						
№№ поезда	офицеры	унтер-офицеры	рядовые	пистолеты	пистолеты-пулеметы	винтовки
2	8	33	126	66	13	101
3	8	35	128	79	13	92
4	7	34	136	69	12	108
6	7	34	112	76	13	77
7	8	33	132	70	13	103
21	8	38	140	75	13	111
22	8	36	130	71	13	103
23, 24	8	33	125	67	13	99
25	6	30	98	77	15	60
26 - 28	6	28	98	65	14	76
29 - 31	6	27	95	52	13	76
27	7	35	120	69	13	93
10a	2	13	62	46	4	31
10b	2	13	62	46	4	31
10cpl. (+Fhr/Trob)	9	49	158	113	8	102
51	6	27	84	60	9	57

Вооружение германских бронепоездов				
№№ поезда	легкие пулеметы	тяжелые пулеметы	минометы	артиллерия
2	22	4	2	2x7,5cm Geb.kan.15 L/28; 2x2 cm Flak
3	26	8	2	2x7,5cm Vers.Gesch. L/41; 2x2 cm Flak
4	18	4	2	2x4,7cm Pak; 2x7,5cm lclG.18; 2x2cm Flak
6	20	2	2	4x7,62cm FK 295/I (r); 2x2 cm Flak
7	26	4	2	2x7,5cm Kan.02/26(p); 2x2 cm Flak
21	16	4	2	3x7,5cm FK 02/26(p); 2x10cm FH 14/19(p); 2x2 cm Flak
22	16	4	2	3x7,5cm FK 02/26(p); 2x2 cm Flak
23, 24	16	4		2x7,5cm Gb.Kan.15 L/28; 2x2 cm Flak
25	16	1	2	2x7,5cm Gb.Kan.15 L/28; 2x2 cm Flak
26 - 28	12 + 3			3xPz Sotua S35 mit 1x4,7cm KwK, 1 пулемет; 2x2 cm Flak
29 - 31	12 + 2			2xPz Sotua S35 mit 1x4,7cm KwK, 1 пулемет; 2x2 cm Flak
27	18 + 2		2	4x7,62cm FK 295/I (r); 2xPz Sotua S35 2x2 cm Flak
10a	19			2x7,5cm FK 02/26(p); 2x10cm FH 14/19(p); 1x2 cm Flak
10b	19			4x FK 02/26(p); 1x2 cm Flak
51	10 + 4		2	4xPz Turme mit 4,5cm KwK(r); 1 пулемет

Все бронепоезда имели на вооружении три противотанковых орудия, один огнемёт, один железнодорожный бронеавтомобиль, один железнодорожный мотоцикл (мотодрезину), один 1,5-тонный грузовик, один автомобиль. Численность и состав экипажей, вооружение бронепоездов менялось в ходе ремонтов.

нием башен: вместо башен танков Т-34-76 стояли башни танков Р.Крfw. IVAusf. Н с длинноствольными 75-мм орудиями. Минимум один вагон успели полностью собрать.

Обычно самоходные броневагоны включали в состав бронепоездов. Автономно действовал только броневагон № 15, в Греции. Этот броневагон всегда взаимодействовал с бронеавтомобилями Панар на железнодорожном ходу. Броневагоны №№ 16 - 23 действовали в составе бронепоездов на Восточном фронте. Итальянские броневагоны №№ 30 - 38 предназначались для эскортирования парами легких бронедрезинных поездов. Реально лишь бронедрезины №№ 30 и 31 скооперировались с броне-

поездом № 303. Вагон № 36 попал в Богемию и Моравию, вагон № 37 - в феврале 1945 г. на Восточный фронт.

С 1943 г. до конца войны

Согласно директиве командования германских сухопутных войск от 17 июля 1942 г. первые шесть бронепоездов типа ВР-42 (№№ 61 - 66) должны были сдаваться заказчику парами в сентябре, октябре и ноябре 1942 г. Постройка первого, № 61, заняла всего четыре месяца, его придали 201 st.Sich.Div. группы армий «Центр». Бронепоезд № 62 прибыл в район Харькова в феврале 1941 г., где влился в группу армий «Юг». Бронепоезд № 63 начал свою боевую

работу в тылах 18-й армии группы армий «Север» в мае 1943 г.

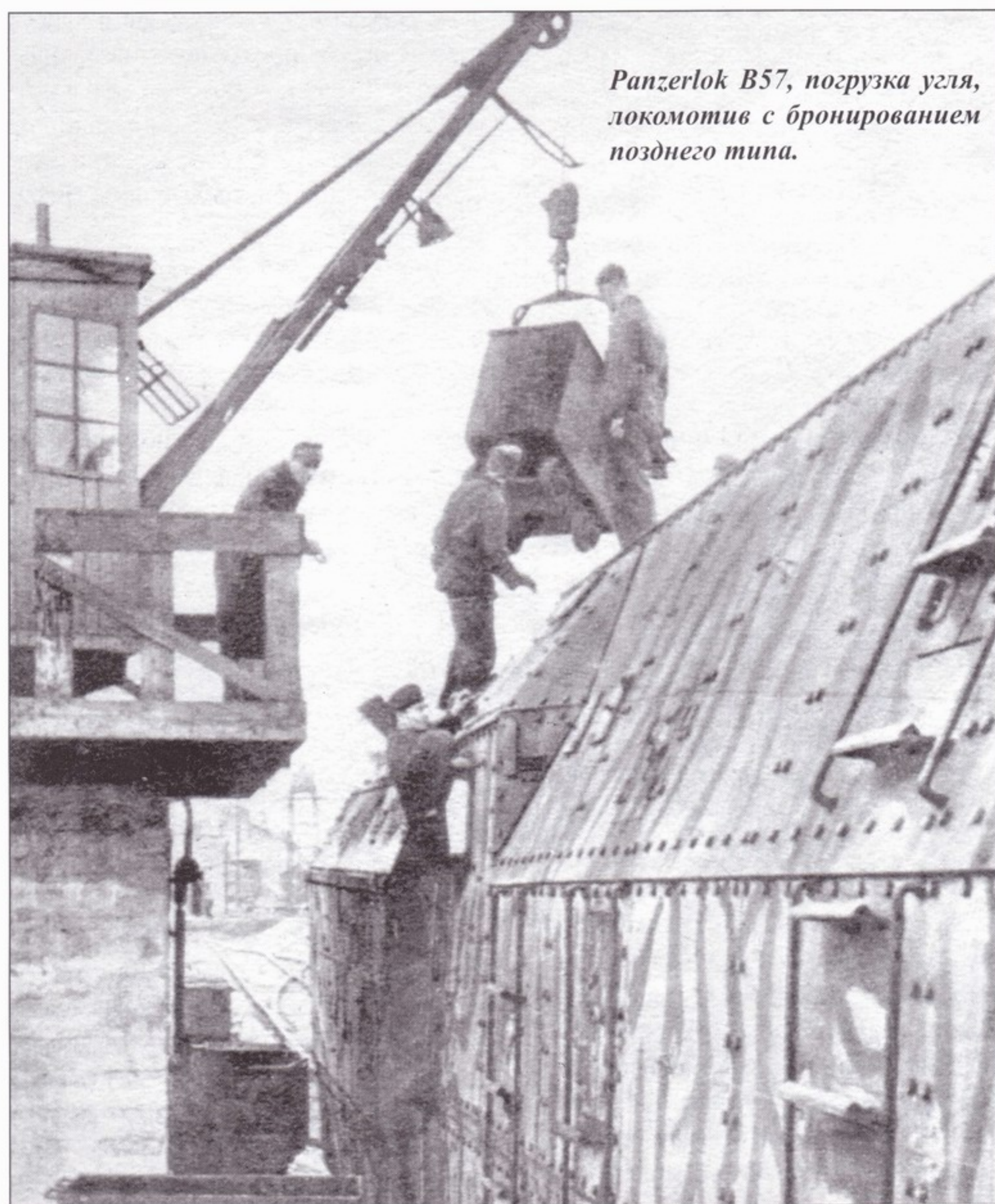
Между тем, критическая для немцев ситуация сложилась на Балканах, где постоянно наращивали свою активность партизаны. В 1942 г. на Балканах действовали только бронепоезда №№ 23 и 24, но уже осенью сюда перебросили бронепоезд № 6, однако в октябре 1942 г. бронепоезд № 23 ушел на ремонт и был выведен из эксплуатации до февраля 1943 г. Наличных сил бронепоездов для борьбы с партизанами не хватало, даже если принимать в расчет два импровизированных хорватских бронепоезда. В июле - августе 1943 г. были сформированы «поезда защиты линий», пять из них действовало в Хорватии и четыре - в Греции. В июне - июле 1943 г. на Балканы прибыли два новых бронепоезда типа ВР-42 - №№ 64 и 65. Как прибыли - так и убыли, поскольку слабое верхнее строение путей железных дорог Греции, Сербии и Македонии просто не выдерживало массы тяжелых бронесоставов. Вот почему для Балкан срочно потребовались легкие и тяжелые бронепоезда, составленные из дрезин. Постройка таких поездов началась в августе - сентябре 1943 г., но в войска первые легкие поезда поступили только весной 1944 г., а тяжелые - аж в конце 1944 г. В августе 1943 г. в Греции работал броневагон № 15 совместно с несколькими бронеавтомобилями Панар на ж.д. ходу.

Партизаны, так их раз этак, усилили свою активность не только на Балканах, но и в тылах группы армий «Центр». В преддверии операции «Цитадель» советские партизаны начали свою операцию, которая получила название «Рельсовая война». Следствием рельсовой войны стало резкое снижение трафика германских поездов на оккупированных территориях Советского Союза. В попытке вывести трафик на прежний, дорельсовоенный, уровень на помощь группе армий «Центр» направили бронепоезда типа ВР-42 №№ 66 (первой серии), 67 и 68 (две первых поезда второй серии, №№ 67 - 72). Бронепоезд № 67 был подготовлен к боевому применению в конце августа 1943 г., бронепоезд № 68 - в ноябре.

После Курска германские войска на Восточном фронте чаще отступали, чем наступали. В этих условиях немцами был востребован опыт боевого применения бронепоездов Красной Армии в оборонительных боях 1941 - 1942 г.г. Впрочем в оборонительных боях немцы начали применять бронепоезда уже



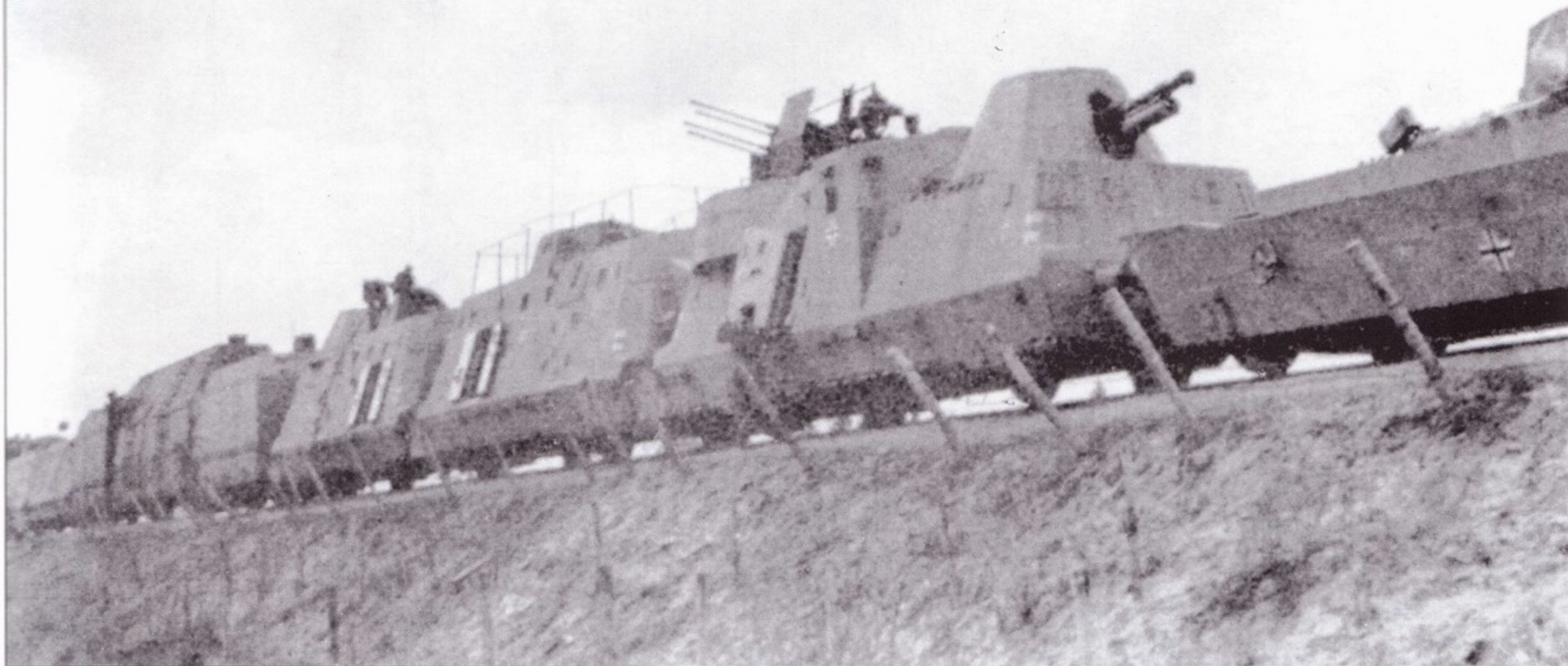
Хорватия, зима 1943 - 1944 г.г. Десант пехоты покидает бронепоезд № 64.



