

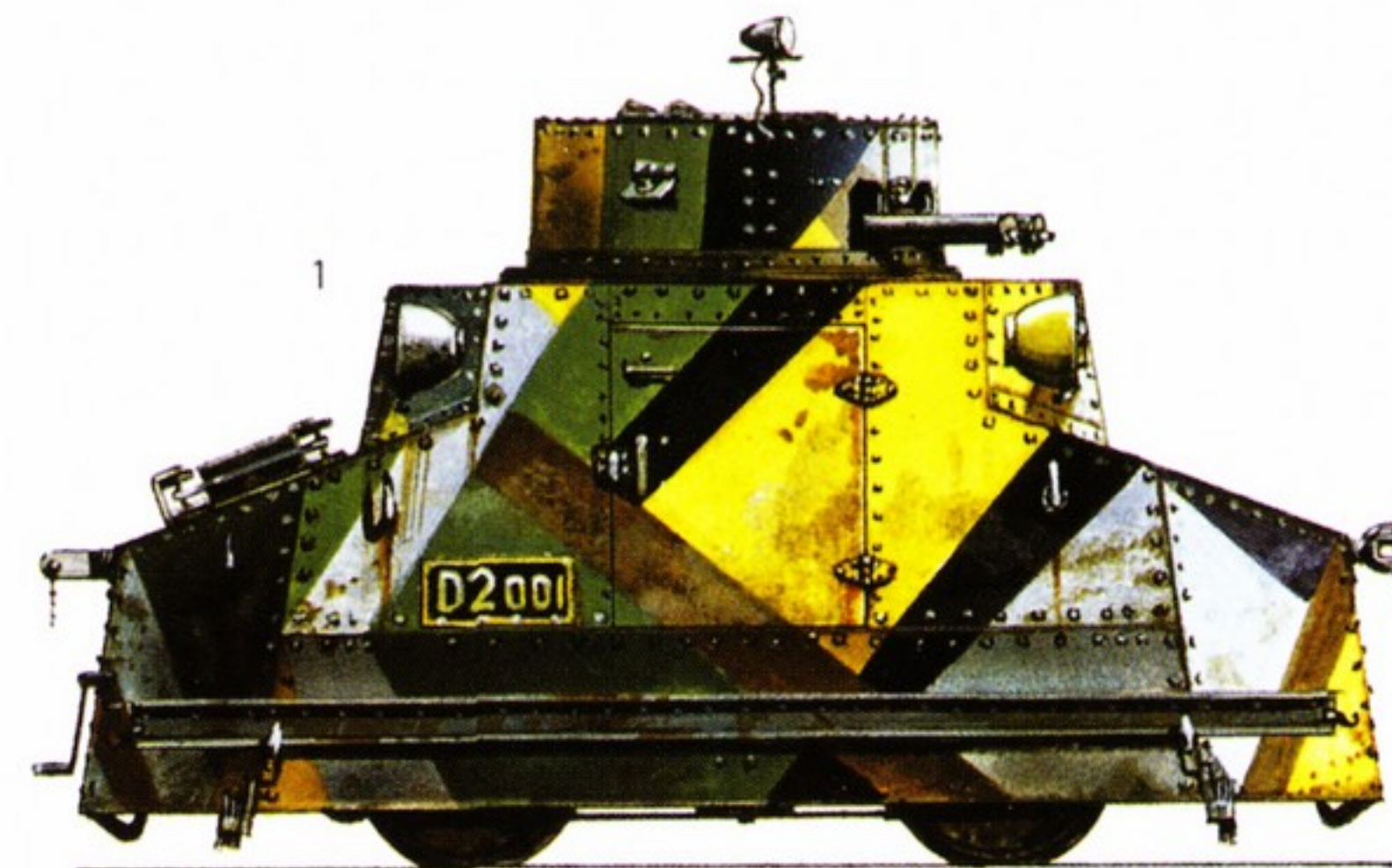
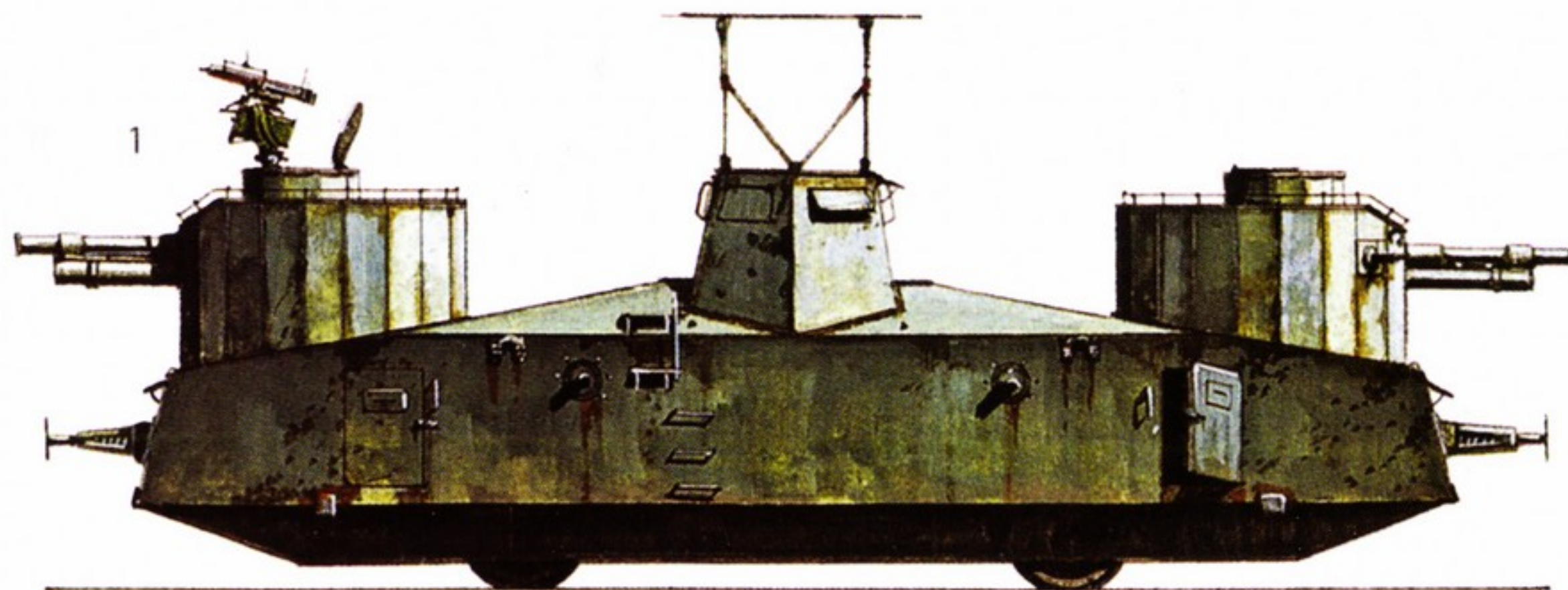
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

4

# БРОНЕПОЕЗДА

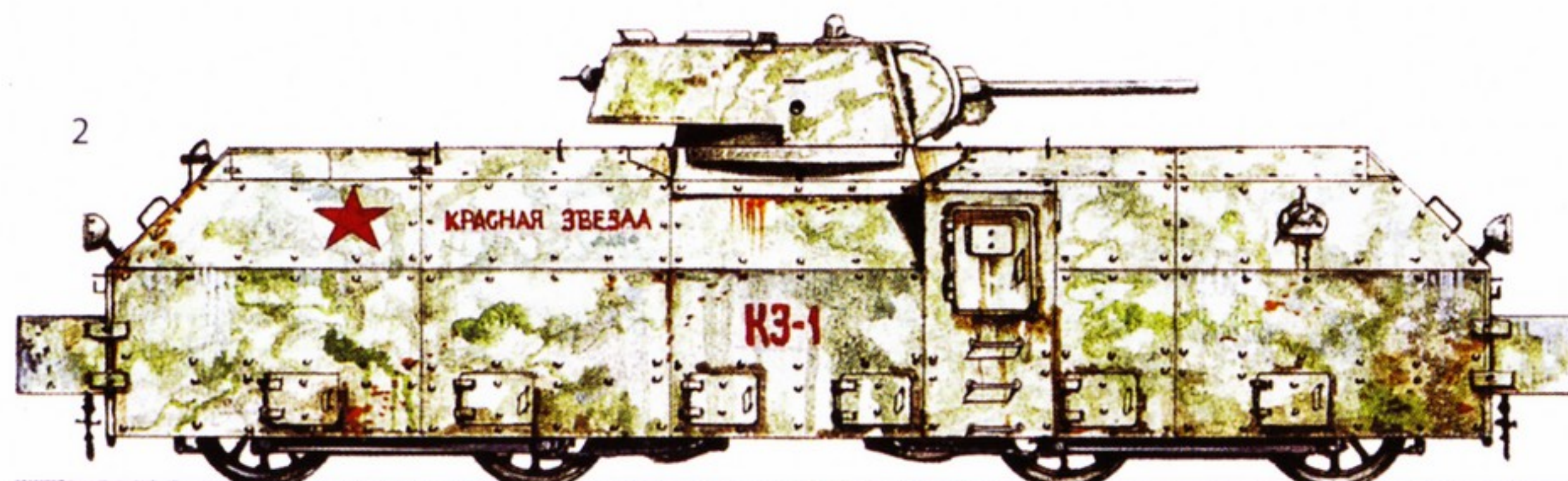






1. Татра Т 18 Чехословацкой армии, 1938 год

Польская армия заказала 6 броневедомств Татра Т 18 в 1926 году для сопровождения своих бронепоездов в качестве разведчиков. Один экземпляр заказал чехословацкий бронепоезд в Миловице – как показано на рисунке он имел 5-цветный камуфляж, типичный для 1930 годов. Машину позднее захватили немцы, и она действовала с бронепоездом Рз.1, а трофейный польский Т 18 использовался командой немецкого бронепоезда Рз.7.



#### Советские мотоброневозы 1941- 1945 годы:

1. Мотоброневоз НКВД МБВ-2, лето 1941 года

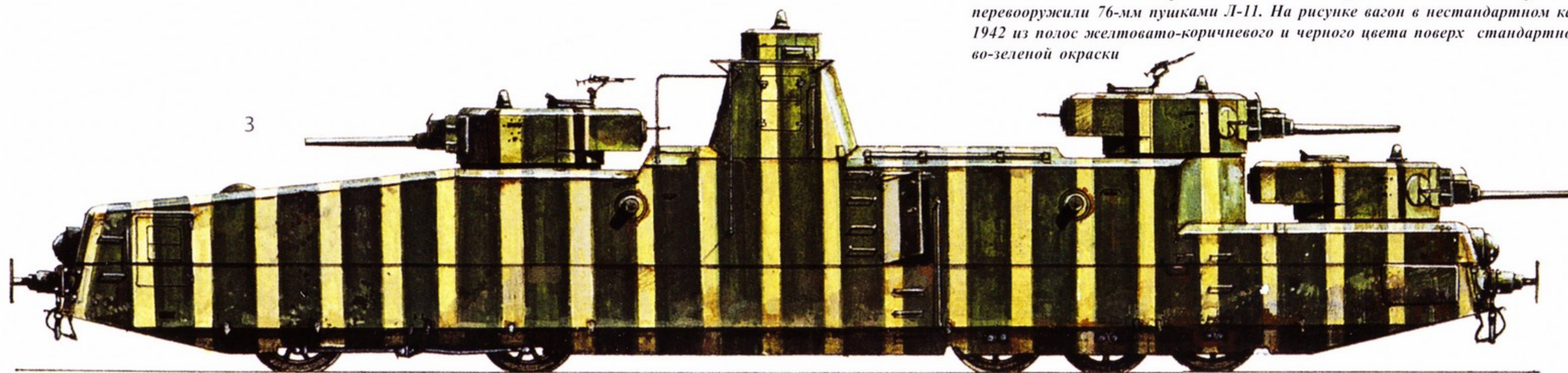
Стандартный предвоенный мотоброневоз НКВД МБВ-2 покрашен оливково-зеленой краской 4Б0 ( близок к американской краске FS34130).

2. Мотоброневоз Красная Звезда, декабрь 1941 года

Несет следы местной модернизации направленной на усиление вооружение. Эта броневедомств построена на паровозостроительном заводе им.Куйбышева в Коломне с использованием башни и дизельного мотора В-2К тяжелого танка КВ-1. На рисунке вагон в зимнем камуфляже поверх оливково-зеленой краски.

3. Мотоброневоз МБВ-2 Стремительный, Ленинградский фронт 1942 год.

Вторая машина из двух, построенных на Кировском заводе в Ленинграде в 1936-37 годах с использованием башен среднего танка Т-34 с пушкой КТ-28. В сентябре 1941 года его перевооружили 76-мм пушками Л-11. На рисунке вагон в нестандартном камуфляже 1942 из полос желтовато-коричневого и черного цвета поверх стандартной оливково-зеленой окраски



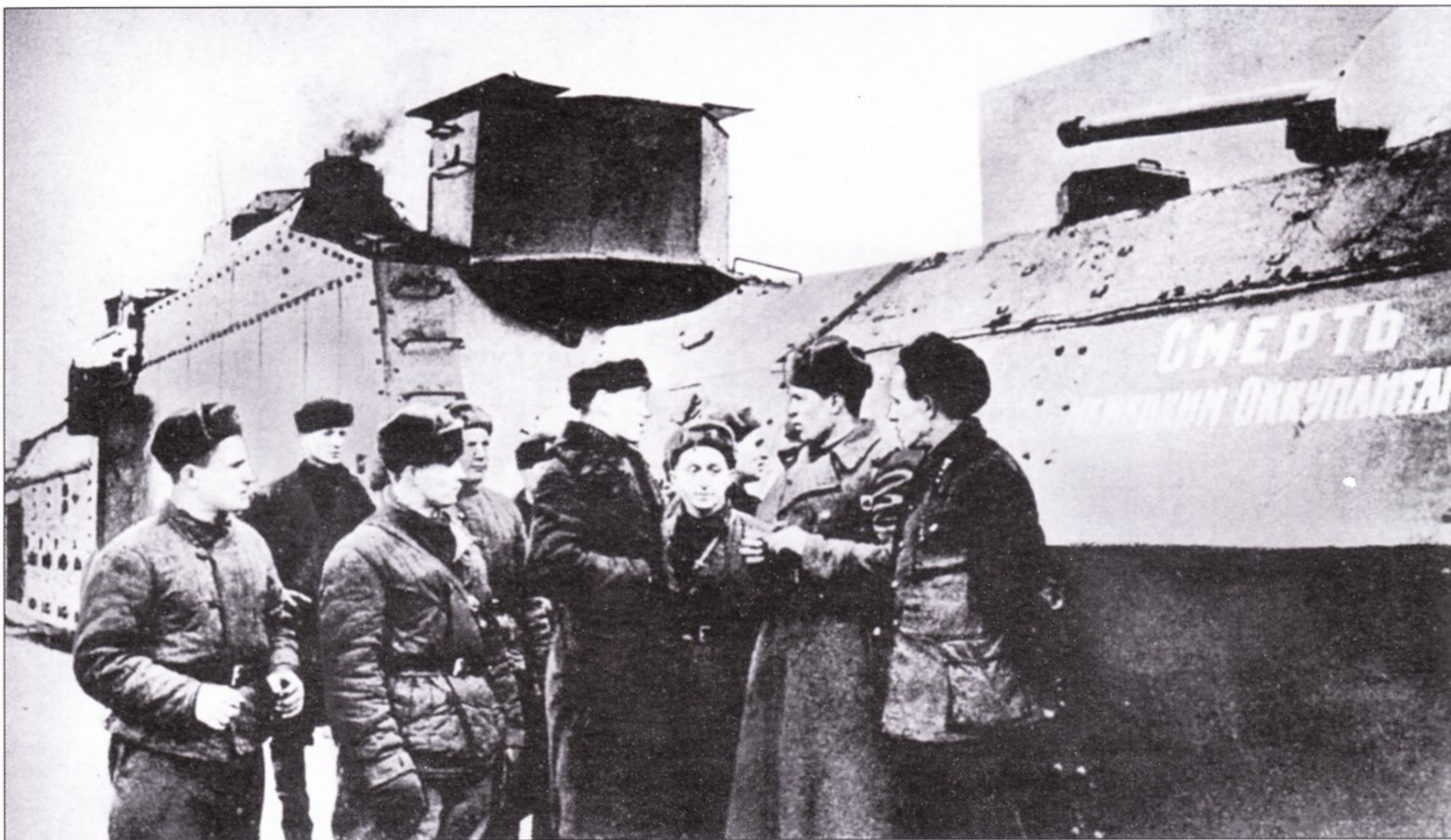


# Бронепоезда



*В 1941 – 1942 гг. германские войска на Восточном фронте в качестве трофеев захватили некоторое количество советских самоходных броневагонов, вооруженных 76,2-мм орудиями в башнях кругового вращения.*





*Бронепоезд передается команде. Примерно 1942 год. Паровоз находится в центре бронепоезда, на его тендере установлена башня зенитного пулемета. Справа видна стандартная башня танка Т-34-76.*

#### **Советские бронепоезда 1917-1945**

Во многих случаях история полна курьезов. Например, известный советский историк Дмитрий Волкогонов писал, что в Иосиф Сталин в 1921 году был возмущен действиями Троцкого. Председатель Реввоенсовета республики использовал для своей охраны два бронепоезда и окружил себя толпой из молодых людей, одетых в новые «кожанки». В июле 1945 года Сталин отправился на Потсдамскую кон-

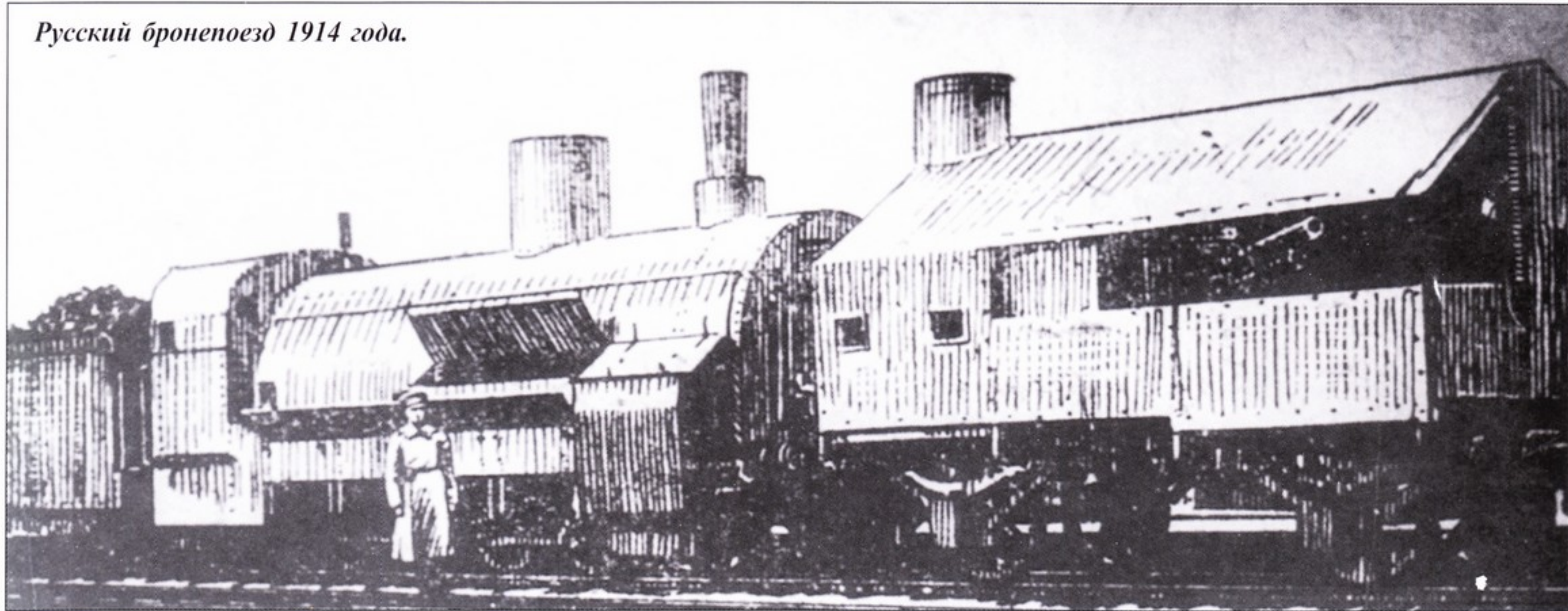
ференцию в Германию по железной дороге (авиации он свою жизнь не доверял) и его безопасность обеспечивали органы НКВД на 8 бронепоездах. Он преодолел путь в 1923 км, из них 1095 км по территории СССР, 594 км по территории Польши и 234 км в Германии. Для охраны мобилизовали огромное число войск НКВД: плотность часовых составляла от 6 до 15 солдат на один км железнодорожного полотна. Для охраны вождя привлекли 11 полков НКВД общей численностью

17 тыс. военнослужащих, им помогали 1515 железнодорожных служащих. Этот эпизод был последним случаем использования бронепоездов во Второй мировой войне. СССР всегда покрывал завесой секретности все, что касалось военного дела, включая бронепоезда. После войны планы использования бронепоездов в Советском Союзе остались неизвестными, как и судьба самих бронепоездов. Одним из источников информации стал документальный фильм «Плоды победы», посвя-

*Бронепоезд № 12 в Петрограде в 1917 году.*







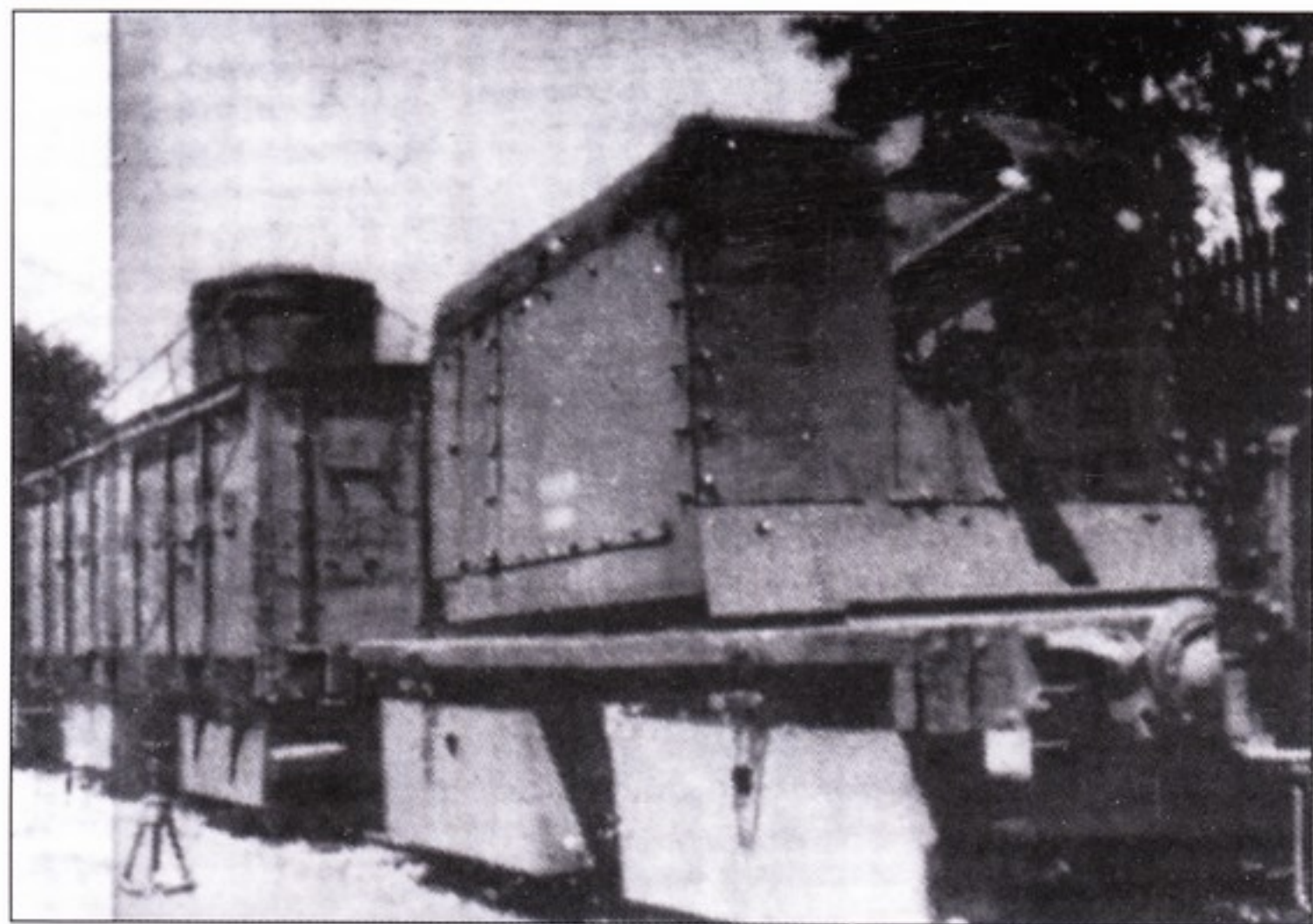
щенный бронепоездам и показанный в ГДР в 1975 году. Среди прочего там показали современный бронепоезд угловатых форм, оснащенный автоматически управляемыми счетверенными зенитными установками и башнями от танков Т-62. Этот бронепоезд вел дизельный локомотив. Советские военспецы разделились во мнении о полезности бронепоездов в современной войне. Большинство считало бронепоезда отмирающим типом вооружения. Некоторые считали возможным установку танков на платформы под мощным зенитным прикрытием, такой «временный эксп-

ромт» мог бы заменить дорогостоящие и громоздкие бронепоезда старого классического типа. По прибытии на место танки покидали платформы и вступали в бой. Такая практика необходима в тех местах, где железная дорога осталась единственным средством передвижения (огромные пространства тайги, пустынь и др.). После этого фильма другой информации о бронепоездах из СССР не поступало.

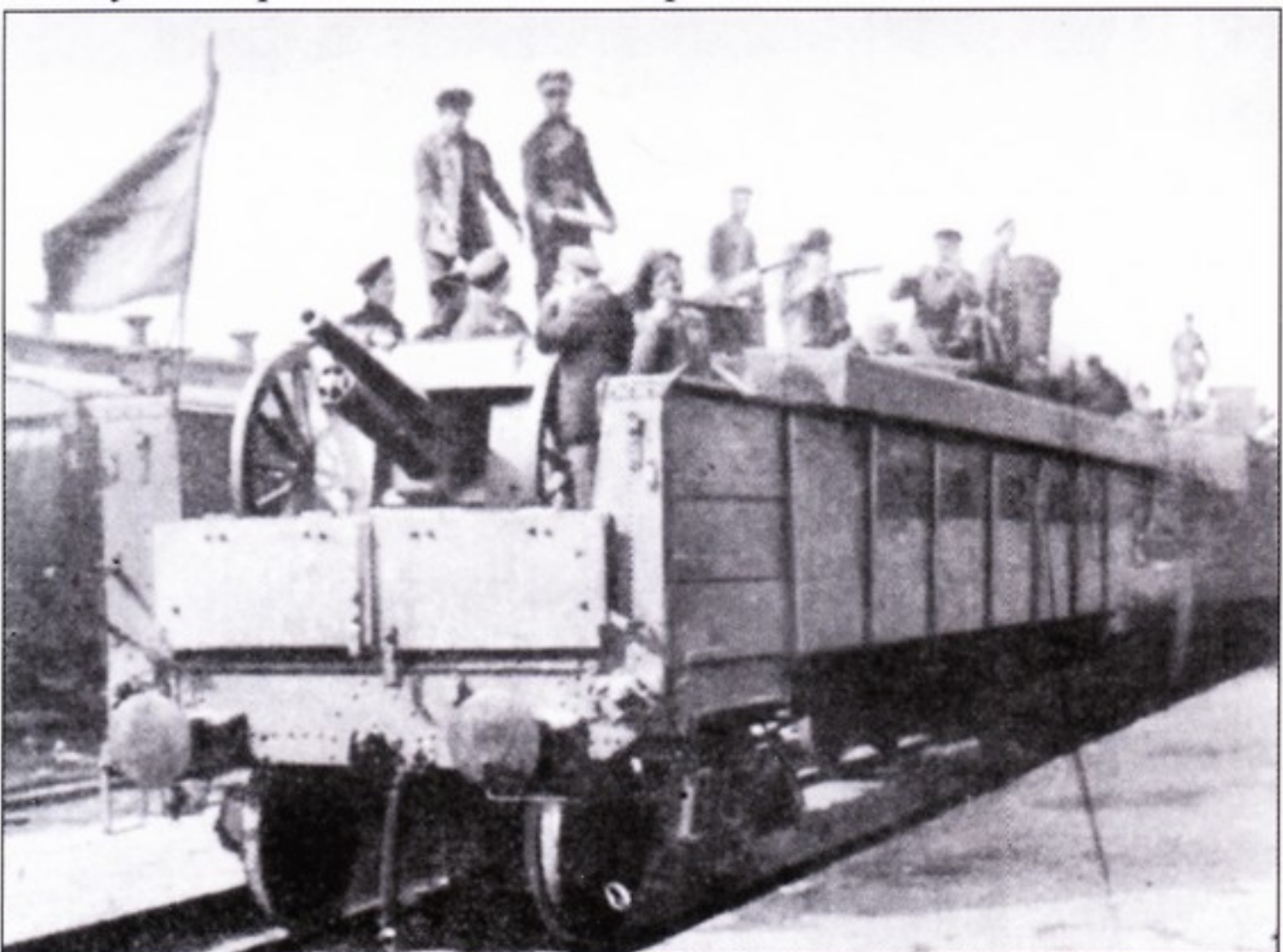
Появление бронепоездов непосредственно связано с развитием железных дорог. Железнодорожные войска появились в большинстве государств почти одновременно с постройкой железных дорог. Хотя их назначение и организация отличались в разных странах, их цель оставалась единой: в мирное время они



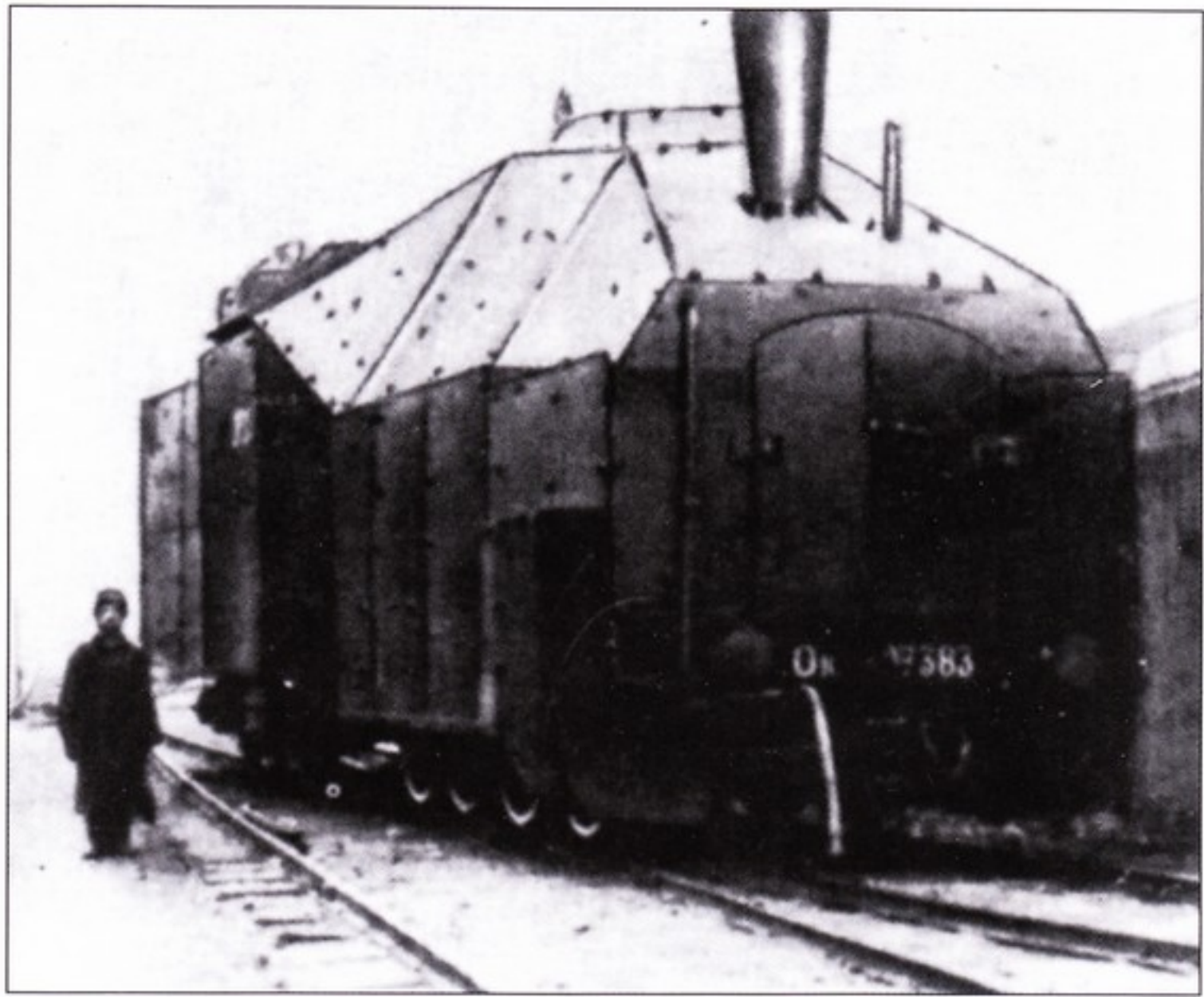
*Импровизированные бронепоезда часто оборудовались полевой пушкой расположенной впереди состава.*



*Полевая пушка на поворотной платформе бронепоезда.*

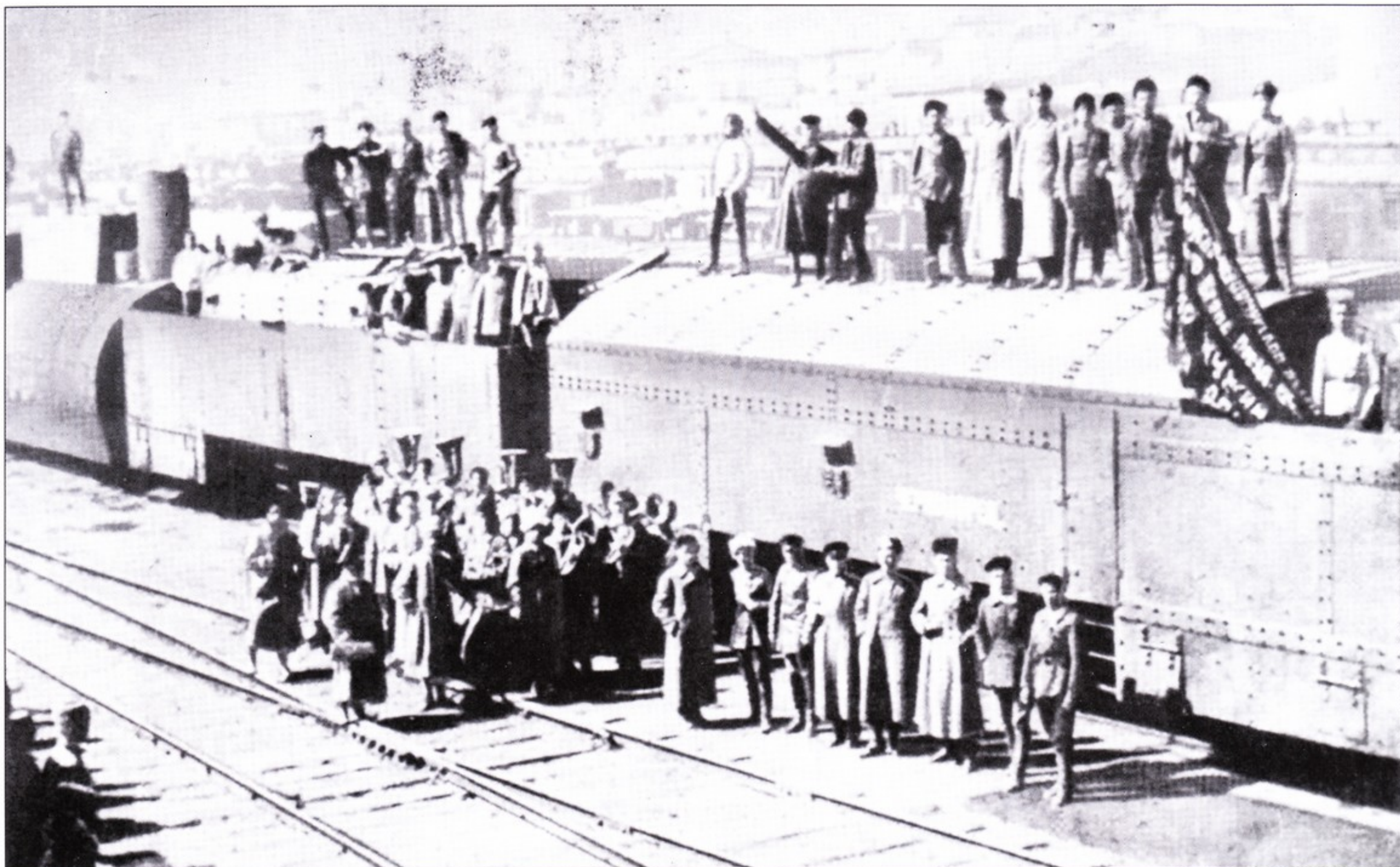


*Полевая 76,2-мм пушка образца 1918 года на платформе бронепоезда, Восточный фронт.*



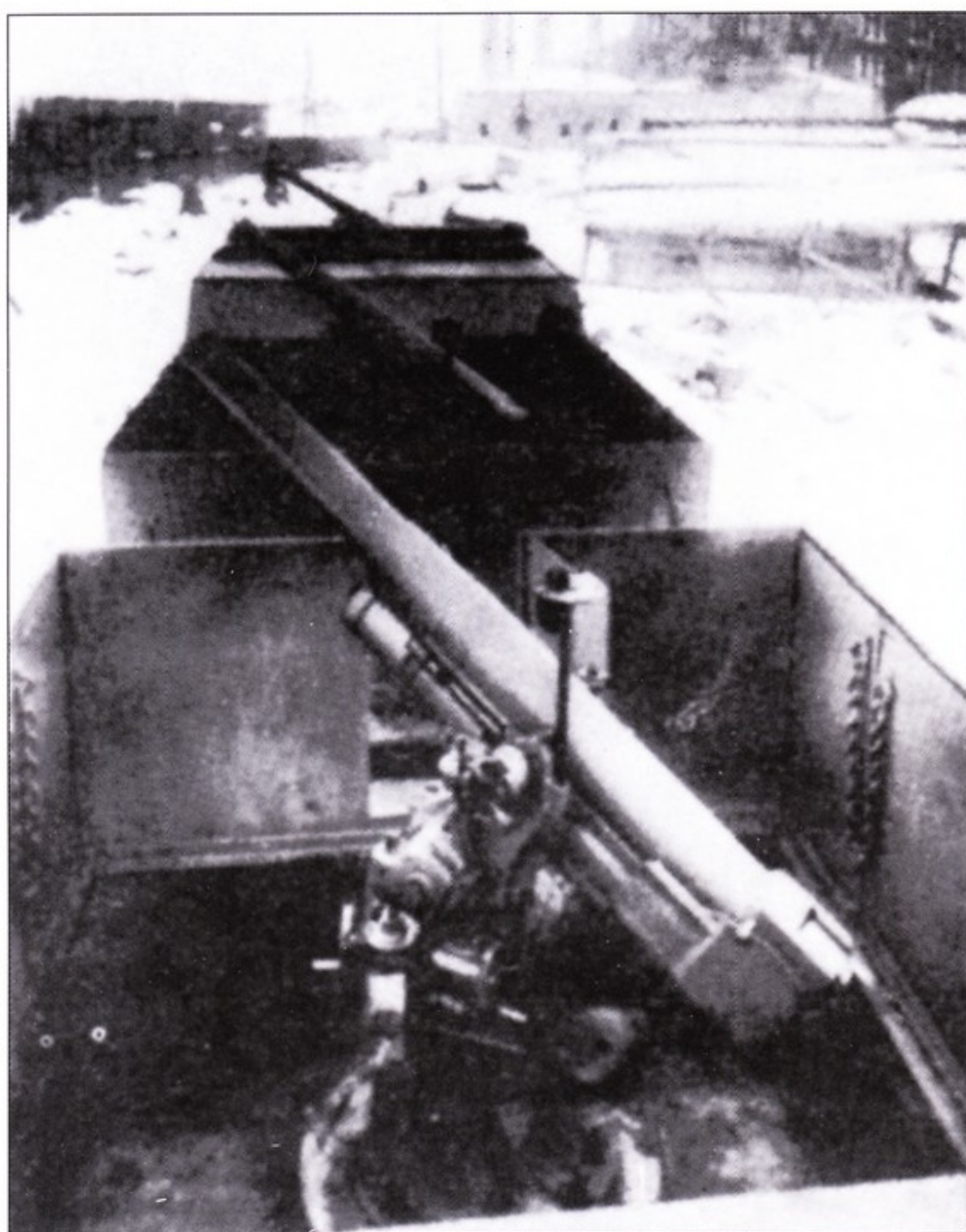
*Иркутск, 1918 год – паровоз, обшитый бронелистами в железнодорожной мастерской.*





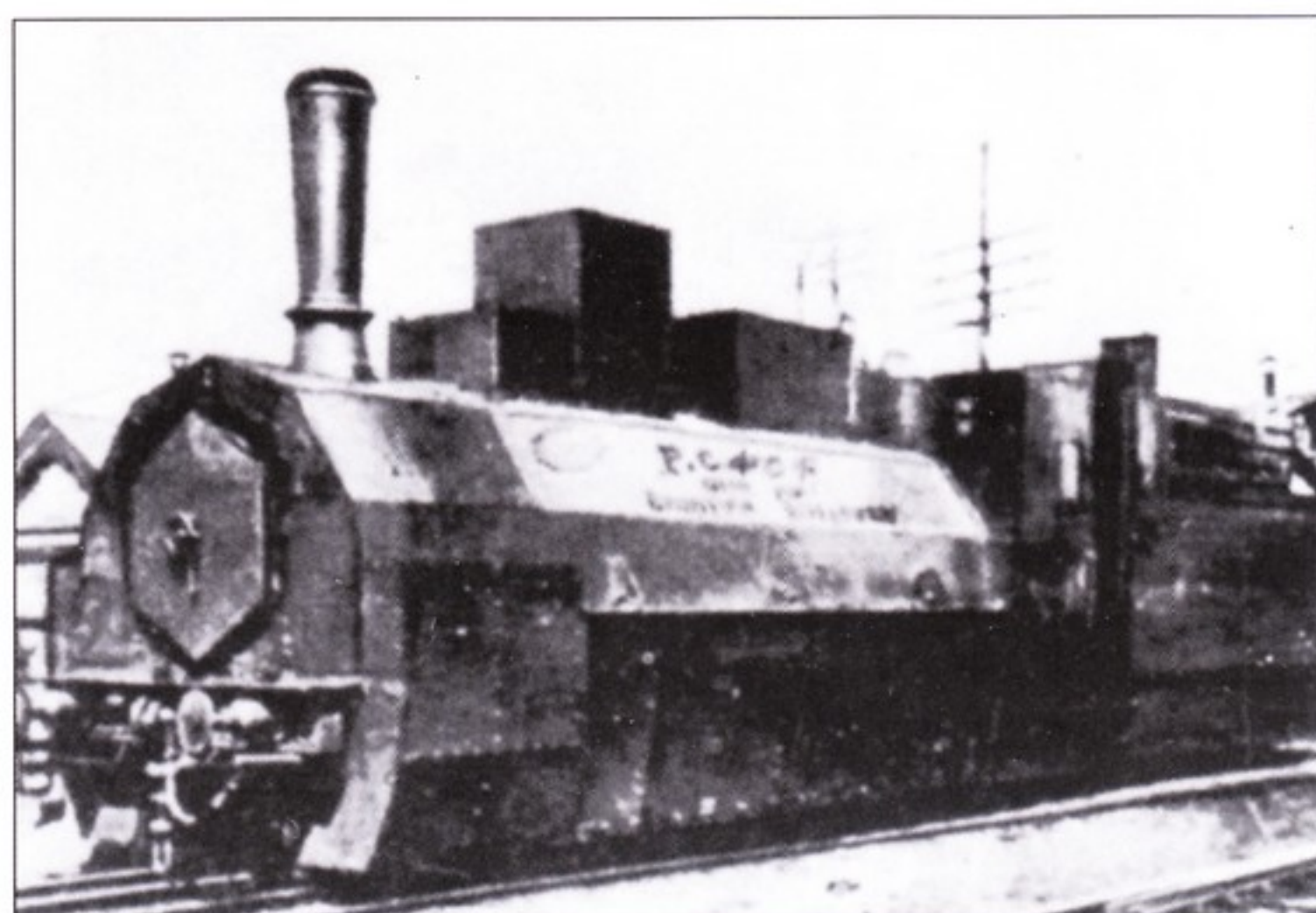
*Бронепоезд «Черноморец» Красной армии, участвовавший в боях за Царицын.*

занимались постройкой стратегически важных железных дорог, и их эксплуатацией, испытывали новые локомотивы и подвижной состав, строили новые мосты и переправы. Все эти мероприятия обходились военным дешевле, чем соответствующим гражданским железнодорожным службам. Описание железнодорожной сети сформировавшейся в начале 20 века, приведено в следующей таблице:



*Бронепоезд № 44 вооруженный 76,2-мм зенитной пушкой, март 1919 года.*

В 1900 году 14 европейских стран имели железнодорожные войска. В таких странах как Бельгия, Болгария, Нидерланды. Дания численность этих войск была небольшой – по одной роте. Австро-Венгрия имела 2 батальона, Германия имела более 27 рот. В России насчитывалось 35 железнодорожных рот неполного состава, каждая в составе 4 офицеров и 123 солдата (в случае начала военных действий численность роты возрастала до 260 военнослужащих). Семь батальонов русских железнодорожных войск участвовали в Русско-японской войне в 1904-1905 годах и доказали свою полную пригодность и свою необходимость, хотя в сама кампания завершилась для России поражением. Два русских бронепоезда, примененные тогда в боевых действиях, принадлежали железнодорожным войскам. Они оказали существенную поддержку отступающим русским войскам, сдерживая наступление японцев. Благодаря этому удалось избежать больших потерь. Еще до этой войны один из русских бронепоездов отправили на Дальней Восток. Он использовался при подавлении известного китайского восстания боксеров в 1900-1901 годах. Тогда русский корпус численностью 200 военнослужащих входил в международные экспедиционные силы Европы и участвовал во взятии Пекина.