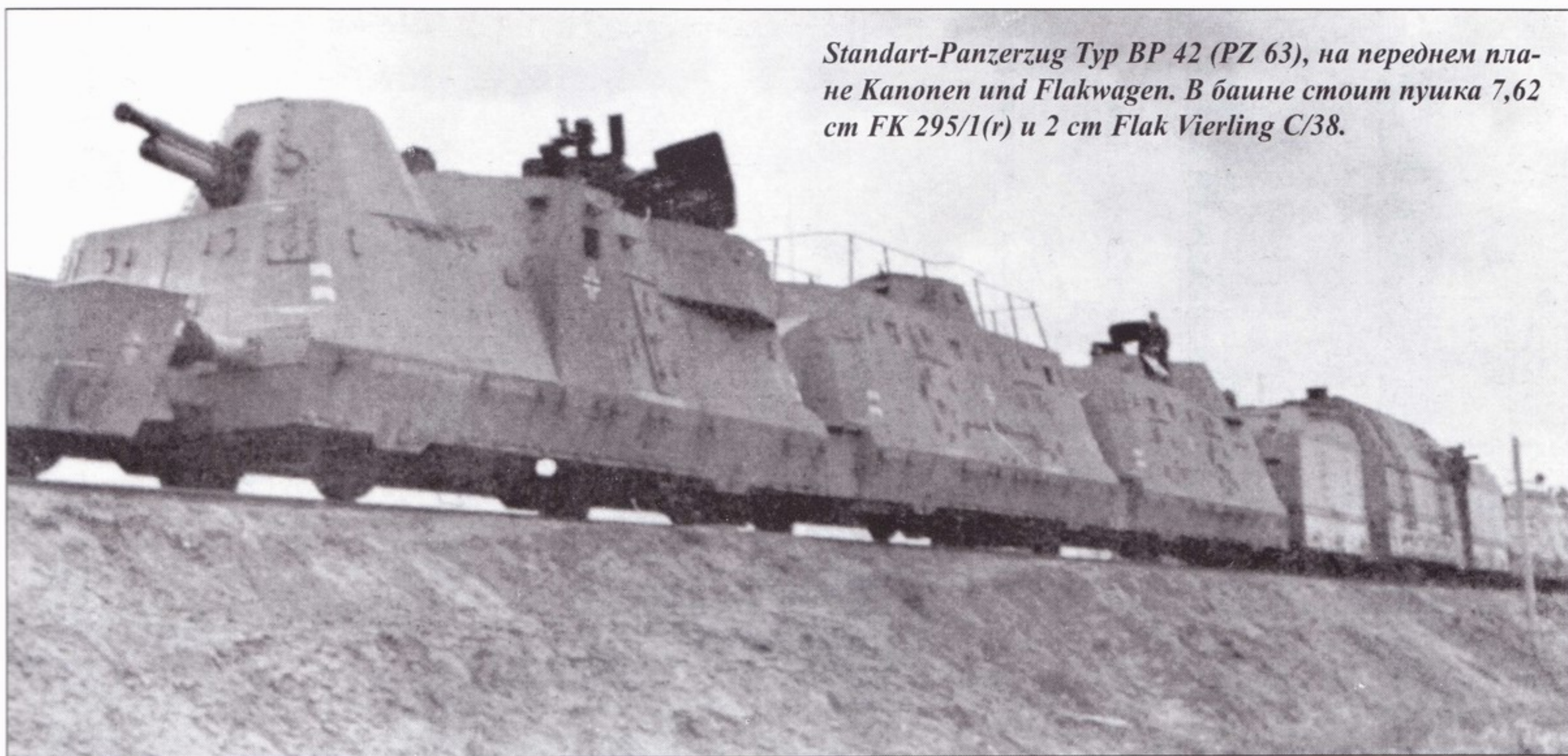
Panzerlok B57, погрузка угля, локомотив с бронированием позднего типа.

в конце 1942 г., когда после начала наступления Красной Армии под Сталинградом в район излучины Чира (Обливская - Чернишков) из района Харькова были переброшены бронепоезда №№ 7, 10 и 28. Бронепоездам тогда удалось стабилизировать фронт обороны, которая держала боевая группа Стахель. Бронепоезда принимали активное участие в жестоких оборонительных боях на Донце в январе 1943 г. В феврале 1943 г. бронепоезда №№ 7 и 28 отставали от наступающих частей Красной Армии Ростов, а потом отражали попытку советских войск прорваться через Донбасс к Днепропетровску. Дебальцево, Красноармейское, Синельниково - вот вехи славного боевого пути героических бронепоездов №№ 7 и 10 германской армии. В преддверии броска Красной Армии через Днепр на Восточном фронте установилось относительное затишье, но уже в ноябре 1943 г. резко обострилась ситуация в районе Киева и нижнего течения Припяти. И снова пошли в бой германские бронепоезда. Бронепоезда №№ 7, 10 и 11 действовали на линии Бердичев - Житомир - Коростень, а затем начали отход в западном направлении, действуя на ветках Сарны - Ровно - Шепетовка - Проскуров, Ковель - Броды - Тарнополь. Бронепоезд № 28 принял участие в ожесточенных боях за Кривой Рог, позже действовал под Чер-

PZ 63, общий вид.



Standart-Panzerzug Typ BP 42 (PZ 63), на переднем плане Kanonen und Flakwagen. В башне стоит пушка 7,62 cm FK 295/1(r) и 2 cm Flak Vierling C/38.



Standart-Panzerzug Typ BP 42, на переднем плане Panzertraegerwagen, на заднем плане Kanonen und Flakwagen.





1. Бронепоезда №№ 1 - 7, 23 - 25 Вагоны очень похожи, австрийского производства времен Первой мировой войны, захвачены немцами в Чехословакии.



2. Бронепоезд №№ 10 (11), 21, 22 Бронепоезд № 21 + однобашенный артиллерийский вагон
Бронепоезд № 22 вместо 2-башенных артиллерийских вагонов - однобашенные



3. Бронепоезда №№ 26 - 31 Бронепоезда №№ 30 и 31 нет пехотных вагонов
Бронепоезда №№ 29 - 31 нет платформы с танком



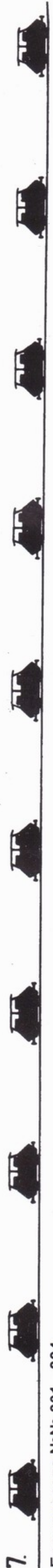
4. Бронепоезда №№ 1 - 31 Перестроены в соответствии с K.St.N. 1169х Некоторые бронепоезда имели в своем составе «панцерягер-вагены»



5. Тип ВР-42/44 В состав бронепоездов типа ВР-42 не включались «панцерягер-вагены»