*На снимке паровоз – часть бронепоезда № 49, переделан для военных целей в 1919 году.*



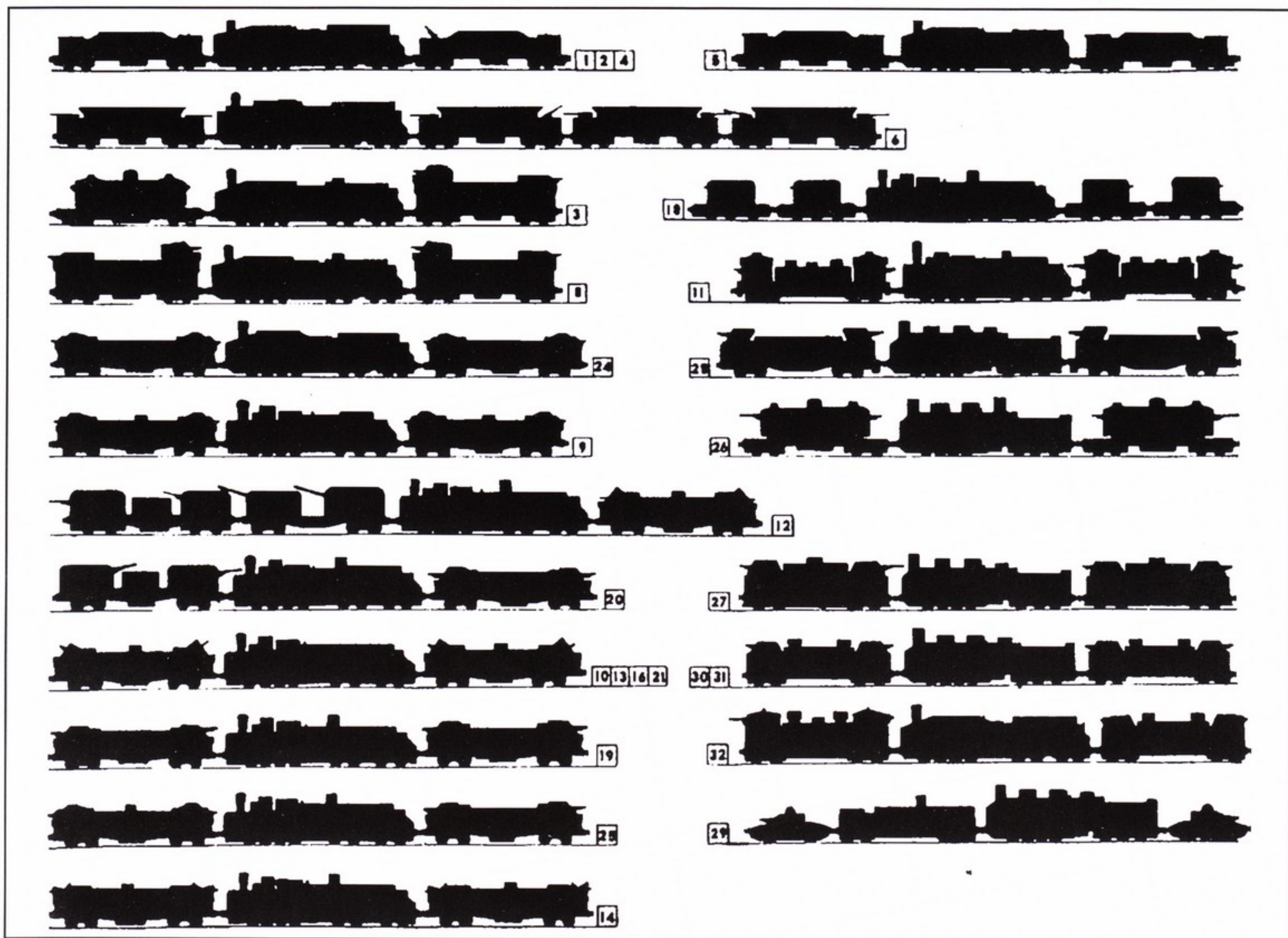


Бронепоезда не получили большого признания у русского военного командования до Первой мировой войны. Неизвестно точное количество русских бронепоездов накануне этой войны, оно варьирует от 2 до 10. Во время войны почти все страны имели на вооружении бронепоезда: Бельгия, Франция и Англия – по одному на фронте, Германия – 15, Австрия -10,

Россия -4. Однако из-за маневренного характера войны и уязвимости бронепоездов они использовались, главным образом, для охраны тыловых районов. В этой связи личный состав бронепоездов уменьшили вполтину, а часть вооружения передали на передовую.

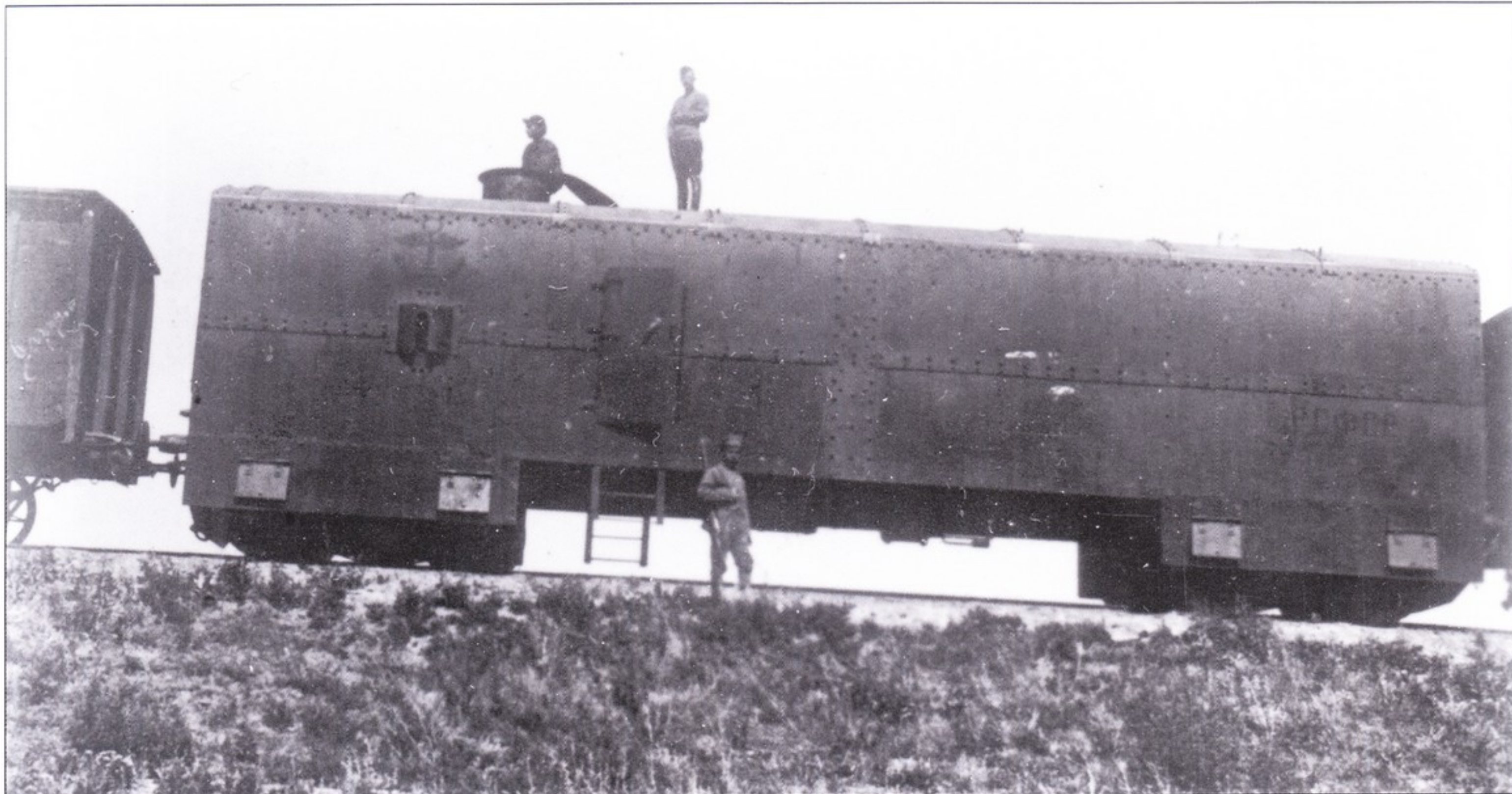
Во время Первой мировой войны русские бронепоезда числились в составе

железнодорожных войск и имели относительно однообразное вооружение. Каждый из русских бронепоездов обычно имел две 76,2-мм пушки и до 20 пулеметов. Первоначально пушки не были приспособлены к круговой стрельбе, так как они устанавливались в бронебашнях на платформы и имели узкий сектор обстрела. Пулеметы ставились только впереди и сзади поезда

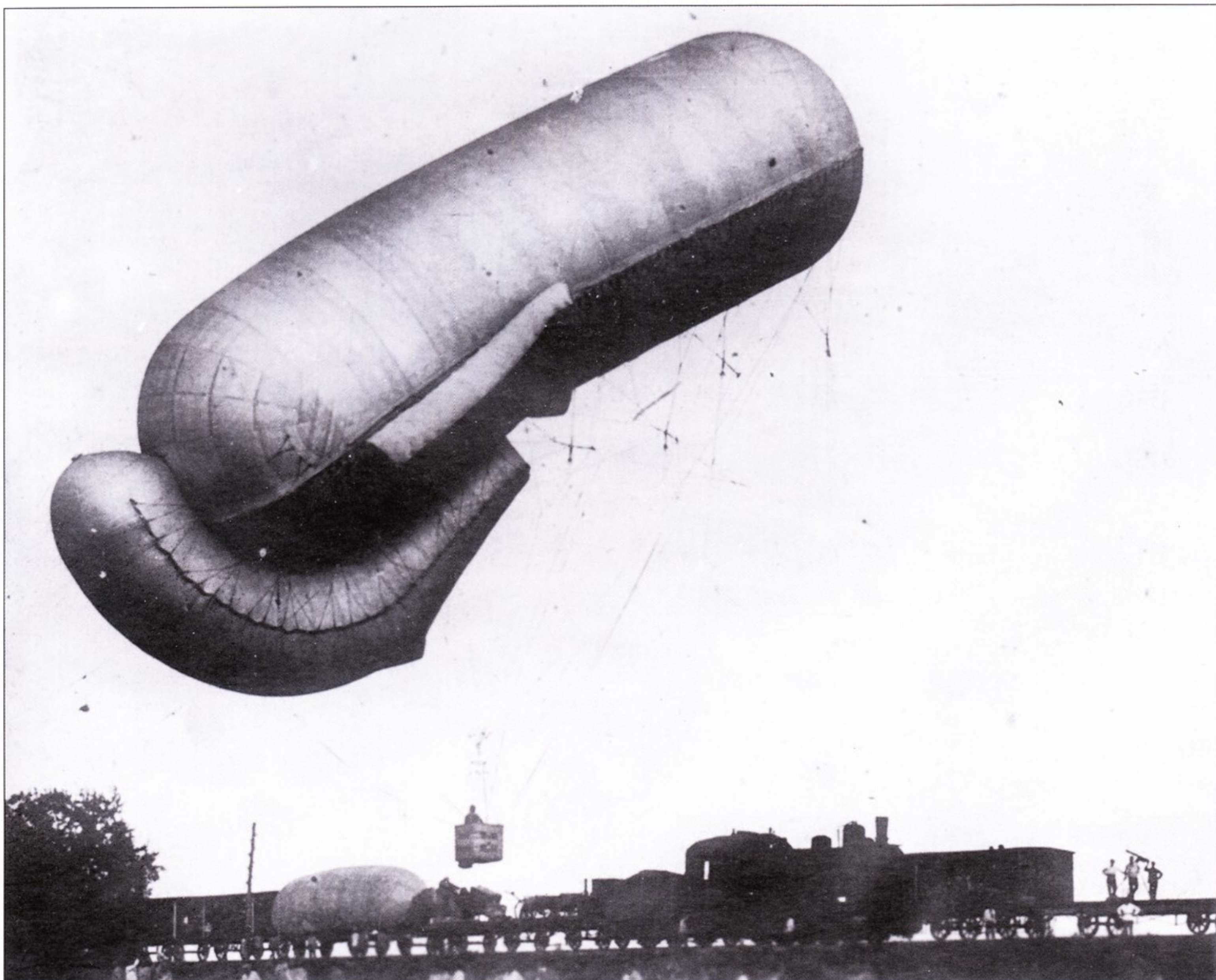


Схемы компоновки советских бронепоездов: 1/2/4 – зенитные бронепоезда ПВО Ижорского завода (включая бронепоезд № 44 имени Володарского и 3-й Петроградский бронепоезд «Мститель»), 3 – бронепоезд № 41, 5 – бронепоезд № 67 «Болгар», 6 – 2-й Петроградский бронепоезд, 8 – бронепоезд № 87 «III-й Интернационал», 9 – бронепоезд № 44, 10 – бронепоезд «Роза Люксембург», 11 – бронепоезд № 17 «Смерть или победа», 12 – бронепоезд № 85, 13 – бронепоезд «Товарищ Лев Троцкий», 14 – бронепоезд № 64 «Центробронь», 16 – бронепоезд № 3 «Победа Советов», 18 – бронепоезд № 4 «Коммунар», 19 – бронепоезд № 20, 20 – бронепоезд № 71 «Ахтырец», 21 – бронепоезд № 7 «Стенька Разин», 24 – бронепоезд № 45, 25 – бронепоезд № 100 «Свободная Россия», 26 – бронепоезд № 98 «Советская Россия», 27 – бронепоезд № 27 «Буря», 28 – бронепоезд № 89, 29 – бронепоезд № 96, 30 – бронепоезд «Карл Либкнехт», 31 – бронепоезд «Коммунист», 32 – бронепоезд № 34А «Красный солдат»





Май 1919 года: бронепоезд «Волга» с 23-м воздухоплавательным батальоном на борту. В этом броневагоне хранился аэростат в сложенном состоянии. Район работы: Великокняжеская – р.Маныч.

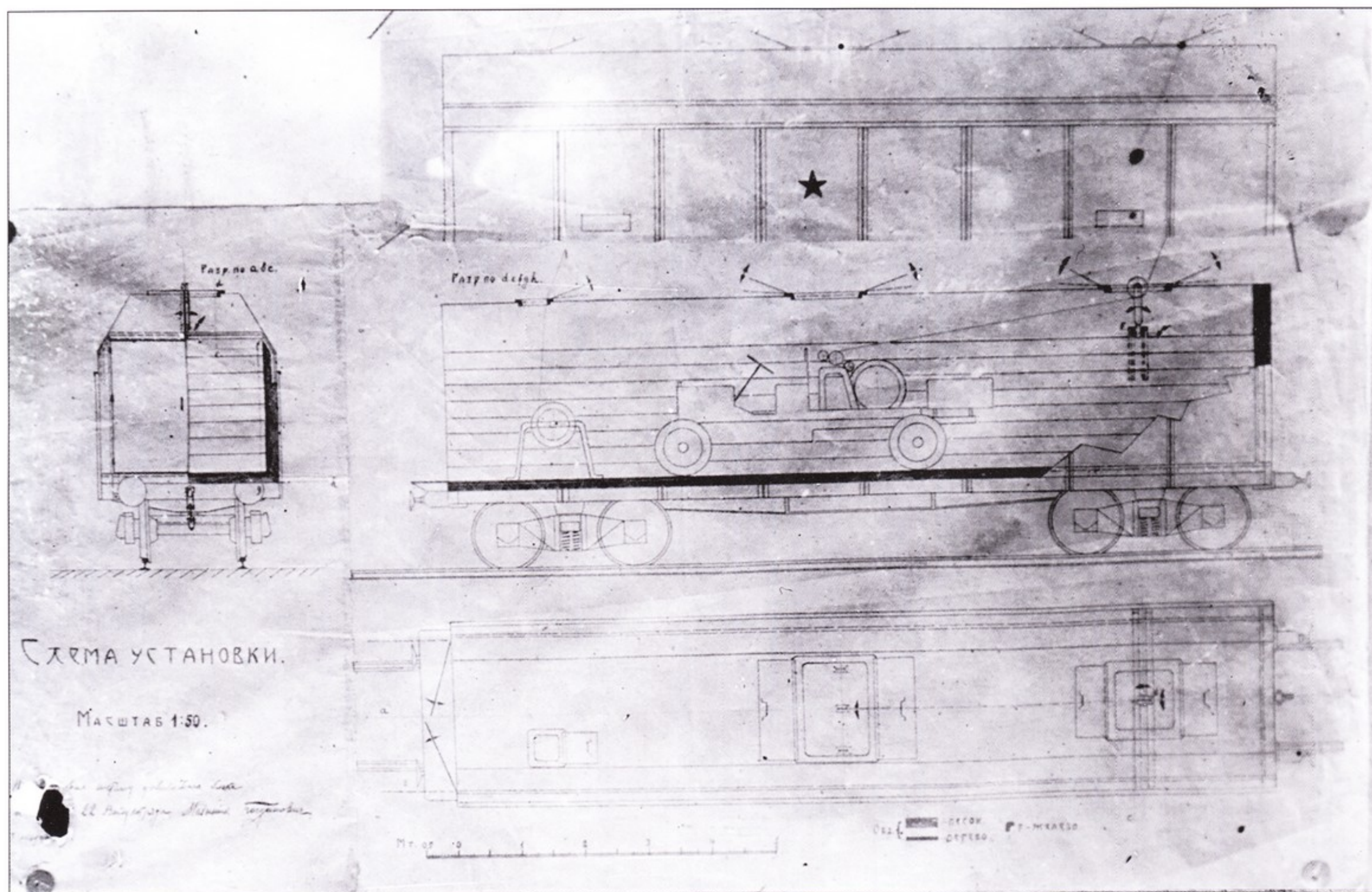


Подъем аэростата, работающего с бронепоездом «Воля», Южный фронт, 10-я Армия, 1919 г.



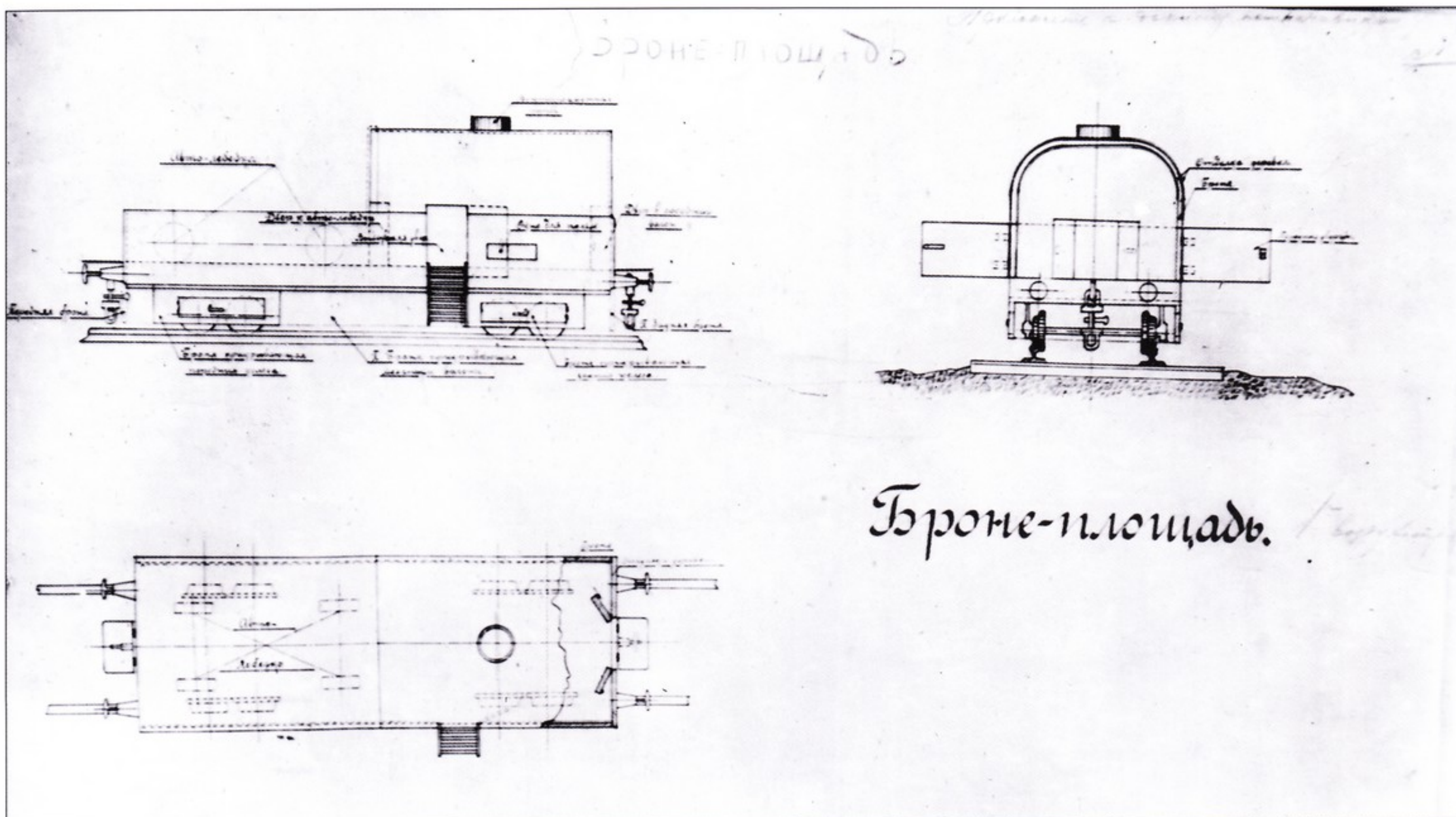


Воздухоплавательная автолебедка внутри бронеплощадки 23-го воздухоплавательного отряда.

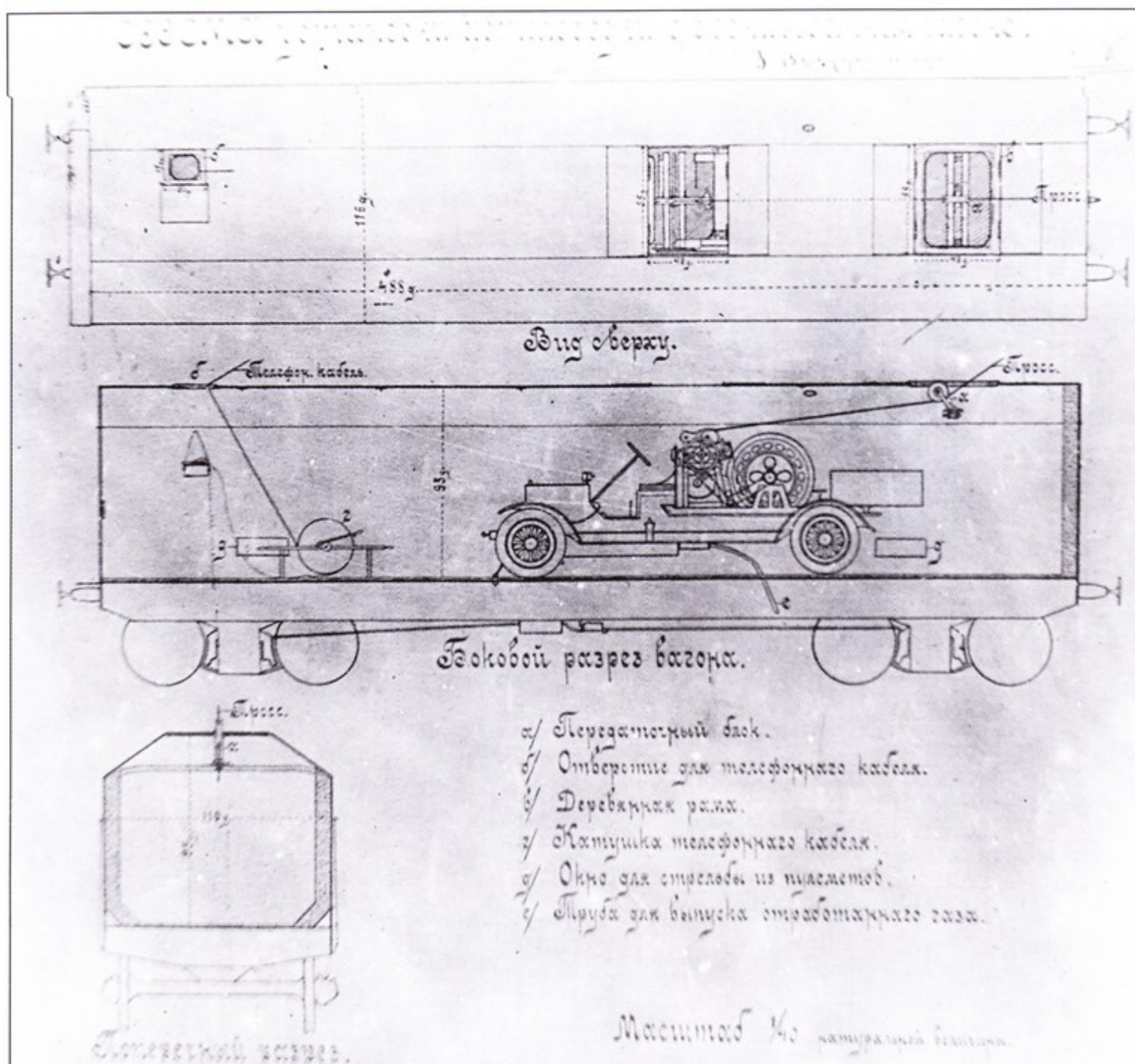


Одна из первых в мире бронеплощадок для лебедки привязного аэростата, сконструированная механиком 22-го воздухоплавательного отряда Красной армии Богдановичем в 1919 году.





## Броне-площадь.



Различные типы бронеплощадок, построенных в годы Гражданской войны для воздухоплавательных отрядов, работающих с бронепоездами. Слева: «Бронированный вагон» 3-го воздухоплавательного отряда, сверху: схема «бронеплощади» 1-го воздухоплавательного отряда.

ные бронепоезда в боевых действиях. Почти везде, где работали большие железнодорожные мастерские (Москва, Петроград, Луганск, Брянск, Царицын, Киев и т.д.) рабочие строили бронепоезда для Красной армии. Часто это были нестандартные, «сделанные вручную», бронепоезда довольно примитивной конструкции. Они состояли из бывших угольных тендеров с вырезами для пулеметов по бокам корпуса и платформ, на которые устанавливались орудия. Для защиты от огня противника использовались шпалы и мешки с песком. Паровозы часто оставались не защищенными.

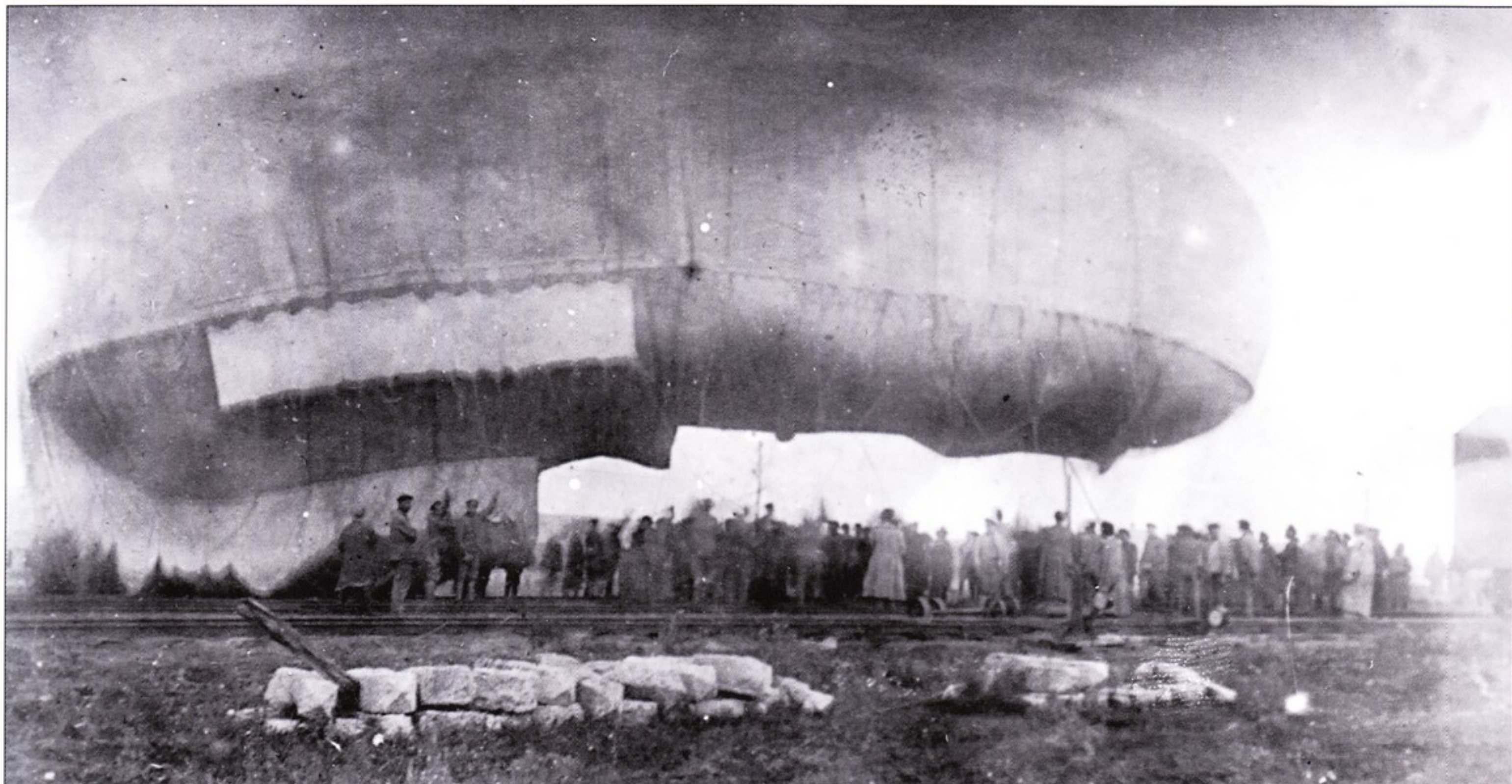
Согласно советским источникам, первое боевое столкновение с участием бронепоезда случилось 20 ноября 1917 года. В 15 км в северу от станции Жлобин находился красный бронепоезд, вызванный для подавления восстания ударного батальона под командованием белого генерала Духонина из штаба ВГК. Пушечным и пулеметным огнем бронепоезд поддержал пехотный полк и батальон матросов. Расположение вагонов по обе стороны от паровоза устанавливалось по мере боевой практики. Впереди и сзади бронепоезда располагались контрольные платформы для защиты от мин или разрушенных путей. Эта схема позже стала стандартной и продержалась длительное время в межвоенный период. Командование Красной армии быстро оценило важность бронепоездов для поддержки слабовооруженной пехоты на поле боя. Кроме того, боевые действия во время Гражданской войны велись

и могли стрелять только вперед и назад. Такая конфигурация стала обозначаться в русской армии как бронеплатформа. Уже во время войны появились русские бронепоезда с вращающимися башнями с круговым обстрелом. Поскольку железнодорожные линии в прифронтовой полосе сильно разрушили уже на начальной фазе войны, русские бронепоезда мало участвовали в боевых действиях в это время. Согласно русским экспертам, лишь с переходом к оппозиционной войне бронепоезда смогли эффективно поддерживать

войска на поле боя. Умело маневрируя на железнодорожных путях они могли оперативно и внезапно появляться в разных секторах фронта.

Тем не менее, бронепоезда не получили широкого применения в годы Первой мировой войны. Это произошло уже в период Гражданской войны в России, когда бронепоезда широко использовались Белыми и Красными армиями, а так же силами интервентов. Например, вооруженные силы восстановленного Чехословацкого корпуса активно использовали захвачен-





*Снаряжение аэростата для подъема с бронеплатформы на станции Сагуны 29 августа 1919 года, 3-й воздухоплавательный отряд.*

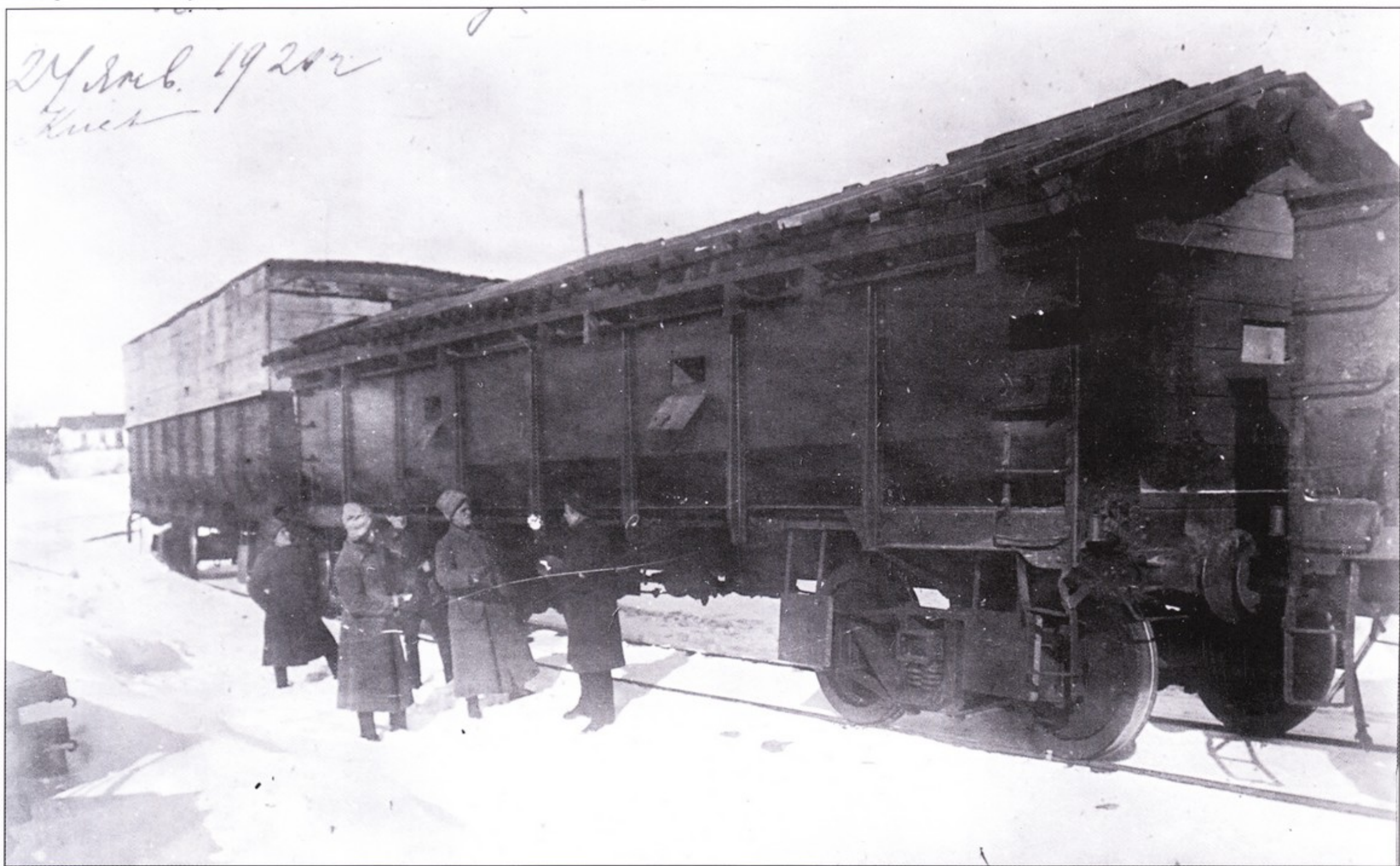
как правило вдоль железнодорожных линий и бронепоезда были эффективным оружием в этих условиях. В отсутствии мощной авиации и наличии слабо развитой сети шоссейных дорог железные дороги приобретали в России особо важное значение.

В 1918 году Красная армия имела на вооружении 23 бронепоезда, а уже к концу 1919 года их стало 59, а к окончанию Гражданской войны - 103. Несколько таких бронепоездов отремонтировали и модернизировали, они участвовали в боях Вто-

рой мировой войны. Как правило, бронепоезд использовался в авангарде наступления. Передовые части пехоты и кавалерии ввязывались в бой под прикрытием огня бронепоезда. В случае же их отступления своим огнем бронепоезд прикрывал отход своих войск. Бронепоезда обладали значительным преимуществом перед полевой артиллерией – они могли вести огонь почти непрерывно и на ходу, быстро сосредоточив огонь на важных участках. На бронепоездах, как правило, имелся большой запас боеприпасов. Часто они исполь-

зовались для переброски пехотных частей на важные участки фронта. Некоторые поезда оснастили привязными аэростатами для артиллерийских корректировщиков. Как правило, паровоз размещался в середине бронепоезда. Как только поезд занимал боевую позицию, командир связывался с командованием фронта по телефону и оказывал эффективную поддержку войскам.

Бронепоезда впервые использовались в больших количествах под Царицыным (позднее Сталинград-Волгоград) в октяб-



*Примитивная бронеплощадка, сделанная из угольной платформы «Фокс-Арбель» перекрытой шпалами.*



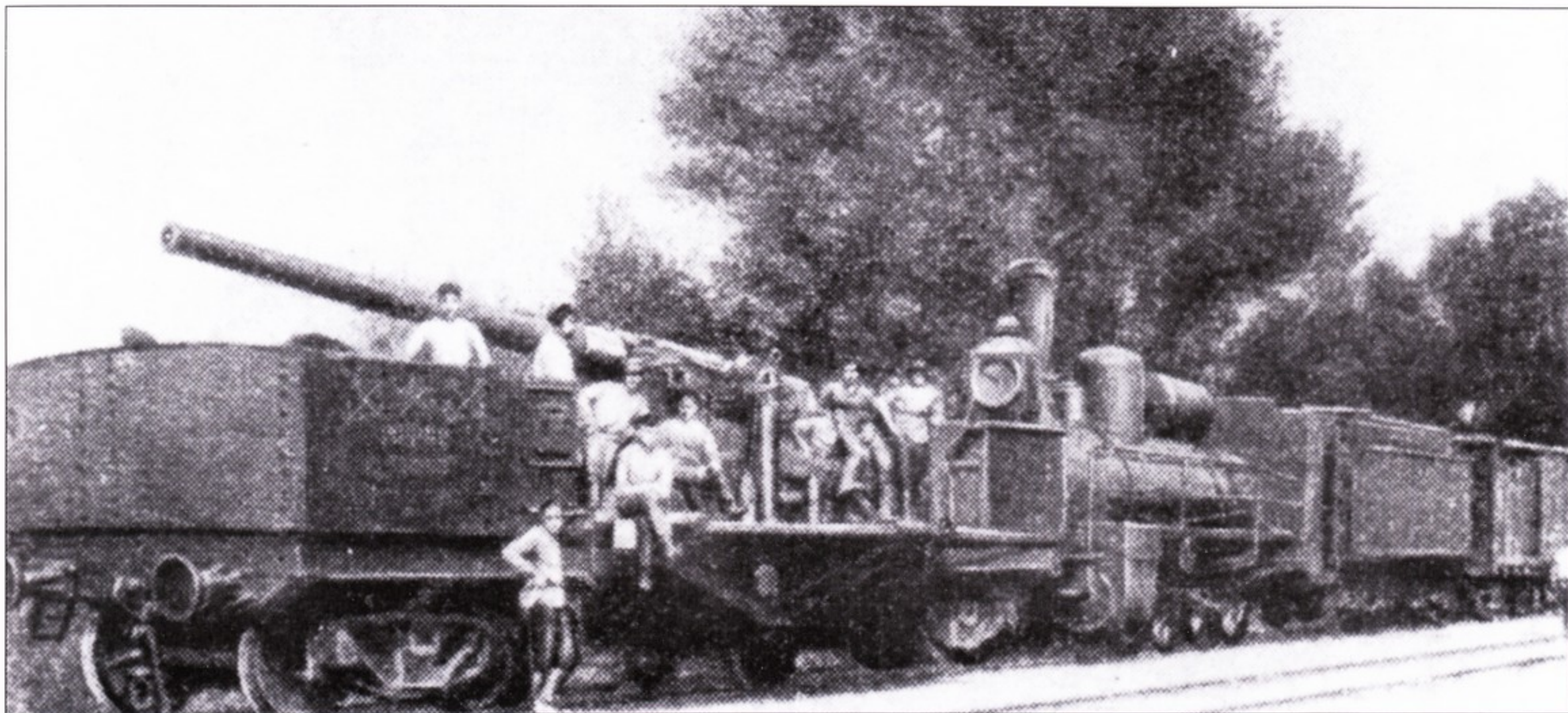
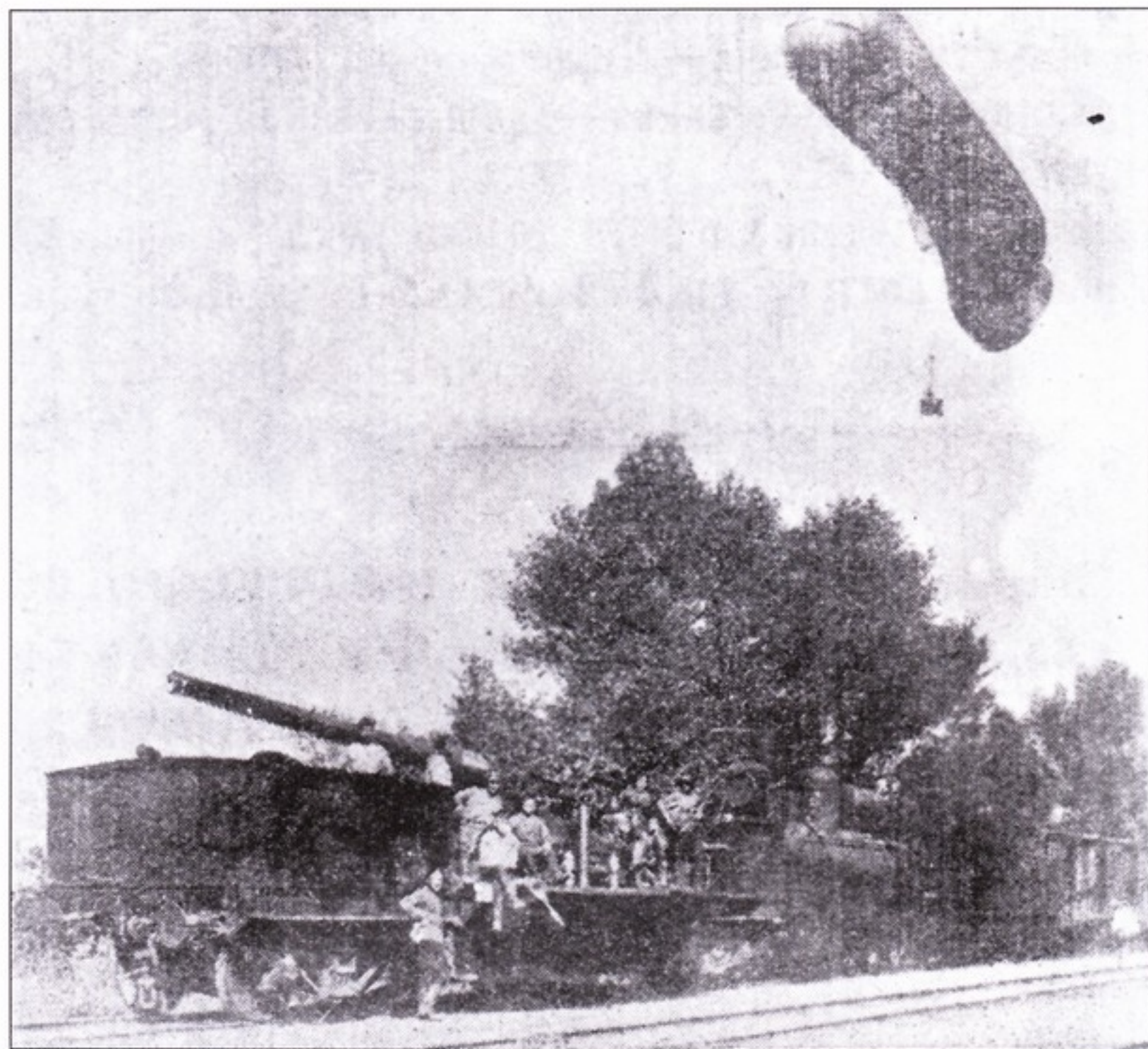


*Аэростат 8-го воздухоплавательного отряда, работающего с бронепоездами, переводится через железнодорожный мост у станции Славгород, сентябрь 1920 года.*

ре 1918 года. С помощью централизованного управления огнем командование умело маневрировало огнем 12 бронепоездов, вооруженных 50 пушками, вовремя приходя на помощь в наиболее угрожаемых секторах фронта. После осени 1918 года в Красной армии почти не осталось бронепоездов кустарной постройки. Стальной лист толщиной от 6 до 8 мм заменил железнодорожные шпалы и мешки с песком. Бронирование паровозов делалось по единым чертежам и все пушки небольшого калибра устанавливались на поворотные башни. Пулеметы размещались у боковых амбразур и на выдвижных установках, чтобы они могли вести огонь вдоль поезда. Ряд бронепоездов вооружили морскими орудиями калибра 100 мм и 120 мм. Эти тяжелые батареи на бронепоездах использовались позже для береговой обороны.

Бронепоезда выпускались на крупных заводах таких как Путиловский, Ижорский и Обуховский. Для стандартизации конструкции 31 января 1918 года военная комиссия Совета Центральной обороны постановила, что бронепое-

*Для корректировка огня морского орудия большого калибра, установленного на железнодорожной платформе используется аэростат, 1920 год. Внизу - эта же морская пушка на железнодорожной платформе времен Гражданской войны.*



езда 1-го класса должны состоять из контрольных вагонов (которые везли инструменты, запчасти, техническое оборудование) впереди и сзади состава, паровоза в центре, пушечных вагонов (максимальный калибр орудия 75 мм) по обеим сторонам от паровоза. Бронепоезда 2-го класса при той же схеме оснащались орудиями от 100 до 150 мм. Каждый бронепоезд должен иметь команду от 37 до 172 человек. На его вооружении насчитывалось от 2 до 4 пушек и от 4 до 16 пулеметов. В марте 1919 года бронепоезда разделялись на легкие и тяжелые, а после 1920 года – на типы А, Б и В (см.таблицу).

#### **Модернизация бронепоездов в 1920-х и 1930-х годах**

Модернизация бронепоездов проходила на заводах и мастерских в Нижнем Новгороде, Царицыне, Тамбове, Козлове и Новосибирске. Новые бронепоезда строили для резервных бригад. Основное назначение бронепоездов состояло в поддержке войск артиллерийским и пулеметным огнем, защите станций, мостов и важ-



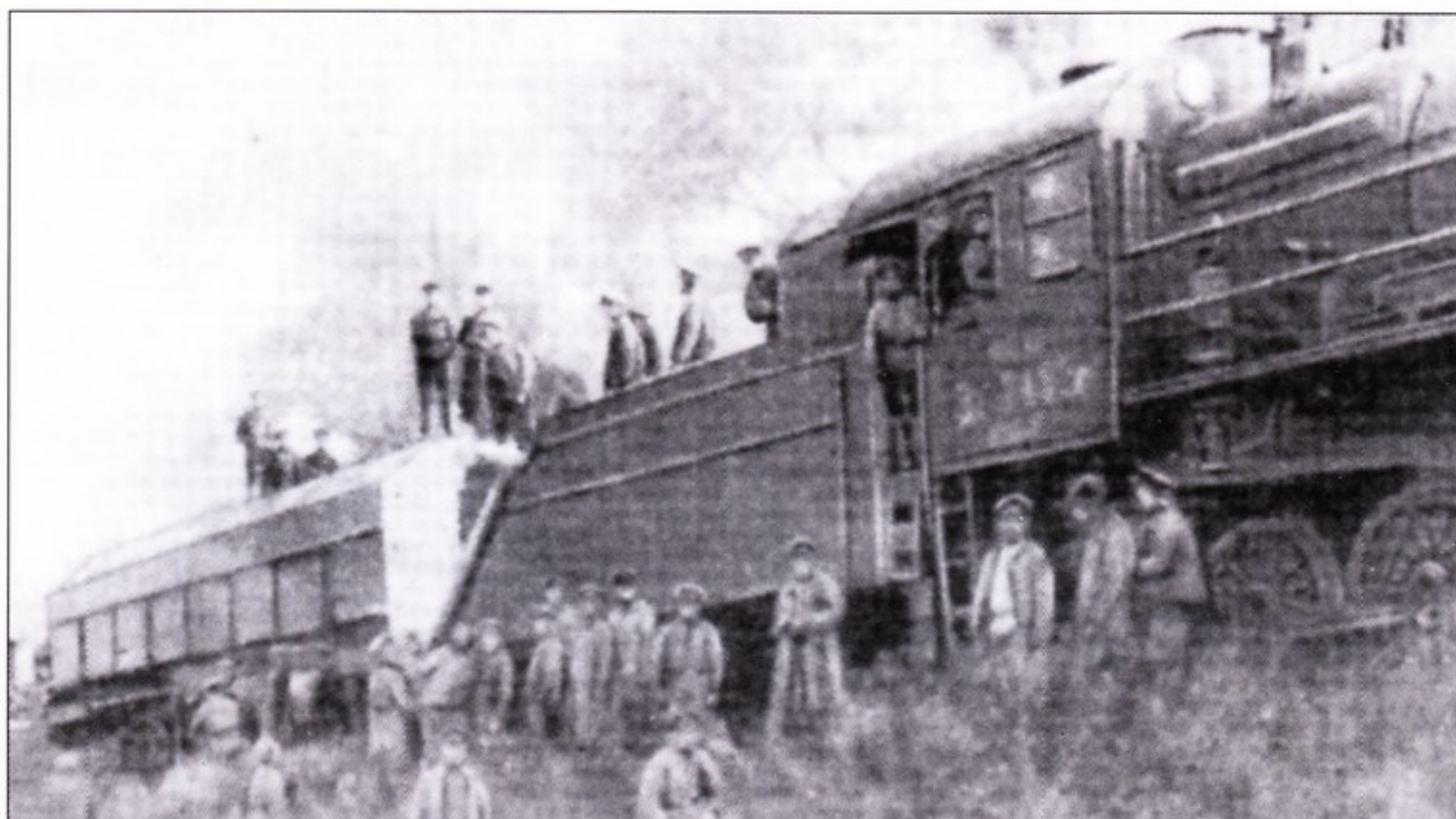
# Типы советских бронепоездов 1918- 1920 годов

Тип	Год	Всего	В боевых частях		В тылу		Число				паровозов	бронеплатформ
							пушек	пулеметов	снарядов	пуль		
Тип «А»	до 1918	95	71	24	2	12	400	72 тыс.	1	2		
	1918	136	98	38	2	12	1350	216 тыс.	1	2		
	1919	172	137	35	4	16	1200	210 тыс.	1	2		
	1920	162	137	25	4	16	1200	210 тыс.	1	2		
Мобильные бронев вагоны типа «Б» типа «В»	1919	15	-	15	1	-	80	1.2 тыс.	1	1		
	1920	15	-	15	1	-	80	1.2 тыс.	1	1		
	1920	37	21	6	1	2	160	6 тыс.	1	1		

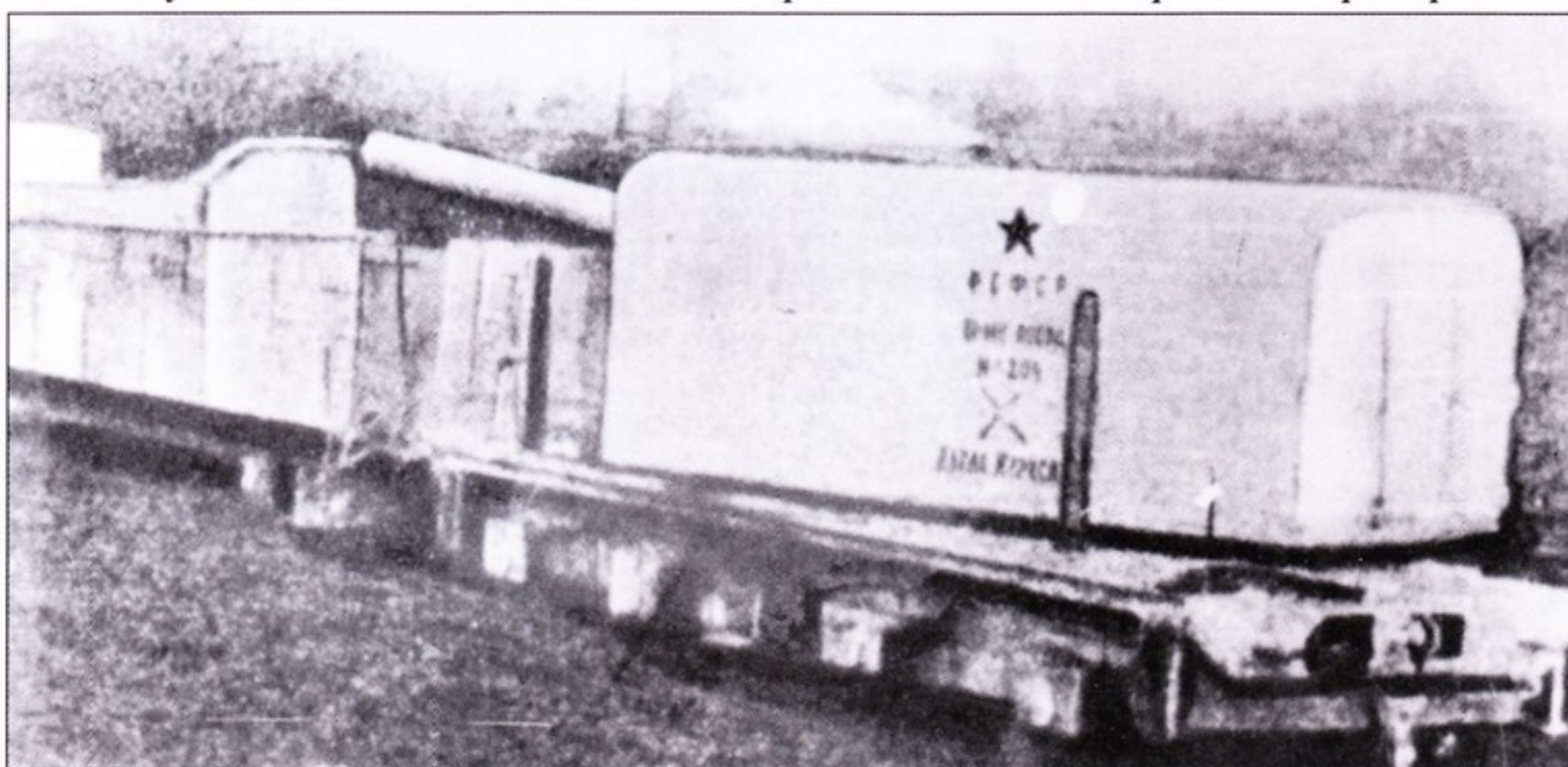
нейших участков железнодорожных путей. Бронепоезда оказали решающую роль в разгроме войск белополяков в 1920 году. Особенно ясно это проявилось в условиях действий ударных польских кавалерийских частей. В одиночку красная пехота была беззащитна против польской кавалерии. По признанию польского генерального штаба красные бронепоезда считались самыми опасными врагами польской армии.

После опыта Гражданской войны командование Красной армии рассматривало бронепоезда как основную и незаменимую ударную силу. В то время танковых войск на вооружении Красной армии еще не было и бронепоездам отводилась решающая роль в прорыве обороны противника при наступлении. В этом случае они должны применяться на важных участках фронта в частях пехоты на борту (обычно численностью от 2-3 взводов - около 90 солдат с оружием). При преследовании врага бронепоезда вместе с кавалерией должны лишать противника возможности перегруппироваться и окопаться. В обороне бронепоезда образуют мобильный огневой резерв командования для противостояния атакующим частям противника. Они должны появляться перед ним внезапно, уничтожать танки, артиллерию и пехоту. При отступлении они должны поддерживать отходящие войска, обеспечивать защиту крупных железнодорожных узлов, станций и стратегически важных мостов.

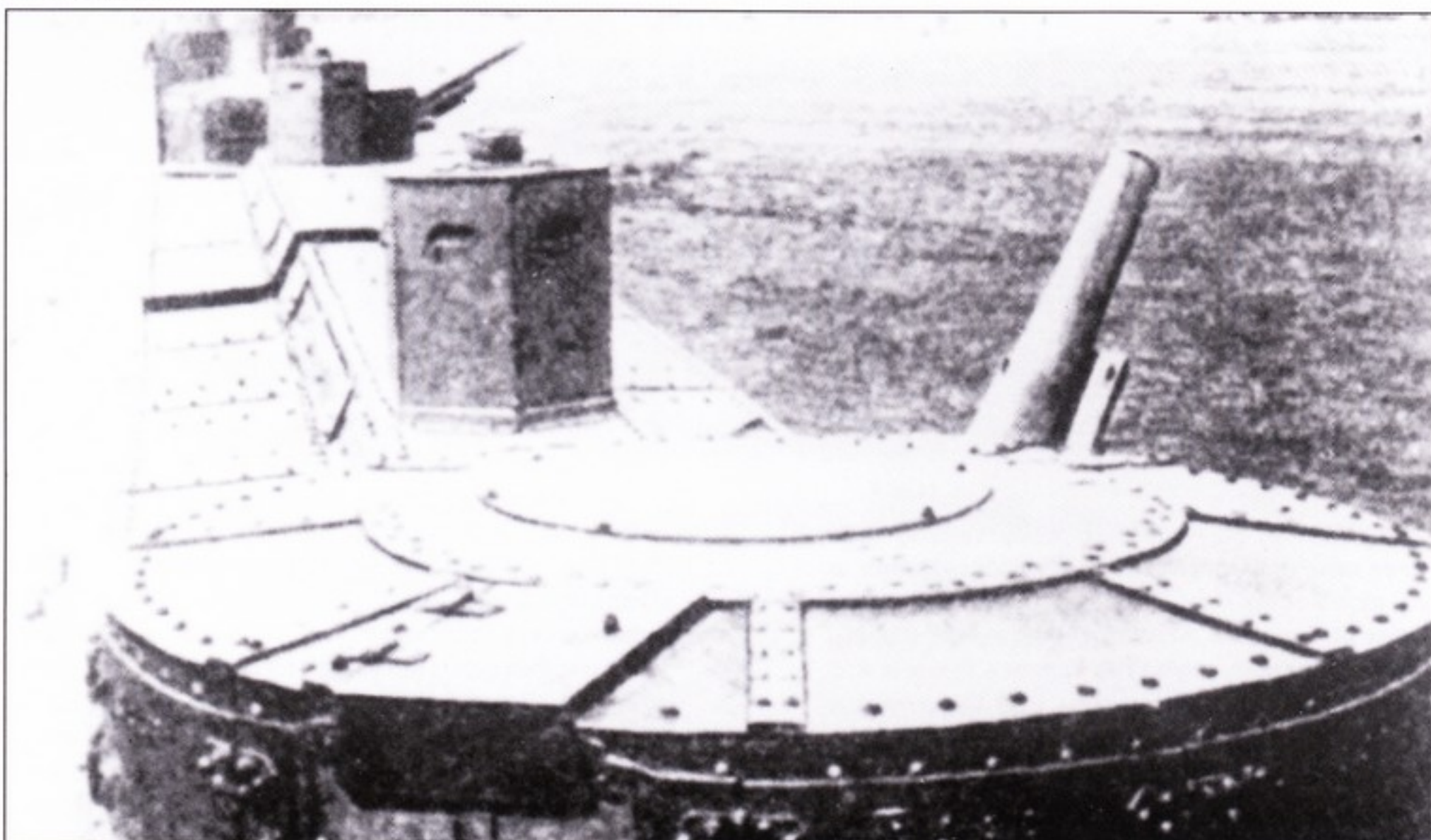
Бронепоезда числились в бронечастях сухопутных войск и группировались в батальоны в составе от 2 до 3 единиц. Батальоны сводились в полки бронепоездов. Для связи между собой им придали бронедрезины с пулеметом, а позднее железнодорожные броневые автомобили и броневые вагоны. Накануне Второй мировой войны производство бронепоездов снизили до нескольких типов чтобы достичь наибольшей стандартизации. Заказы на бронепоезда дали только нескольким паровозостроительным заводам. Паровозы получали полное бронирование. Бронепоезда оснащались вагонами с зенитным вооружением и артиллерийскими вагонами нового типа. Если в 1920 годах для ПВО достаточно было установить несколько пулеметов или пушку, то позже необходимостью стала установка усиленного вооружения обеспечивающего круговую оборону от авиации. Так на бронепоездах типа НКПС-42 зенитные пулеметы устанавливались на артиллерийские башни. В таблице 2 показан состав и расположения вооружения основных 4 типов.



3-й воздухоплавательный батальон на бронепоезде № 9. Паровоз не бронирован.



Бронепоезд № 84 с пушкой большого калибра на поворотной башне стал предвестником железнодорожных пушек, которые позже серийно выпускались в Советском Союзе.



Советский бронепоезд из 1930-х годов: небольшие наблюдательные башни между орудийными башнями с 150-мм гаубицами ограничивают сектор обстрела последних.

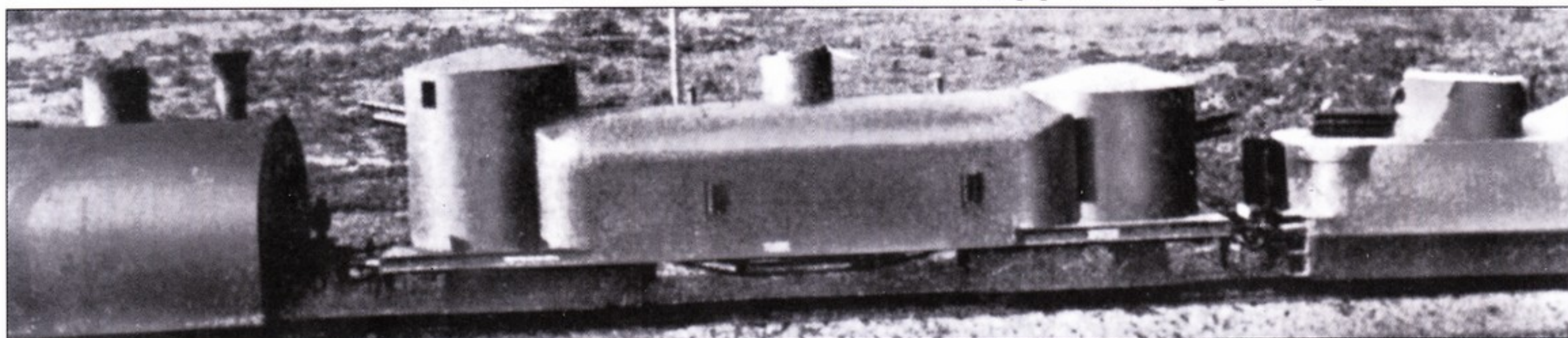




*Командный пост в центральной башне советского бронепоезда 1935 года. Здесь располагается пункт связи со всеми вагонами бронепоезда и бригадой машинистов.*

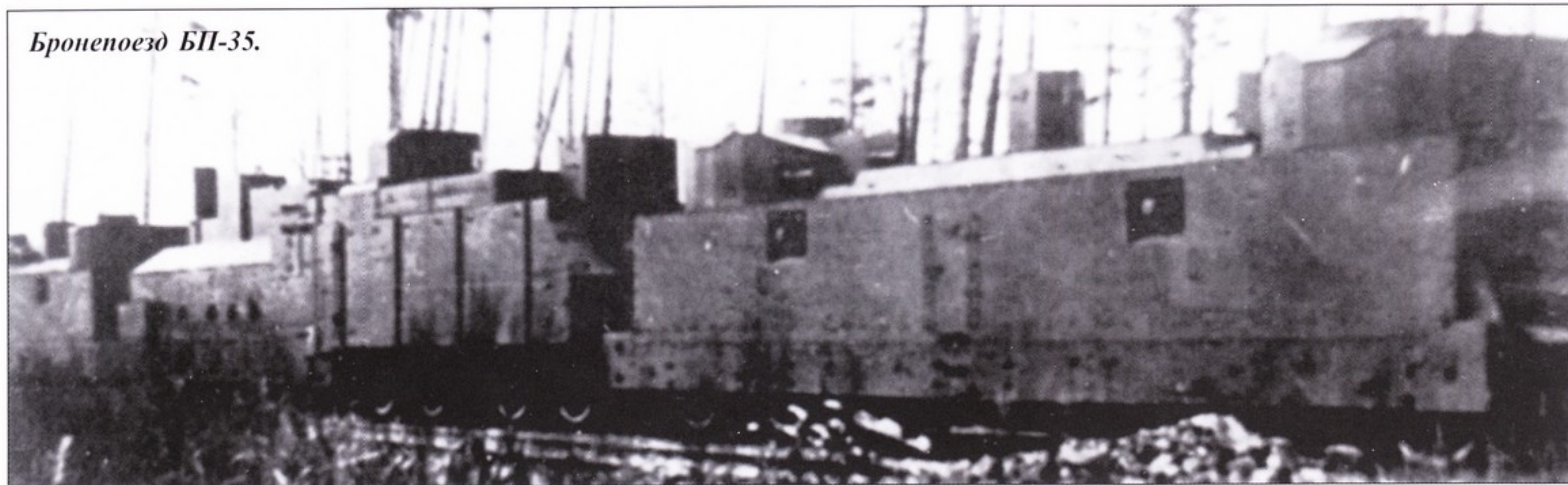


*Расчет в башне 150-мм пушки. Наводчик управляет подъемным механизмом ствола правой рукой, а левой поворачивает башню. Командир расчета смотрит в прицел.*

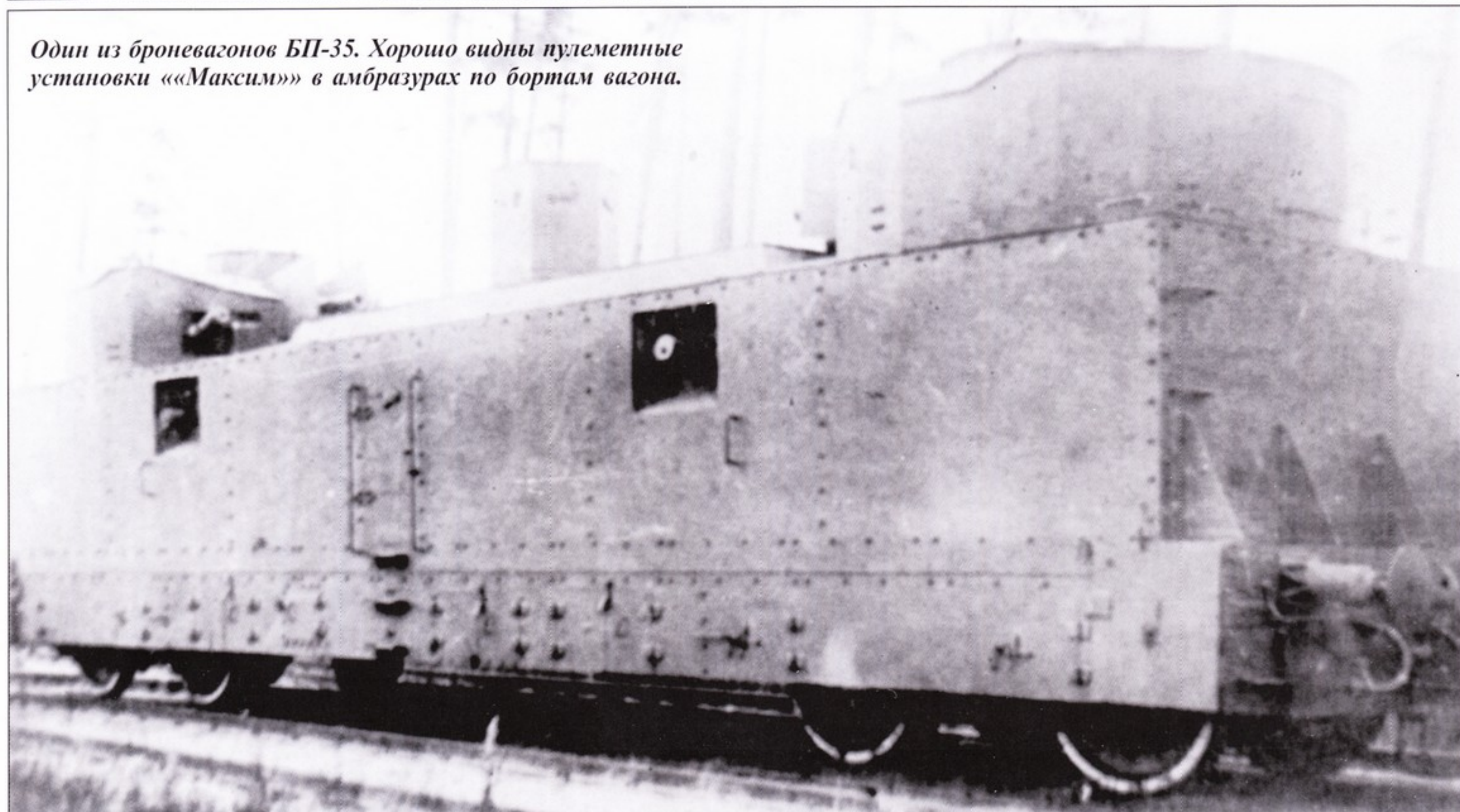


*Бронепоезд вероятно захваченный трофеем в 1930-е годы.*

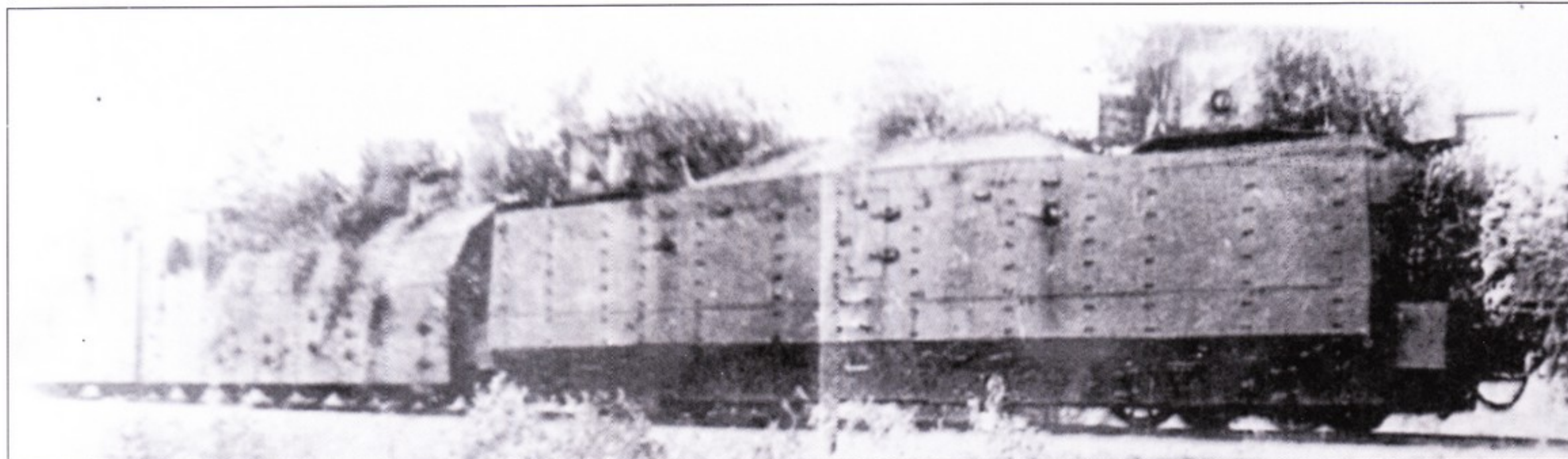
*Бронепоезд БП-35.*



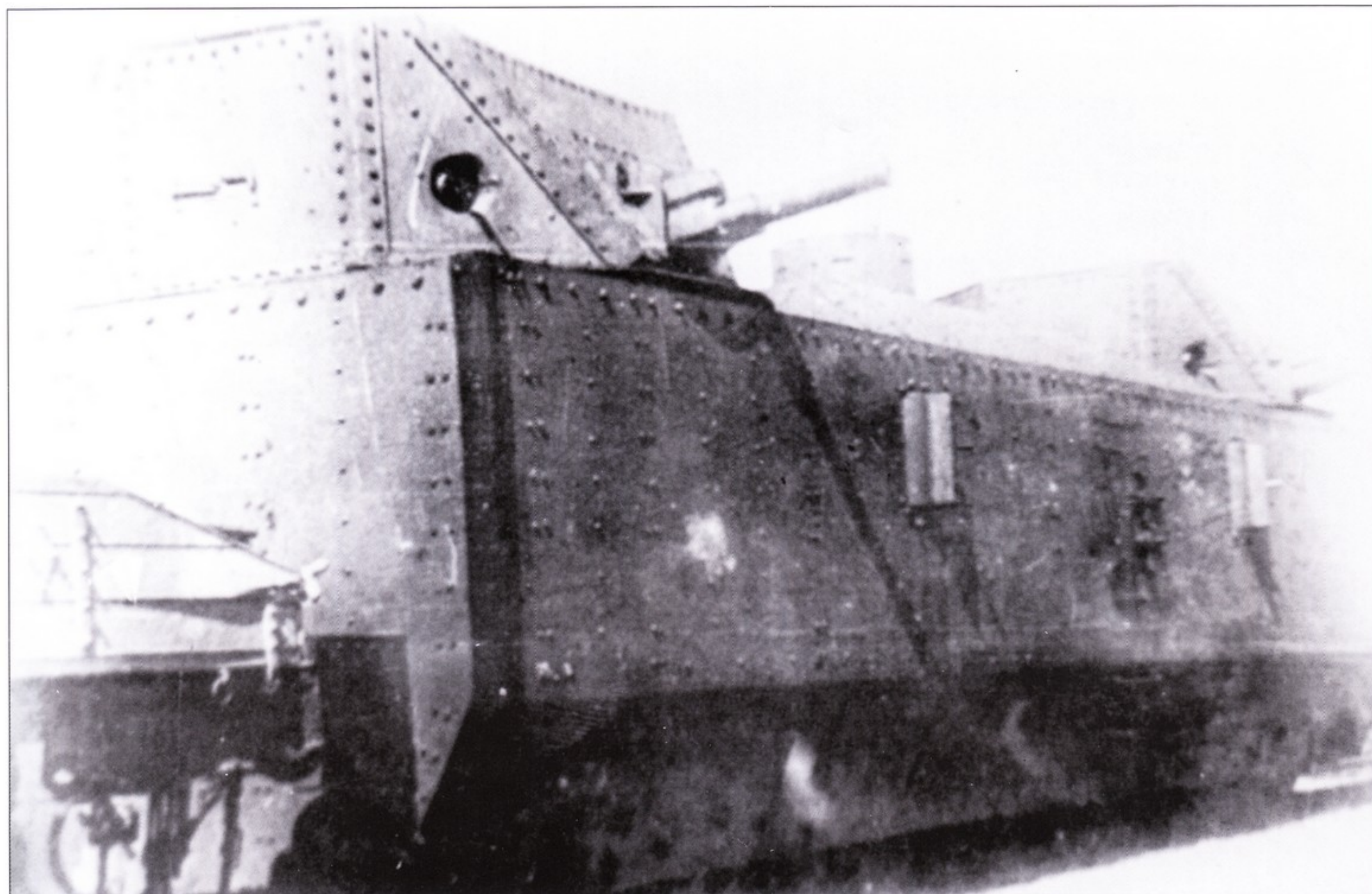
*Один из броневагонов БП-35. Хорошо видны пулеметные установки «Максим» в амбразурах по бортам вагона.*



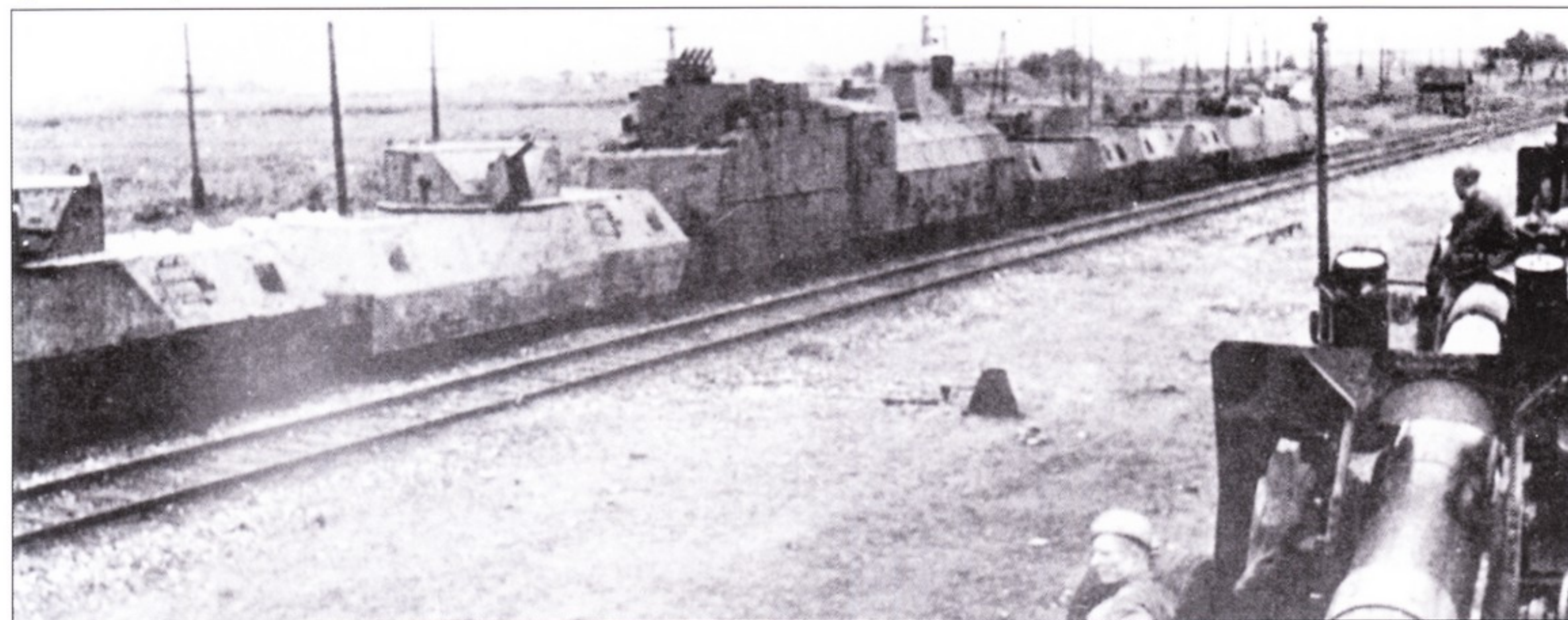




*Бронепоезд НКПС-42.*

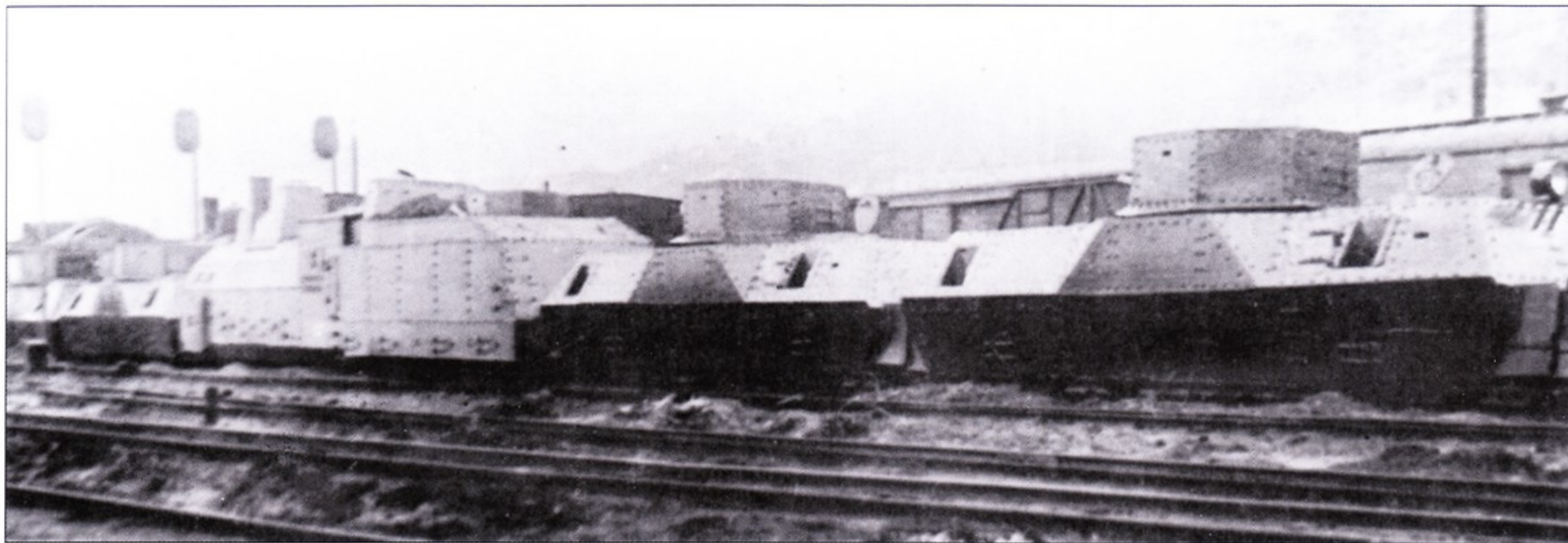


*Броневагон бронепоезда НКПС-42.*

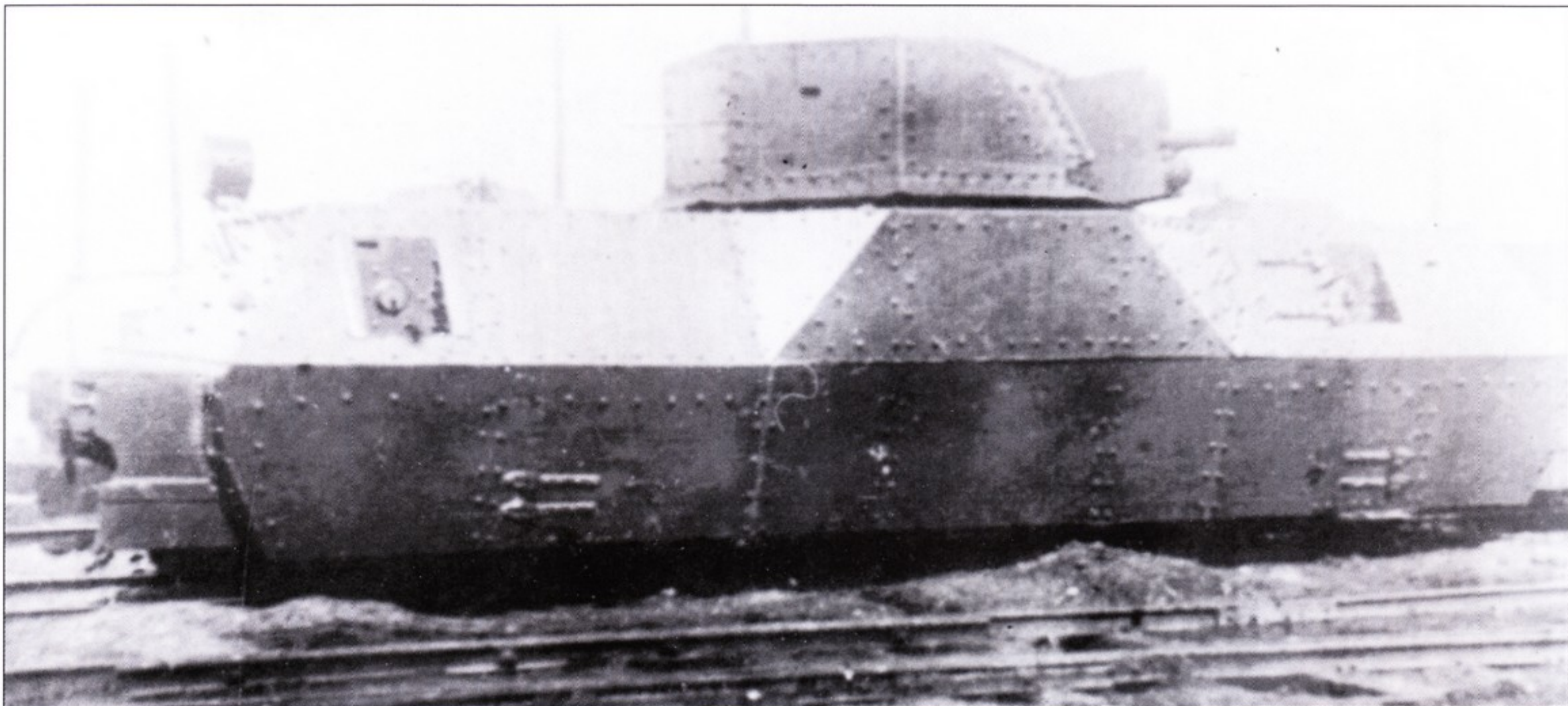


*Бронепоезд ОБ-3 на Н-ской станции. На тендере локомотива зенитная счетверенная установка пулеметов «Максим». Справа - состав с артиллерийскими орудиями, следующий на фронт.*

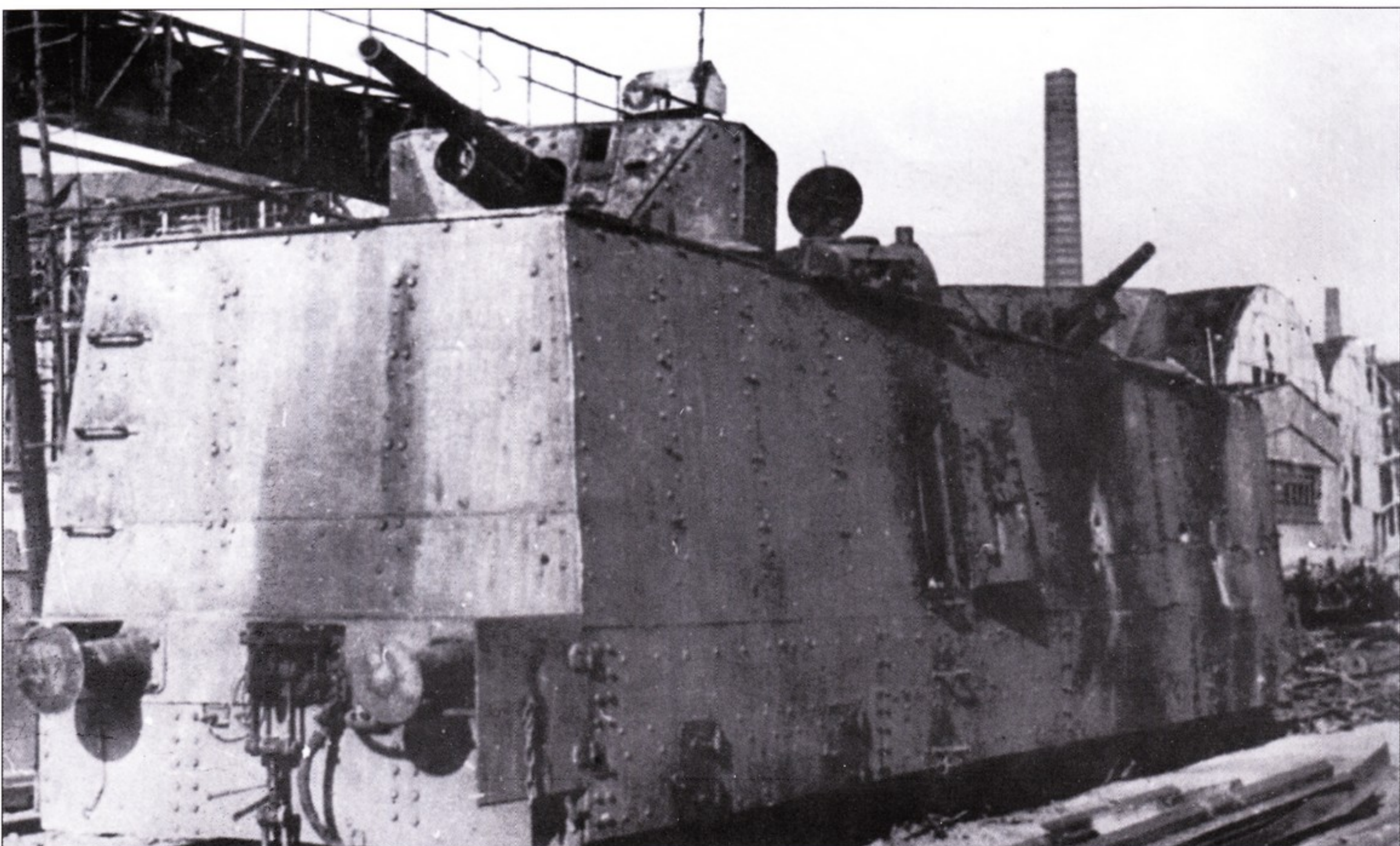




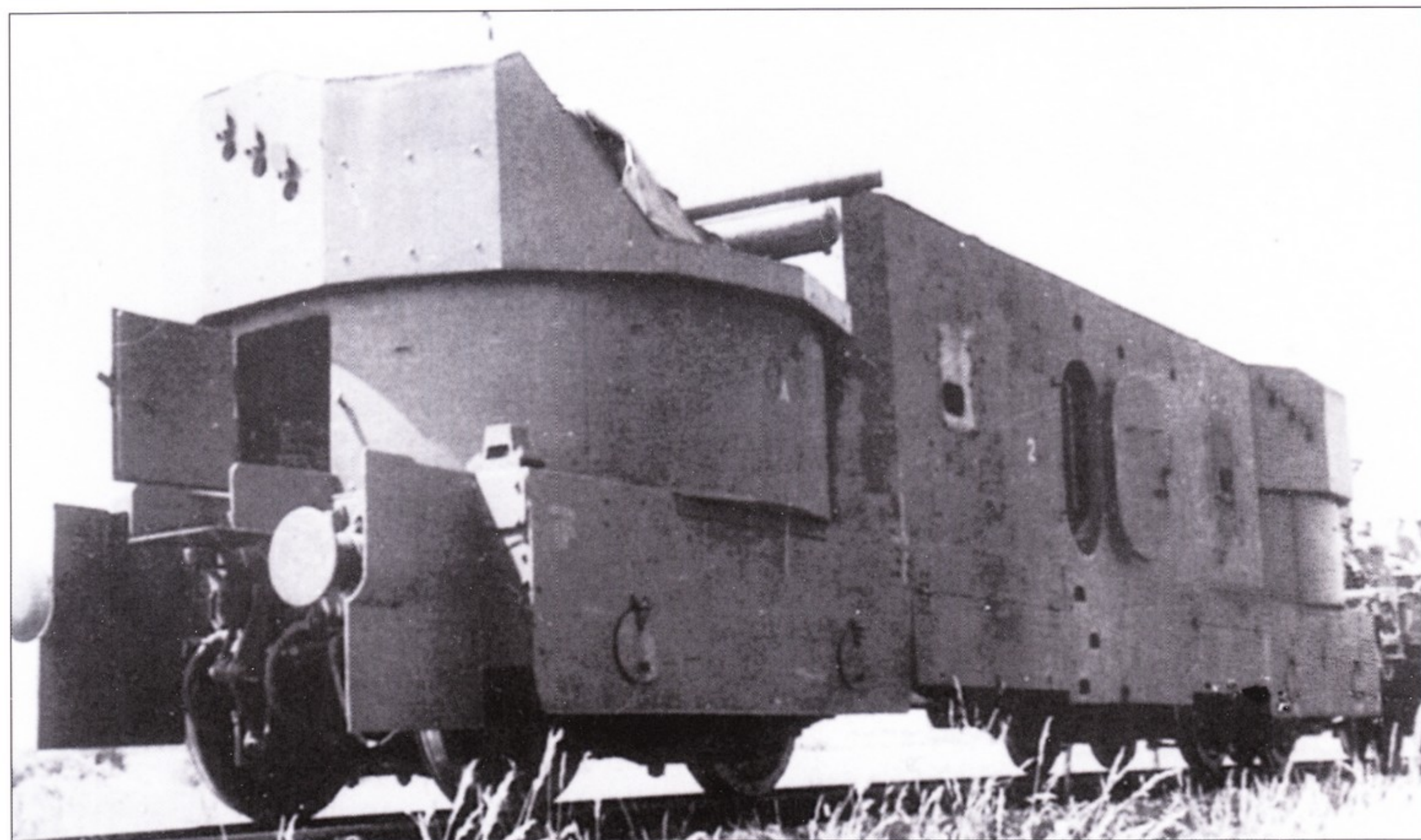
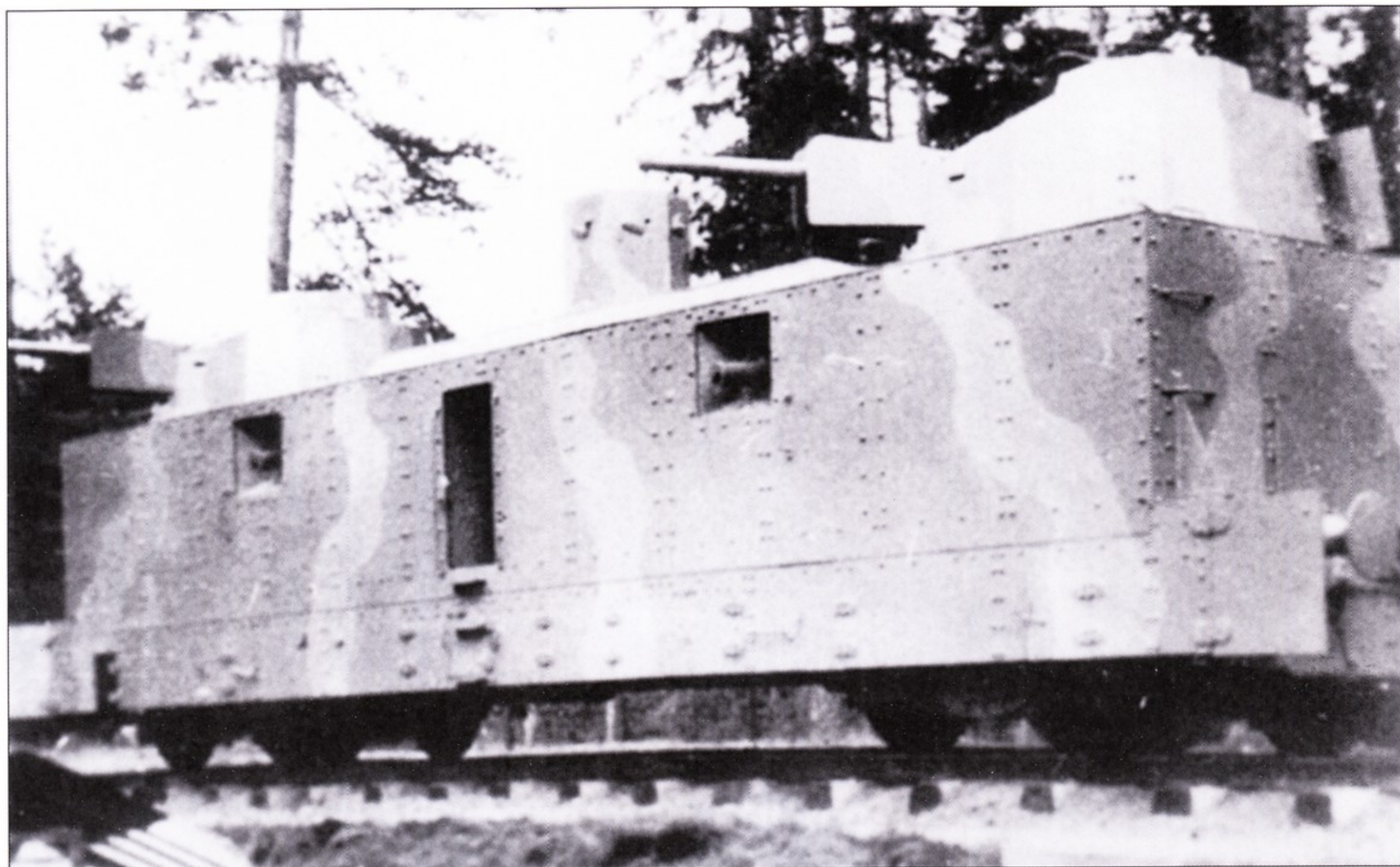
*На этом бронепоезде зенитных пулеметов нет.*