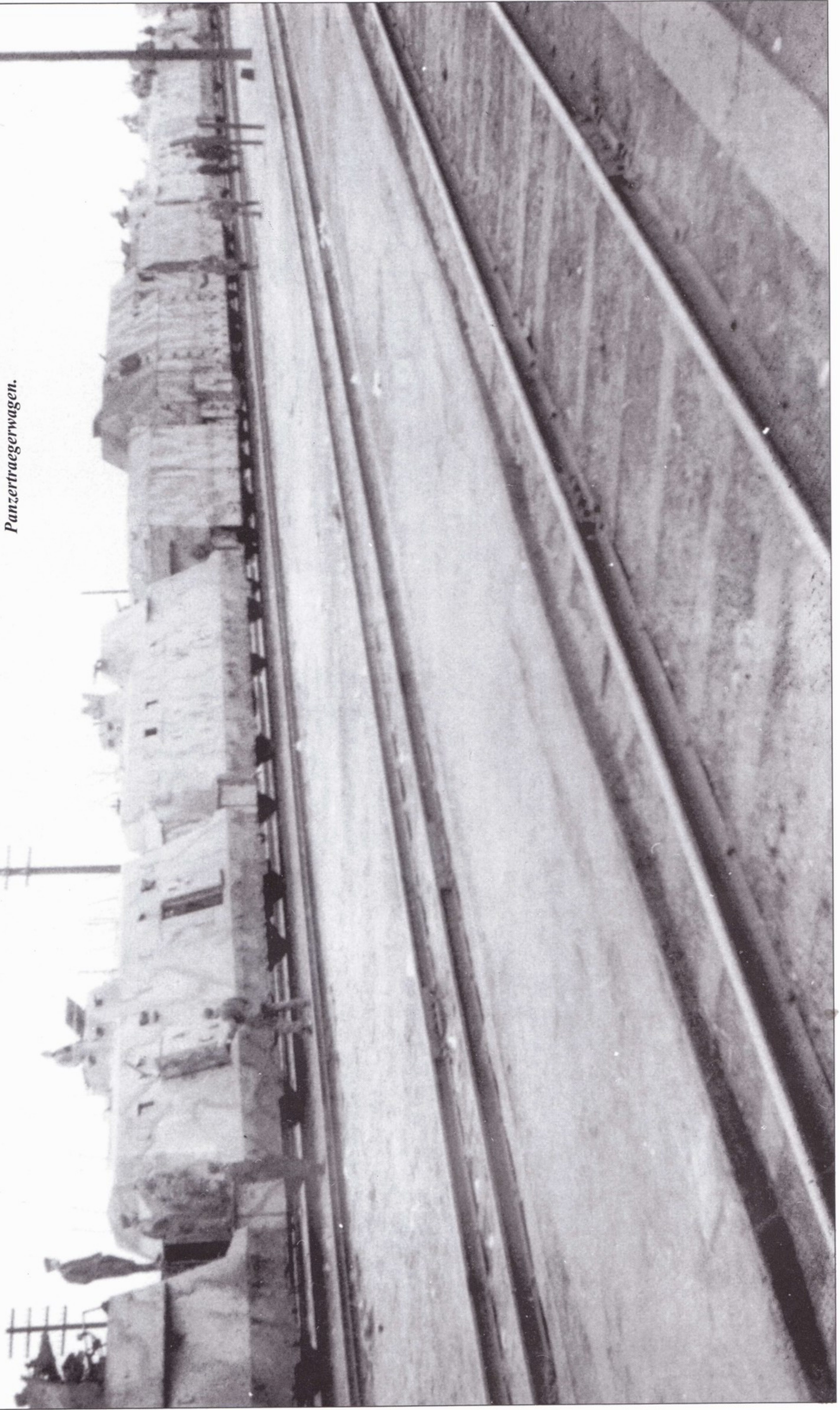


6. Бронепоезда №№ 201 - 210

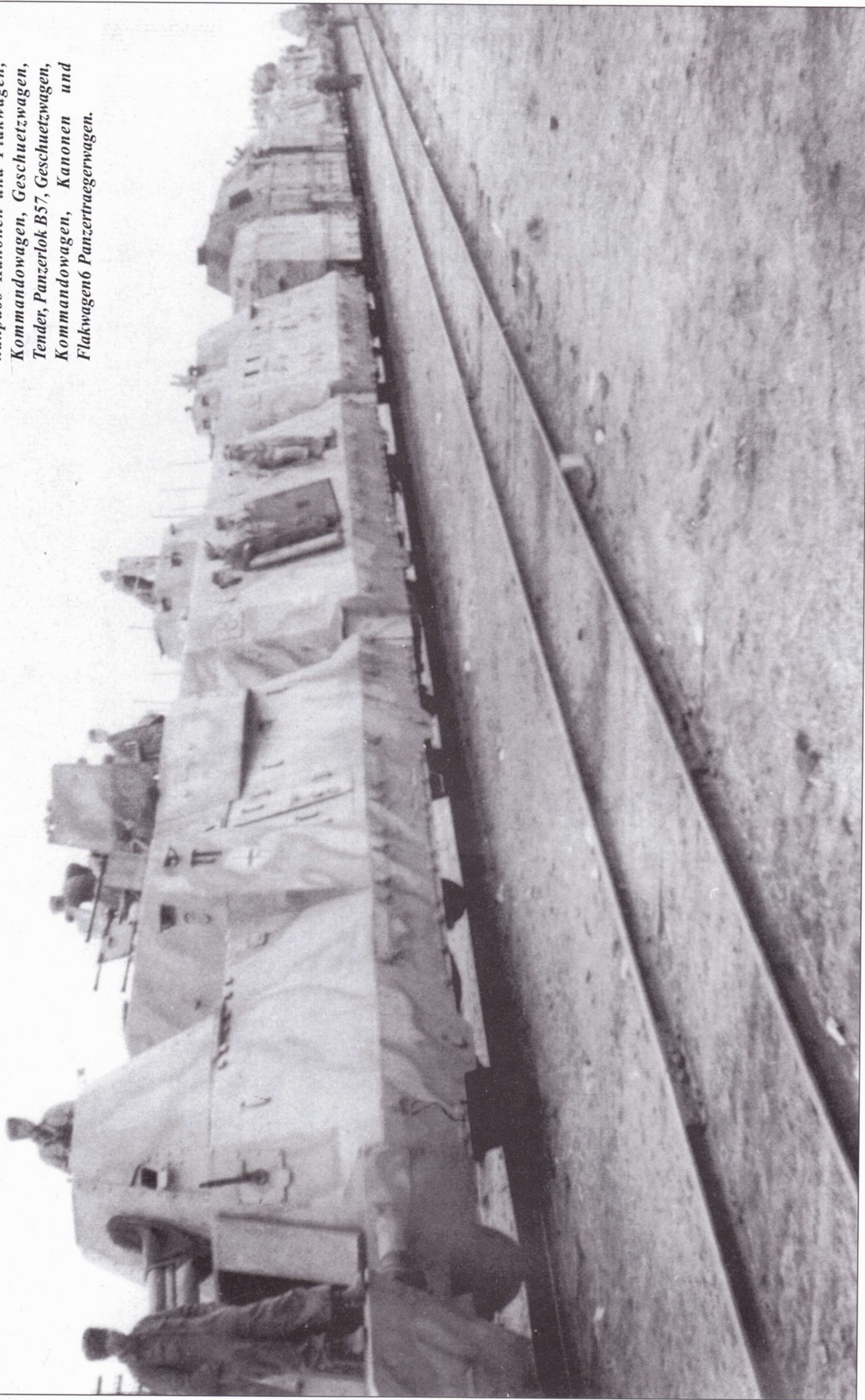


7. Бронепоезда №№ 301 - 304

Standard-Panzerzug Typ BP 42, слева направо Канонен
und Flakwagen, Kommandowagen, Geschuetzwagen,
Tender, Panzerlok B57, Tender, Geschuetzwagen,
Kommandowagen, Kanonen und Flakwagen
Panzertraegerwagen.



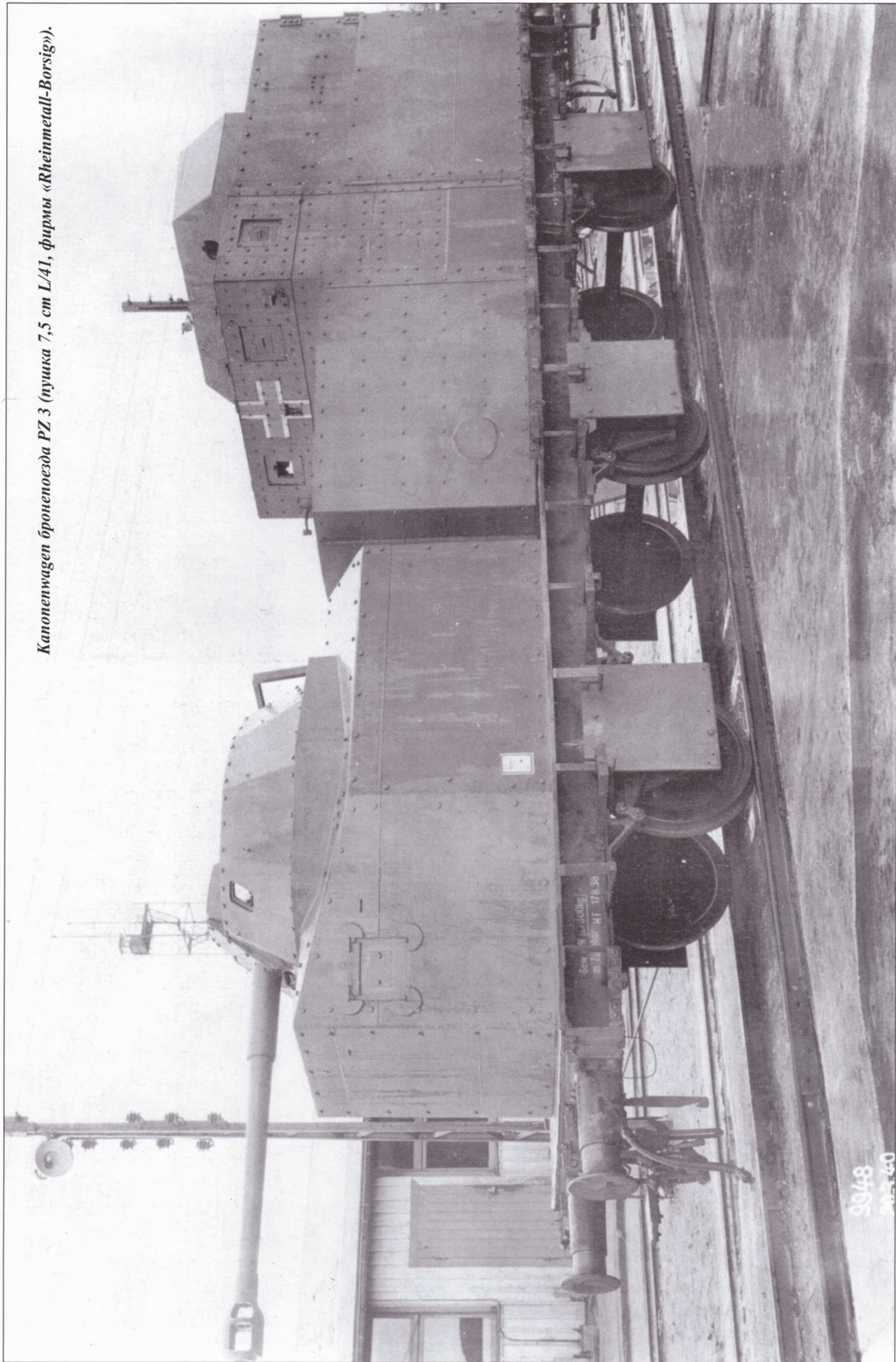
Standard-Panzerzug Typ BP 42, слева
направо Канонен und Flakwagen,
Kommandowagen, Geschuetzwagen,
Tender, Panzerlok B57, Geschuetzwagen,
Kommandowagen, Kanonen und
Flakwagen 6 Panzertraegerwagen.



Standard-Panzerzug Typ BP 42, на переднем плане Panzertregerwagen с PzKpfw 38(t) Ausf. G, на заднем плане Kanonen und Flakwagen.

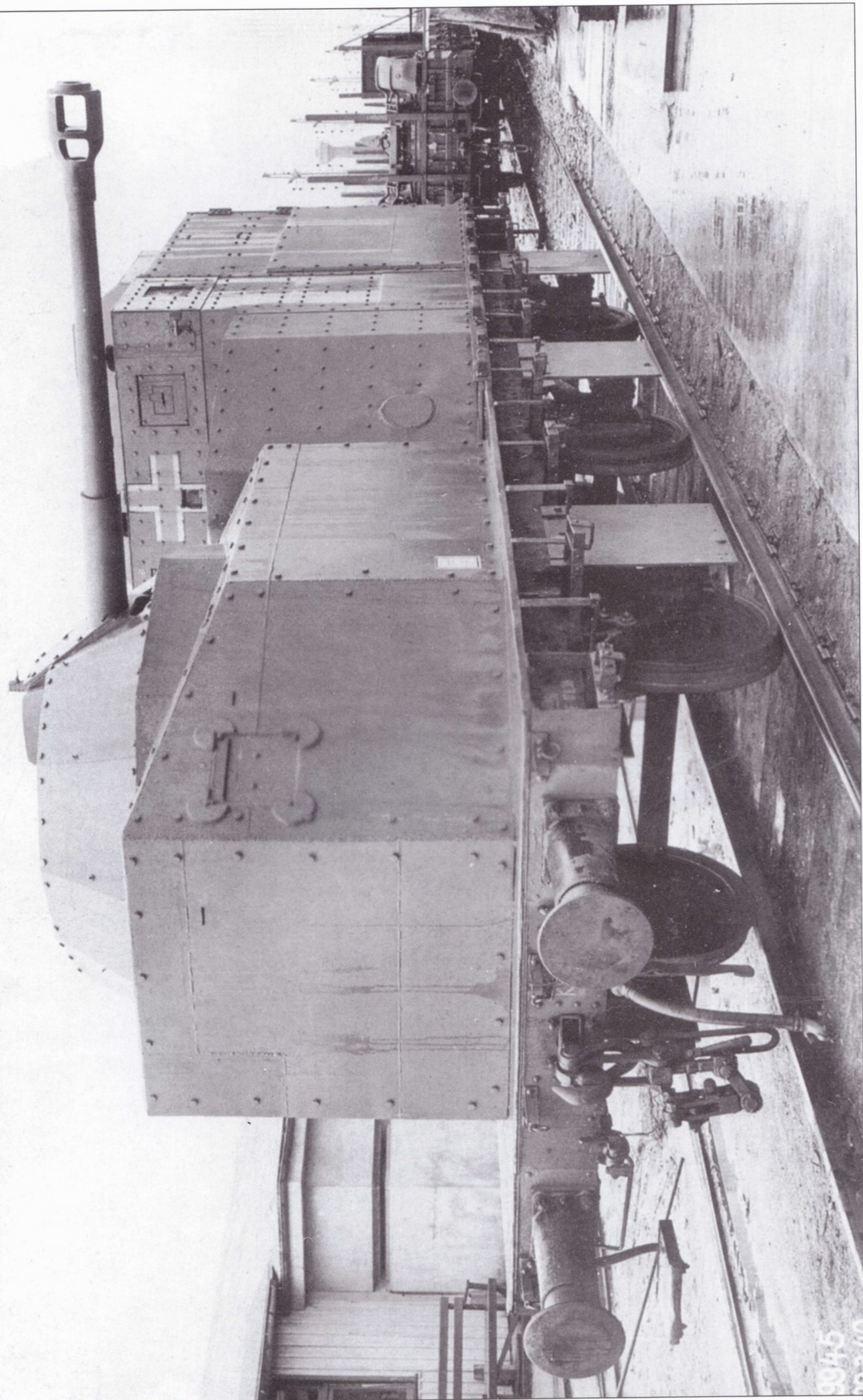


Капопенваген бронепоезда РЗ 3 (пушка 7,5 см L/41, фирмы «Rheinmetall-Borsig»).

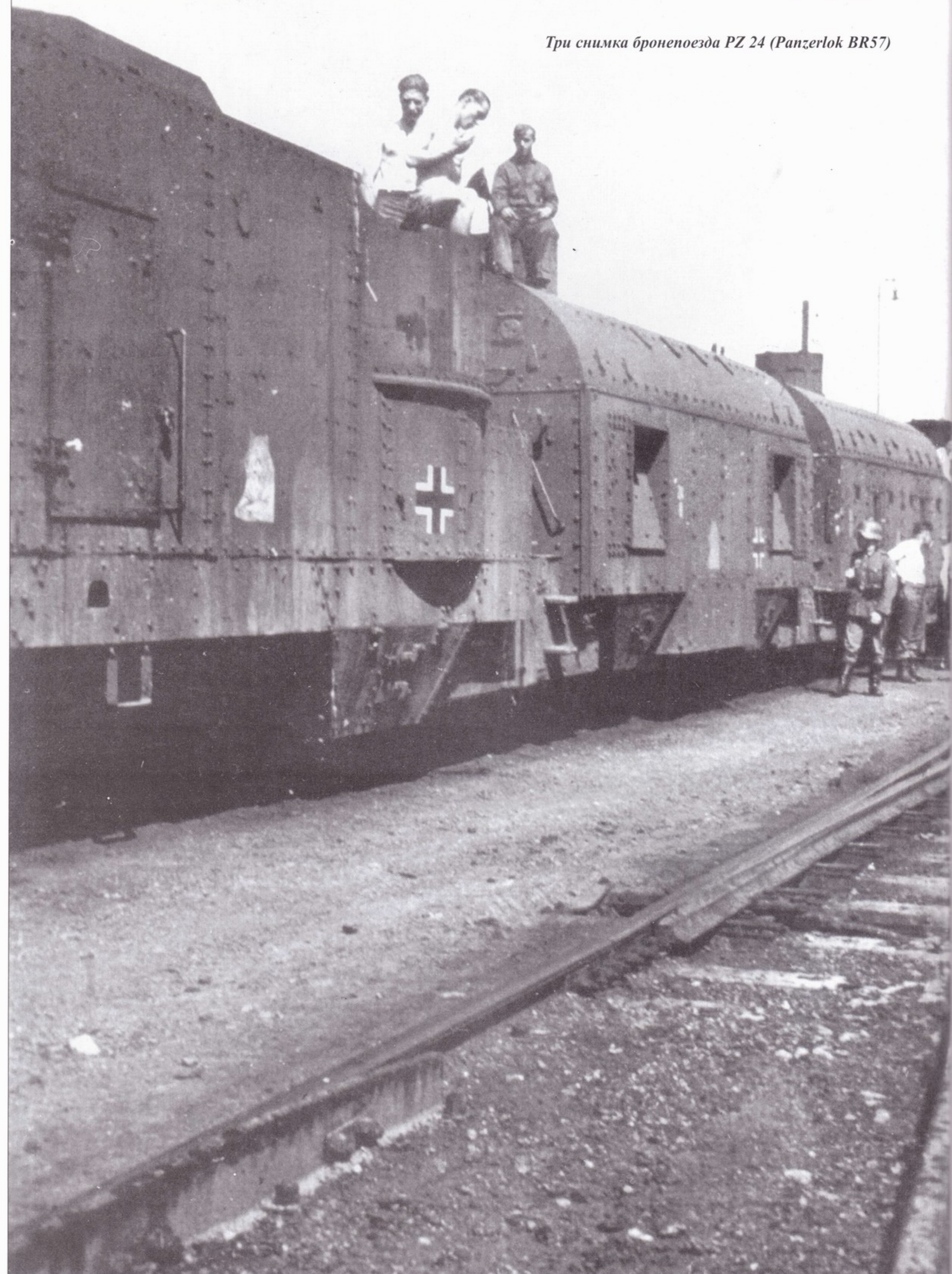


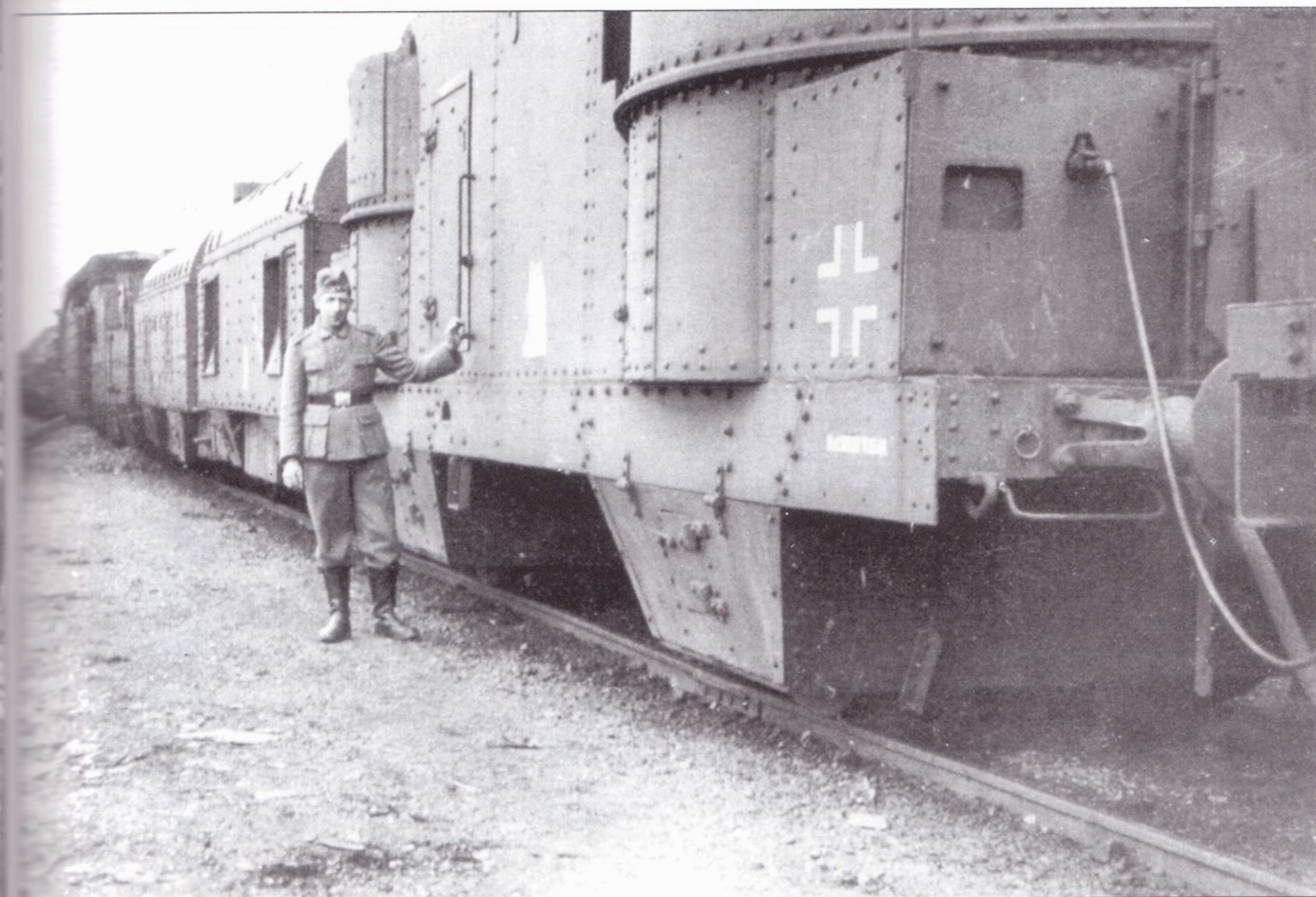
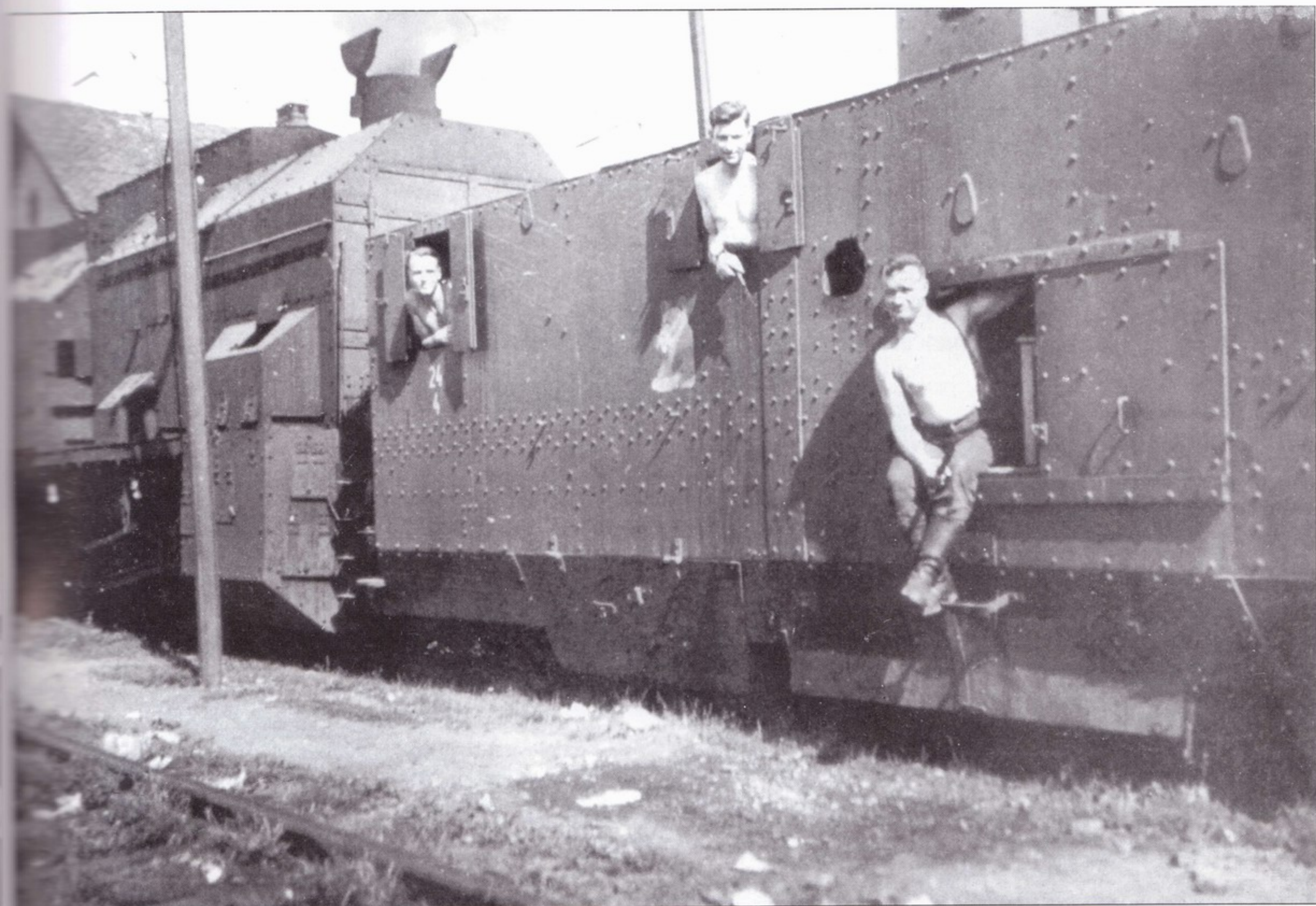
9948
90540

Капониер бронепоезда РЗ 3 (пушка 7,5 см L/41, фирмы «Rheinmetall-Borsig»).



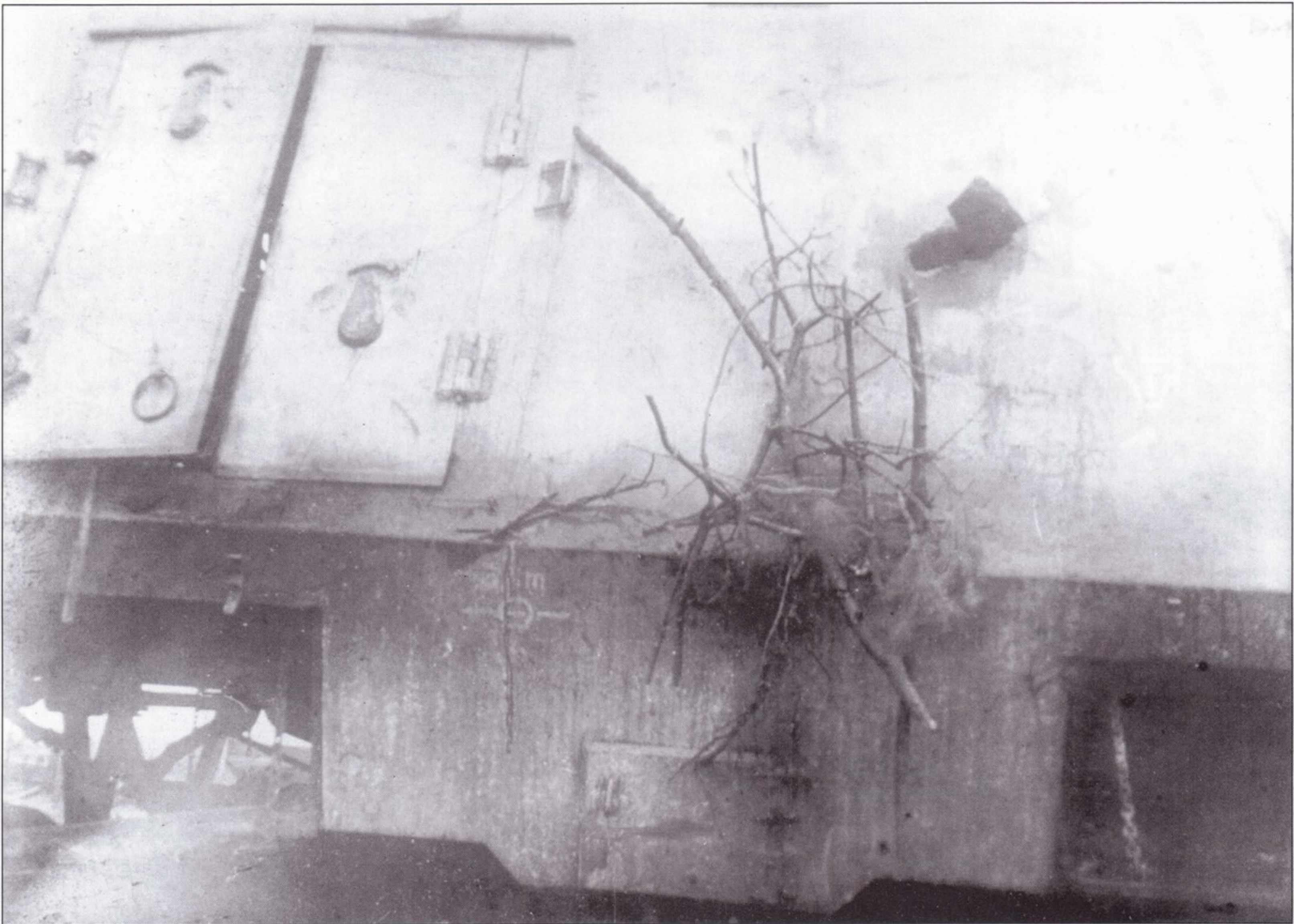
Три снимка бронепоезда PZ 24 (Panzerlok BR57)