*Броневагон из состава бронепоезда ОБ-3.*





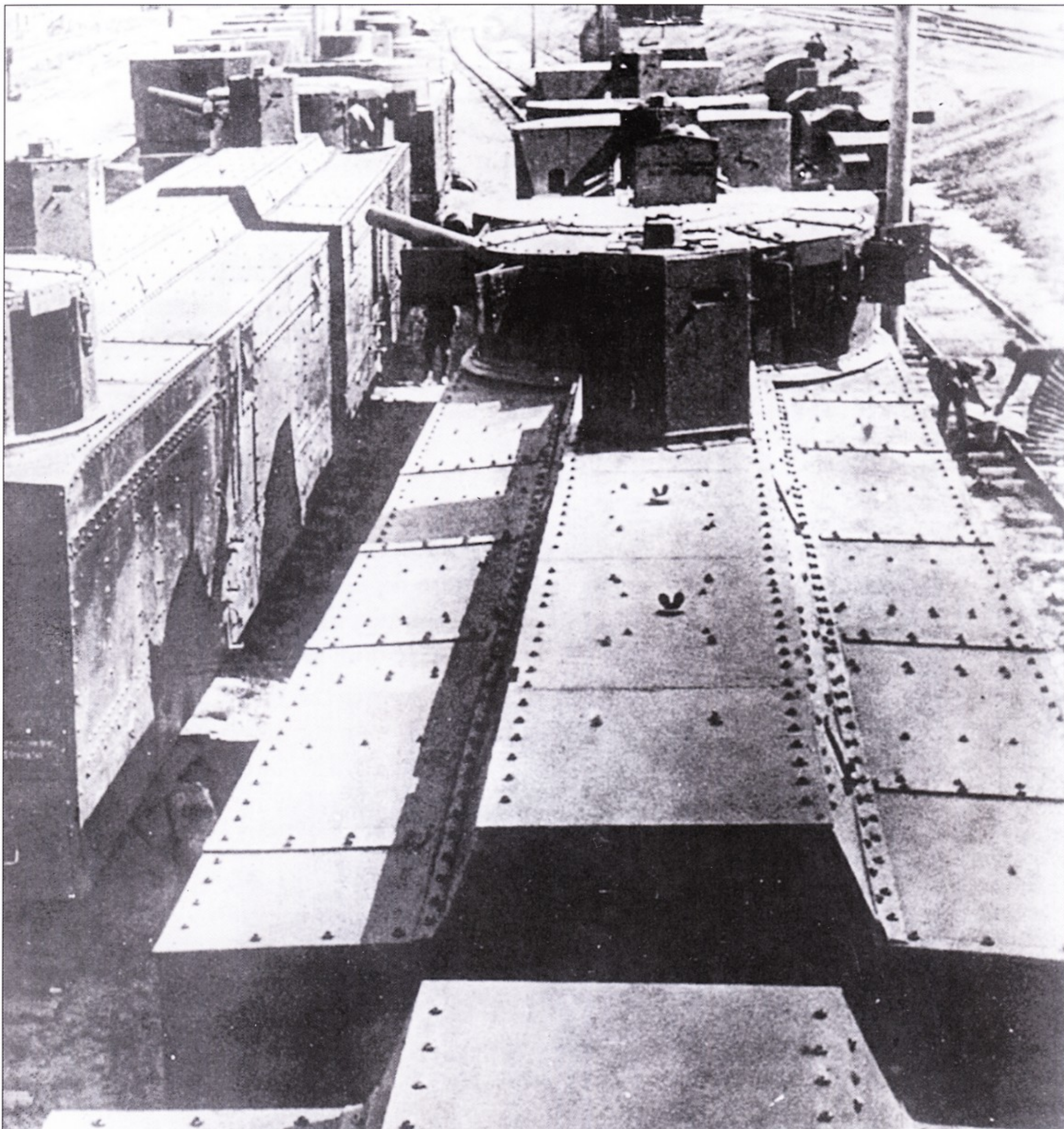


*Примеры модификаций форм брони, башен и установки орудий показаны на трех снимках начального периода войны Германии против СССР.*

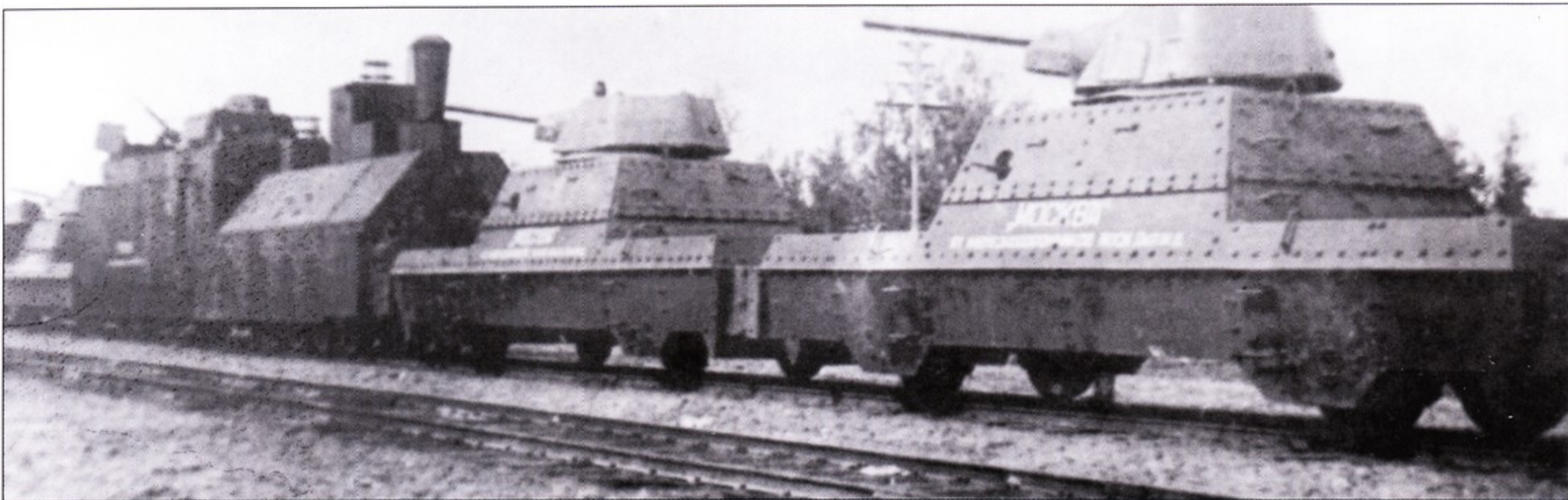
**Таблица 2. Советские бронепоезда 1941-1945 годов.**

Тип бронепоезда	БП-35	ОБ-3	НКПС-42	БП-43
Артиллерийские бронев вагоны	2	4	2	4
Платформы ПВО	-	2	-	2
Контрольные платформы	4	4	4	4
Число 76,2-мм пушек	8	4	4	4
Число 37-мм зенитных пушек	-	2	-	-
Число 7,62-мм пулеметов «Максим»	8	16	-	-
Число 7,62 мм пулеметов ДТ	-	-	12	12
Число 12,7-мм пулеметов ДШК	-	-	2	1



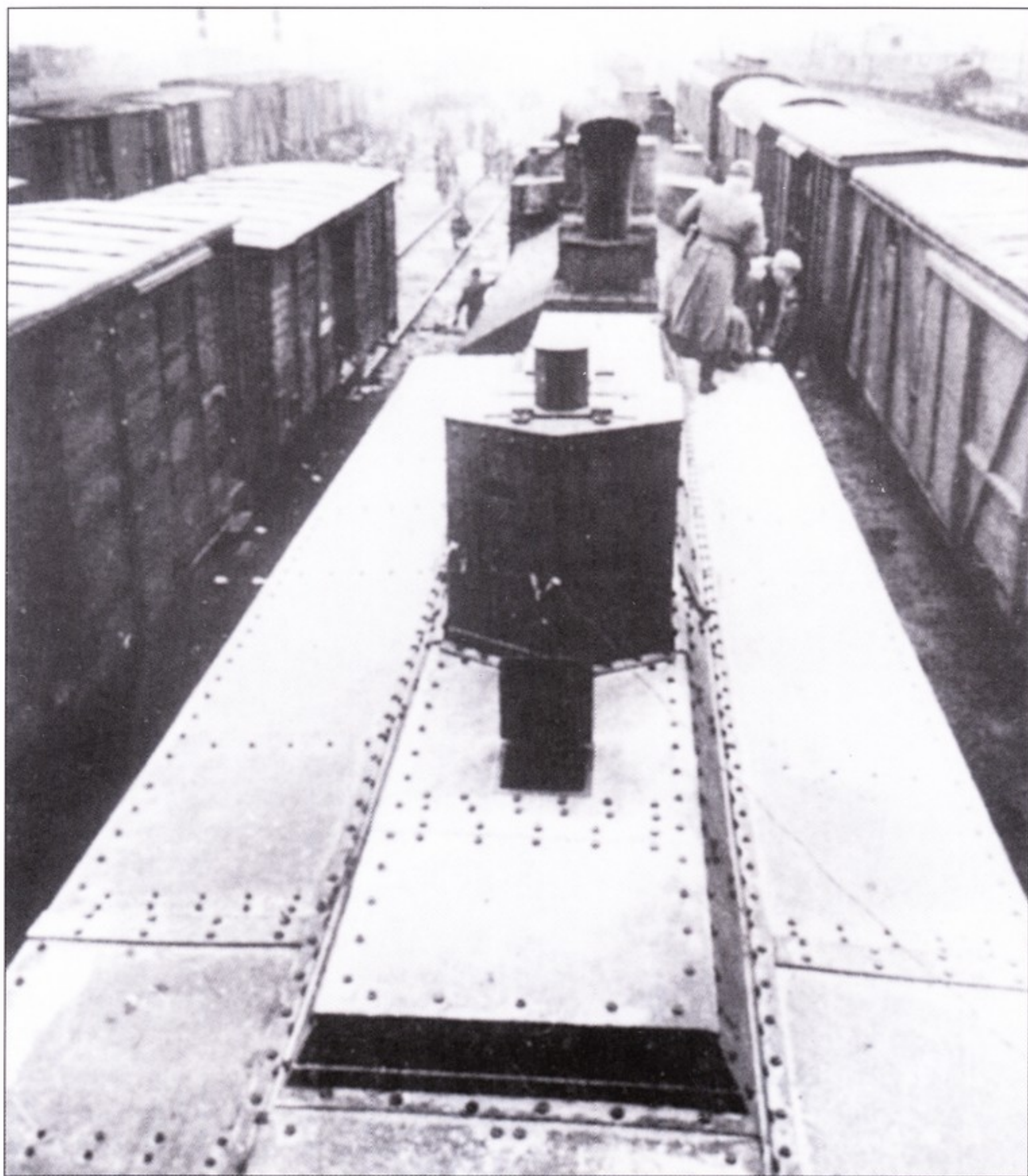


Фотография советских бронепоездов государственного информационного агентства «Новости».



*Бронепоезд типа БП-43 «Москва» со стандартными башнями танка Т-34-76.*



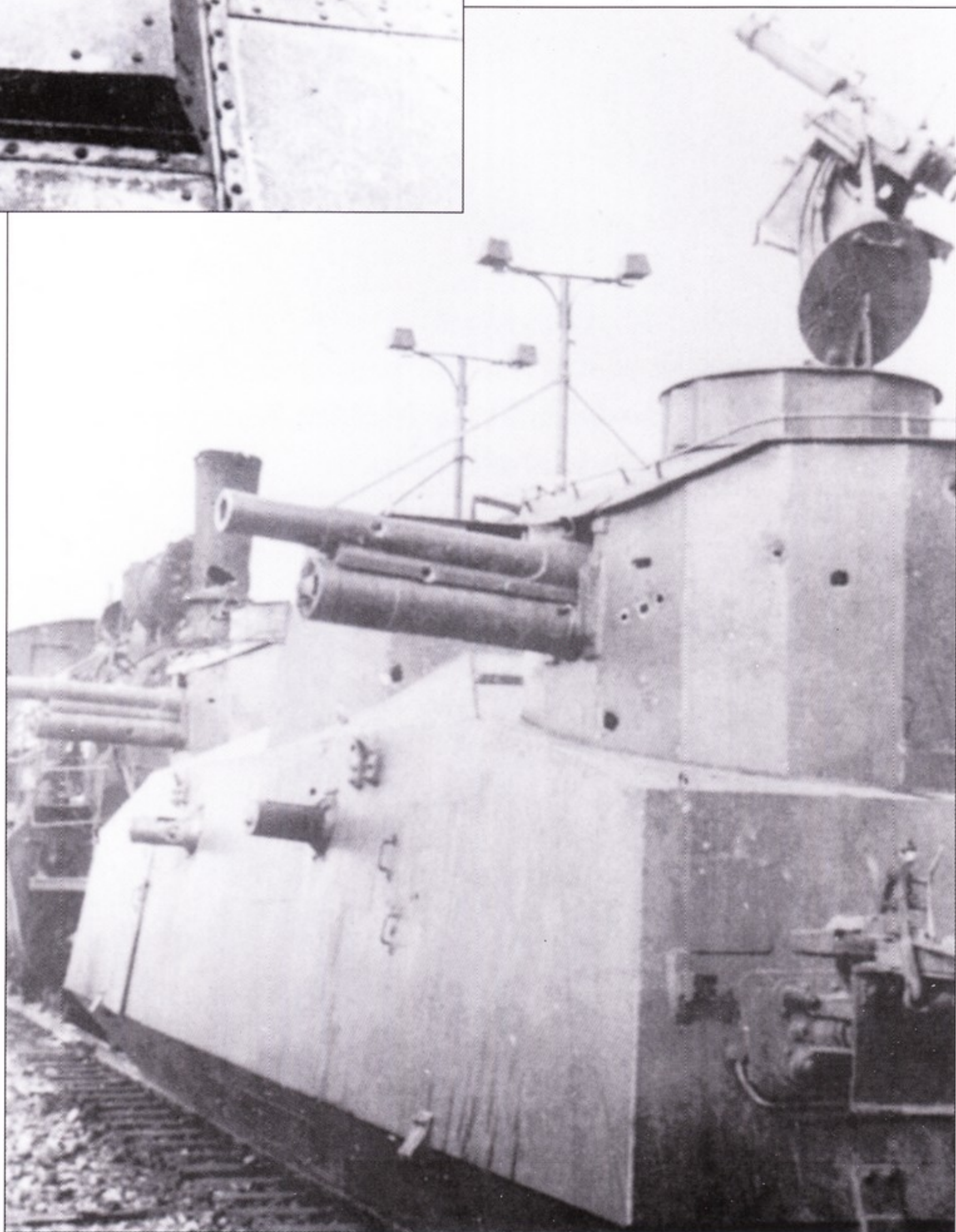


*Немецкие солдаты осматривают трофейный советский бронепоезд. Позже его оборудовали немецким вооружением и использовали на службе вермахта.*

#### **Бронепоезд БП-43 как одна из последних разработок**

БП-43 состоял из 4 концевых контрольных платформ с балластом, 4 артиллерийских вагонов-платформ, 2 вагонов с зенитным вооружением и бронированным локомотивом типа ПР-43. Стандартный паровоз серии Ов («Овечка») обшили бронированными листами. Через бронелюки все механизмы паровоза доступны для технического обслуживания. Позиции для наблюдения и окна так же защищены бронелистами. На бронированном тендере располагались командная башня и зенитный пулемет ДШК. Паровоз оборудовали телефоном, а также прожектором и специальной сигнальной системой. Радиостанцию установили в башне центрального поста. Внутренняя переговорная система состояла из резиновых трубок и металлических раструбов. Она связывала командира бронепоезда с паровозной бригадой, командирами отдельных броневагонов и зенитными расчетами. Артиллерийский вагон оборудован башней танка Т-34 с 76,2-мм пушкой типа Ф-34 и спаренным 7,62-

*БроневAGON с пушками и зенитным пулеметом «Максим» на переднем плане. На корпусе видны пробоины, полученные в бою.*

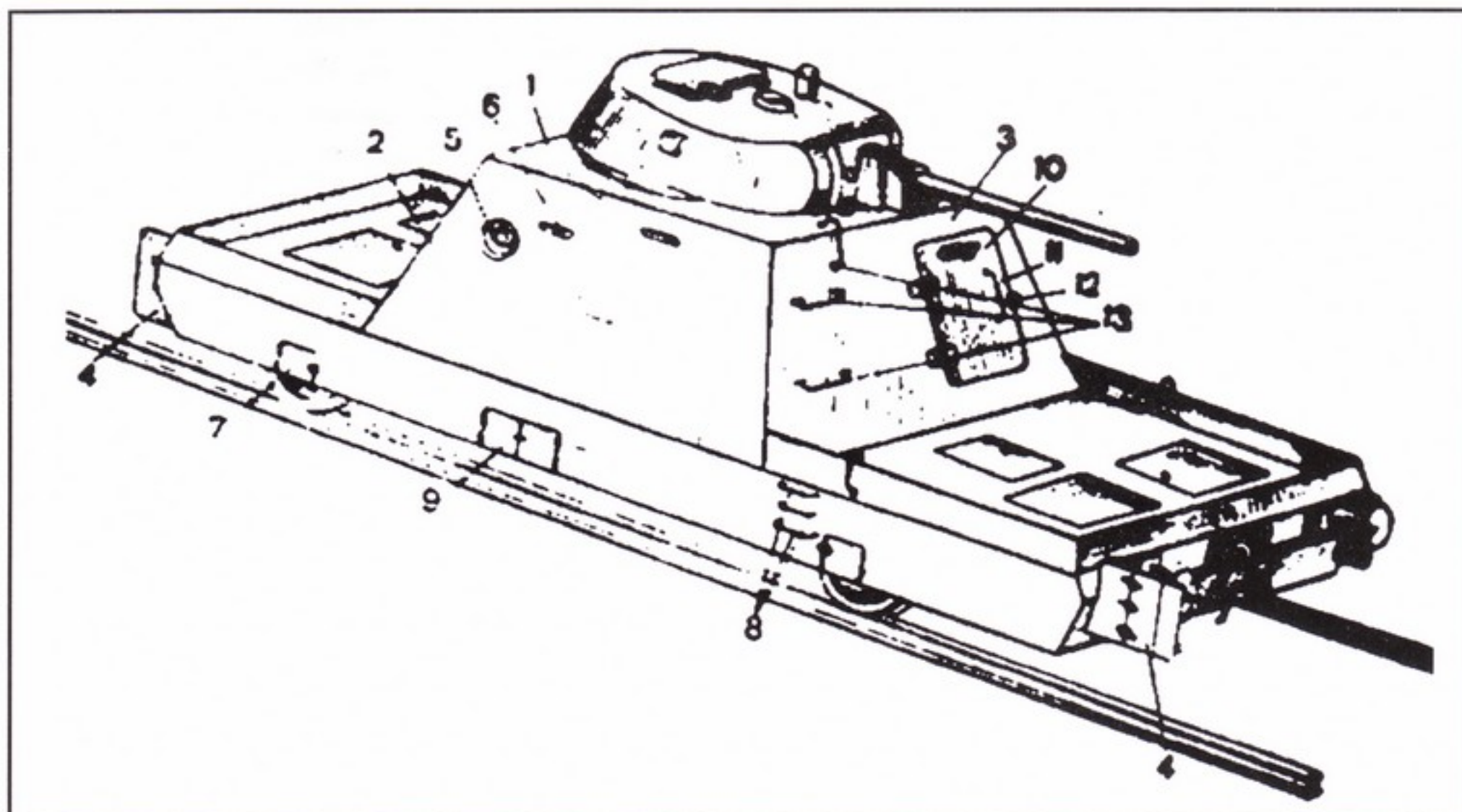
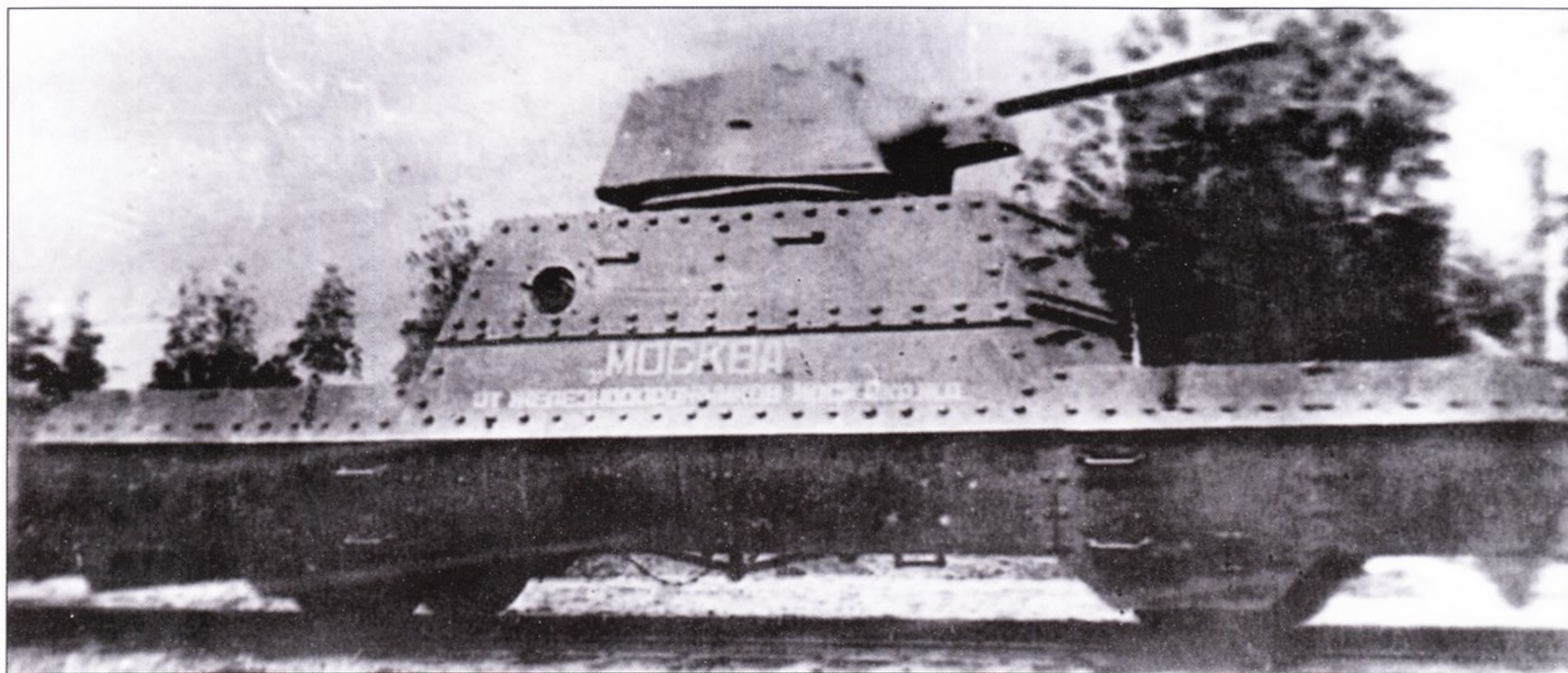


мм пулеметом типа ДТ. Советские конструкторы часто использовали готовые танковые башни для вооружения бронепоездов и бронекатеров в целях стандартизации. Импровизированные бронепоезда нестандартной конфигурации так же строились во время Второй мировой войны для Красной армии.

Танковый пулемет конструкции Дегтярева монтировался на шаровой установке по бокам каждого артиллерийского вагона. Спереди и сзади такого броневагона находились небольшие люки для прохода в следующий вагон. По бокам нижней части платформы находились люки для покидания броневагона в боевых условиях. Наблюдение велось через щели в корпусе броневагона и перископа на танковой башне Т-34. Различные грузы, запасные рельсы, шпалы, костыли и другие материалы для ремонта железнодорожного полотна перевозились на контрольных платформах, расположенных по концам бронепоезда. Их назначение было в защите бронепоезда от мин. Переходы из одного вагона в другой забронировали. Каждый из броневагонов обогревался паром от локомотива.

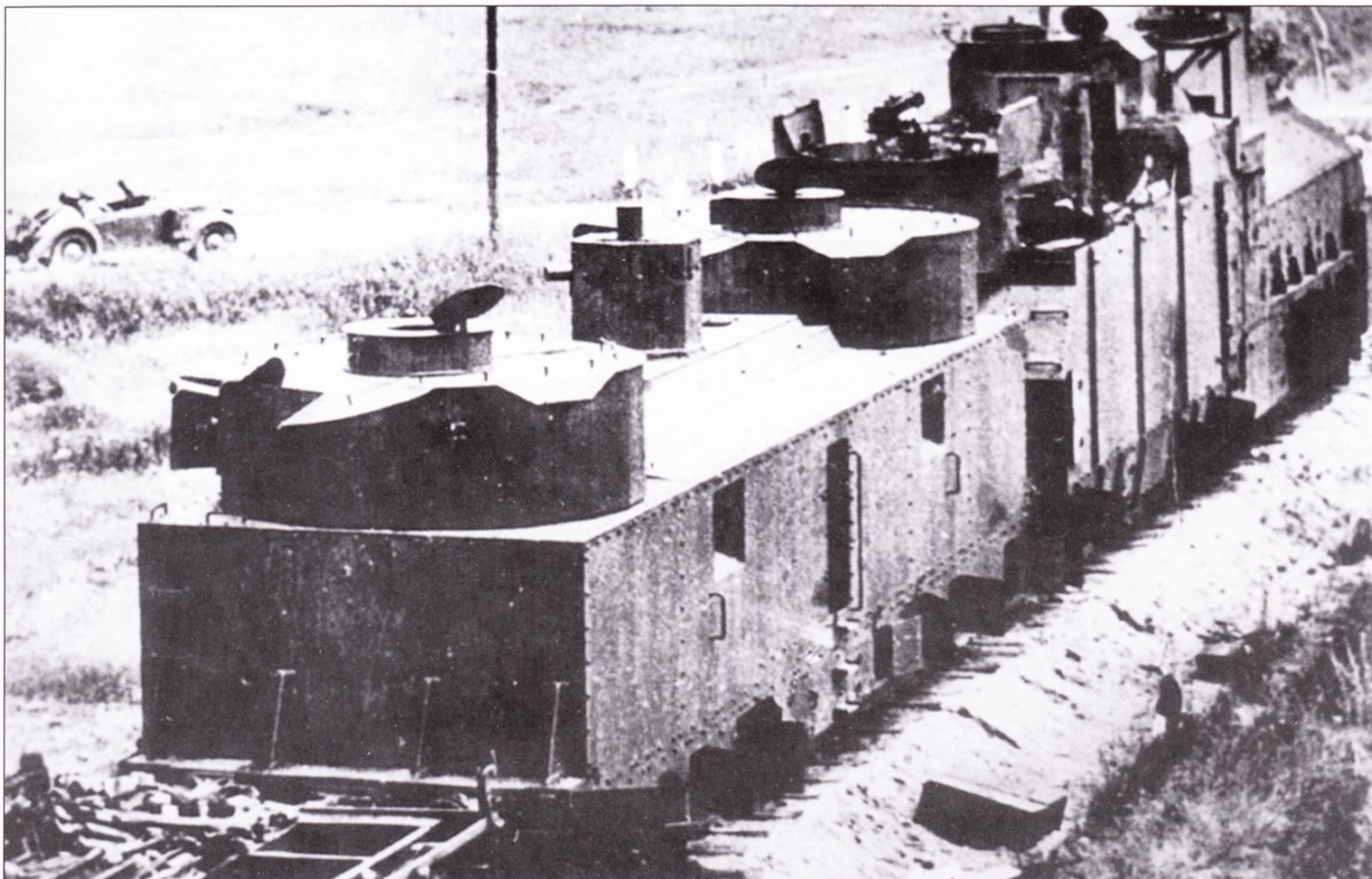
Каждый вагон ПВО имел две неподвижные квадратные бронебашни с открытым верхом. В каждой башне уста-





Снимок и схема броневоза БП-43 «Москва»: 1- бронекрыша, 2 – боковая стенка, 3 – передняя броня, 4 – междвагонный бронированный проход, 5 – круглое отверстие для обзора, 6 – наблюдательная щель, 7,8,9 – поручни для команды; 10 – дверь, 11,12,13 – поручни; 12 – задвижка двери.

На снимке бронепоезд, вероятно захваченный немцами неповрежденным. Бортовые пулеметы и зенитный автомат на тендере направлены вверх и оружейные люки открыты настежь.







*Для вооружения бронепоездов использовали не только башни от танка Т-34-76, но и от танков Т-26 и Т-28.*

*Бронепоезд следует к фронту.*

новлена 37-мм зенитная пушка образца 1939 года на вращающейся турели. В боевом положении верхняя часть башни прикрывалась бронелистами на шарнирах. В каждой башне сделаны 3 смотровые щели с триплексом. Вход в башню находился снаружи и вел через боковые люки. В случае необходимости башню покидали через нижний люк.

#### **Основные данные бронепоезда ПБ-43:**

Броня толщиной до 100 мм, в наиболее важных местах бронепоезда, предохраняла от снарядов калибра до 75 мм.

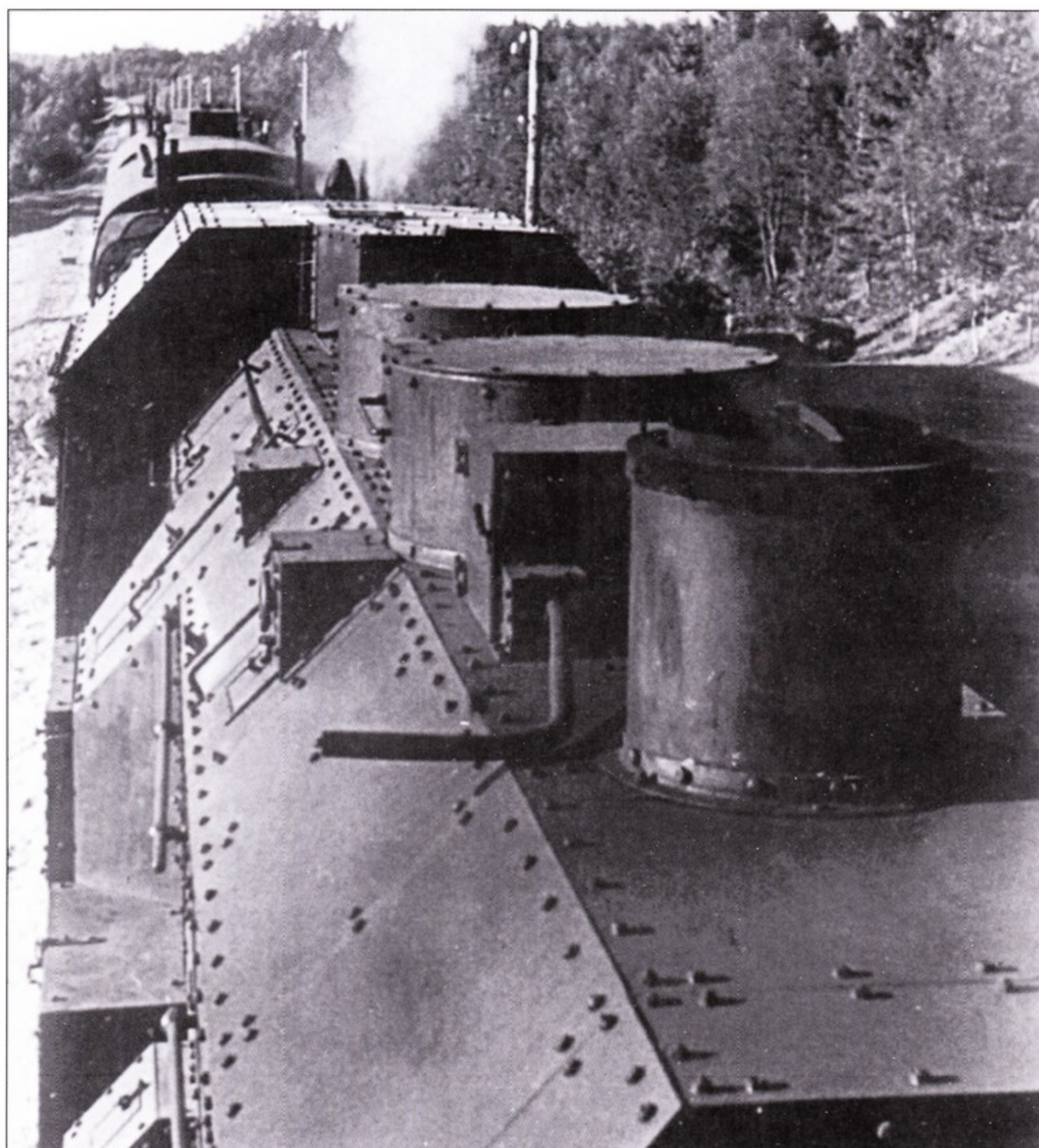
Максимальный радиус действия бронепоезда с запасом 10 тонн угля (или 6 тонн солярки для дизельного локомотива) - 120 км с максимальной скоростью 45 км/час

Общий вес бронепоезда около 400 тонн

Сектор обстрела по горизонтали от 300 до 330 градусов, по вертикали от - 7 до +40 градусов

Дальность стрельбы: орудий 8-10 км, пулеметов от 800 до 1000 м

Боезапас: 280 штук 76,2-мм снарядов; 200 штук 107-мм снарядов; 600 штук 37-мм снарядов, 10 тыс. 12,7-мм патронов, 5 тыс. 7,62-мм патронов в лентах для пулеметов «Максим».



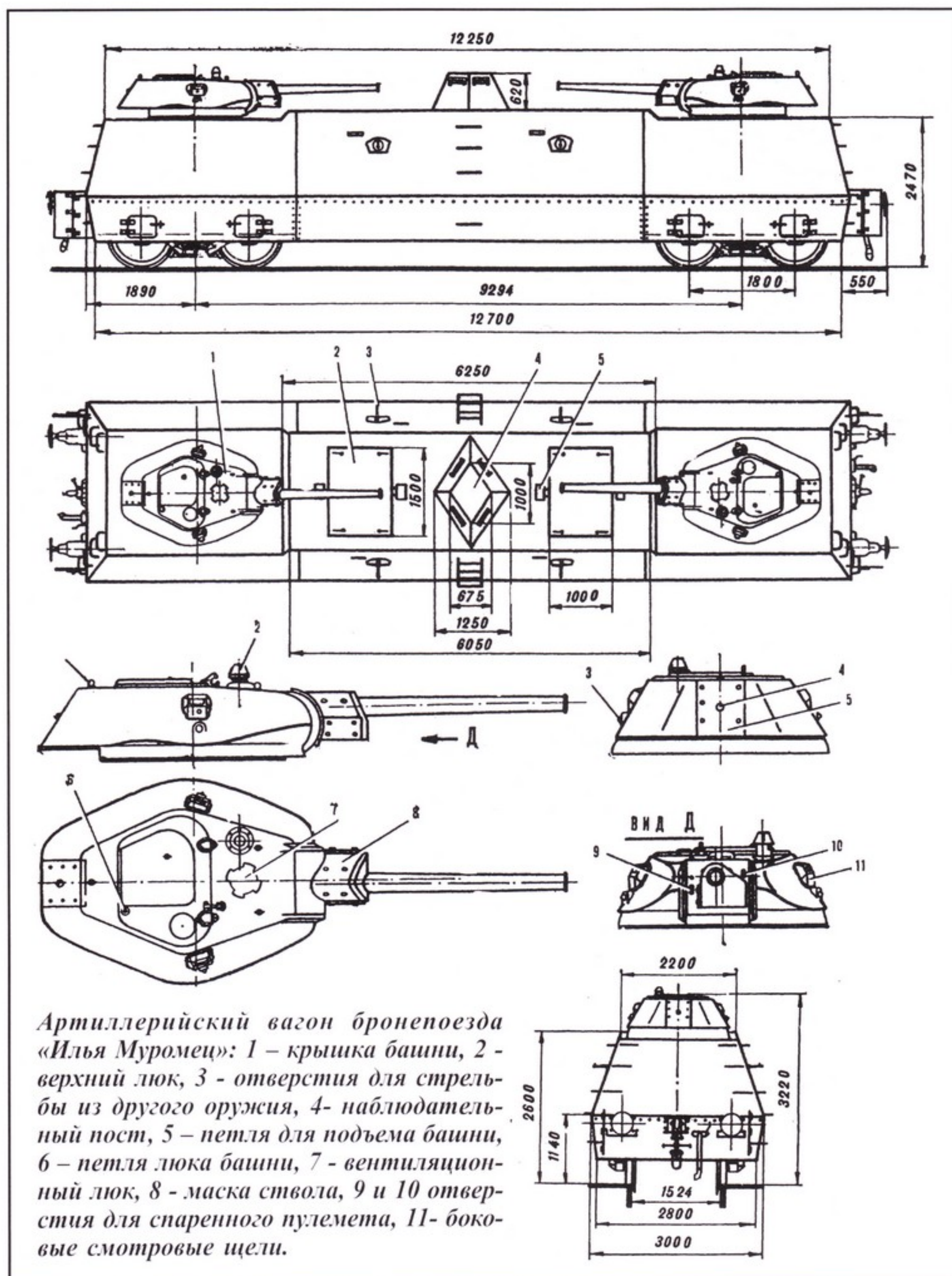


## Преимущества и недостатки бронепоездов в послевоенной оценке

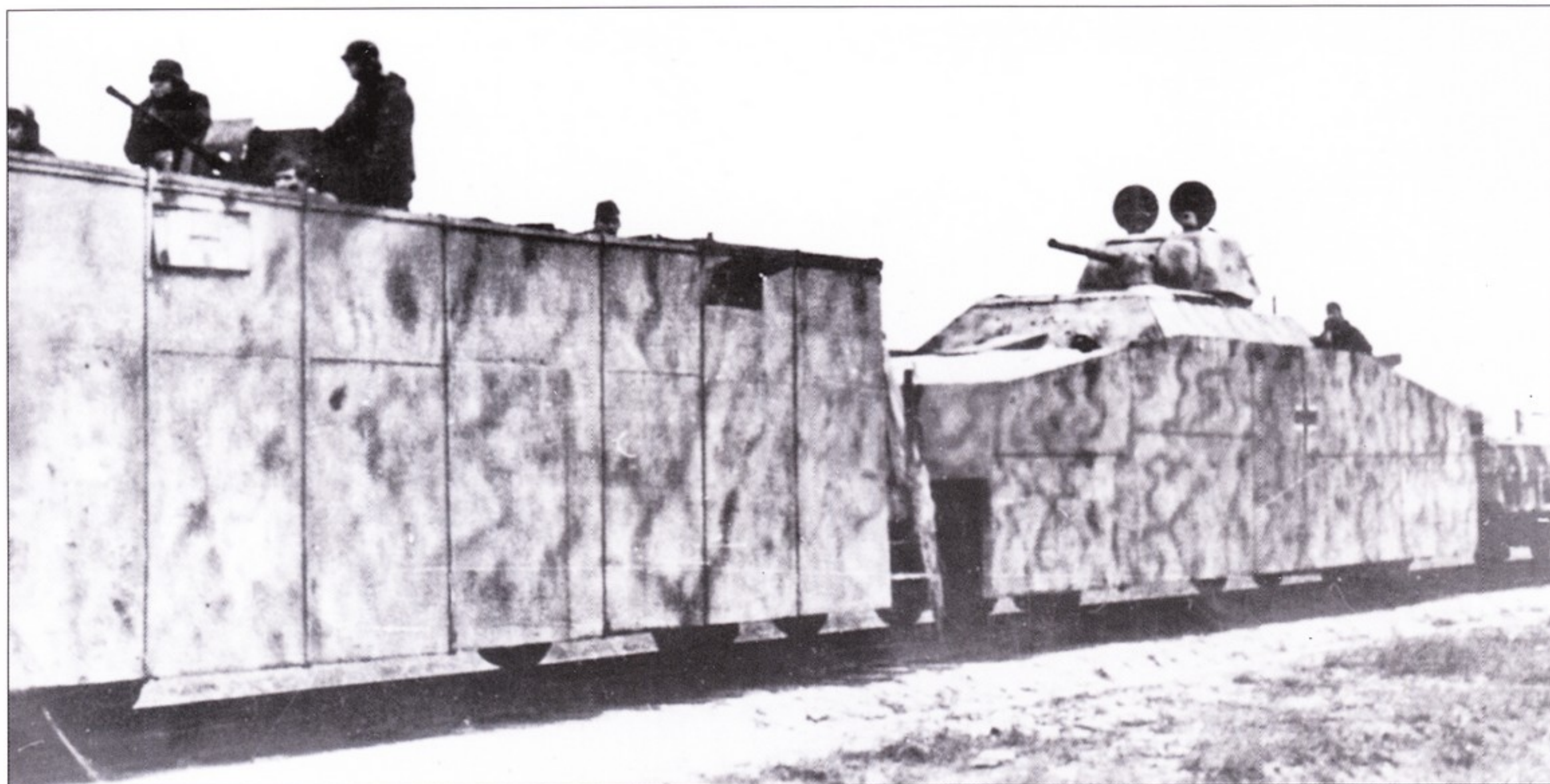
После войны советские эксперты дали следующую всестороннюю оценку бронепоездам. Среди главных преимуществ этого типа вооружения была его скорость передвижения. На неповрежденных путях даже под огнем противника с воздуха и земли бронепоезд мог проходить до 500 км за сутки. Его броня неуязвима для огня небольших орудий и шрапнели. Поэтому бронепоезд мог вплотную приблизиться к врагу и вступить в прямой боевой контакт. С близкого расстояния огнем 4 пушек и 8-12 пулеметов с одной стороны бронепоезда они обрушивали на противника шквал огня. Он также мог своими средствами ПВО обороняться от воздушных атак противника. В исключительных случаях бронепоезд мог служить для переброски пехоты на важные участки фронта.

Из крупных недостатков считалось привязка бронепоездов к рельсам, когда даже небольшие повреждения которых лишали его свободы и маневра. Бронепоезда зависели в большой степени от баз снабжения. Необходимо ежедневно пополнять запасы угля и воды.

Тем не менее, советские бронепоезда в полной мере выполнили свое назначение во Второй мировой войне. Особенно важна их роль в защите крупных железнодорожных узлов на первом этапе войны при отступлении. Среди них отличился бронепоезд № 56 (преграждал путь моторизованным частям и танкам вермахта при обороне Киева), № 72 (воевал в Минске, Брянске, Москве, Сталинграде и Ленинграде), «Илья Муромец» (боевой путь длиной 2,5 тыс. км закончился на Франкфурте на Одере. Сбил 7 самолетов, уничтожил 1 бронепоезд и 7 артиллерийских батарей крупного калибра), «Узбекистан» (в 1945 году дошел до Бранденбурга).

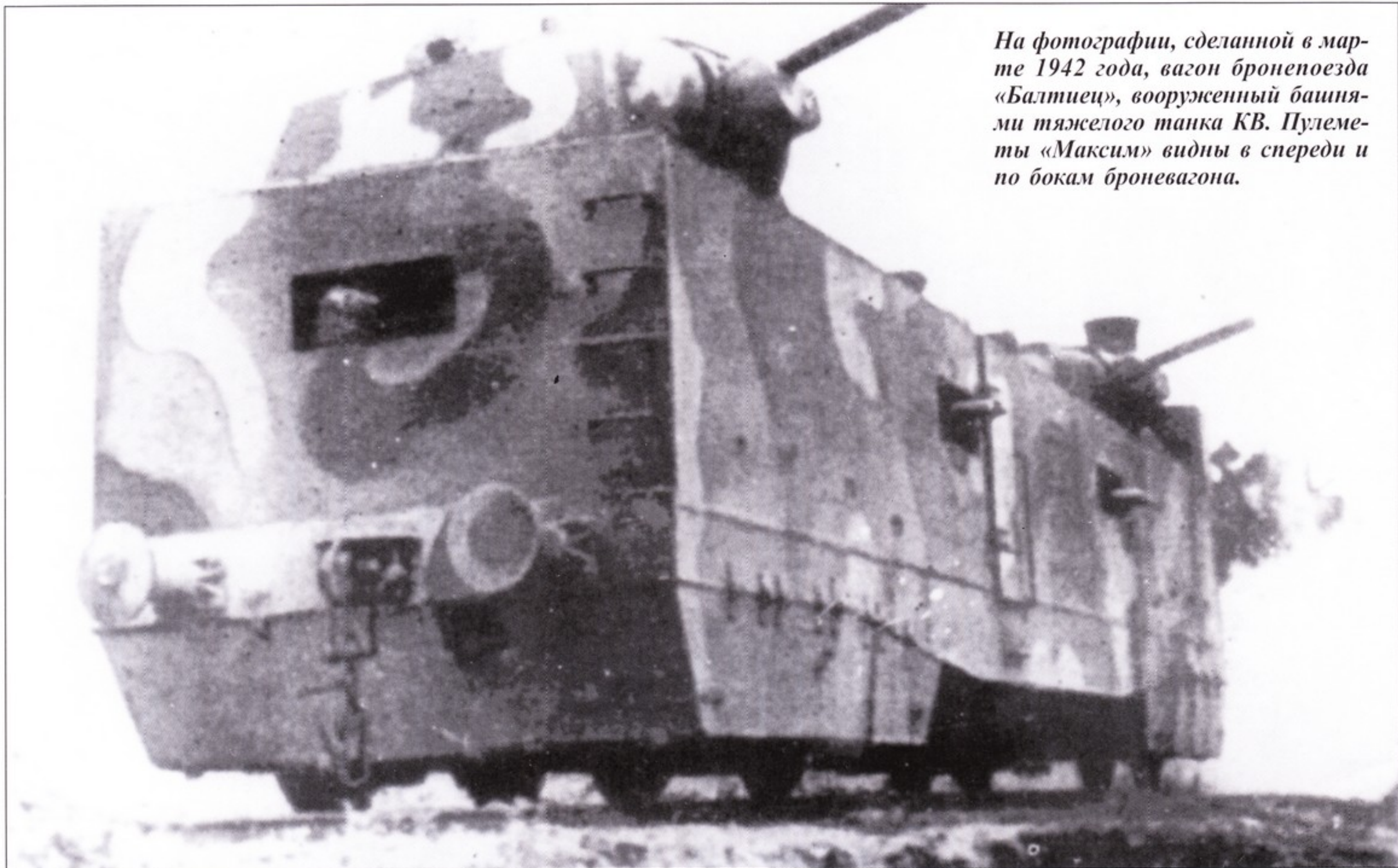


Артиллерийский вагон бронепоезда «Илья Муромец»: 1 - крышка башни, 2 - верхний люк, 3 - отверстия для стрельбы из другого оружия, 4 - наблюдательный пост, 5 - петля для подъема башни, 6 - петля люка башни, 7 - вентиляционный люк, 8 - маска ствола, 9 и 10 - отверстия для спаренного пулемета, 11 - боковые смотровые щели.

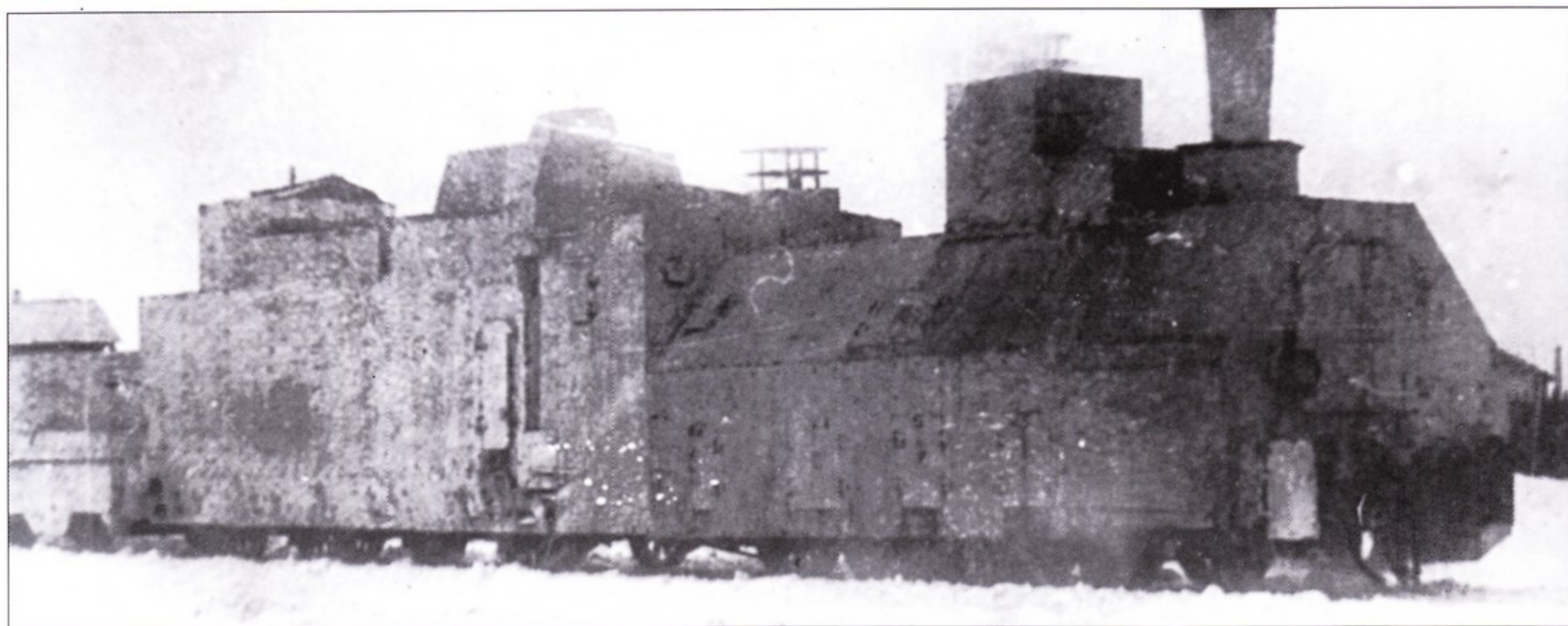


Этот захваченный немцами бронепоезд использовался для патрулирования в Крыму до мая 1944 года. В центре снимка - броневагон с башней танка Т-34.

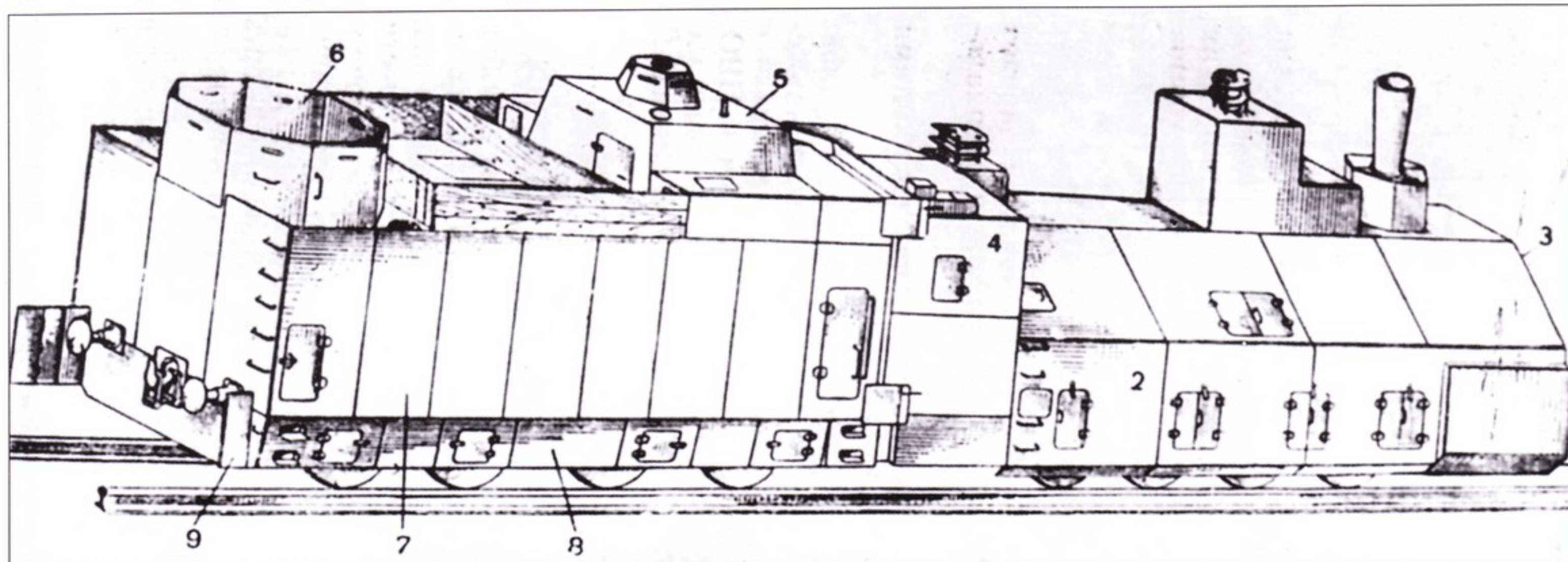




На фотографии, сделанной в марте 1942 года, вагон бронепоезда «Балтиец», вооруженный башнями тяжелого танка КВ. Пулеметы «Максим» видны впереди и по бокам броневаргона.

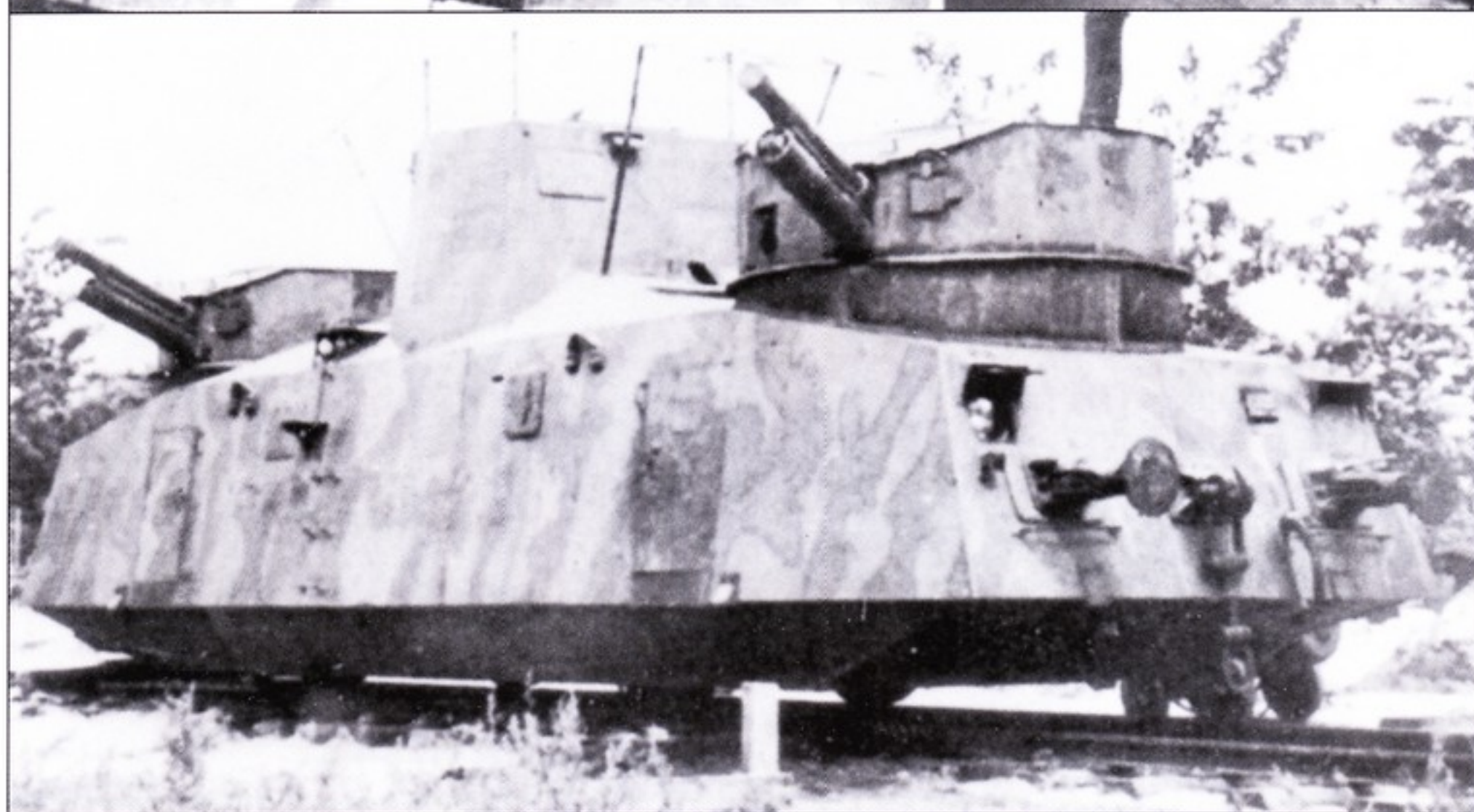
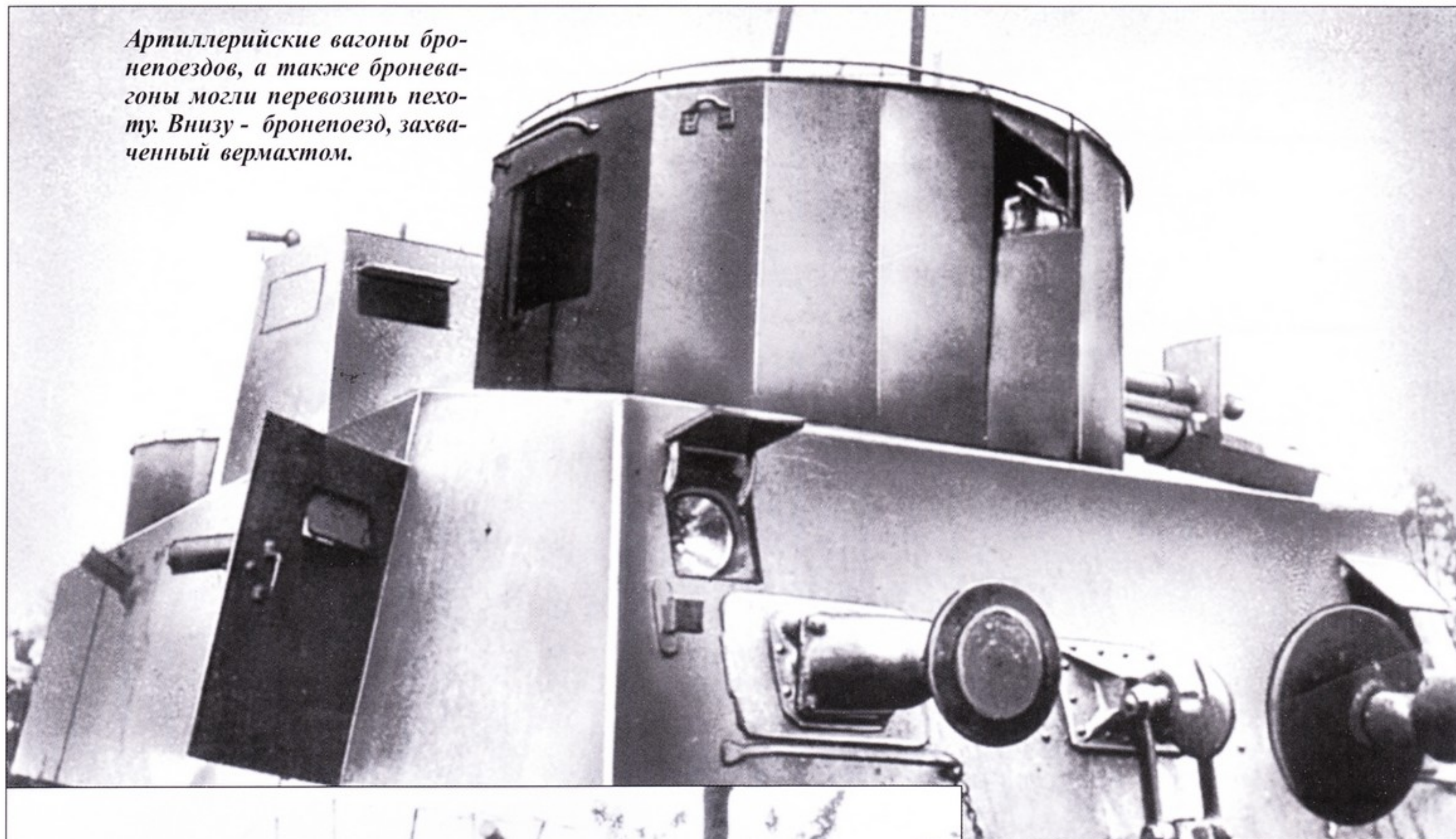


Снимок паровоза бронепоезда БП-43. Схема бронепоезда: 2 – боковая броня котла, 3 – передняя броня, 4 – полностью бронированная кабина машиниста, 5 – командный пост, 6 – башня зенитного пулемета, 7 – броня тендера, 8 – панели закрывающие колеса, 9 – броня, прикрывающая переход в следующий вагон.

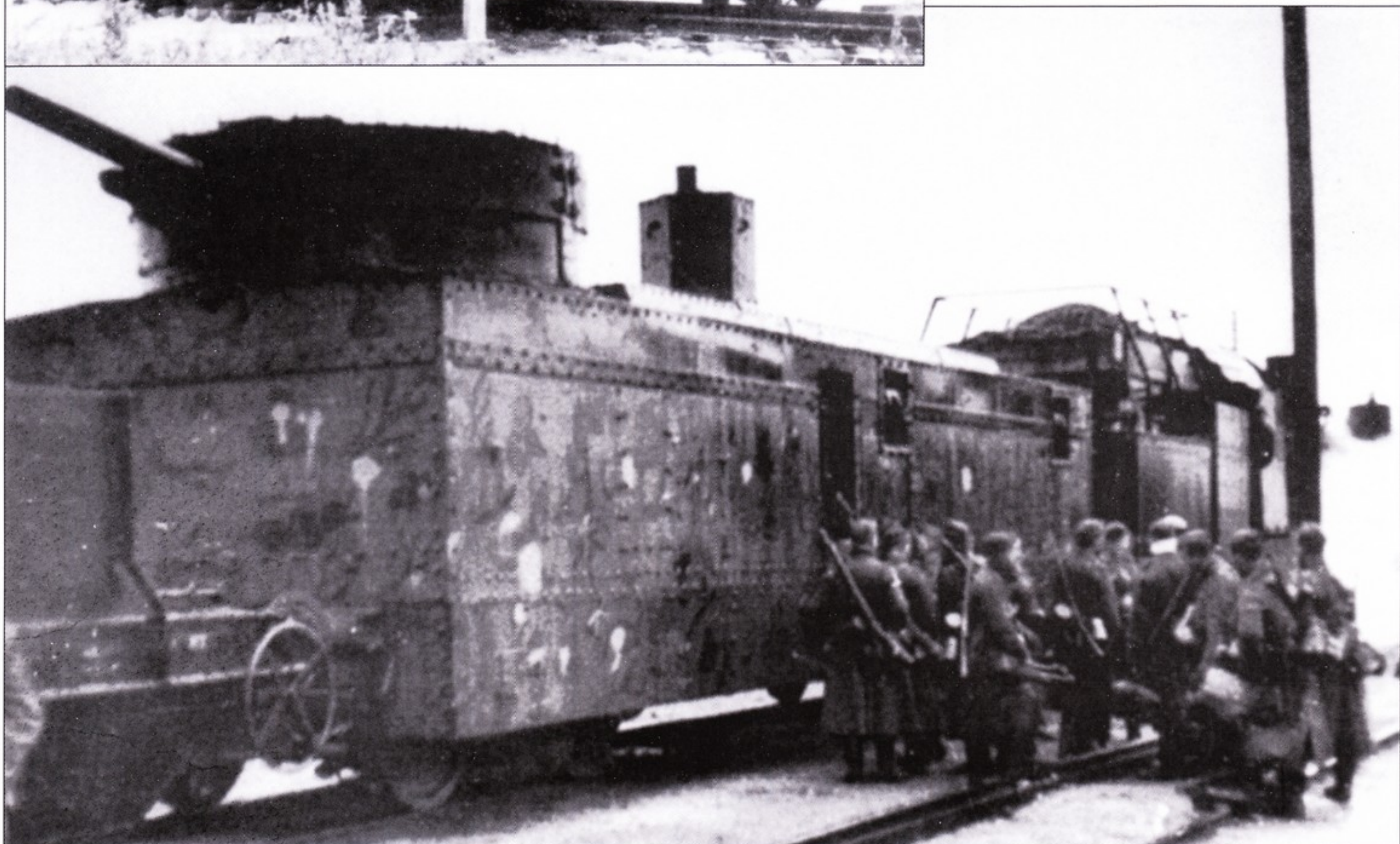




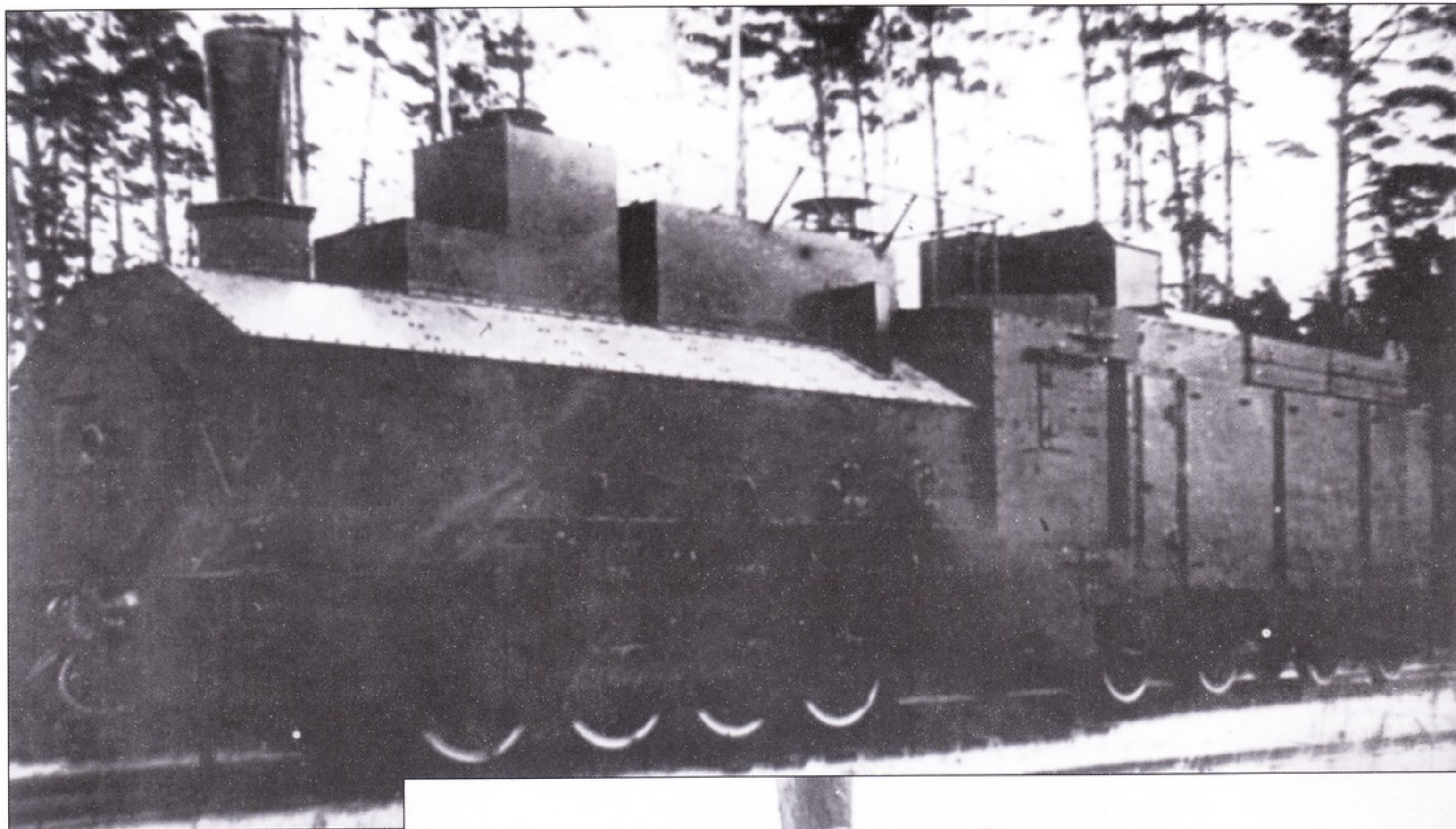
Артиллерийские вагоны бронепоездов, а также бронев вагоны могли перевозить пехоту. Внизу - бронепоезд, захваченный вермахтом.



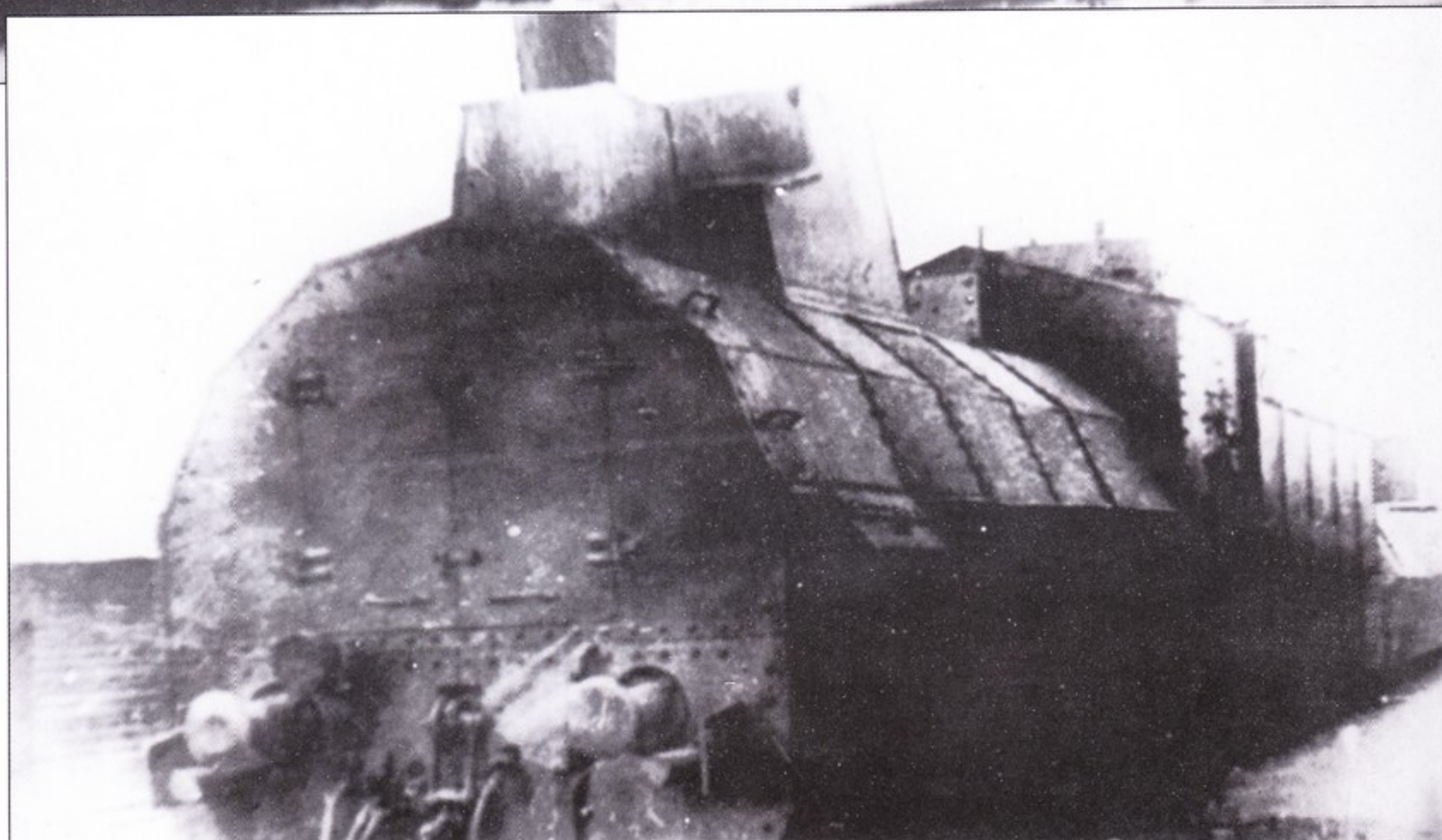
Несколько мотобронев вагонов Д-2 пограничных войск НКВД вермахт захватил летом 1941 года. Семь из них были модернизированы: установлены новый мотор, радиостанция манжеты для защиты поворотного механизма башен. В качестве артиллерийских мотобронев вагонов (РТ 17 – РТ 23) они использовались немцами с декабря 1943 года по ноябрь 1944 года, а также придавались некоторым бронепоездам на Восточном фронте. На снимке модернизированный мотобронев вагон Д-2.





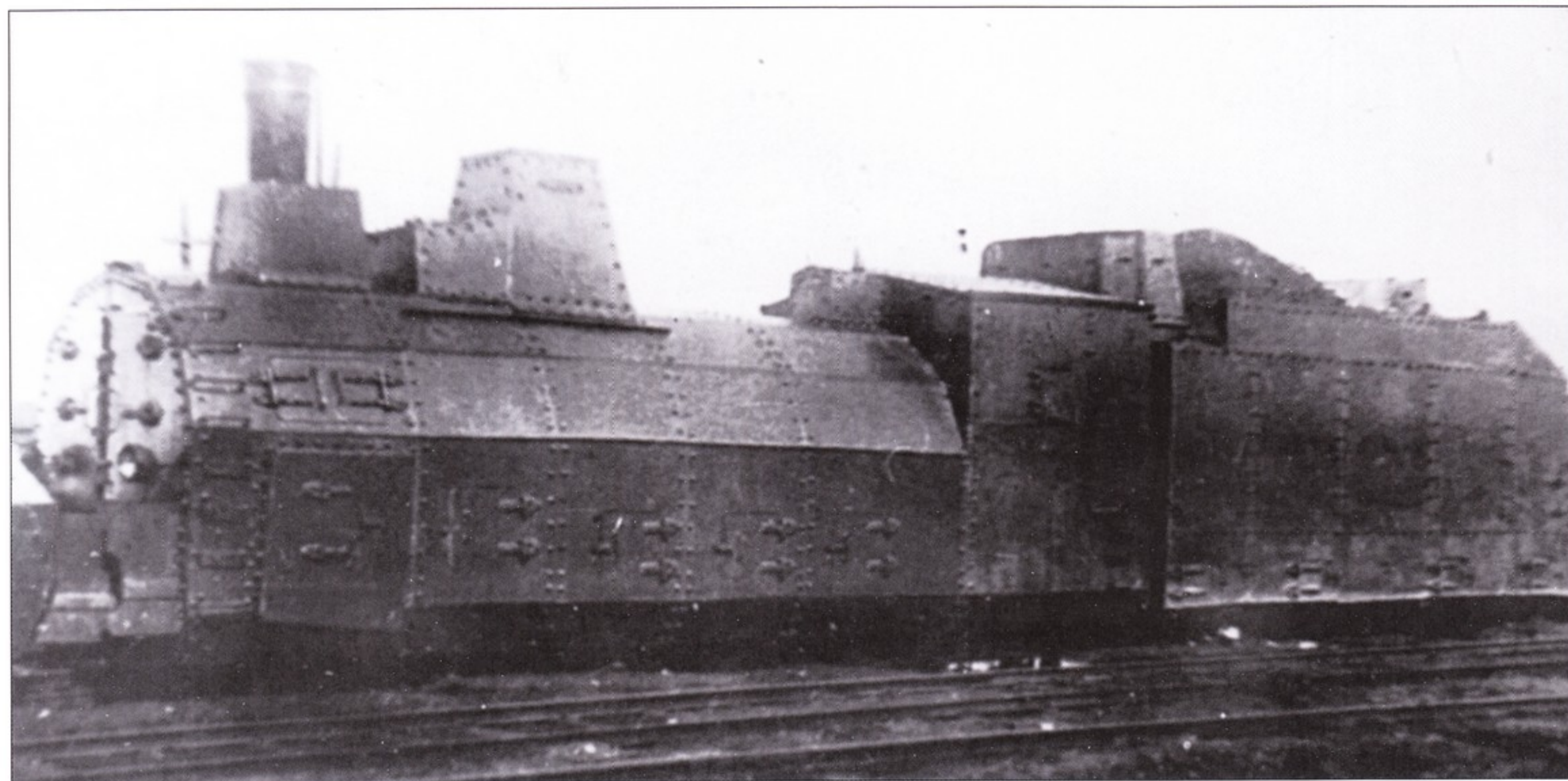


*Паровоз бронепоезда БП-43.*

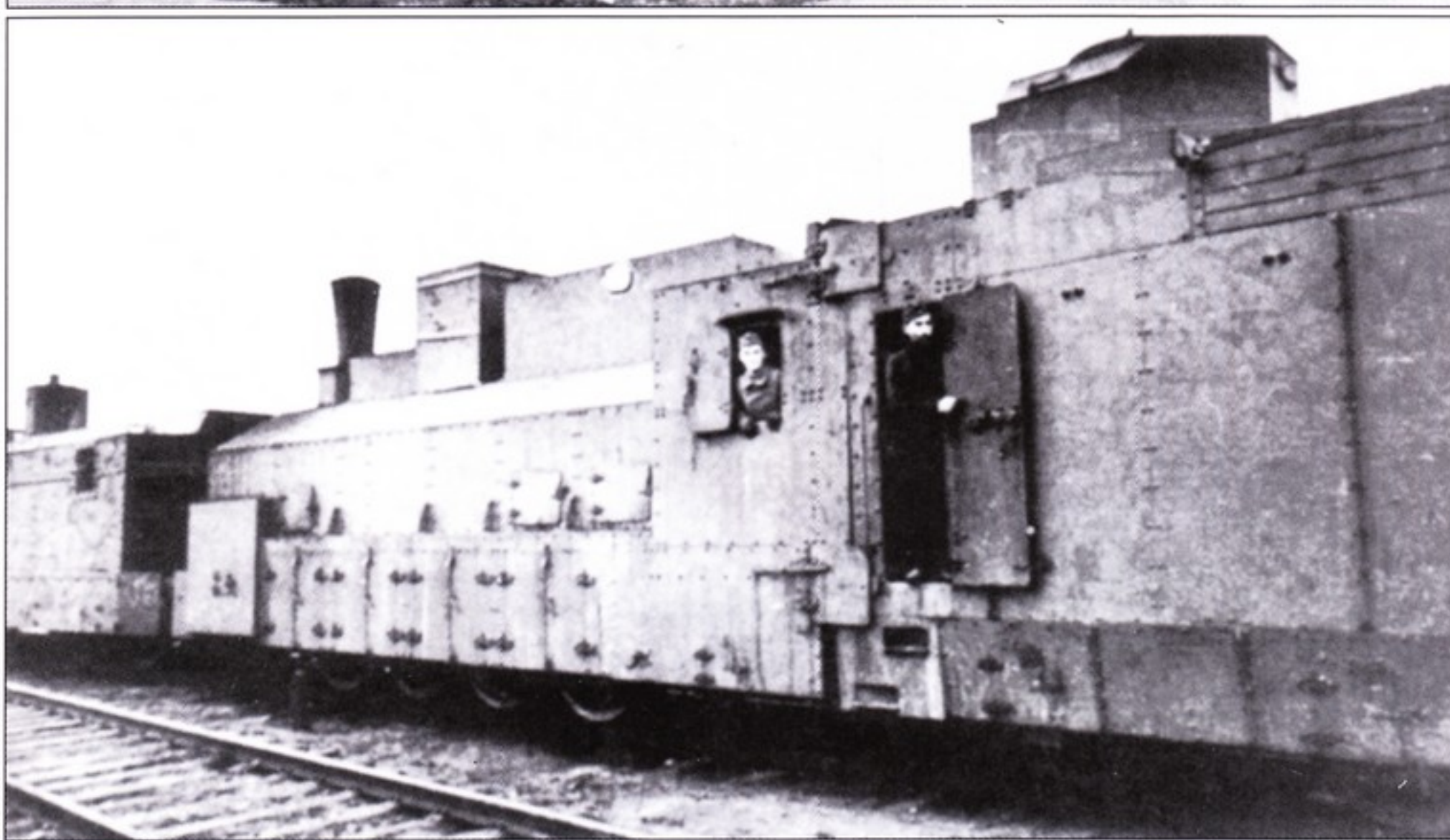
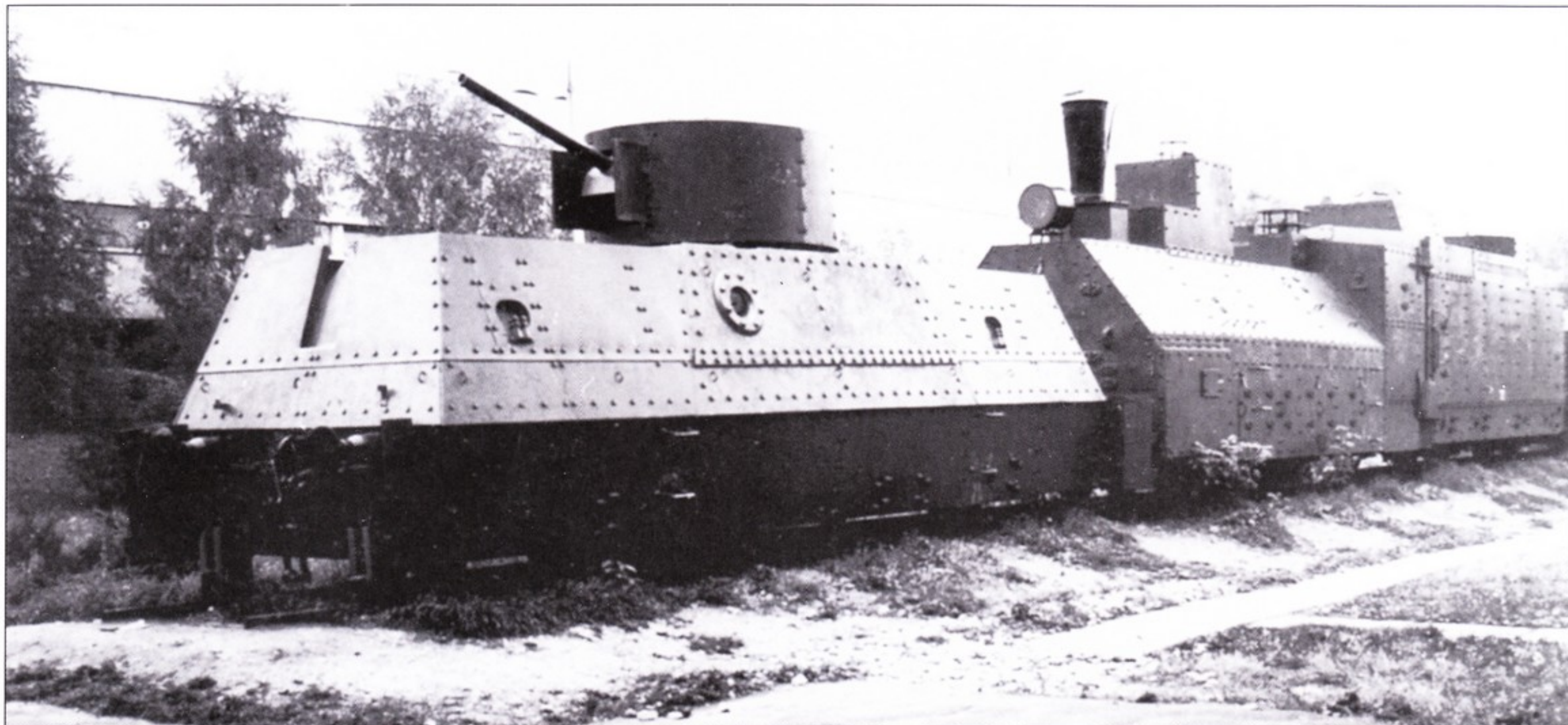


*Паровоз бронепоезда НКПС-42.*

*Паровоз бронепоезда ОБ-3*



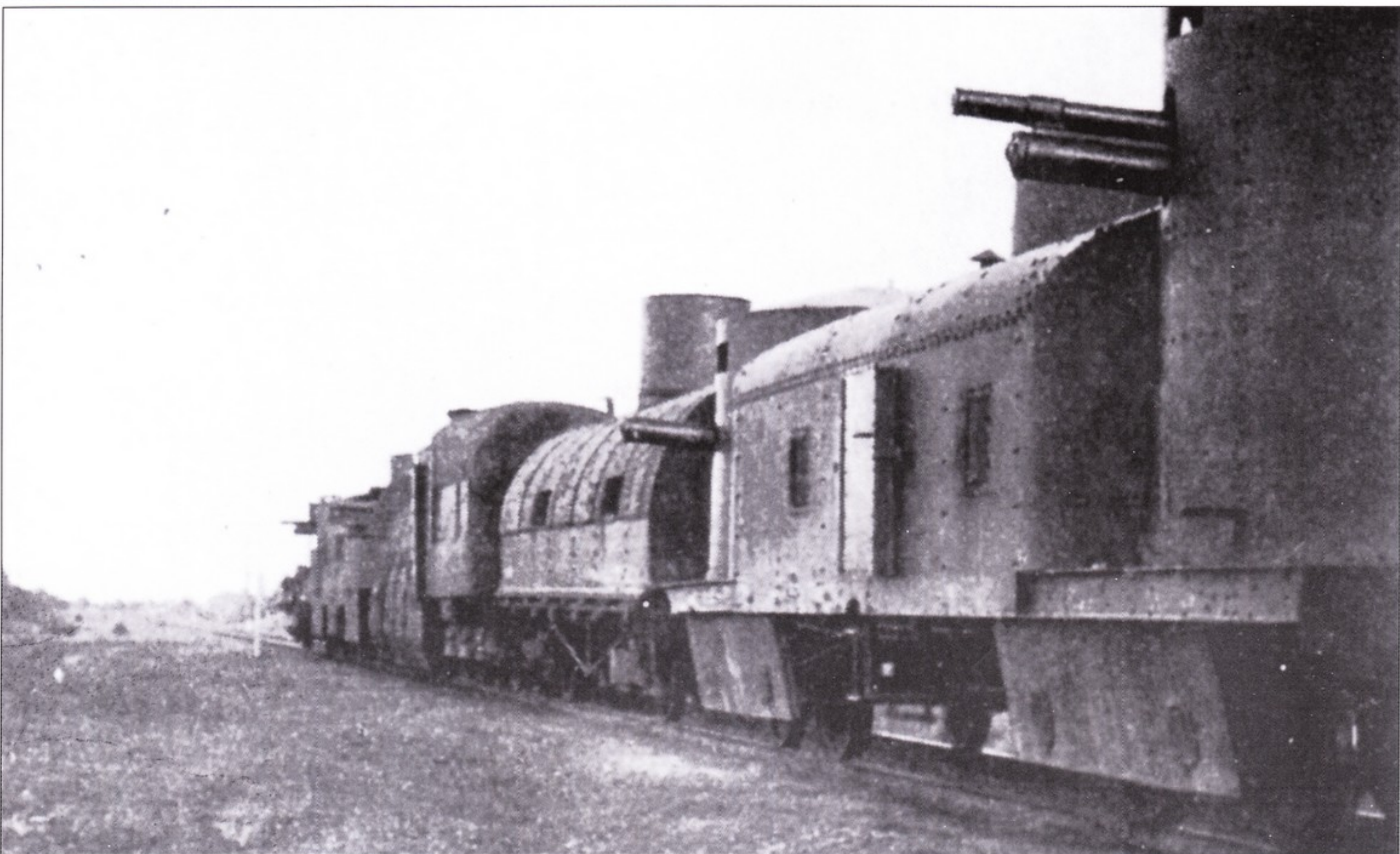




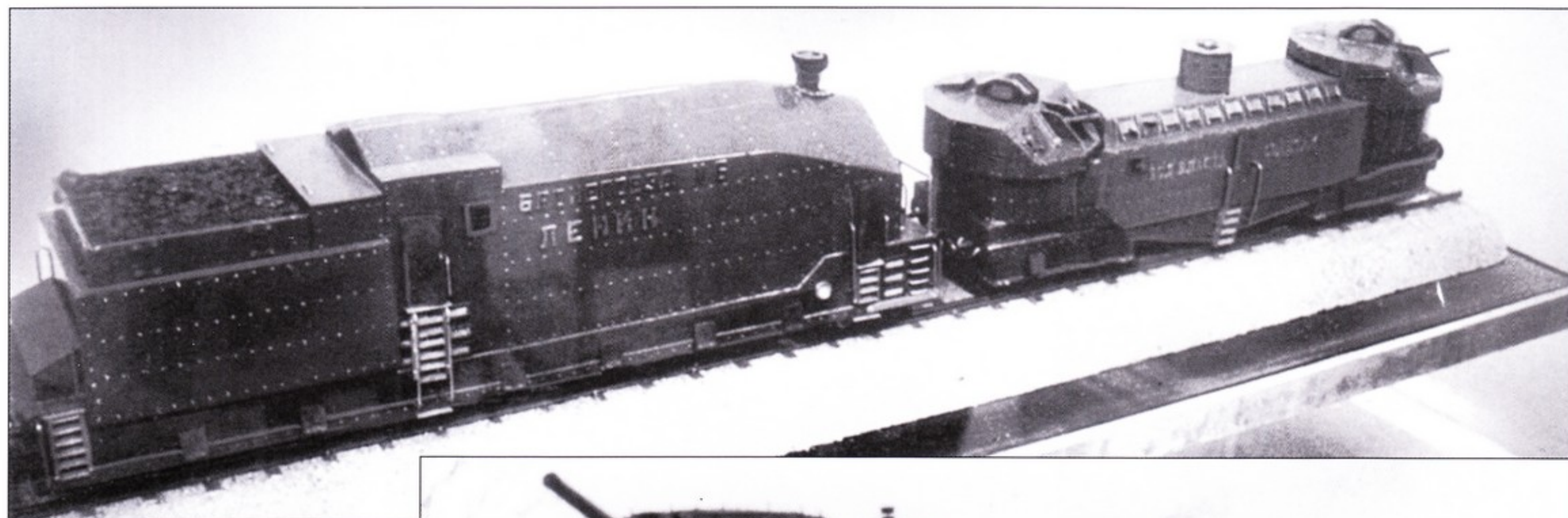
*Бронепоезд «Красновосточник» в экспозиции музея Вооруженных сил СССР. Он состоит из паровоза типа ОВ № 5067, построенного в 1896 году. Состав по схеме бронепоезда БП-43. Паровоз сначала бронировали на Центрально-Азиатской железной дороге в 1917 году, а позже модернизировали в сентябре 1943 года.*

*Вермахт также широко использовал трофейные советские паровозы.*

*На снимке - Австро-венгерский бронепоезд захваченный в Первую мировую войну. Бронепоезд вооружен 76,2 -мм пушками.*



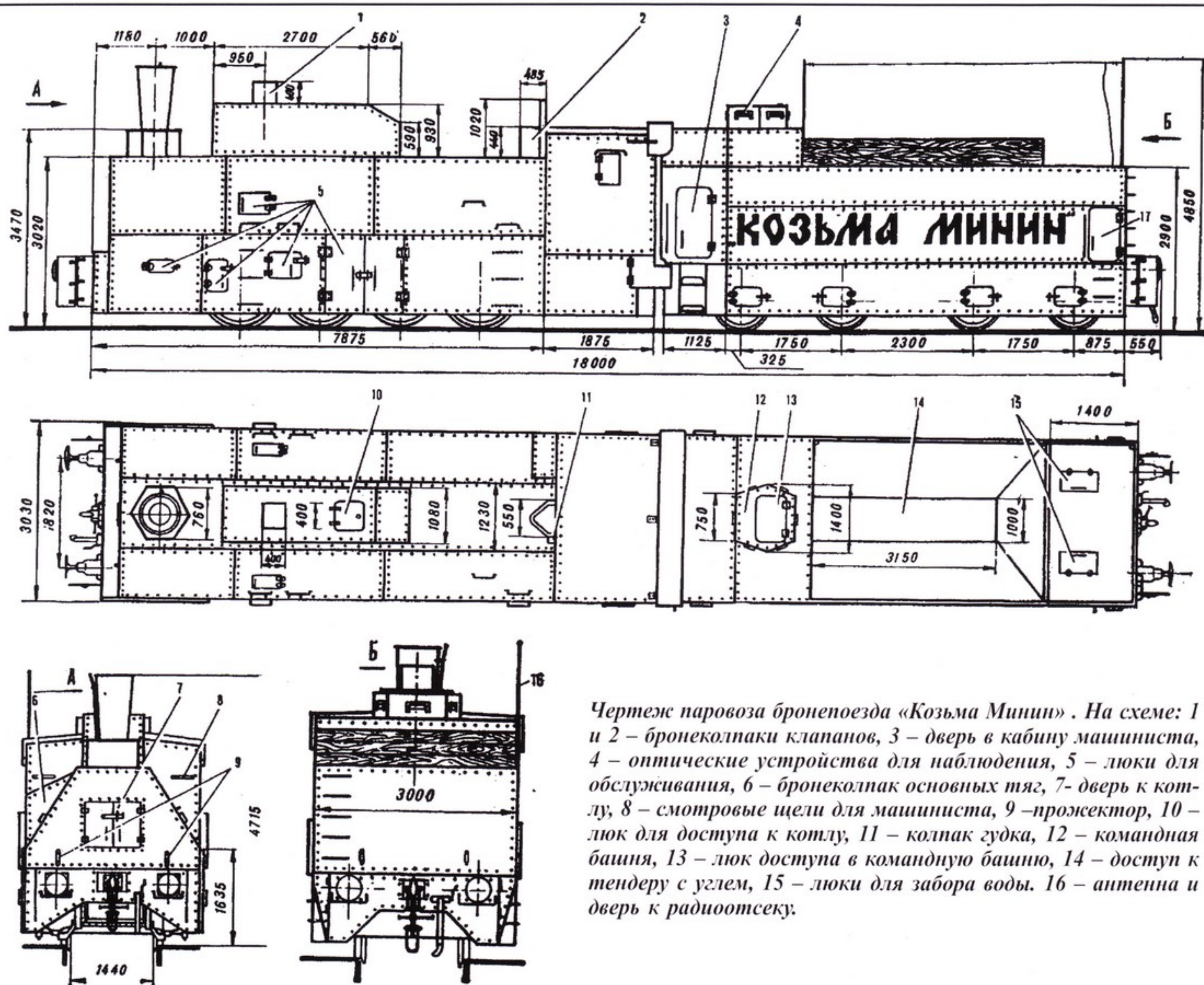




Модель бронепоезда № 6 «Ленин» с полностью бронированным паровозом в экспозиции Военно-морского музея в Санкт-Петербурге.