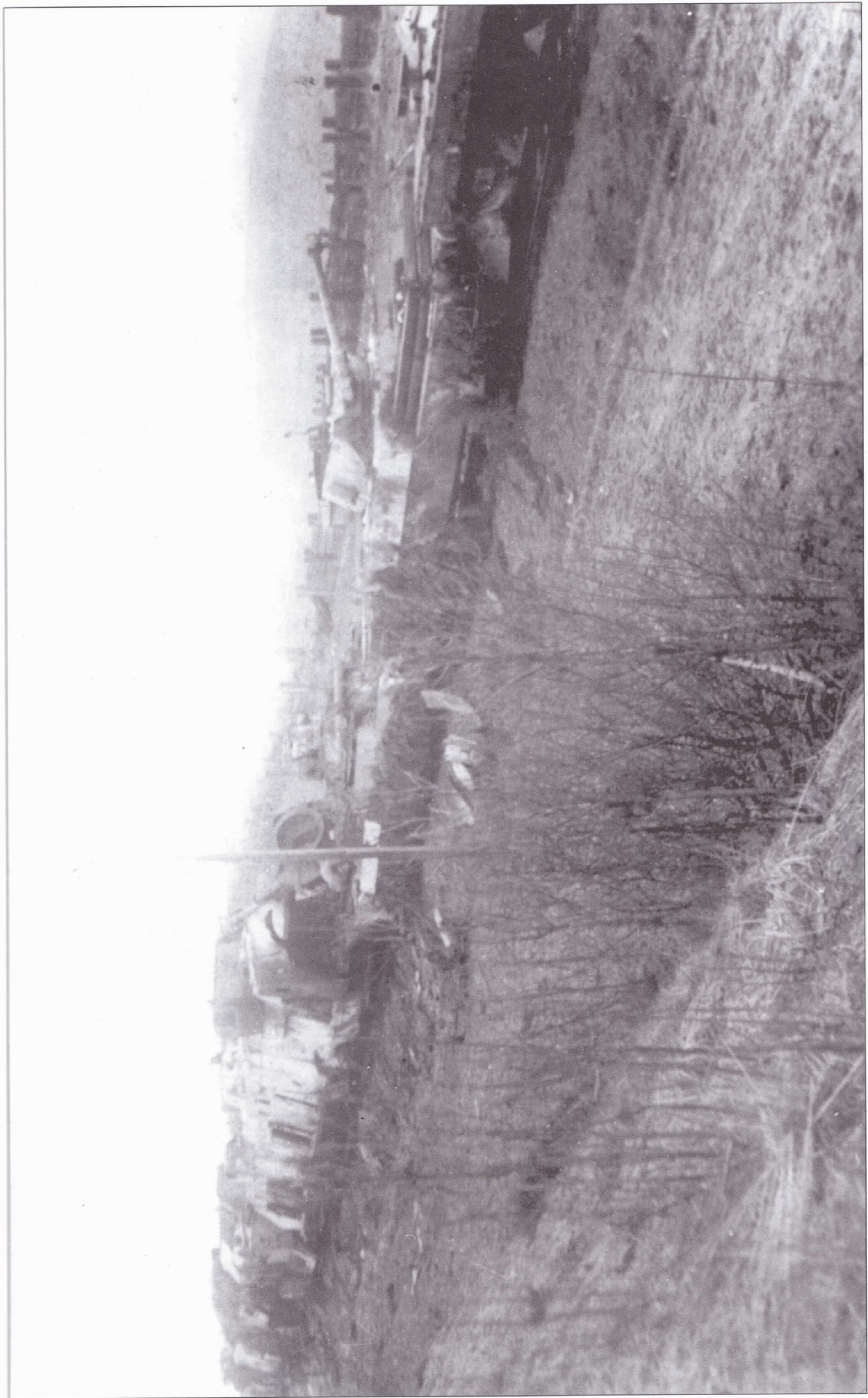




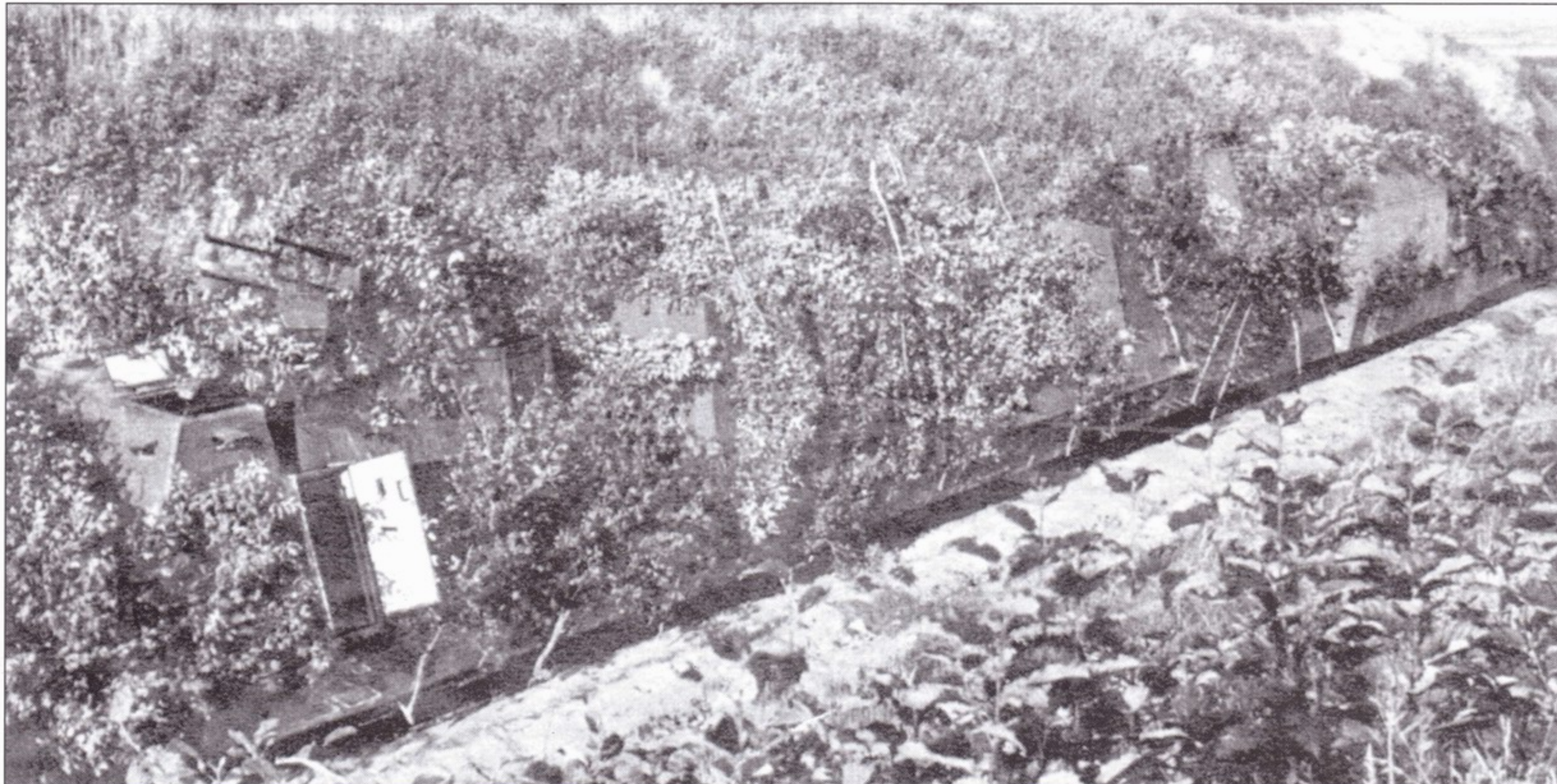


Geschuetzwagen, виден камбуз.





Уничтоженный бронепоезд ВР 44. Виден вагон Канопен und Flakwagen с башней Wirbelwind, Panzerjägerwagen с башней танка PzKpfw IV Ausf. J (H ?).



Тщательно замаскированный бронепоезд ВР 42.



Kanonen und Flakwagen (2 cm Flak Vierling C/38).