Трофейный советский броневоз вооружен одним 107-мм орудием. Он включен в состав советского бронепоезда № 28 осенью 1941 года.



Чертеж паровоза бронепоезда «Козьма Минин». На схеме: 1 и 2 – бронеклапаны клапанов, 3 – дверь в кабину машиниста, 4 – оптические устройства для наблюдения, 5 – люки для обслуживания, 6 – бронеклапан основных тяг, 7 – дверь к котлу, 8 – смотровые щели для машиниста, 9 – прожектор, 10 – люк для доступа к котлу, 11 – колпак гудка, 12 – командная башня, 13 – люк доступа в командную башню, 14 – доступ к тендеру с углем, 15 – люки для забора воды, 16 – антенна и дверь к радиоотсеку.



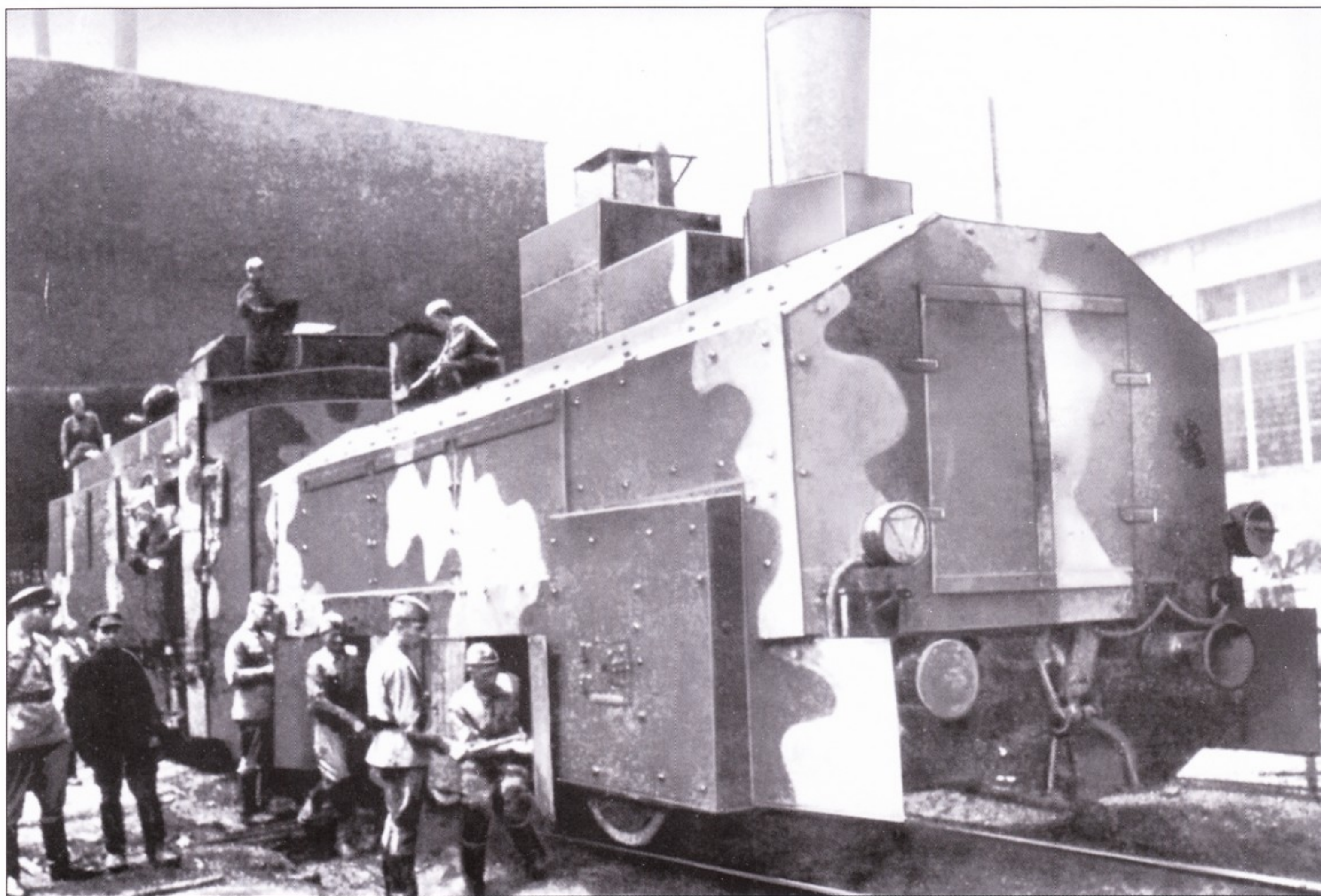


*Командир бронепоезда ведет наблюдение из кабины машиниста.*

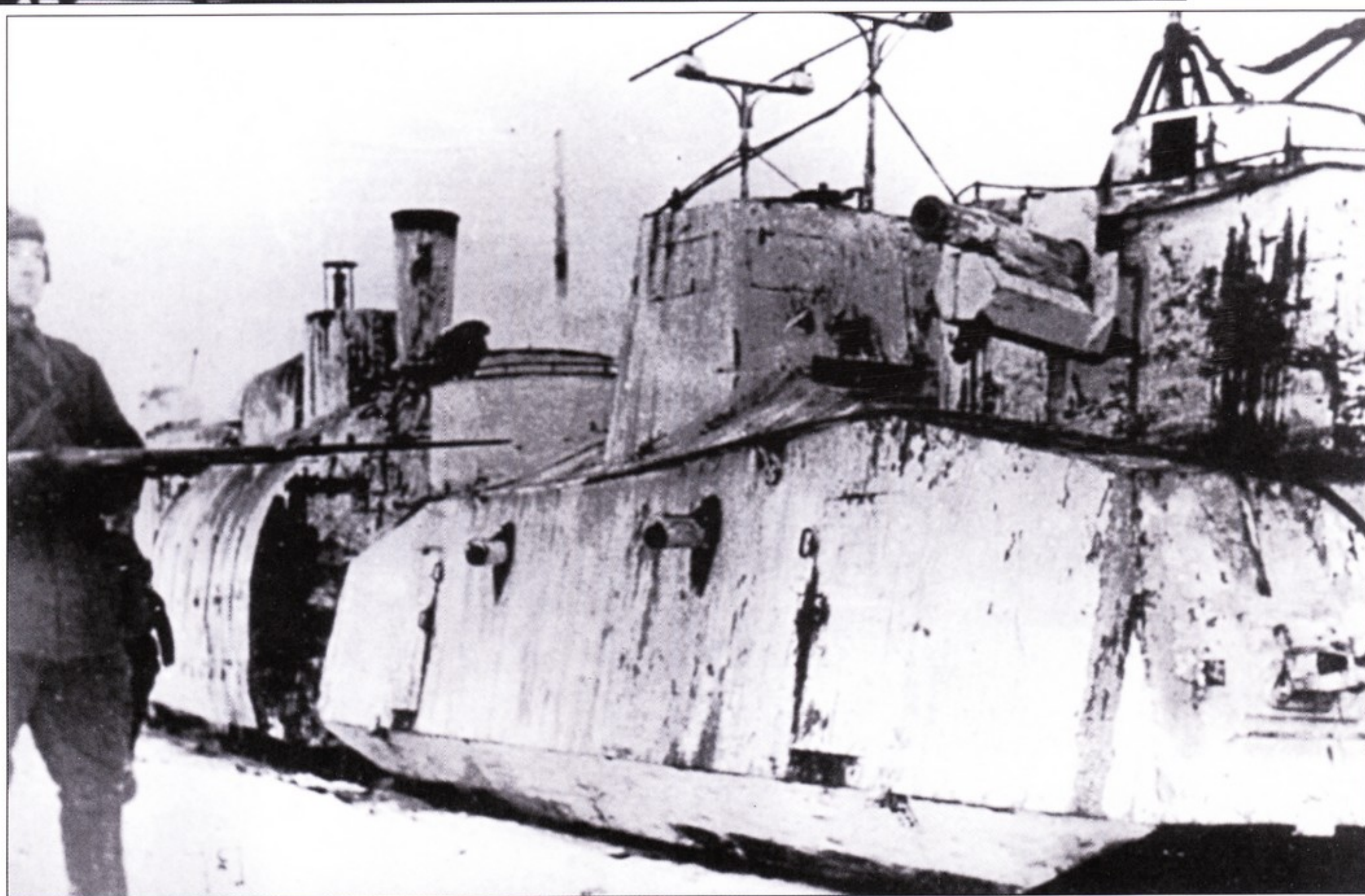
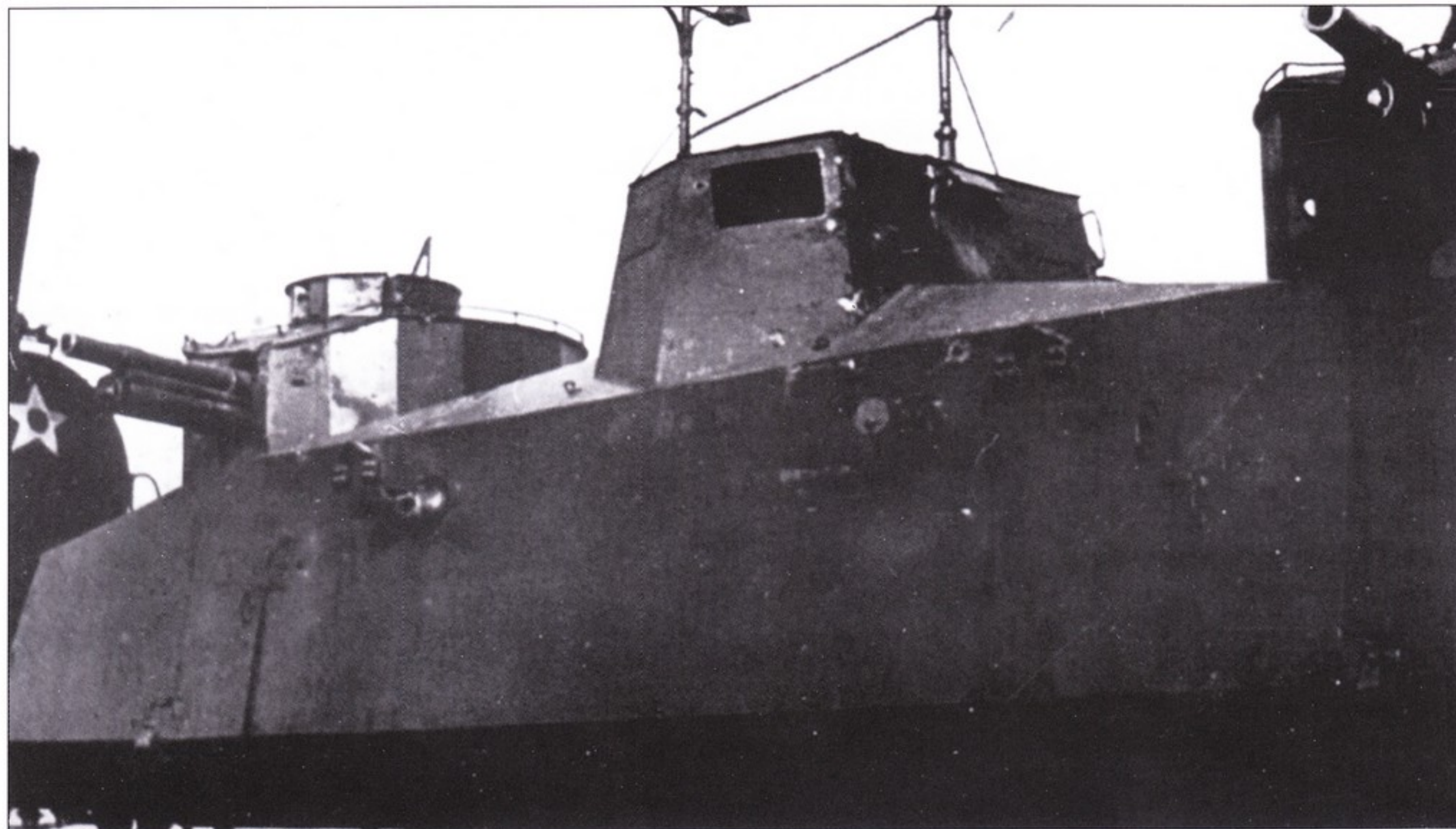


*Советские инженеры и рабочие создавали импровизированные бронепоезда и бронев вагоны.*

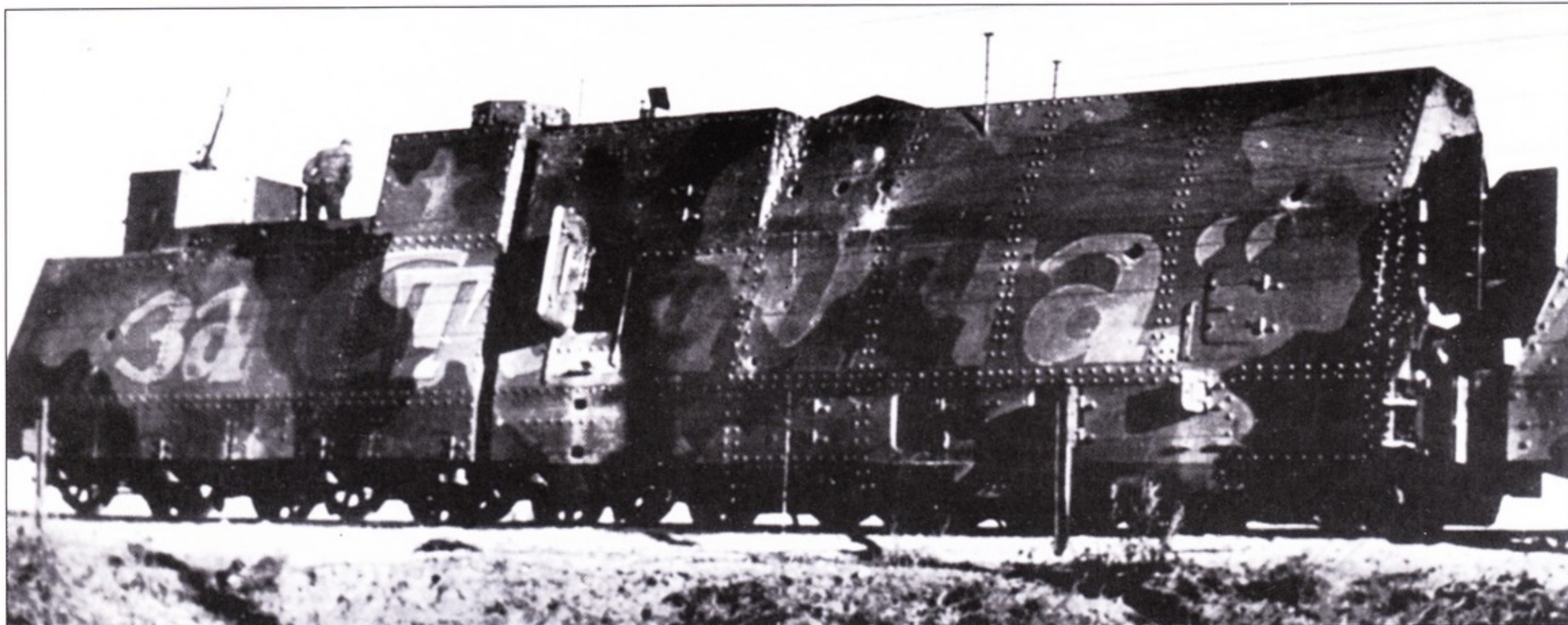
*Устаревшие бронепоезда предвоенной постройки широко использовались в начале войны.*











*Поврежденный советский паровоз бронепоезда с зенитной турелью на тендере захвачен немцами в начале войны.*

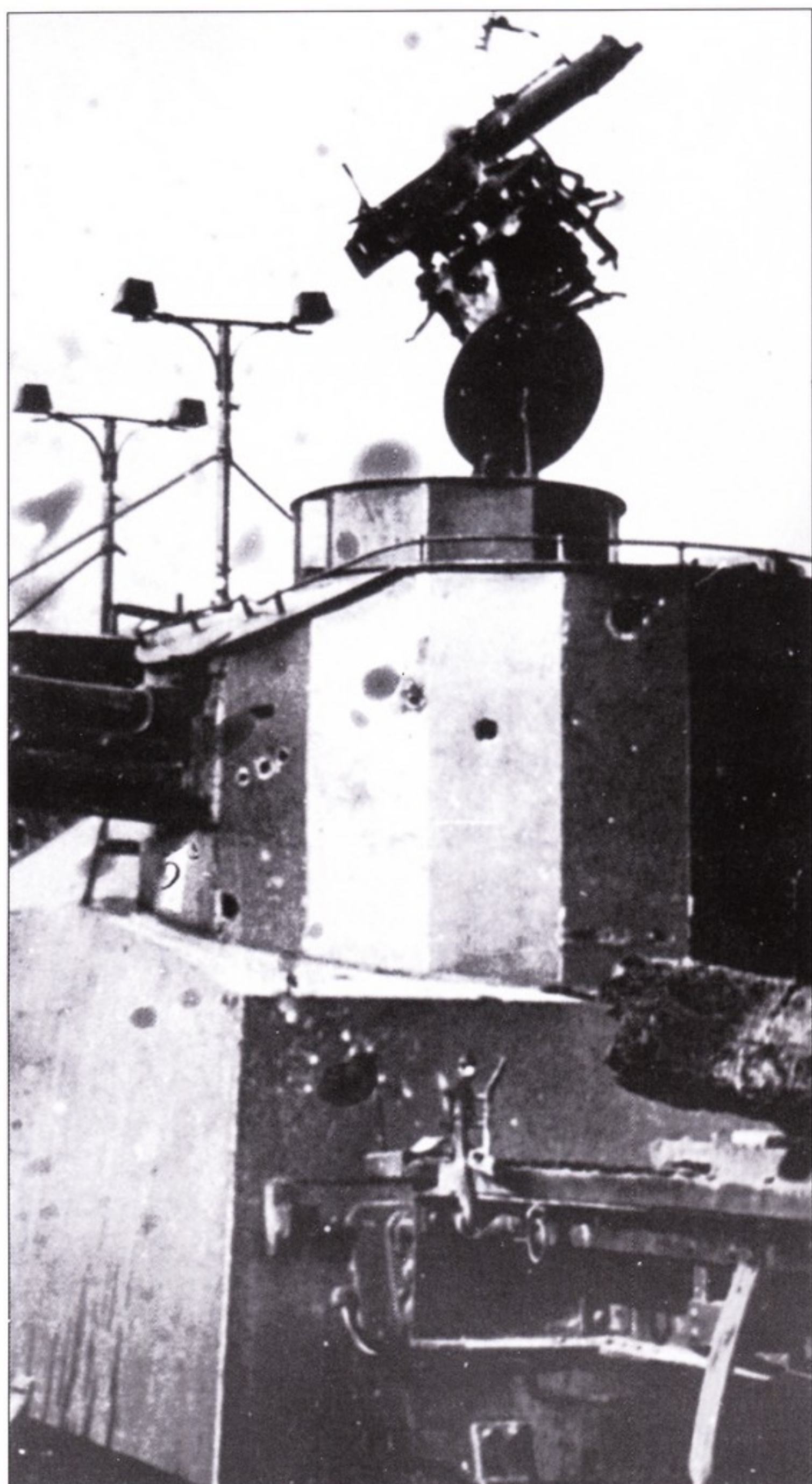
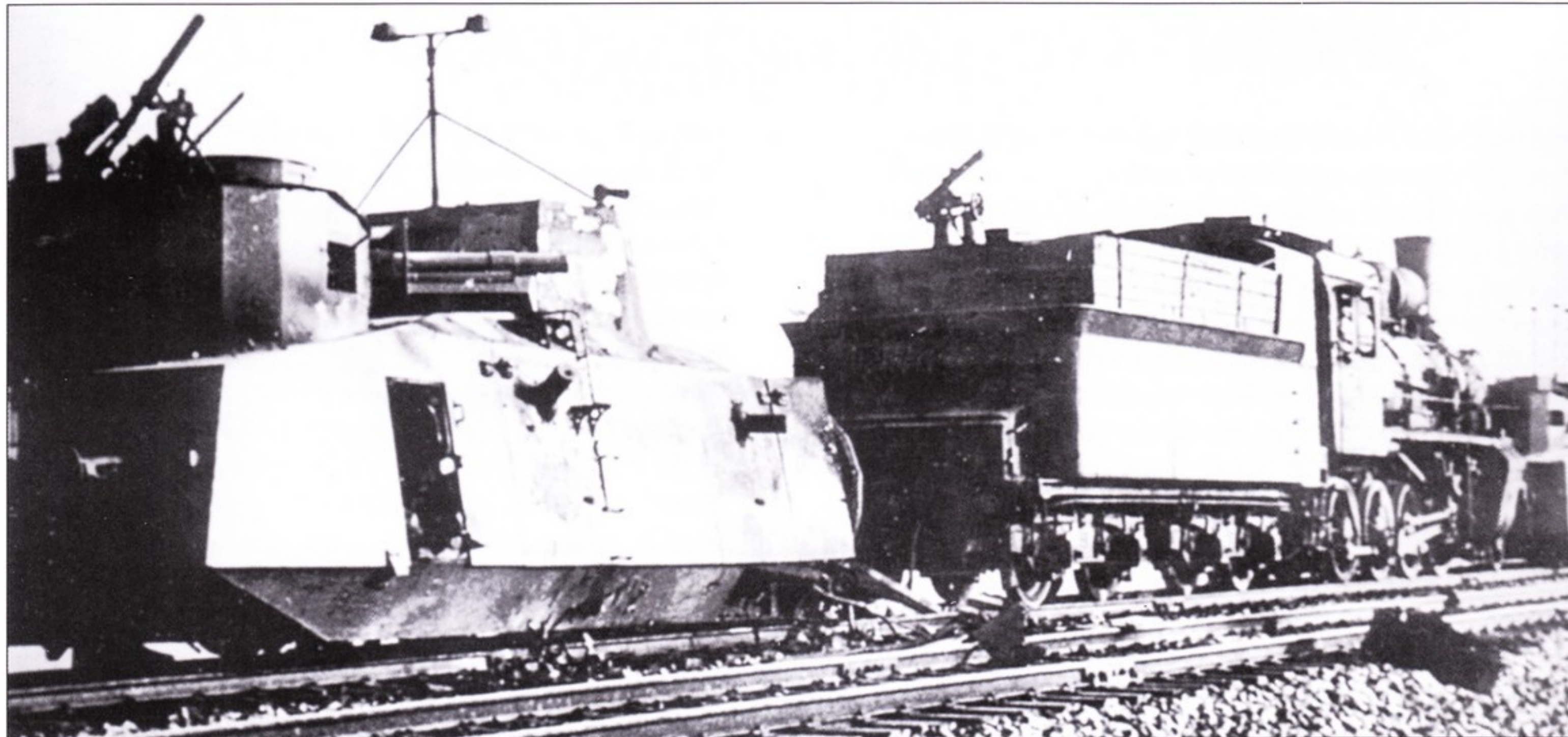


*Платформа с грузовиком ГАЗ-АА, оборудованная зенитной счетверенной установкой пулеметов «Максим», прицеплена к бронепоезду для отражения воздушных атак противника.*

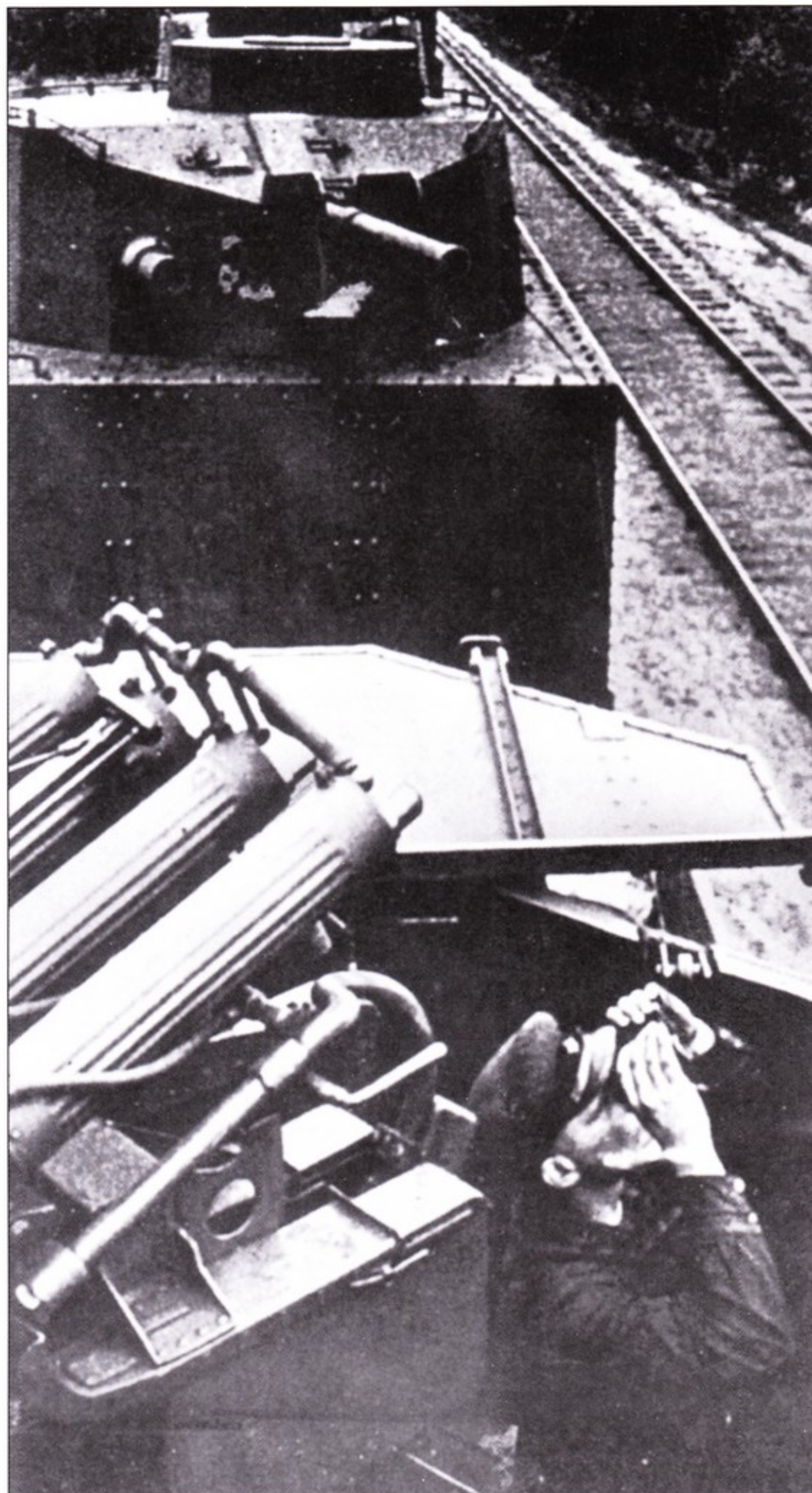


*Наблюдение за воздухом с крыши бронепоезда.*



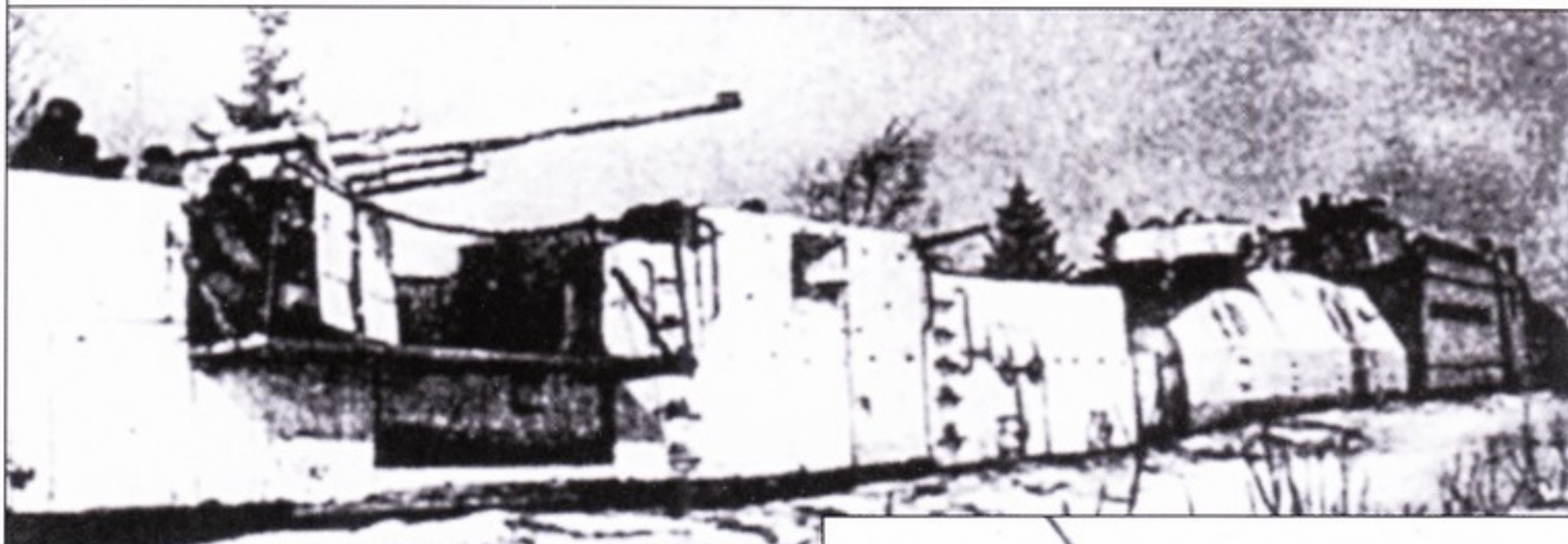
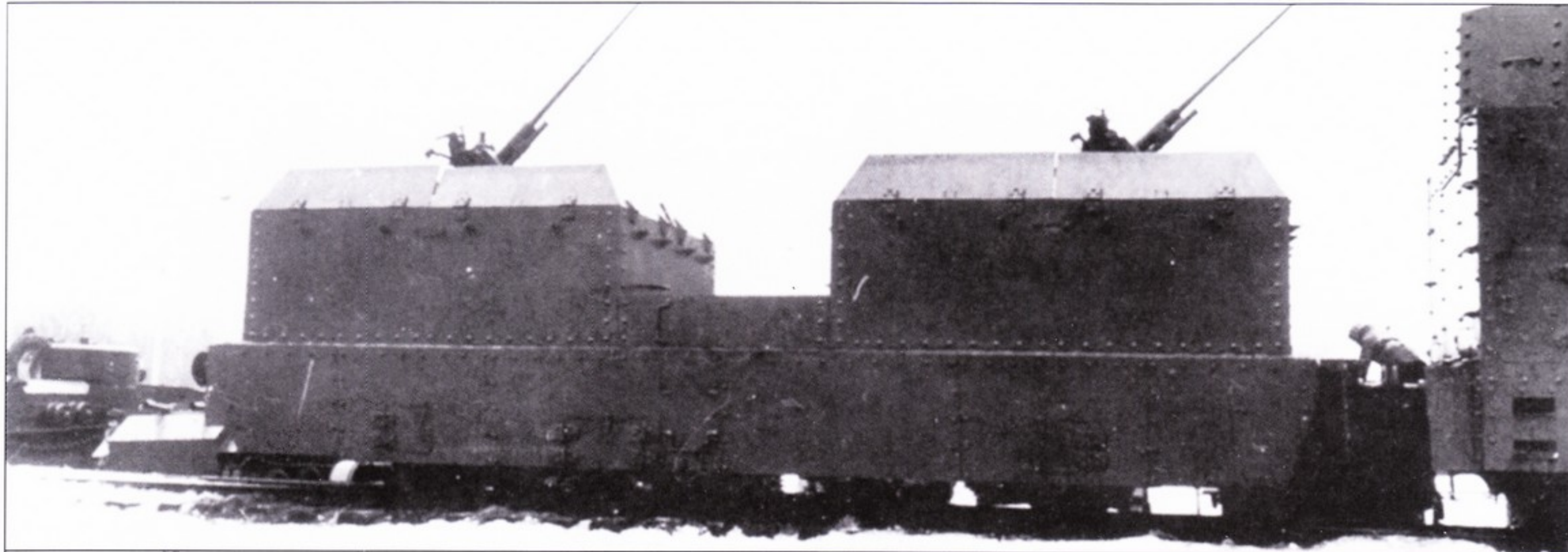


7,62-мм пулемет «Максим» - главное оружие в начальный период войны против низколетящих самолетов противника.



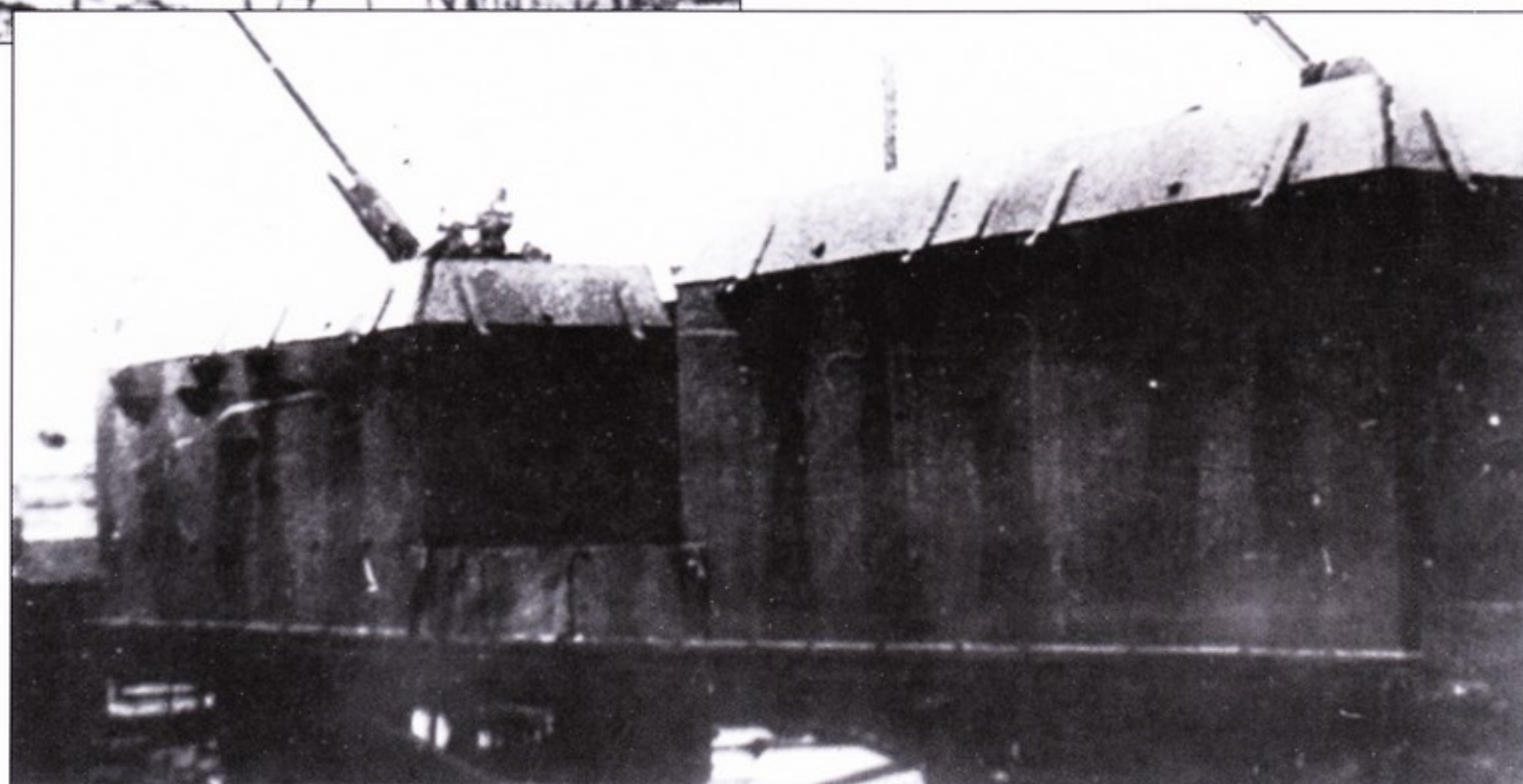
Счетверенная установка пулеметов «Максим» выдвинута на боевой позицию. В обычном положении башня зенитной установки закрывалась сверху створками люка.



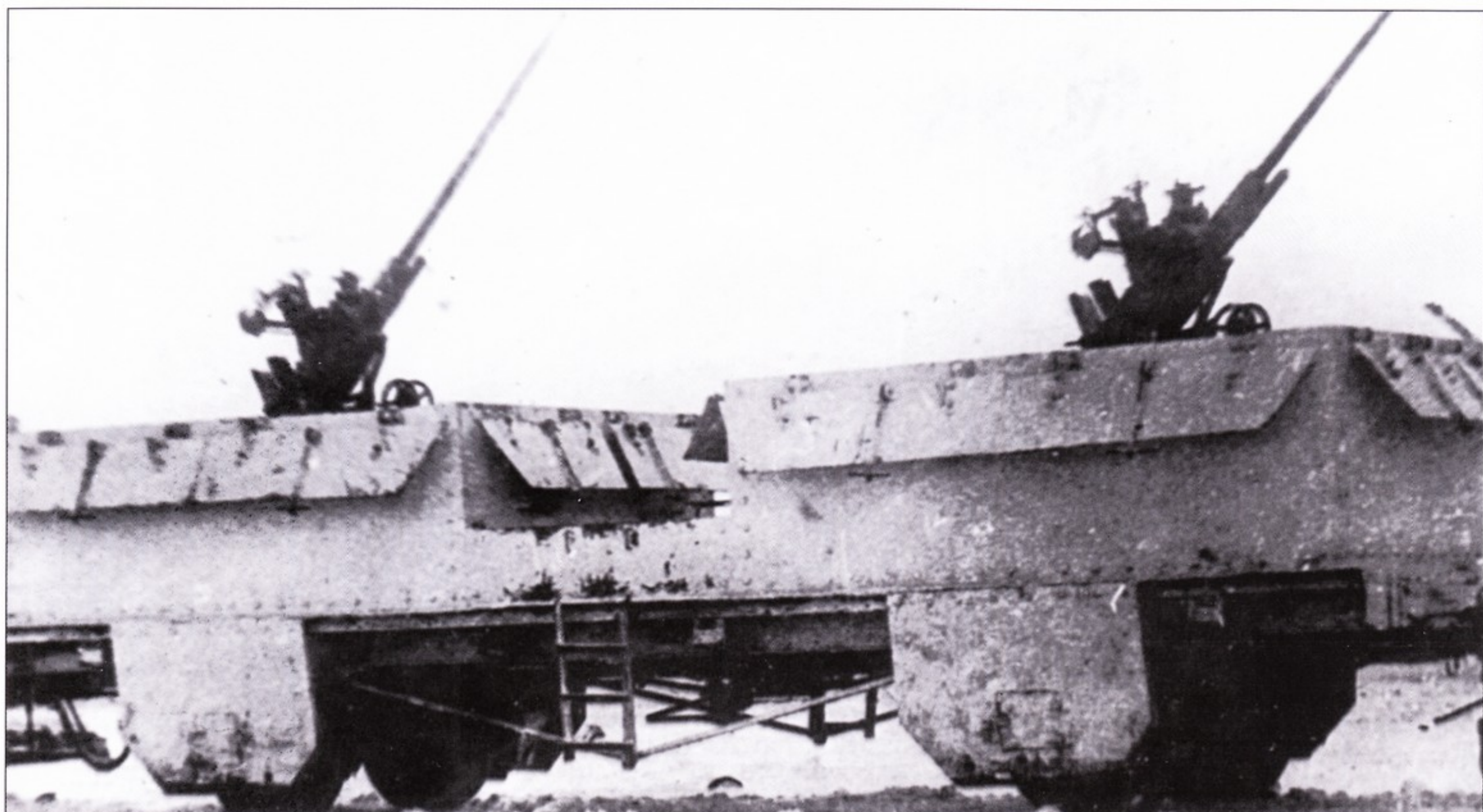


*Броневагон с двумя зенитными 37-мм пушками образца 1939 года в боевой позиции. Верхние бронепанели опускались вниз в обычном положении.*

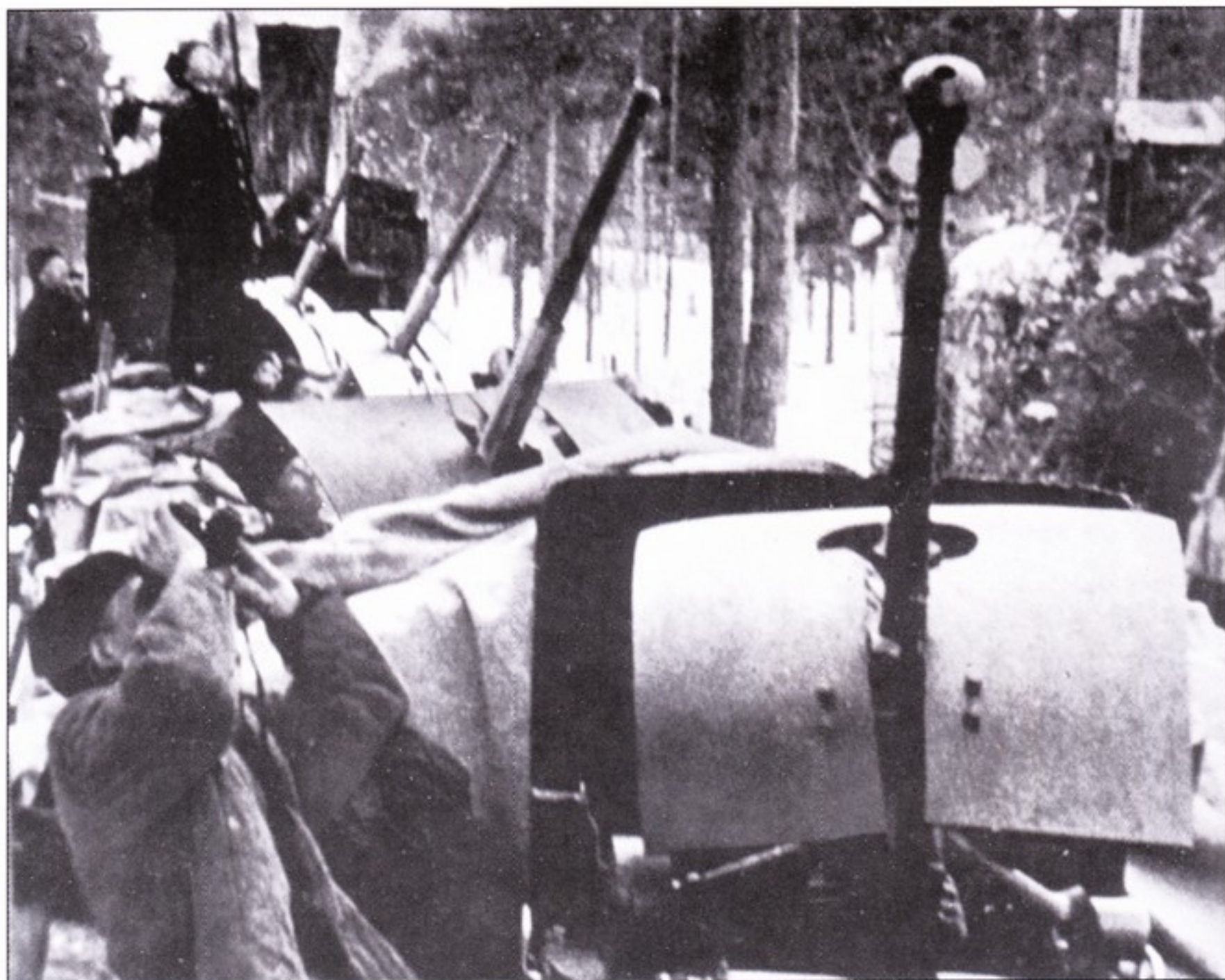
*Позже для зенитных целей вместо Максимов стали использовать 12,7-мм пулеметы и зенитные пушки. Специальные зенитные поезда, вооруженные 85-мм зенитными пушками, применялись для защиты важных стратегических объектов.*



*Зенитный броневагон вооруженный двумя 37-мм зенитными пушками - часть стандартного бронепоезда типа 34. Другие варианты отличались высотой боковой бронестенки и защитой ходовой части.*



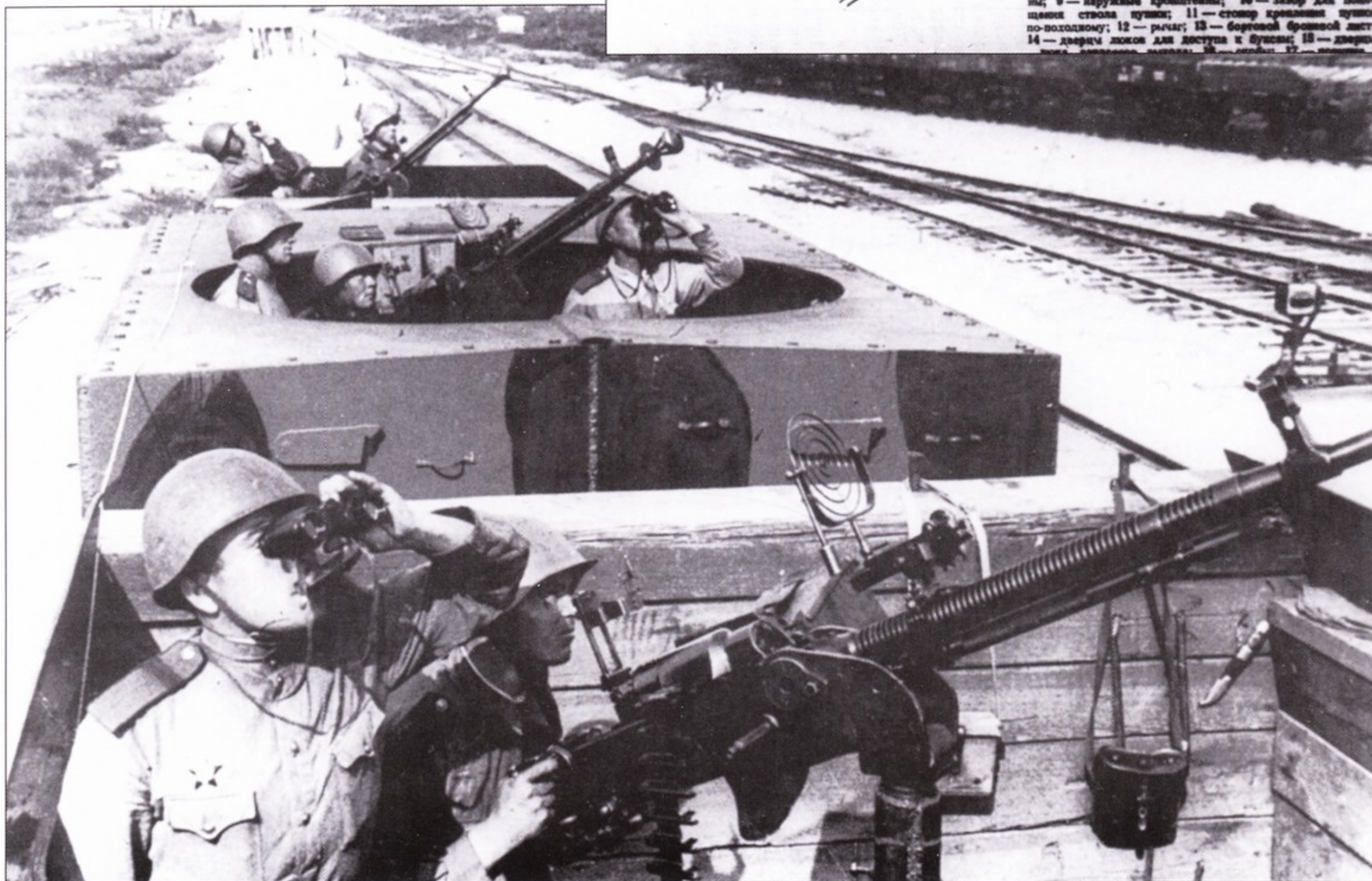




*Флотский бронепоезд в районе Ораниенбаума, март 1942 года. На переднем плане 12,7-мм пулемет с бронещитом.*

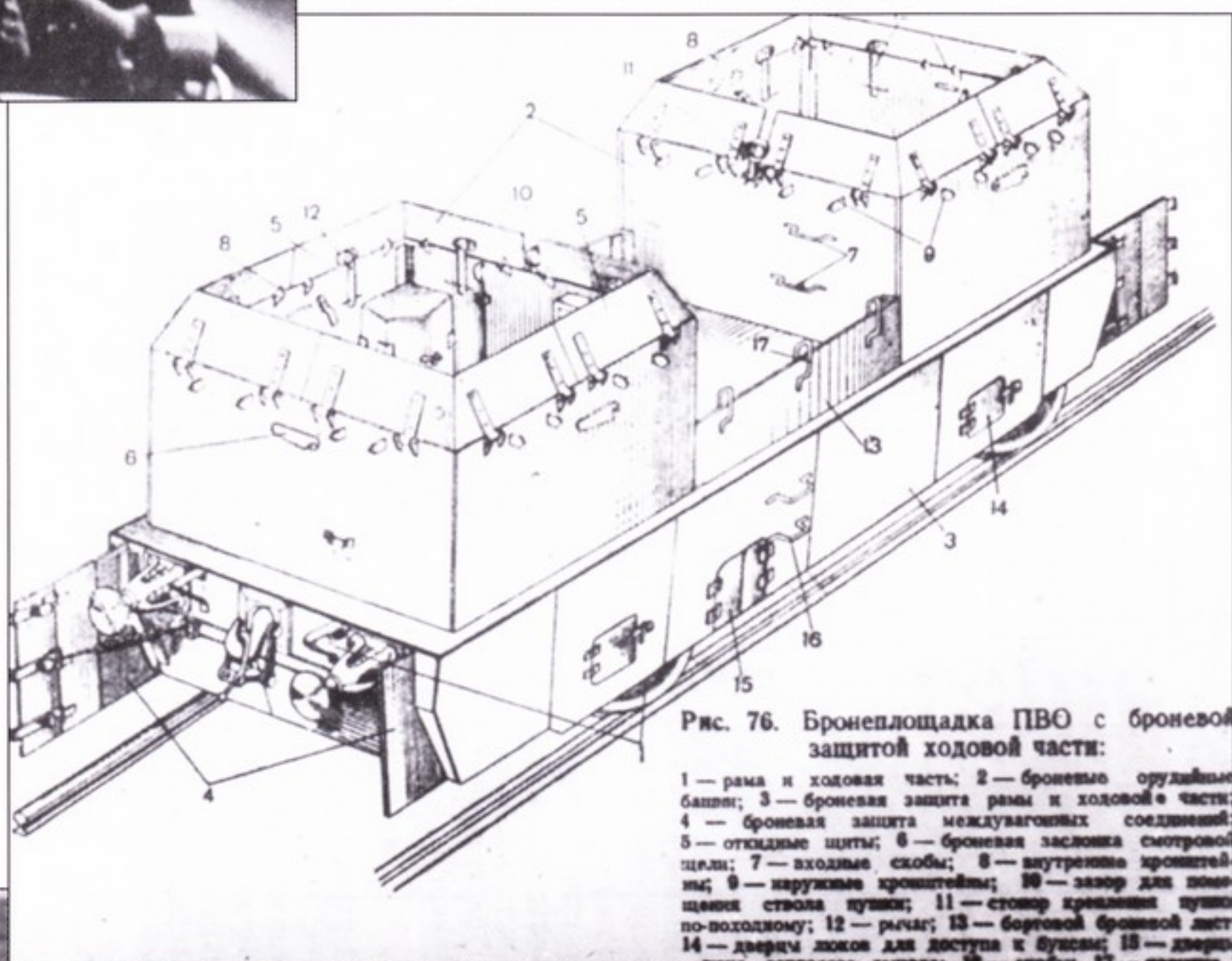
### Специальные зенитные бронепоезда

В начальный период войны в 1941-1942 годах советские бронепоезда понесли большие потери. Уязвимость бронепоездов от танков и самолетов стала очевидной. Однако, Красная армия не отказалась от бронепоездов как мощного и маневренного источника огня. Особое значение приобрели зенитные бронепоезда. Их состав вооружения и использование зависели от конкретных условий боевого применения. Обычным вооружением зенитных бронепоездов были счетверенные *Карельский фронт, май 1943 года. Зенитные расчеты на импровизированных броневгонах вооружены 12,7-мм пулеметами ДШК.*

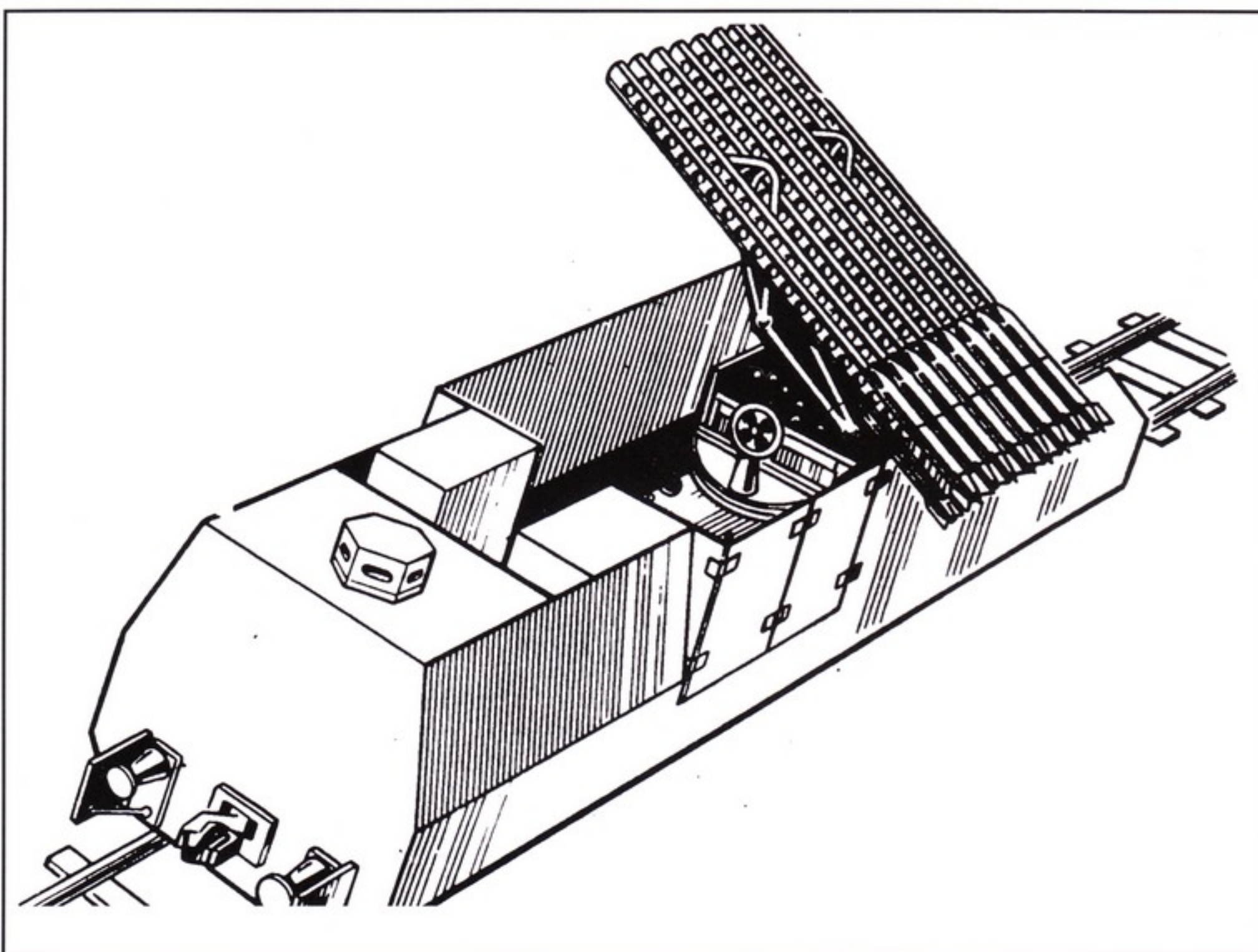
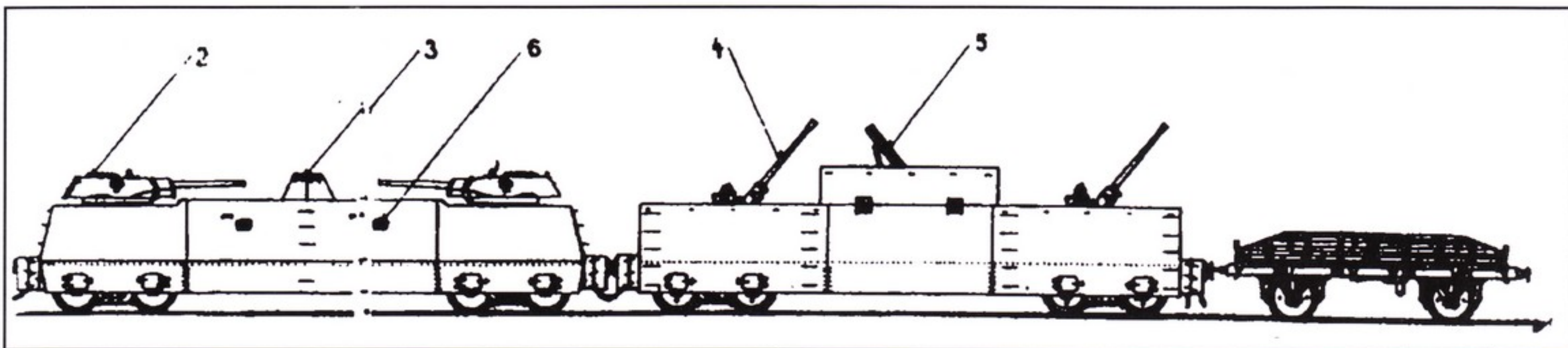


установки пулеметов «Максим». Однако, они оказались малоэффективными и их заменили 12,7-мм крупнокалиберными пулеметами. Зенитные бронепоезда часто использовались в системе ПВО портов, на них служили матросы.

Эти бронепоезда широко использовались в системе ПВО для прикрытия таких важных объектов как крупные железнодорожные узлы, мосты и склады. Например, зенитный бронепоезд «Большевик» прошел боевой путь 13 тыс. км с января 1942 года до конца войны и сбил 30 самолетов (по 1 самолету в месяц). Этот бронепоезд имел на вооружение зенитные пушки среднего и малого калибра, а так же крупнокалиберные зенитные пулеметы. В феврале 1942 года он входил в состав дивизии, действовавшей в районе Воронеж-Борисоглебск. В составе экипажа бронепоезда были женщины, занимавшие посты телефонисток и входивших в состав пулеметных расчетов. В составе бронепоезда находились командный пост, посты воздушных наблюдателей, команда дальнометров, взвод связи, зенитные батареи.





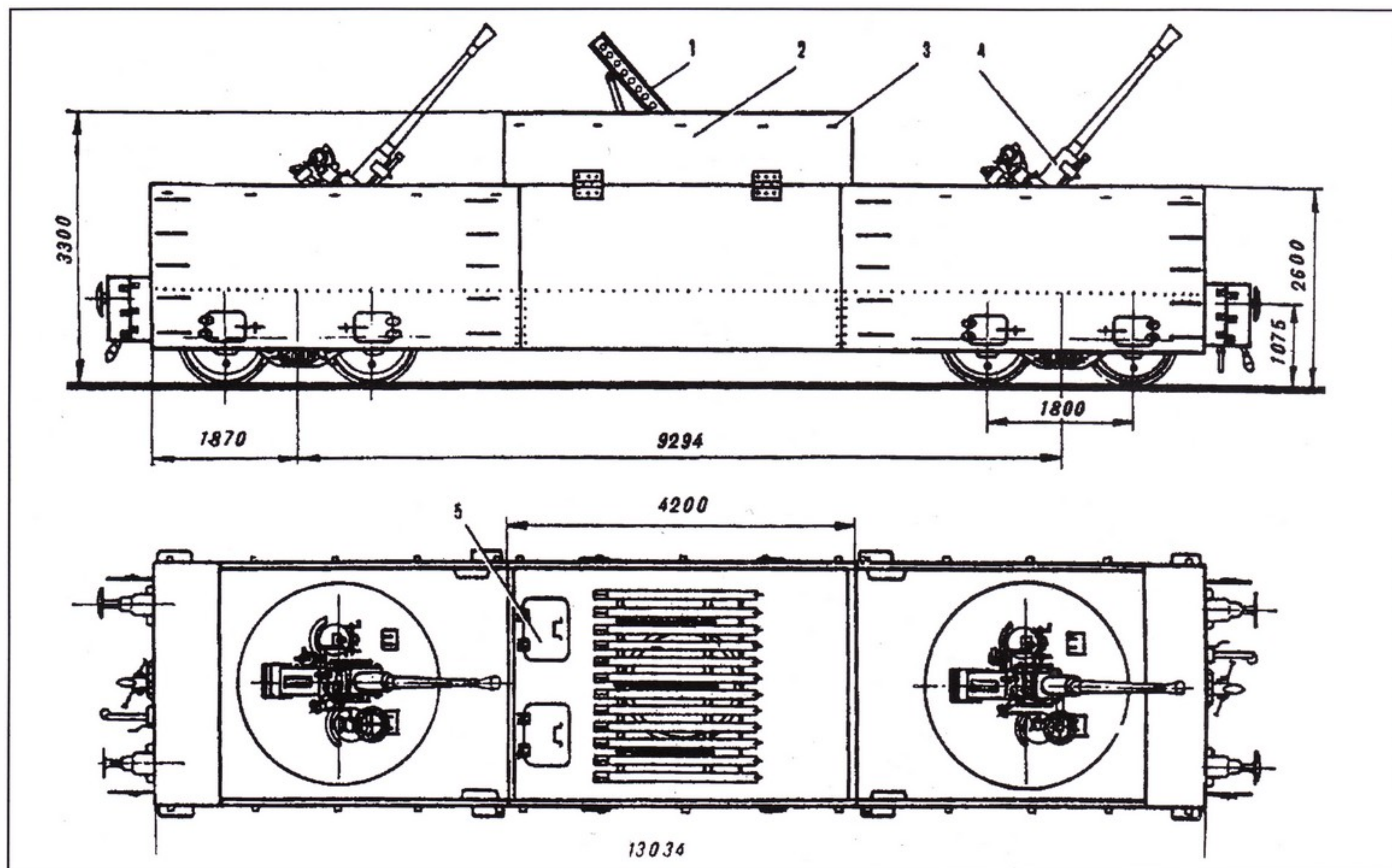


На вооружении бронепоездов находились также реактивные установки типа «Катюша». Одним из таких бронепоездов стал «Козьма Минин», построенный в Муроме по чертежам Горьковского вагонного завода в период с октября 1941 по февраль 1942 года. Вероятно, реактивные установки типа «Катюша» смонтировали на этом бронепоезде позже.

#### Железнодорожные пушки – стандарт и импровизация

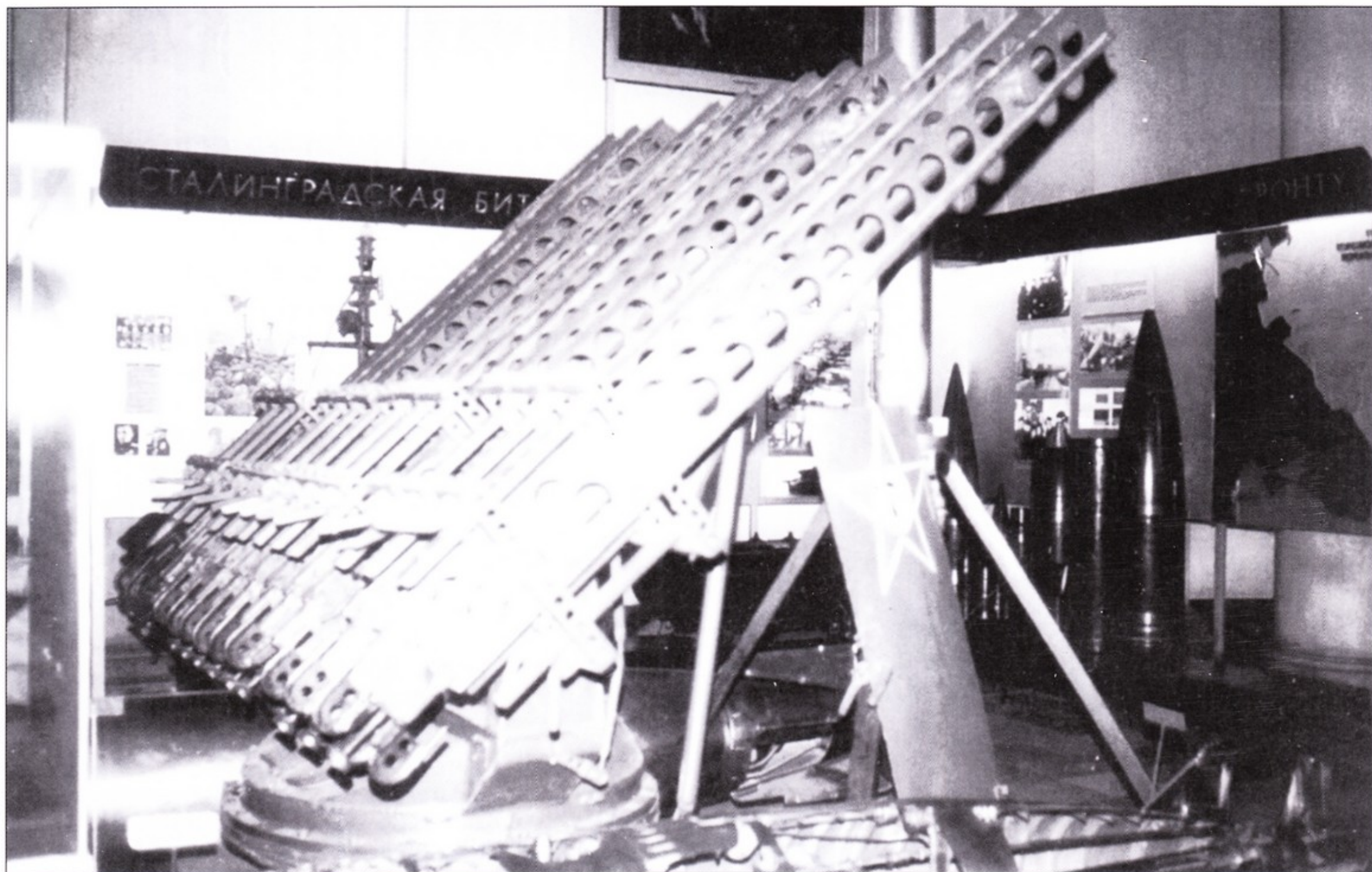
Ряд бронепоездов, оставшихся в России после 1917 года, можно классифицировать как железнодорожные пушки. Один из таких примеров стал бронепоезд «Атаман Чуркин». Он состоял из 4-осной платформы впереди локомотива и нескольких вагонов позади его. На платформе установлена крупнокалиберная длинноствольная пушка, направленная вперед. На одной из платформ установили привязной аэростат, наблюдатель которого корректировал огонь на расстоянии до 20 км. Ряд других советских бронепоездов также оборудовали привязными аэростатами на лебедке.

Ряд бронепоездов были вооружены реактивными установками типа «Катюша». Их установку на бронепоезде «Козьма Минин» иллюстрируют эти рисунки.



Чертеж броневагона: 1 - пусковая установка М-8 для стрельбы 82-мм реактивными снарядами, 2 - складные бронепанели, 3 - смотровые щели, 4 - 37-мм зенитная пушка, 5 - люки, ведущие в кабину расчета реактивной установки М-8.





*Пусковая ракетная установка в экспозиции Военно-морского музея Петербурга. Такие установки использовались на бронекатерах и бронепоездах.*

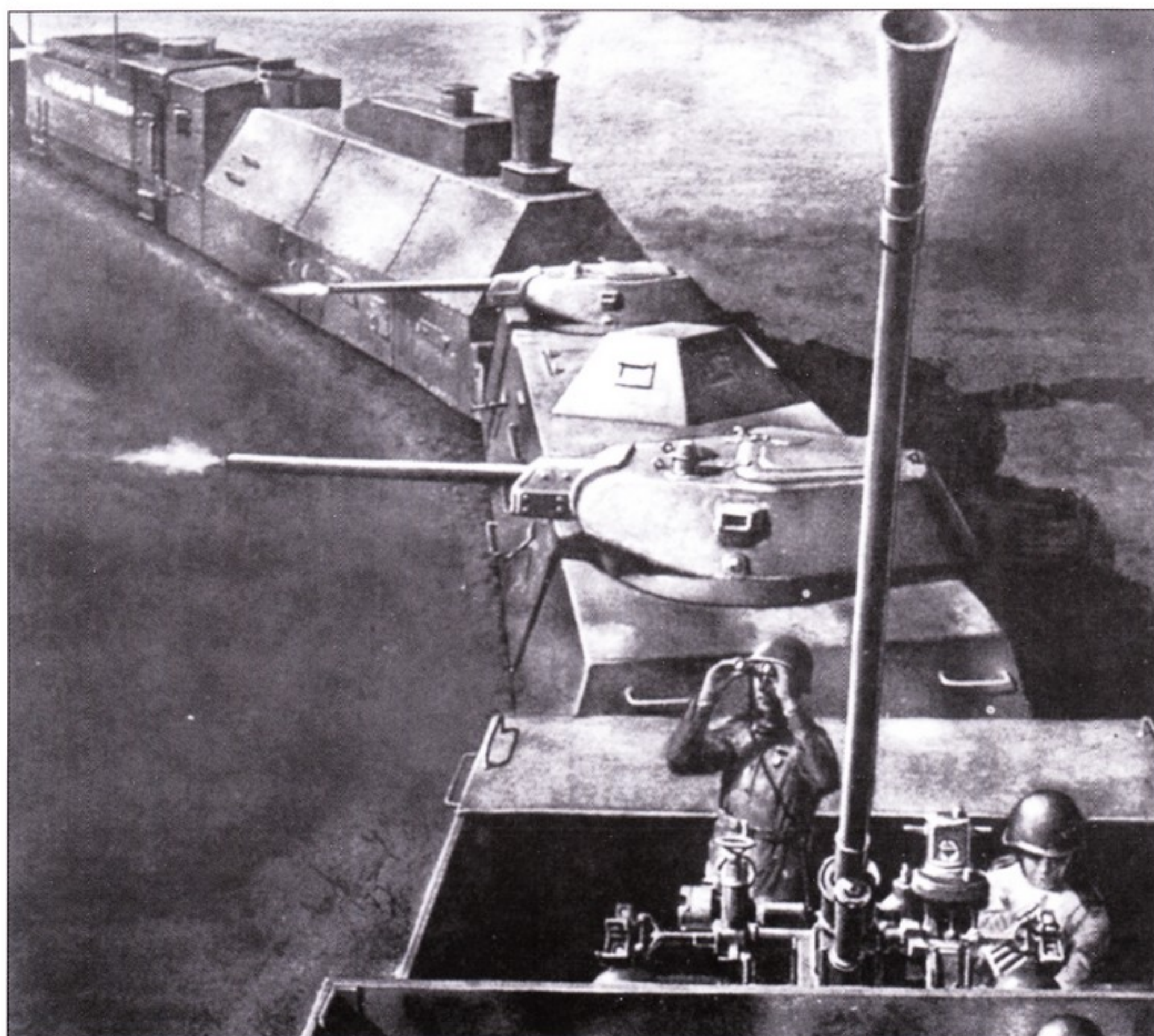
С середины 1920-х годов советские конструкторы разработали ряд новых железнодорожных крупнокалиберных пушек. В 1927 году инженер А.Г.Дукельский спроектировал установку 356-мм морского орудия с крейсера «Измаил» на железнодорожной платформе. По его предложению было создано специальное конструкторское бюро, занимающееся этой тематикой. К тому времени социалистическая экономика успешно развивалась и СССР начал военную реформу, предусматривающую радикальное перевооружение Красной армии. Основываясь на морской артиллерии серийного производства, наладили выпуск железнодорожных пушек калибром 130 мм (с дальностью стрельбы 23,5 км), 152 мм (с дальностью стрельбы 30,8 км), 180 мм (с дальностью стрельбы 37,8 км) и 356 мм (с дальностью стрельбы 31,2 км). Целью программы перевооружения стало использование железнодорожных орудий для охраны границ СССР вместе с береговыми артиллерийскими батареями и морскими крепостями. Такие бронепоезда, переданные на вооружение Балтийского и Дальневосточного флотов, подчинялись морскому командованию. Обширная железнодорожная сеть вдоль побережья с множеством боковых веток планировалась к постройке, чтобы обеспечить необходимую маневренность железнодорожным орудиям.

*Обложка журнала «Моделист-Конструктор» № 5 1980 с изображением бронепоезда «Козьма Минин». Он вооружен реактивной установкой М-8 для стрельбы 82-мм реактивными снарядами.*

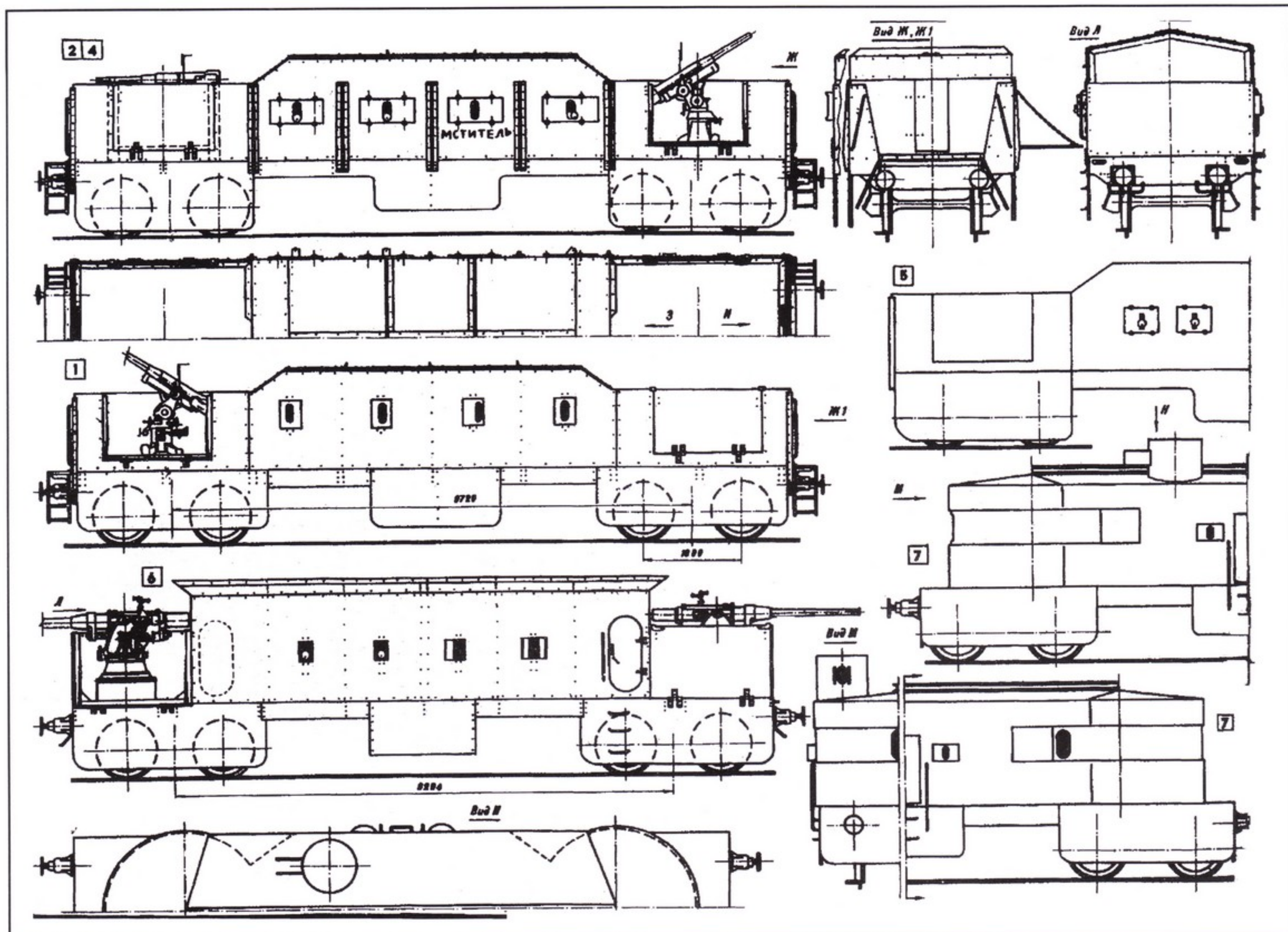
Первая советская 356-мм железнодорожная пушка весила 340 тонн. В 1932 году первые две батареи, каждая состоящая из 3 таких пушек, сформировали и отправили на побережье Тихого океана. Вскоре началась работа над 188-мм железнодорожной пушкой, которая должна была поражать вражеские корабли на большом расстоянии. В 1933 году две железно-

рожные пушки калибра 305 мм приняли на вооружение. Перед началом Второй мировой войны СССР располагал 11 батареями береговой батареи с 37 железнодорожными пушками (6 пушек калибра 356 мм, 9 - 305 мм и 20 - 188 мм).

После немецкого вторжения береговые и железнодорожные батареи действовали совместно с корабельной артиллерией для



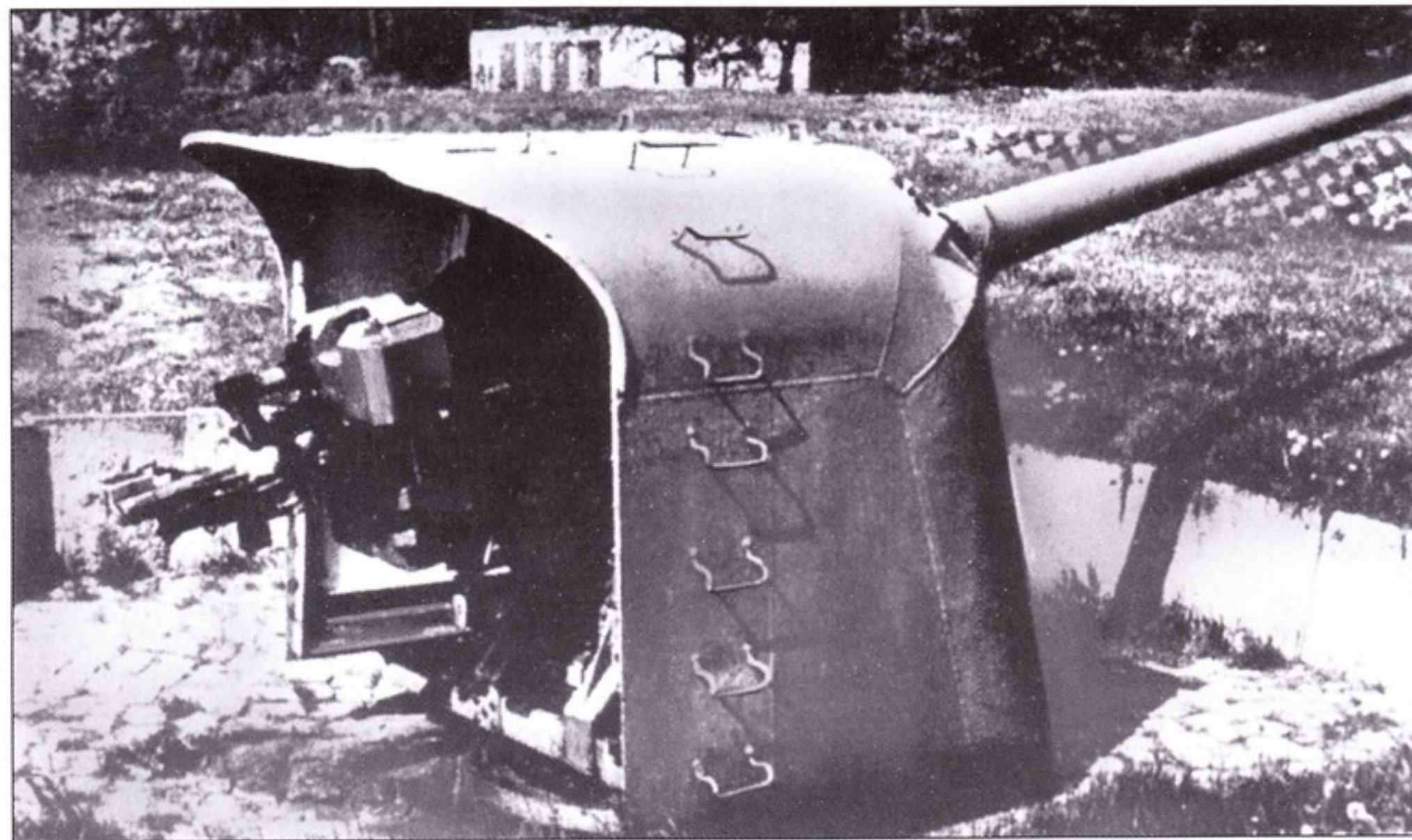




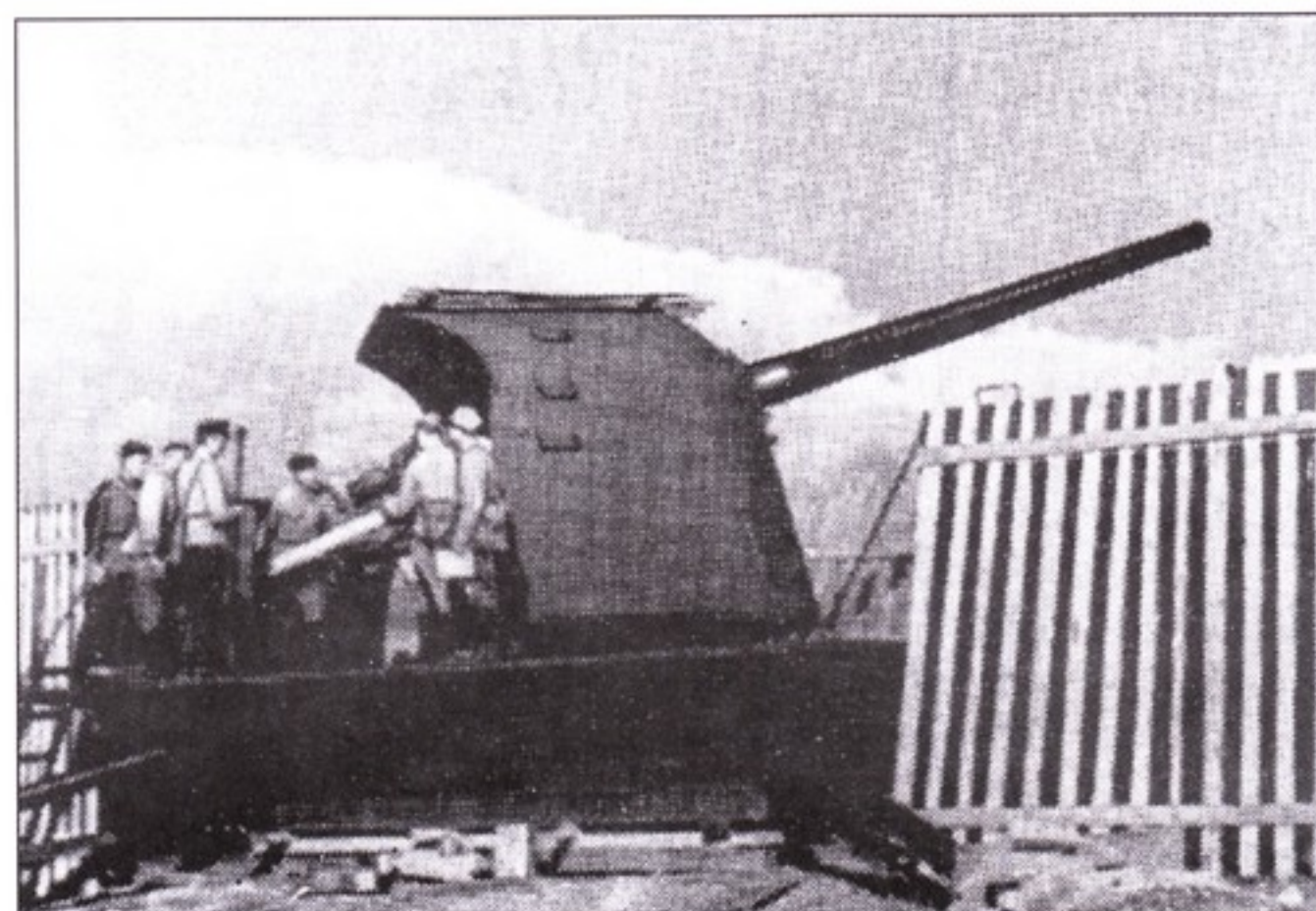
Чертежи артиллерийских вагонов бронепоезда «Мститель» периода Гражданской войны.



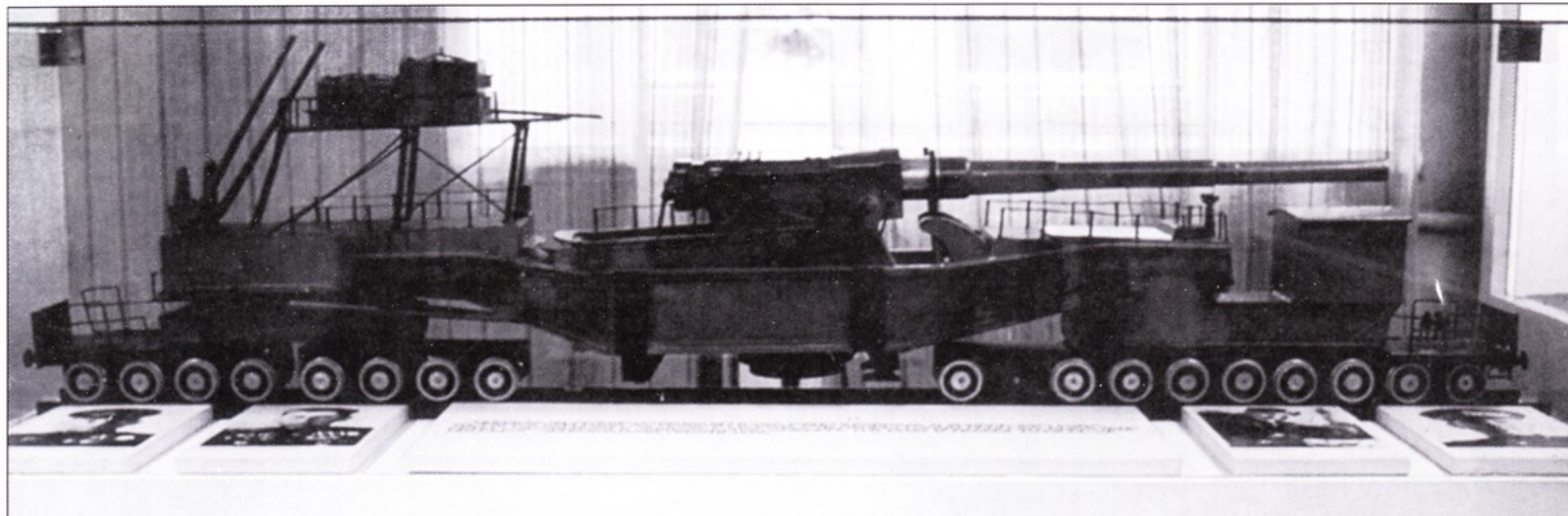
356-мм железнодорожная пушка на боевой позиции в районе Ленинграда, 1941 год.



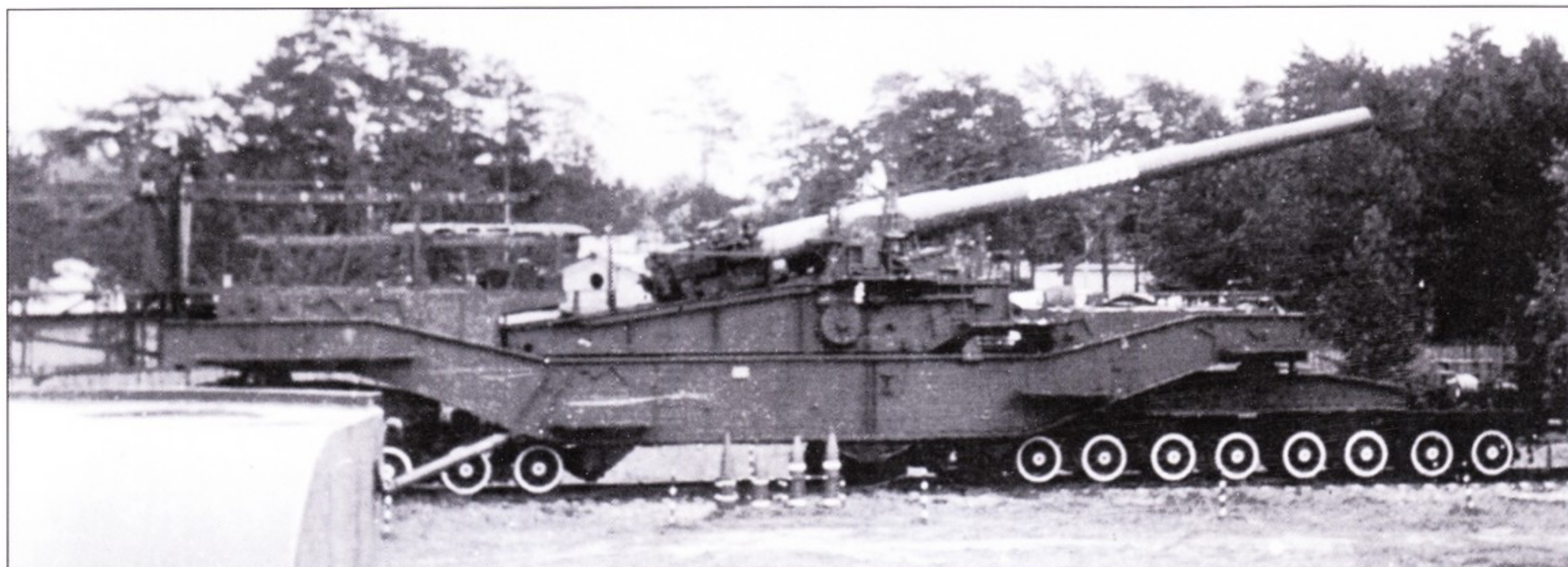
Такие корабельные башни с 130-мм пушками устанавливались на железнодорожные платформы. Это основное вооружение советских эсминцев «Гневный», «Сторожевой» и других класса «Ленинград», построенных в 1930-х годы. Вес 12,8 тонн, вес снаряда 34 кг, дальность стрельбы 25,6 км, скорострельность 7-8 выстрелов с минуту расчет 11 человек.