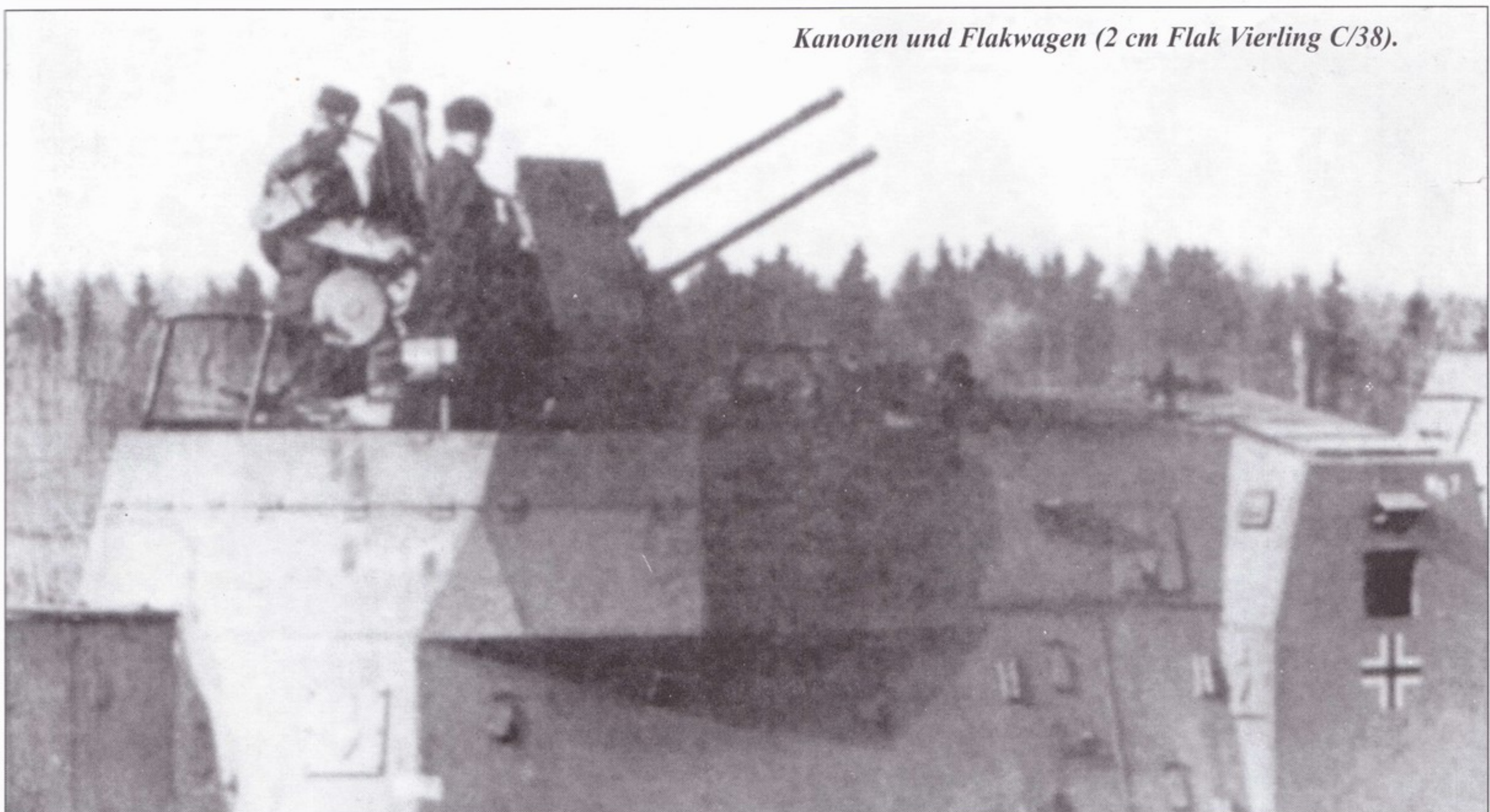


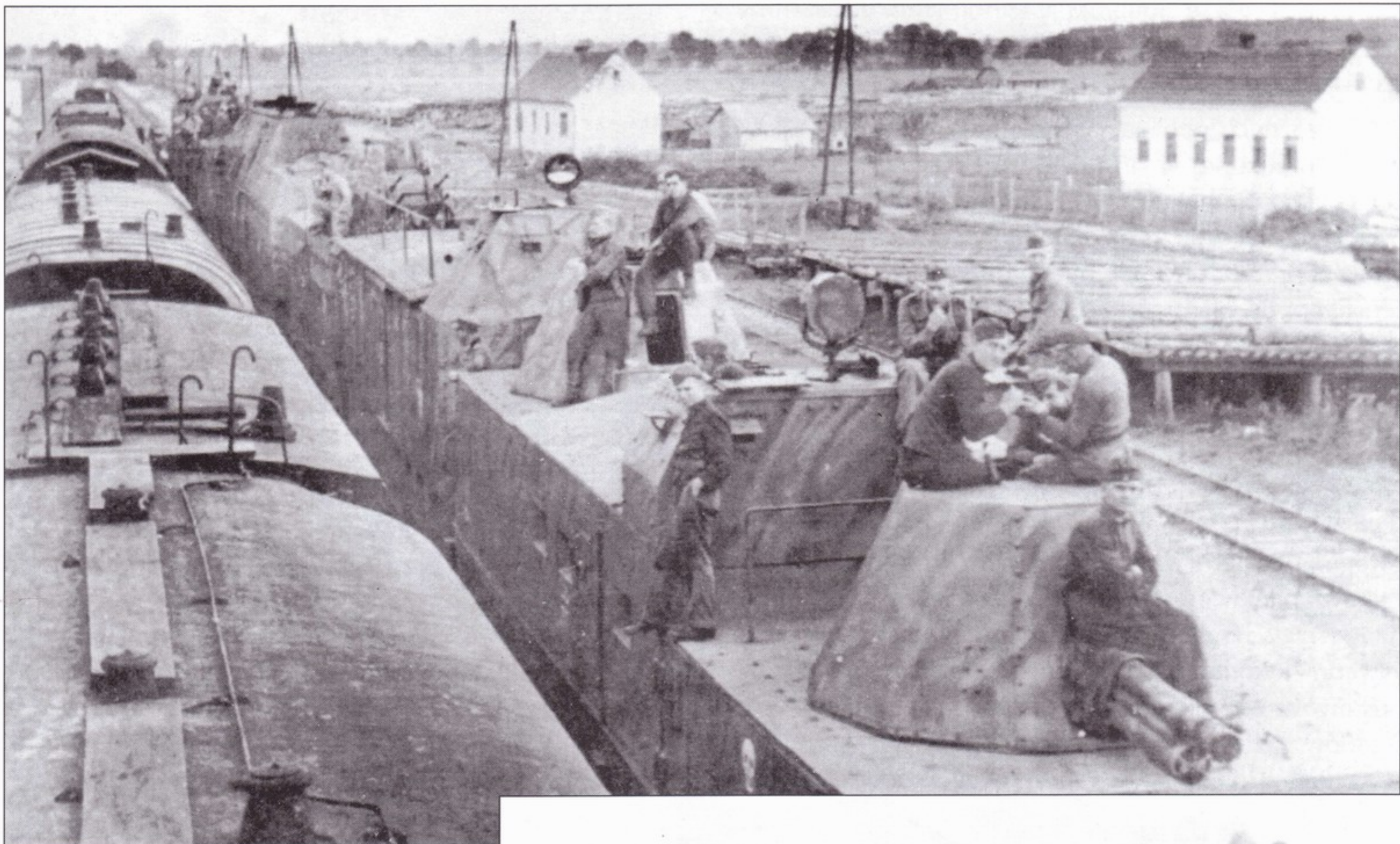
PZ 31, Восточный фронт, апрель 1944 г.

Kanonen und Flakwagen (2 cm Flak Vierling C/38).



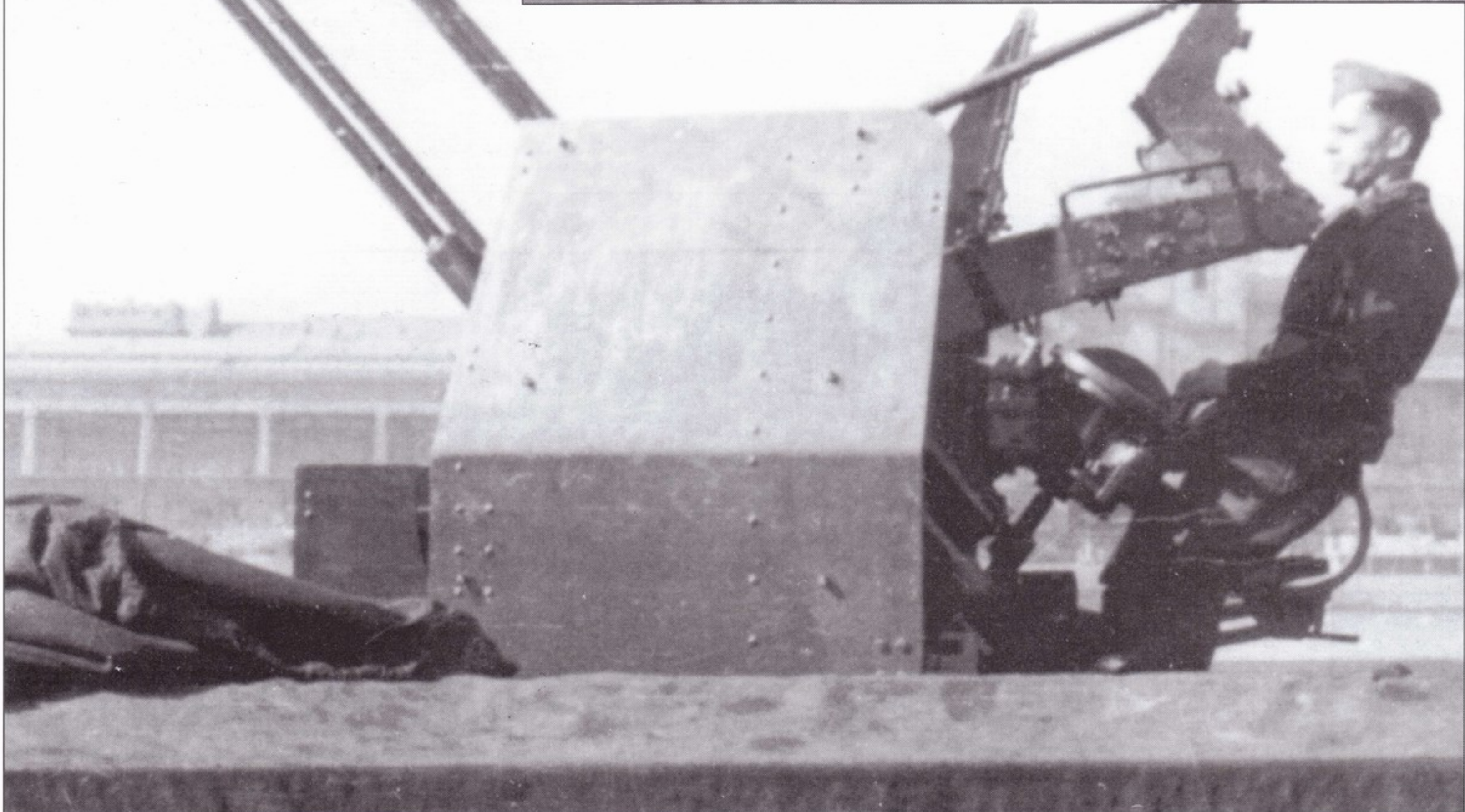
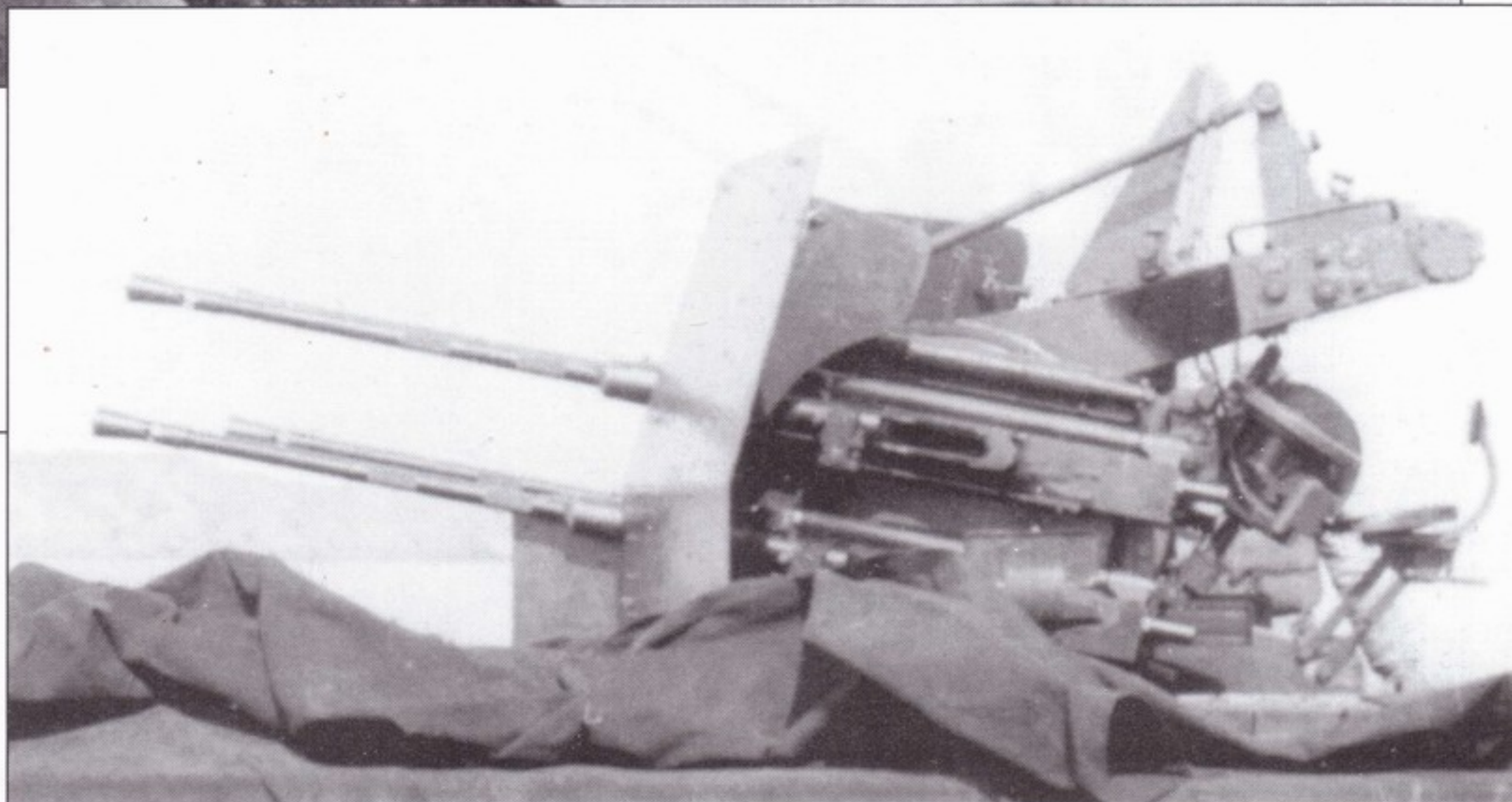
Kanonen und Flakwagen (2 cm Flak Vierling C/38).



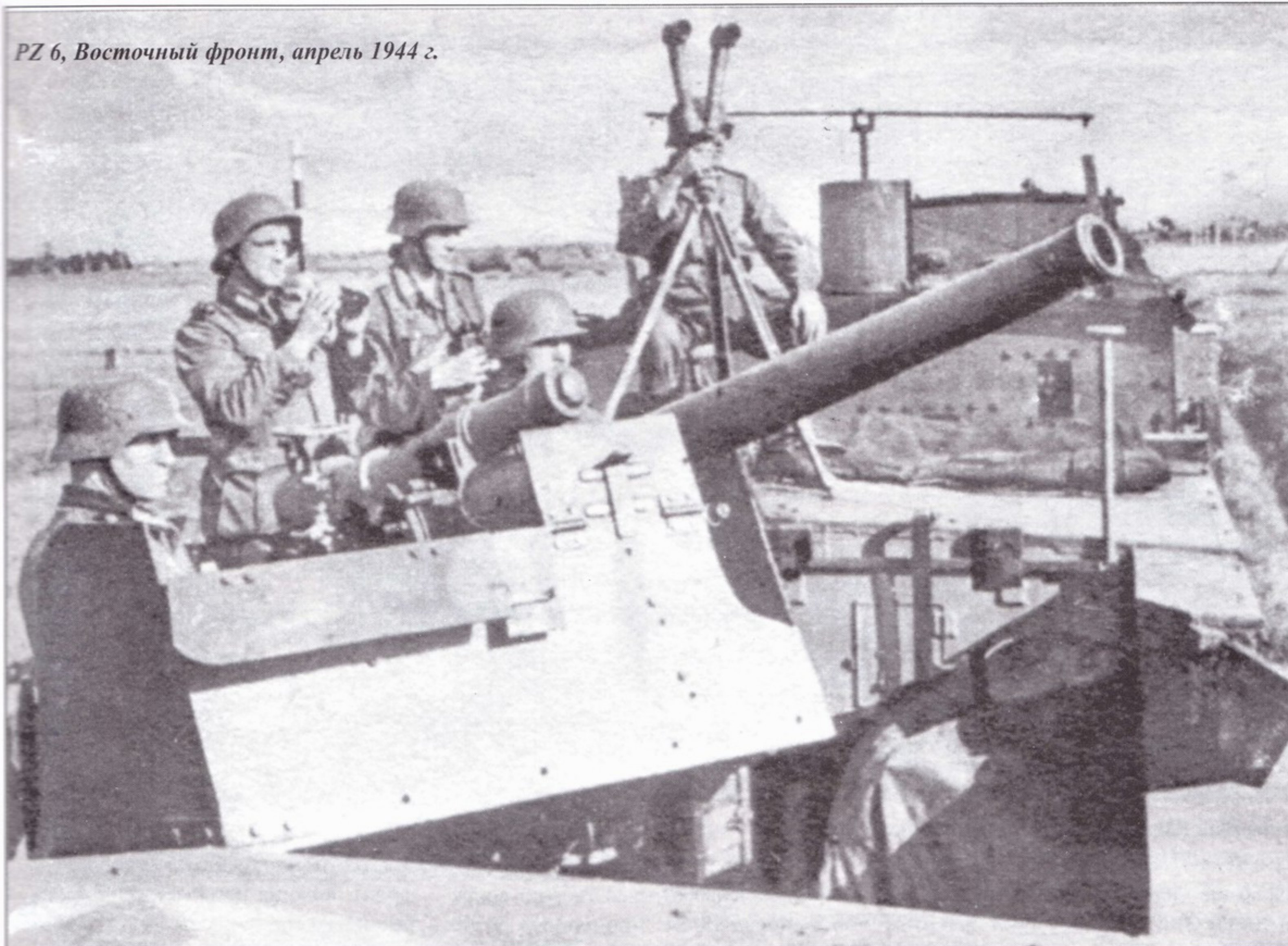


Бронепоезд PZ 64.

2 cm Flak Vierling C/38, стандартное зенитное вооружение, установленное на Kanonen und Flakwagen.



PZ 6, Восточный фронт, апрель 1944 г.



2 cm Flak 38, Streckenschutzzug, 1943 г.



2 cm Flak 38, Streckenschutzzug, 1943 г.

кассами и Уманью. На усиление группы армий «Юг» были направлены бронепоезда № 31 (октябре 1943 г., Житомир - Бердичев - Казатин) и бронепоезд № 30 (февраль 1944 г., Николаев - Одесса). Кроме того, в этот район прибыли бронепоезда типа ВР-42 второй серии (№№ 69 - 71) и бронепоезд № 72.

В декабре 1943 г. количество бронепоездов в составе вермахта было доведено до трех десятков. В составе группы армий «Север» действовали поезда №№ 51 и 63, в составе группы армий «Центр» - №№ 1, 2, 21, 27, 61, 67 и 68, в составе группы армий «Юг» - №№ 7, 10, 11, 28, 30, 31, 62, 69 и 70, на Балканах - №№ 6, 23, 64 и 65, во Франции - №№ 22 и 25. Бронепоезда №№ 3, 4, 24 и 26 находились в тылу на ремонте. К этому времени из списков действующих было исключено два бронепоезда: № 5 (получил тяжелые повреждения в мае 1940 г.) и № 29 (взорван своим экипажем 13 января 1942 г.). Как видно, бронепоезда продемонстрировали неплохую боевую живучесть - часто получали повреждения, но оставались ремонтнопригодными. К примеру удалось восстановить получивший тяжелейшие повреждения в марте 1944 г. под Ковелем бронепоезд № 27, правда пострадавший в том же бою бронепоезд № 10 восстанавливать не стали. Впрочем, во второй половине войны потери в бронепоездах стали расти быстрыми темпами.

12 декабря 1943 г. в Казатине Красной Армией был отрезан от своих войск бронепоезд № 21. Бронепоезд № 69 Красная Армия уничтожила восточнее Тарнополя в марте 1944 г., 4 апреля 1944 г. из-за разрушения путей экипаж взорвал бронепоезд № 70, это случилось в Раздельной. Самые большие потери понесли бронепоезда в ходе знаменитого сталинского удара в Белоруссии - операции «Багратион». Что там бронепоезда - тогда медным тазом накрылась вся группа армий «Центр». С конца июня по конец августа 1944 г. вермахт лишился бронепоездов №№ 1, 28, 61 (вместе с бронев вагоном № 17), 66 и 74 (группа армий «Центр»), №№ 51 и 67 (группа армий «Север»), № 63 (группа армий «Юг»); новенький бронепоезд № 74 успел провоевать всего несколько дней. В сентябре 1944 г. в Румынии был уничтожен бронепоезд № 71, № 32 - во Франции, № 304 - на Балканах.

Столь высокие потери в бронепоездах промышленность Рейха восполнить не могла, а, по большому счету и не пыталась - все ресурсы были направлены на постройку новых танков, самолетов и прочих подводных лодок, но никак не бронепоездов. За девять первых месяцев 1944 г., до 30 сентября, фронт получил от промышленности всего четыре новых бронепоезда - №№ 73 (в Италии), 71, 74 (уничтожен через несколько дней после прибытия на фронт)

и 75 (позже получил № 5). Кроме того, фронт получил четыре легких бронедрезинных поезда (№№ 301 - 304), все они были направлены на Балканы, и восемь самоходных бронев вагонов (№№ 16, 18, 19 и 20). Между тем производственный план предполагал изготовление в 1944 г. восьми бронепоездов ВР-44, 16 тяжелых бронедрезинных поездов, 46 «панцерягер-вагонов» и пяти самоходных бронев вагонов. Не сложилось у промышленности с выполнением производственного задания, полученного от партии и правительства Германии. И это при том, что производство бронепоездов получил довольно высокий приоритет - следом за танками «Тигр» и «Пантера».

В конце 1944 г. в постройке находилось 16 тяжелых бронедрезинных поездов, работы по двум из них свернули в январе 1945 г. Лишь два из этих составов вступили в строй в начале 1945 г. В войска попало всего два новых бронепоезда типа ВР-44 - № 76 в Восточную Пруссию и № 75 на Балканы. На Балканы был отправлен также переделанный в бронепоезд № 52 вспомогательный поезд «Блюхер».

Высадка союзников в Нормандии 25 июля 1944 г. и в Южной Франции 15 августа 1944 г. отразилась на дислоцированных в южных регионах французского государства германских бронепоездах (№№ 22, 24, 25 и 32). Из-за высокой вероятнос



2 cm Flak 38 (PZ 6), 1943 г.

ти уничтожения составов авиацией бронепоезда пришлось отвести в Рейх, за исключением бронепоезда № 32, который бросили из-за отсутствия воды для паровоза в Сент-Берейне.

После перевооружения, которое заключалось прежде всего во включении в составе «панцерягер-вагенов», бронепоезда №№ 22, 24 и 25 были направлены в Словакию и в Южную Польшу (октябрь - ноябрь 1944 г.). В последние три месяца 1944 г. вермахт лишился еще нескольких бронепоездов: составы №№ 3 и 21 были уничтожены в Курляндии, №№ 6, 301 и 302 - на Балканах.

Несколько бронепоездов, конечно же, не могли сдерживать фронта, когда в январе 1945 г. Красная Армия нанесла очередной сталинский удар. Южнее Варшавы уцелел только лишь штабной бронепоезд № 72а. В Словакии действовал бронепоезд № 22, 11 февраля 1945 г. он был уничтожен в районе Шпроттау. Все другие бронепоезда группы армии «Центр» были потеряны.

Иначе сложилась ситуация с бронепоездами на территории Восточной Пруссии. Здесь полковая боевая группа № 2 подполковника Гюнтера (штабной бронепоезд № 72b, бронепоезда №№ 30, 52, 68 и 76) действовала на сравнительно тихом участке фронта, который обороняла 4-я армия. С началом наступления Красной Армии 20 января 1945 г. бронепоезда №№ 72b и 30 получили приказ убыть в район Зольдау. По пути эти составы приняли бой в районе Дойч-Эйлау. Часть вагонов бронепоезда № 68 находилась в Кенигсберге на ремонте, в Кенигсберг отошел бронепоезд № 52. Только бронепоезд № 76 оказался отрезанным от своих войск в Земландии, где и был уничтожен в апреле 1945 г. Четыре других бронепоезда сражались в нижнем течении Вислы, в Померании. В конце войны эти составы оказались в Готенхафене, где и нашли свой конец.

Центр в Миловице смог подготовить к боевым действиям только бронепоезд № 5, отремонтировать бронепоезд № 65, ввести в строй новый состав № 77, поезда защиты линий «Макс» и № 83. Вспомогательный бронепоезд «Берлин» вооружили танками «Пантера». В апреле 1945 г. в Берлине закончили модернизацию вспомогательного поезда № 350. Поезд № 350 вместе с «Максом» был направлен на Балканы. Самоходные бронев вагоны №№ 22 и 37 действовали в составе одной боевой группы, позже была сформирована боевая группа из бронепоезда № 72а и двух бронев вагонов - №№ 16 и 21. Бронепоезд № 77 и учебный бронепоезд № 5 действовали в Померании, их уничтожили в феврале - марте 1945 г.

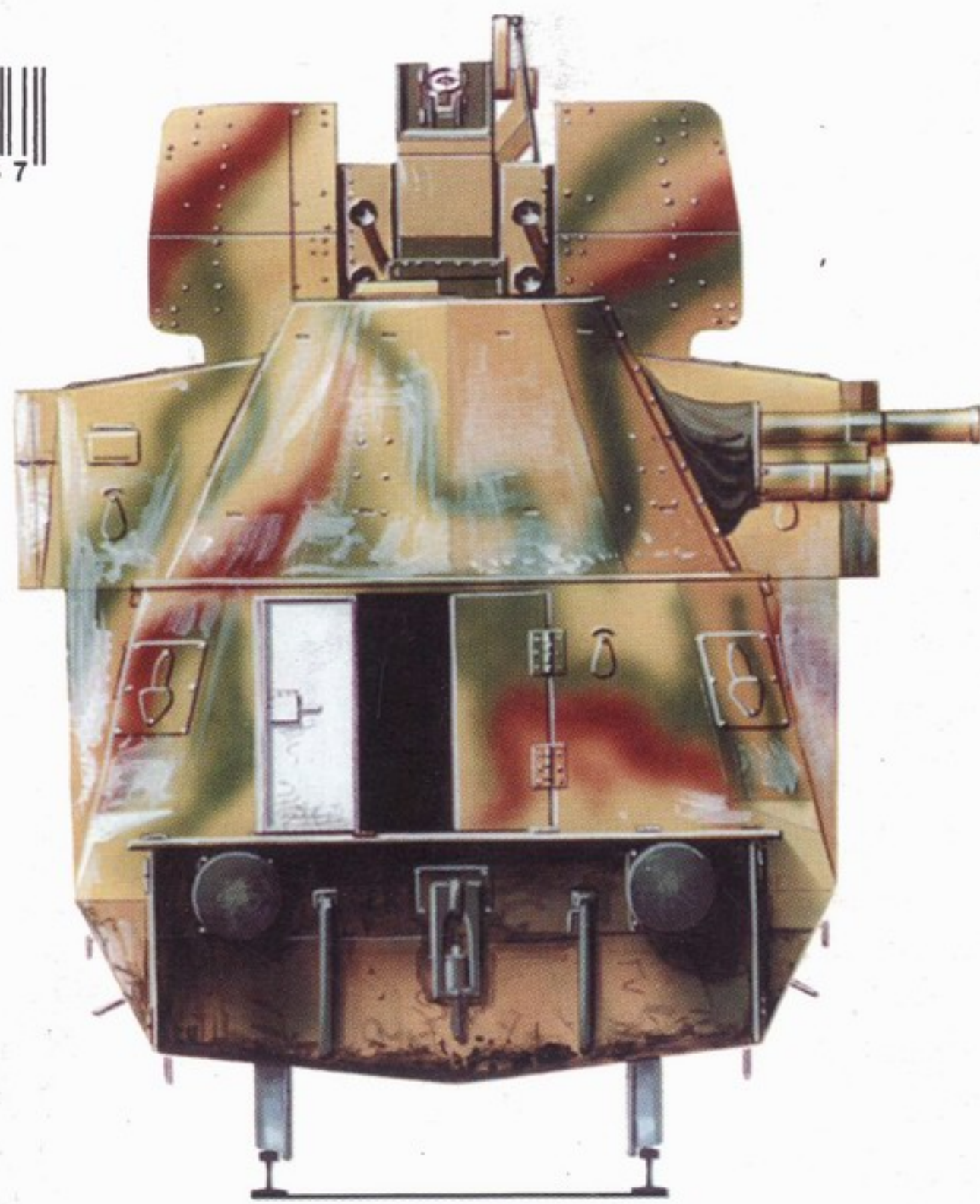
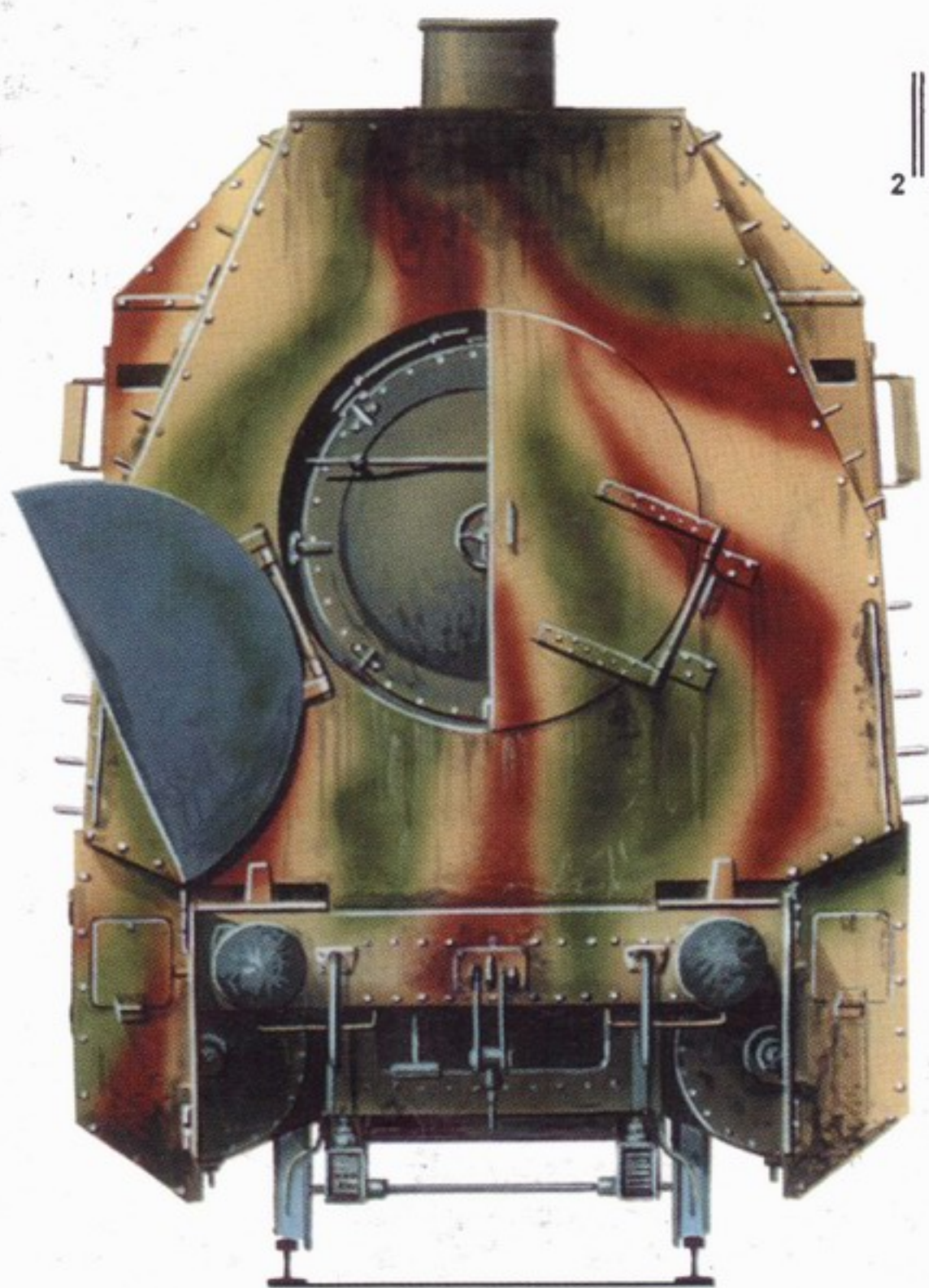
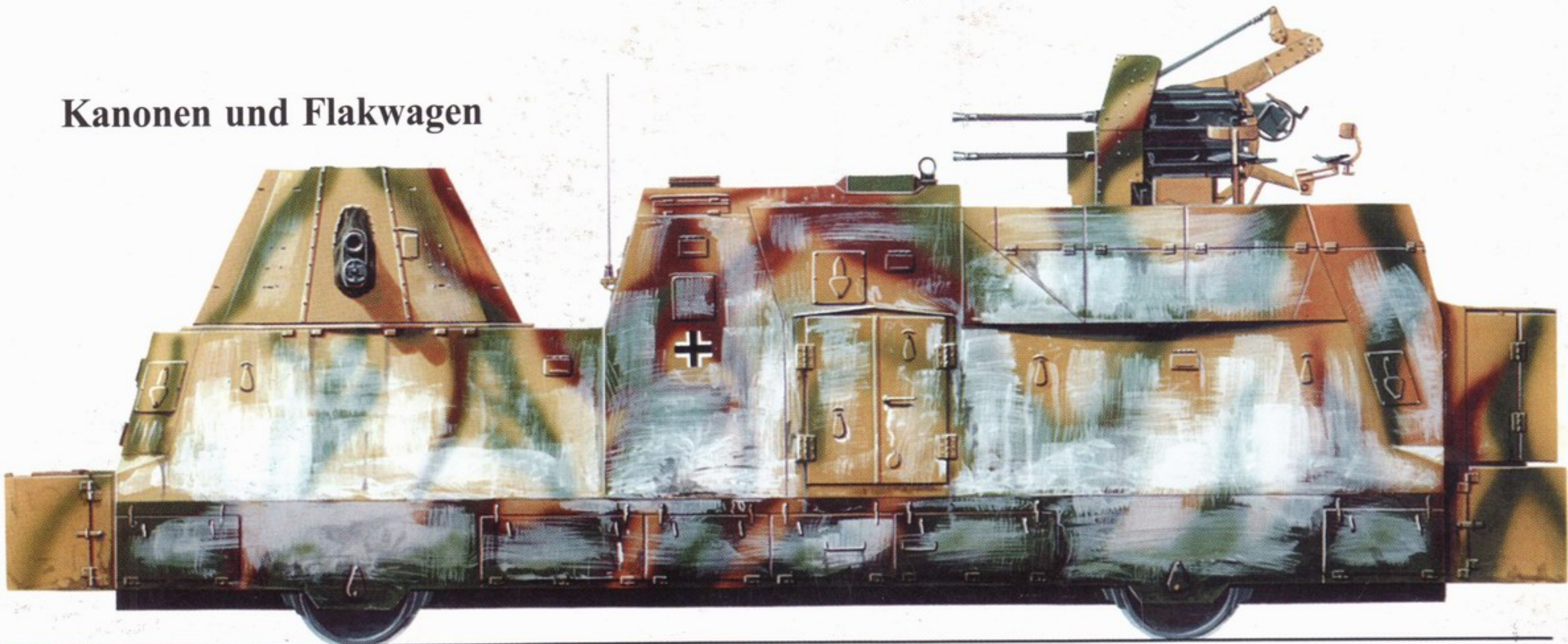
Почти все бронепоезда и бронев вагоны, принимавшие участие в боях на Одере сумели избежать уничтожения в ходе начавшегося здесь в середине апреля 1945 г. мощного наступления советских войск; пострадал только один поезд - «Берлин», его уничтожила советская артиллерия. Бронепоезда №№ 65, 83 и 350 (а также переброшенный с Балкан бронепоезд № 75), бронев вагоны №№ 21 и 22 направились в сторону Мекленбурга и сдались американцам 2 мая 1945 г. между Людфигслюстом и Хольхаузенем. Бронев вагон № 16 экипаж бросил в районе Нейруппена, судьба бронев вагона № 37 не известна.

Насколько известно, последними бронепоездами, отправленными на фронт из Миловиц, стали составы №№ 4, 78 и 79. Все составы поначалу отправили в Южную Венгрию, но на маршруте бронепоезд № 4 завернули в Хорватию. Из всех бронепоездов, которые в мае 1945 г. находились в Штирии, Хорватии и Словении, только бронепоезда №№ 4, 64 (с бронев вагоном № 19) и 78 смогли добраться до территории Австрии, где их экипажи благополучно сдались в плен западным союзникам. Другие бронепоезда (№№ 23, 202, 203, 204, 303, поезда защиты линий «Макс», «Мюнхен» и «Вернер», бронев вагоны №№ 30, 31, 32, 34, 35, 38, штабной поезд № 1 и ремонтный поезд № 1) не смогли добраться до западных союзников по причине разрушения путей и попали в руки партизан Тито. Часть экипажей этих бронепоездов продолжали сражаться пешим порядком.

В последние недели войны в полосе группы армий «Центр» действовали бронепоезда №№ 7, 27, 80, 81 и «Мориц», тяжелые бронедрезинные поезда №№ 205 и 206, бронев вагон № 36. Наличие данной ж.д. бронетехники установлено абсолютно достоверно, но имелось еще минимум два не идентифицированных бронепоезда, один из которых (командир гауптман Рудольф Домз) был 5 мая 1945 г. захвачен чехами, а уже через два - три дня пошел в бой против немцев с чешским экипажем. Немцы тяжело повредили «свой» бронепоезд. Есть информация о том, что в последние дни войны в районе Рейхенберга действовали два не идентифицированных исторической наукой германских бронепоезда. С другой стороны, осталась невыясненной судьба бронепоездов № 82 и № 99, отмеченных в списке бронепоездов вермахта, датированным апрелем 1945 г.

Экипажи бронепоездов потратили массу усилий, чтобы пробиться на Запад - западные союзники передали пленных русским, которые навязали германским солдатам и офицерам многолетний тур по лагерям Центральной России и Сибири.

Kanonen und Flakwagen



Panzerlok BR57

Kanonen und Flakwagen



Panzerjagerwagen

Panzertragerwagen