*Модель железнодорожной пушки в Морском музее Таллинна.*

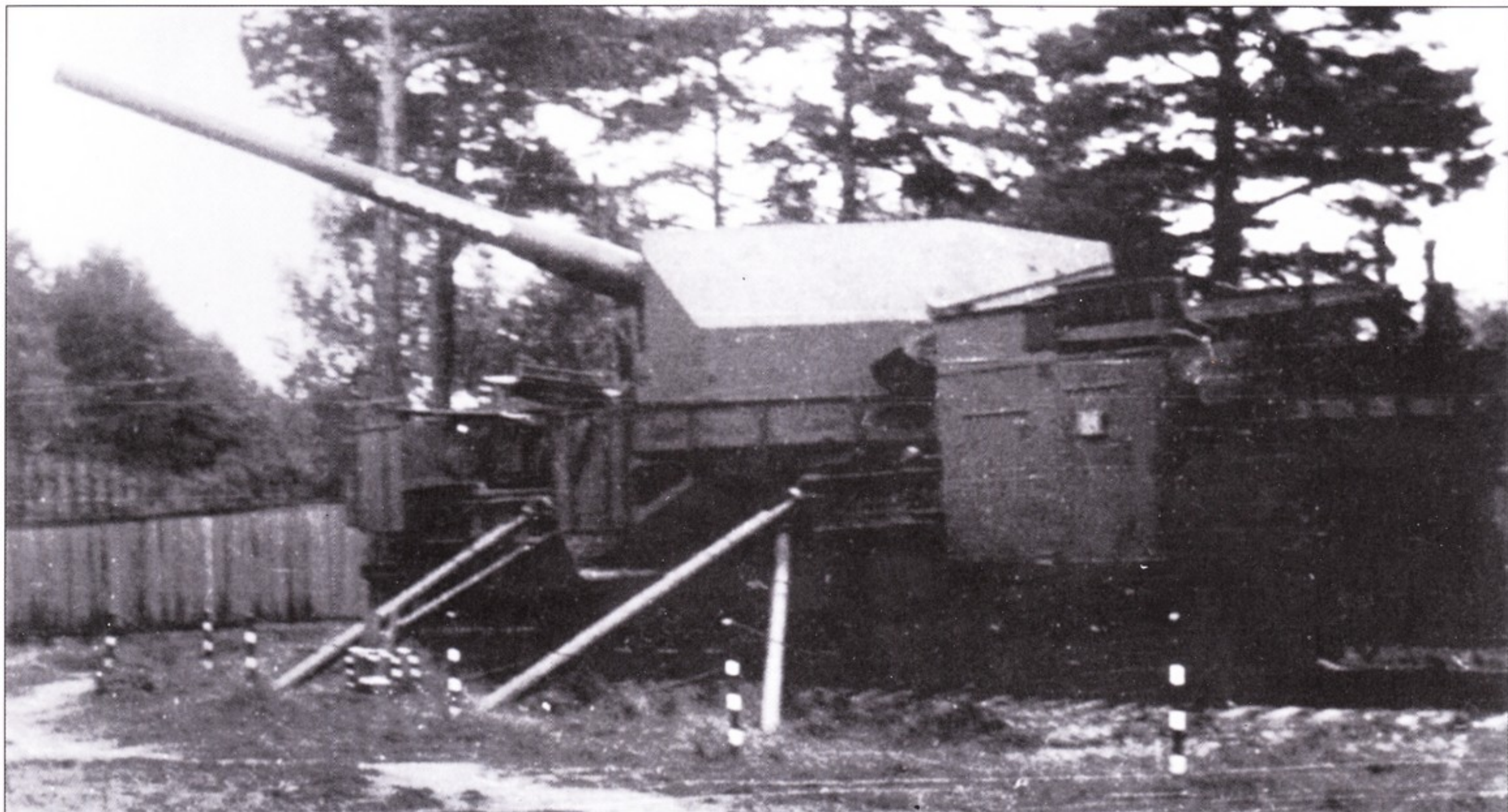


*305-мм железнодорожная пушка на специальной платформе типа ТМ-2-12. Длина ствола в калибрах 52, угол подъема ствола 30 градусов (45 градусов), вес пушки 470,50 тонн, начальная скорость снаряда 823 м/сек, дальность стрельбы 26,5 км (30,2 км), в скобках указаны данные модернизированной пушки образца 1910 года*

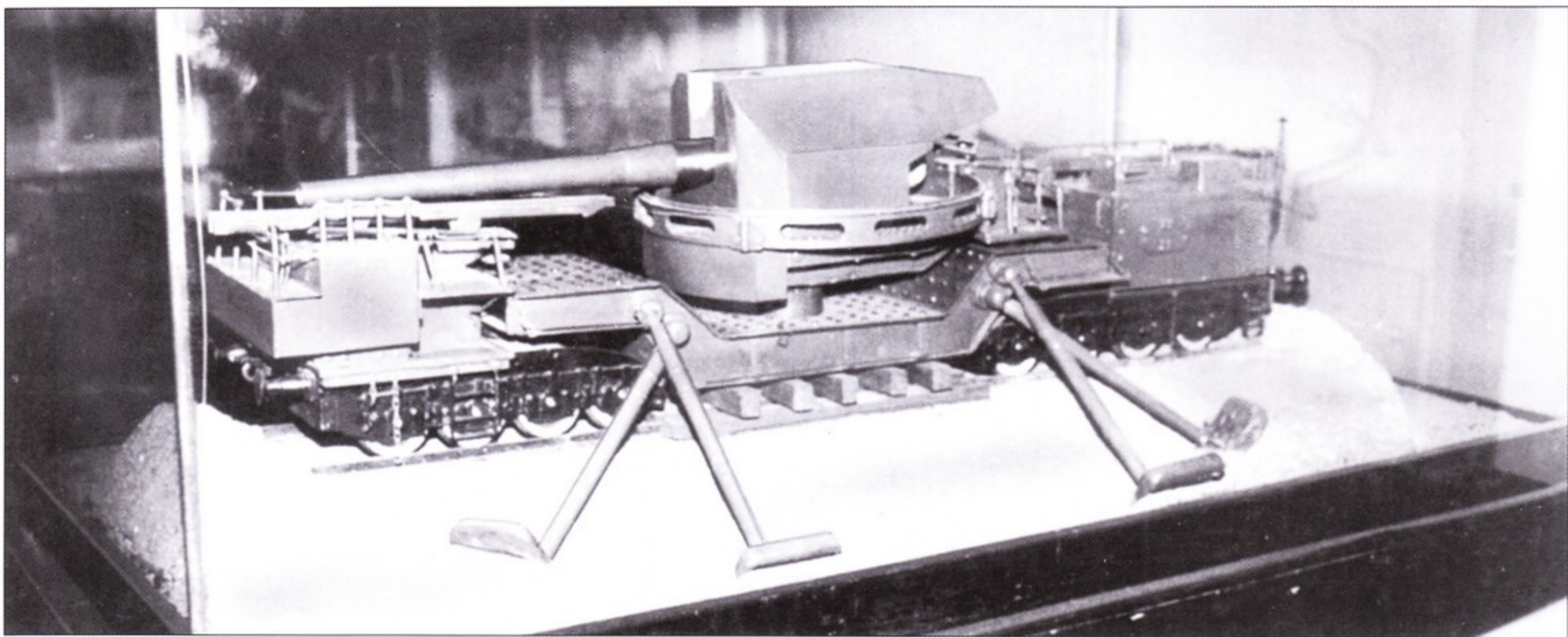


*Броневагон с двумя башнями от тяжелого танка КВ-1 в составе бронепоезда Ленинградского фронта.*





*180-мм железнодорожная пушка в Ленинграде.*



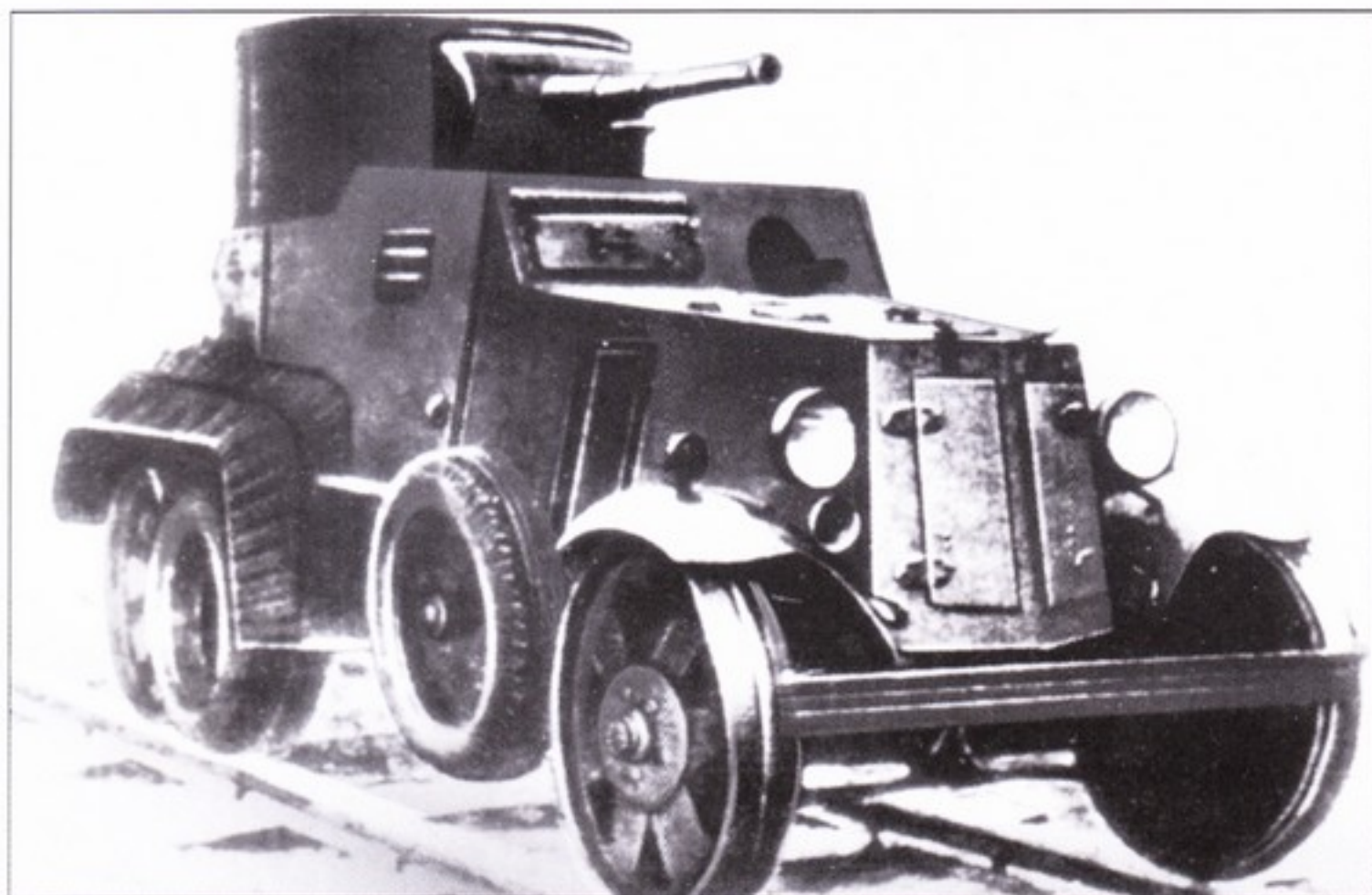
*Модель 180-мм железнодорожного орудия в экспозиции Морского музея в Таллинне.*

поддержки сухопутных сил во время крупных боевых операций. Одним из таких примеров стала оборона Ленинграда. Корабельные пушки, береговая артиллерия и железнодорожные пушки развернули в боевой порядок при приближении немецких войск. Первоначально 4 железнодорожные батареи Балтийского флота включили в систему обороны Ленинграда. 29 артиллерийских батарей получили 79 железнодорожных пушек, которые построили в кратчайшие сроки летом 1941 года. Все орудия калибра 100, 130 и 152 мм хранившиеся прежде на артиллерийских складах флота, а также предназначенные для вооружения строящихся кораблей смонтировали на железнодорожных платформах и передали флоту. Среди установленных орудий были даже старые пушки построенные в 1920-х годах. Задействовали также орудия, снятые с поврежденных и устаревших военных кораблей, включая революционную реликвию – крейсер «Ав-

рора». В основном это были 120-мм и 180-мм морские орудия. Башня с единственным корабельным орудием устанавливалась на железнодорожной платформе целиком. Большинство советских железнодорожных пушек, использовавшихся при обороне Ленинграда, участвовали в боях совместно с двумя бронепоездами (из 6 бронепоездов береговой обороны, построенных в предвоенное время) и орудиями кораблей Балтийского флота. Мощь крупнокалиберных снарядов железнодорожных пушек и дальность их поражения значительно превышало такие же показатели полевой артиллерии. Несмотря на то, что железнодорожная сеть часто уничтожалась противником, железнодорожные орудия внесли большой вклад в защиту Ленинграда. Развитая железнодорожная сеть внутри и вокруг Ленинграда широко использовалась для маневрирования железнодорожных пушек и нанесения внезапных ударов по штабам, скоплениям про-

тивника, тыловым резервам, укреплениям и создания заградительного огня. 101-я морская бригада морской артиллерии, созданная 8 января 1942 года, свела все артиллерийские батареи под единое командование. В том же году шестьдесят четыре железнодорожные пушки калибра 130, 152, и 180, 356-мм сформировали в батальоны и передали в распоряжения командования сухопутных сил. В период с 1942-1943 годов железнодорожные орудия выпустили в районе Ленинграда по противнику 144 тыс. снарядов. Большинство ударов направляли на дальние цели. Часть таких орудий использовались для подавления вражеской артиллерии на маршруте между Ленинградом и Кронштадтом. Для корректировки артиллерийского огня железнодорожных батарей использовались специальный авиационный полк и 3-й воздухоплавательный батальон с привязными аэростатами.

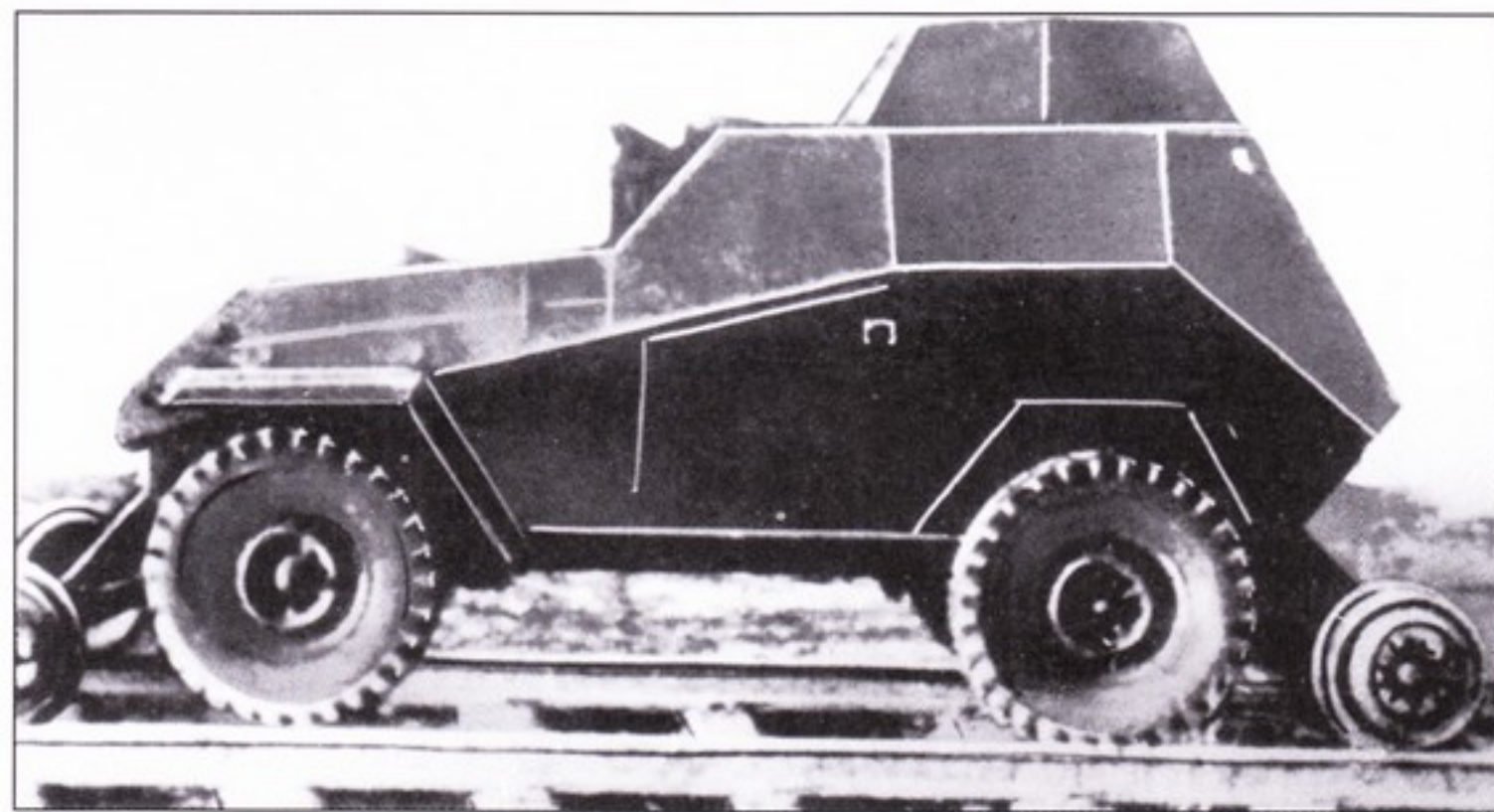




*Броневедомитель Ба-64ЖД (построен на базе грузовика ГАЗ-АА) в железнодорожной версии.*

К октябрю 1943 года советское командование решило отвести железнодорожную артиллерию из района обороны Ленинграда. Пушки с железнодорожных платформ приказали снять и вернуть на позиции береговой артиллерии. Оставшиеся железнодорожные орудия позже участвовали в прорыве обороны Ленинграда в 1944 году, нанеся удары по мощным укреплениям линии Маннергейма под Выборгом. Позже они участвовали в боях в составе Прибалтийского фронта под Мемелем (ныне Клайпеда).

В обороне Москвы участвовали 200-й артиллерийский батальон численностью 20 орудий калибра 100-, 130- и 152-мм и 193-й артиллерийский батальон с 10 орудиями калибра 100- и 152-мм. Отдельная батарея 152-мм железнодорожных орудий действовала в районе Сталинграда. Две железнодорожные артиллерийские группы действовали на побережье Балтийского моря в 1944 году: одна с десятью 180-мм орудиями, девятью 130-мм орудиями и двенадцатью 152-мм орудиями и вторая - с семнадцатью 130-мм пушками. В апреле 1945 года несколько батарей железнодорожных орудий участвовали в битве за Кенигсберг и Пиллау, обстреливая крепостные укрепления, недоступные для полевой

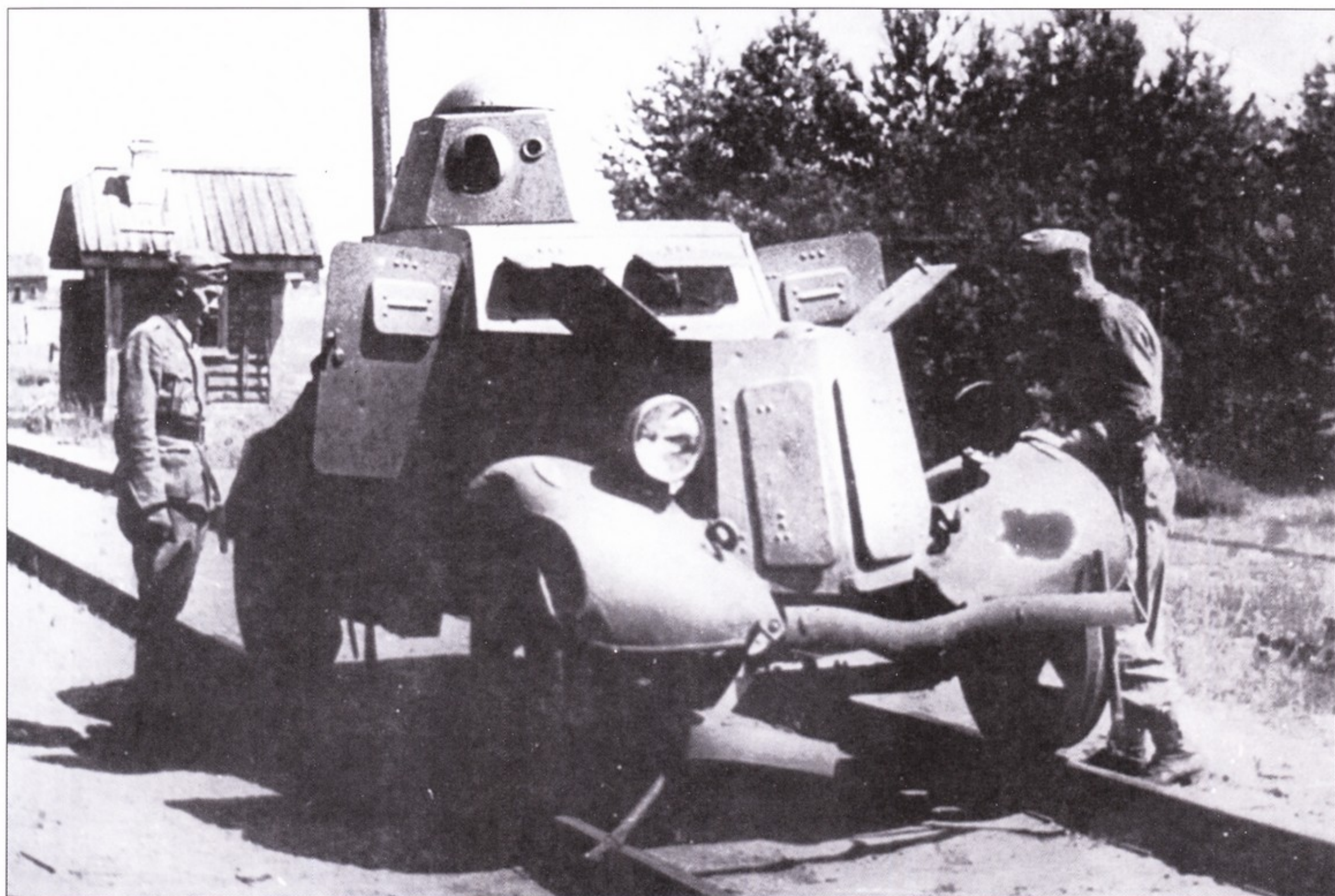


*Броневедомитель БА-64ЖД.*



*Броневедомитель Ба-10ЖД «переобувают» для езды по рельсам.*

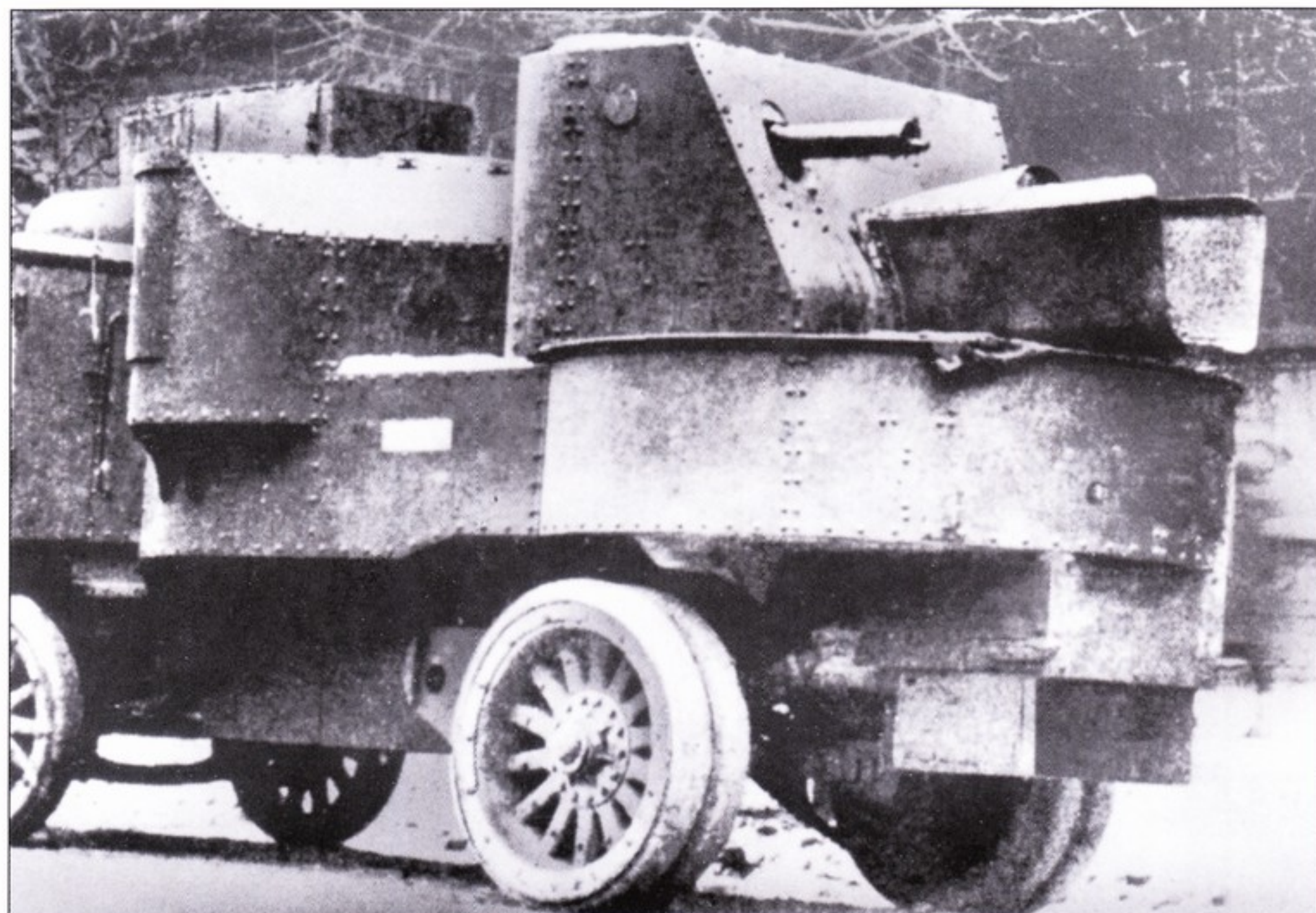
артиллерии. С декабря 1943 года по май 1945 года шесть батальонов железнодорожных орудий с 62 пушками калибром от 130 до 180 мм поддерживали сухопутные войска. Они выпустили 15028 снарядов, произведя 837 выстрелов. Огнем орудий потопили 8 кораблей и повредили 5, уничтожили 7 грузовых поездов, разгромили 22 крепостных укрепления и ДОТа.



*Ба-20 ЖД железнодорожный броневедомитель захваченный вермахтом*



## Бронемашины на рельсах и броневагоны



*Броневомобиль «Гарфорд-Путилов» использовался для движения по рельсам.*

*Трофейная советская бронедрезина, вооруженная башней легкого танка с 45-мм пушкой.*



*Команда броневоза смотрит концерт фронтовой бригады.*



Небольшие мотоброневозы и бронедрезина потребовались в период расцвета бронепоездов для целей связи, снабжения и разведки. Они отличались большим разнообразием типов и размеров. Другим примером стало широкое использование броневомобилей на рельсовом ходу, когда происходила замена автомобильных колес на железнодорожные. Например, броневомобиль «Гарфорд-Путилов», вооруженный пушкой и 3 пулеметами, использовался на рельсовом ходу еще в годы Гражданской войны. В 1930-е годы процессе реорганизации армии и постройки железнодорожных орудий для этих целей использовали броневомобили типов Ба-20ЖД, Ба-10ЖД и Ба-6ЖД со сменными колесами для продвижения по рельсам и по шоссе. Вермахт захватил большое число таких броневомобилей в 1941 году и использовал их до конца войны. Сменные колеса крепились снаружи корпуса на таких броневомобилях как Ба-20ЖД, Ба-20ЖД с радиостанцией и Ба-6/10 ЖД. Смена колес требовала больших усилий и времени. Поэтому использовали съемные железнодорожные колеса, для постановки на рельсы такого автомобиля не требовалось много времени. При этом автомобильные колеса оставались на прежнем месте. Эксперименты с такими съемными колесами провели в 1943 году на броневомобиле Ба-64, однако эта железнодорожная модификация не поступила в серийное производство. Позже этот опыт пригодился для установки стандартного автомобильного транспорта на рельсы с помощью стальных роликов по ширине колеи.

Разведка перед бронепоездом велась, как правило, на удалении 10-15 км. Два Ба-20ЖД и три БА-6ЖД или БА-10ЖД придавались каждому бронепоезду для разведки и связи. В конце 1930-х годов на Кировском заводе в Ленинграде построили мотоброневоз (МБВ). Конструкторы использовали узлы и башни танка Т-28. В





*Немецкий бронепоезд стандартного типа ВР 42, выпущенный в декабре 1942 года. В его состав обычно входили: контрольный вагон, платформа для перевозки танка Рз.Крвф 38 (t), вагон с русской полевой 76,2-мм пушкой и 20-мм счетверенным зенитным автоматом, командный вагон, артиллерийский вагон с полевой 100-мм гаубицей образца 1914/19 года и вспомогательный вагон с кухней и санитарным отсеком.*

передней части броневагона установлено три пары колес, чтобы поддерживать вес двух башен танка Т-28, расположенных уступом. В задней части броневагона установлено две оси и одна башня. Все три башни броневагона снабжены пушкой ПС-3, спаренным пулеметом ДТ и прожектором на стволе орудия. Горизонтальные сектора обстрела башен составляли: первой - 280 градусов, второй - 318 градусов

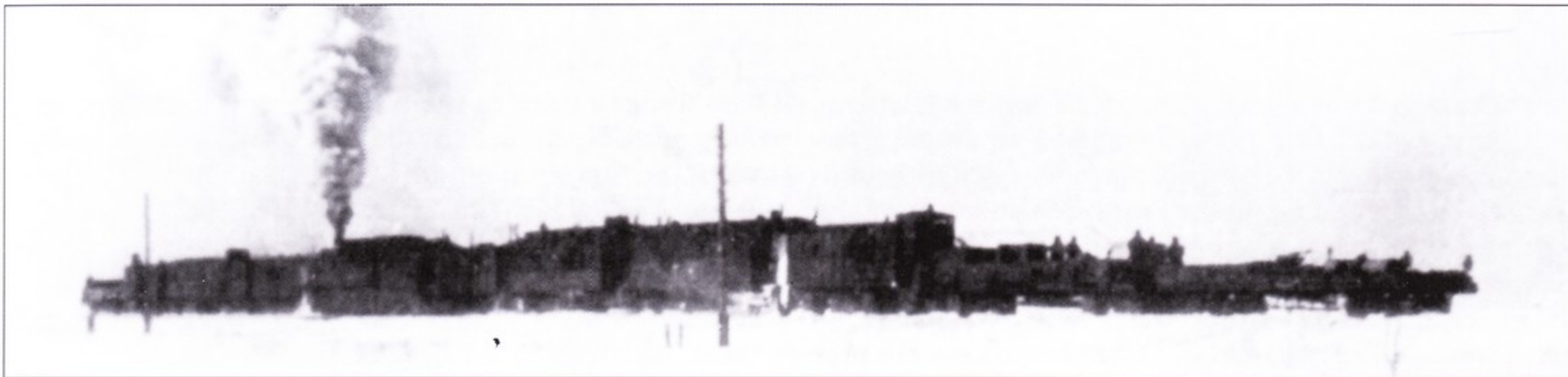
и третьей - 276 градусов. Вертикальные сектора обстрела составили от - 5 до +25 градусов. В дополнении к 5 пулеметам команда имела в распоряжении два пулемета «Максим» на шаровой установке с каждой борта. Пулеметы ДТ, установленные позади башен, имели горизонтальный сектор обстрела от 30 до и 17 градусов и вертикальный - от -40 до +50 градусов. Команда из 40 человек

имела боезапас из 365 76,2-мм снарядов, 145 магазинов для пулеметов ДТ (10 962 патрона) и 48 лент для пулемета «Максим» по 250 патронов в каждой и 20 лент по 500 патронов в каждой (всего 22 тыс. патронов). Для управления огнем использовались прицелы ПТ-1 образца 1932 года и ТОД образца 1930 года, установленные на башнях. Дальномер имел 4-кратную оптику.

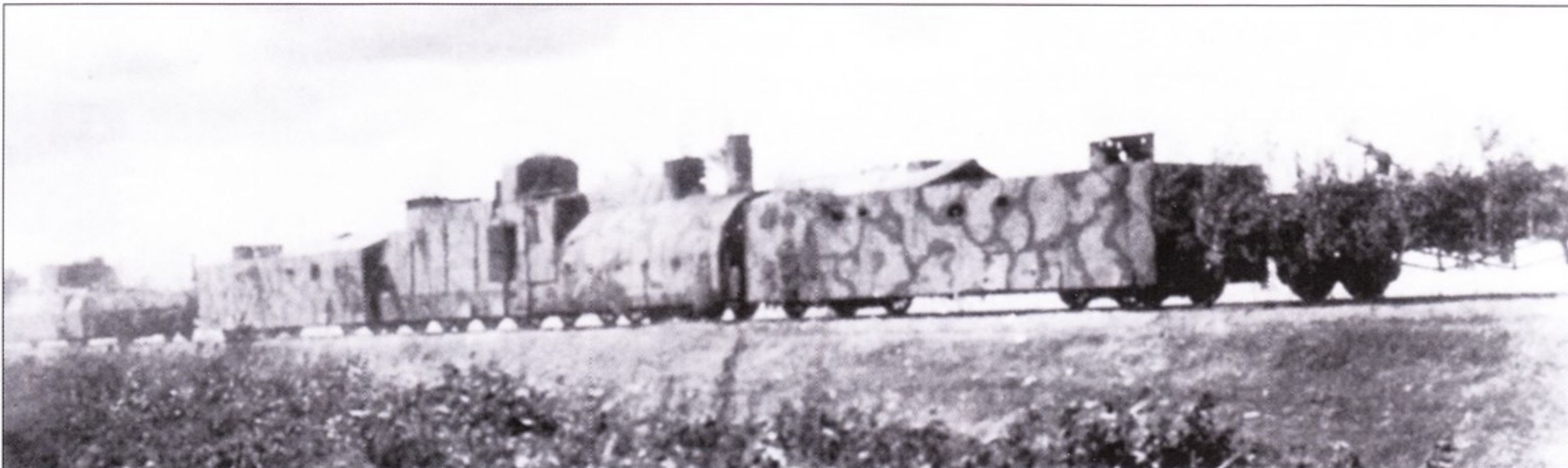


*Другой немецкий бронепоезд стандартного типа ВР 44, выпуск которого начался в июле 1944 года. Его артиллерийские вагоны оснащены четырьмя вращающимися башнями, в каждой из которых установлена 105-мм полевая гаубица 18М.*

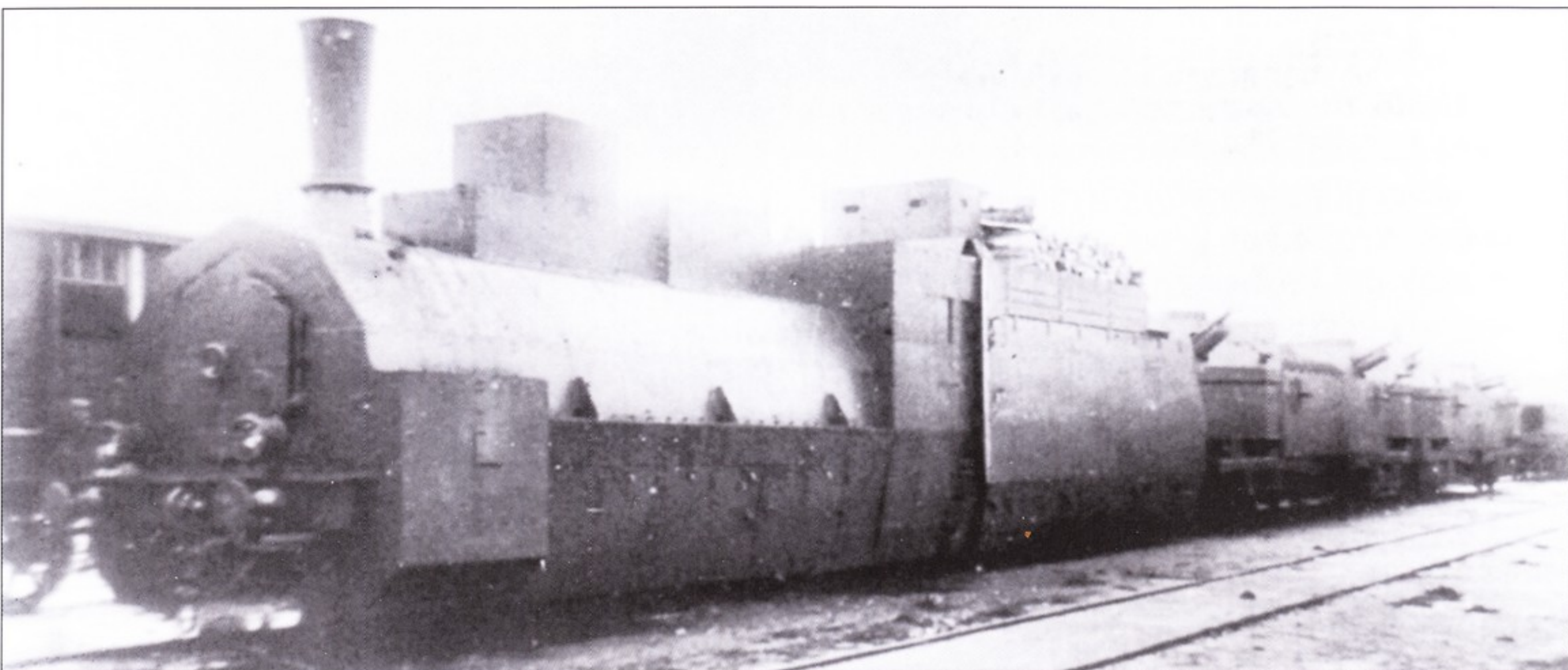




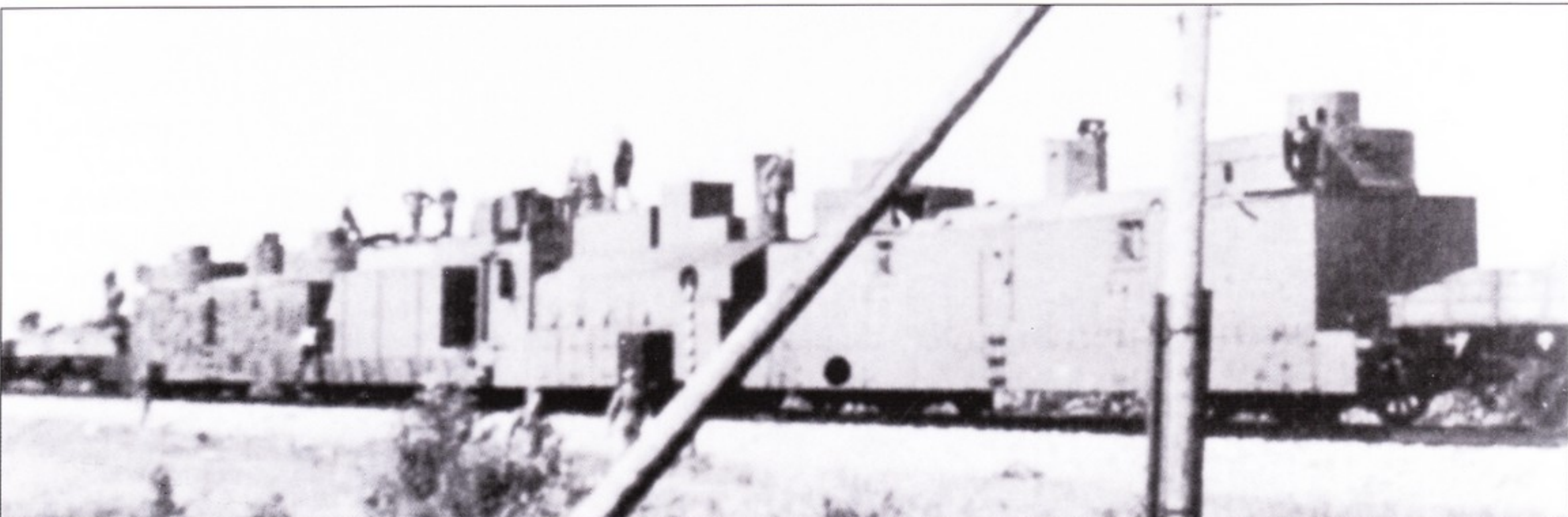
*Немецкий бронепоезд зимой на бескрайних русских просторах (PZ 1 на линии между Смоленском и Вязьмой в феврале 1942 года).*



*Некоторые русские бронепоезда времен Гражданской войны сохранились и участвовали во Второй мировой войне. На снимке бронепоезд с орудийными установками, на открытой платформе или вагонах с боковыми бронированными листами.*

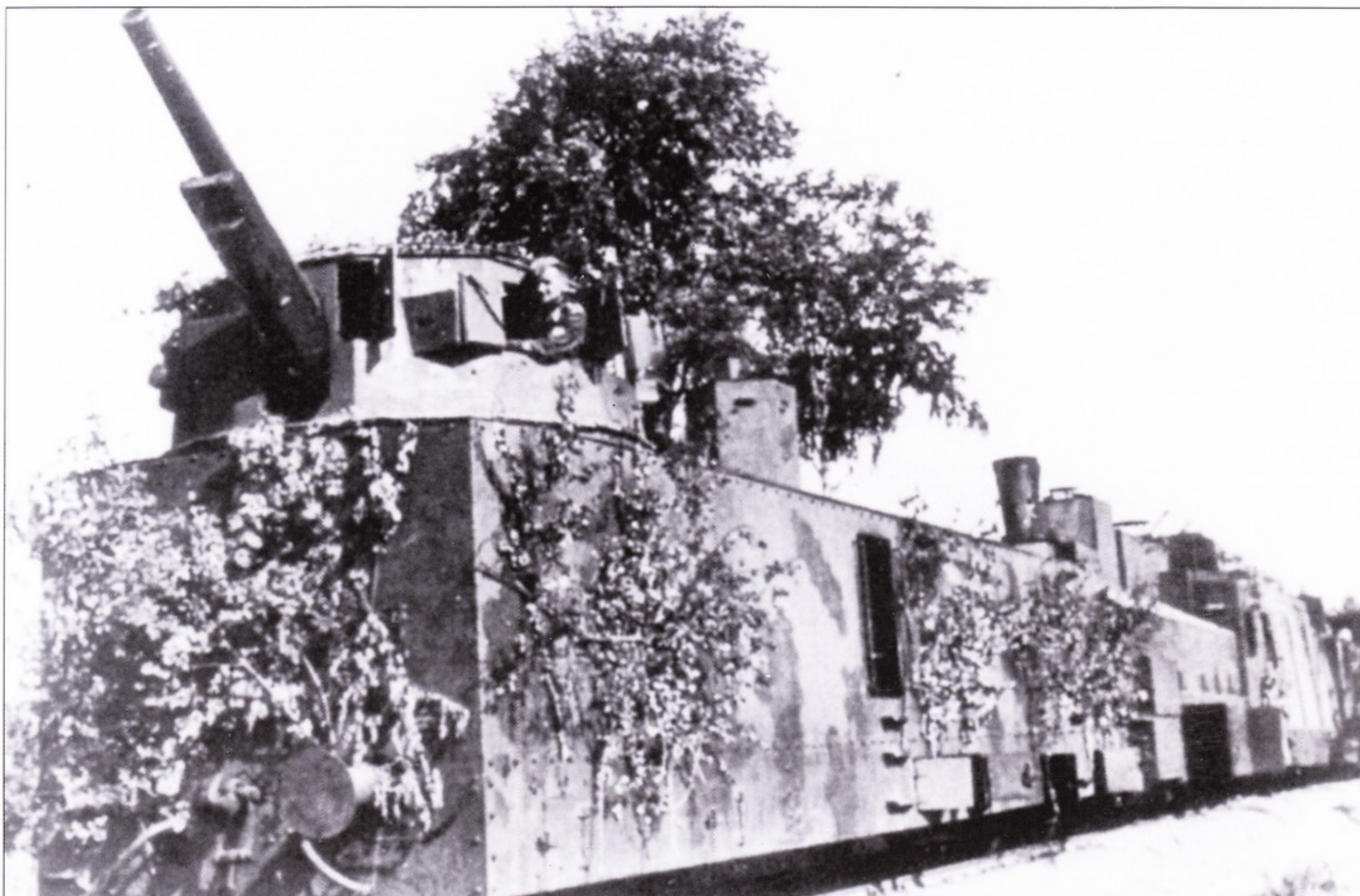


*Бронепоезд «Красное Сормово». Было построено несколько бронепоездов такого типа.*



*Советский бронепоезд БП-35 типа А (облегченный вариант) с двумя 76,2-мм полевыми пушками в башнях на каждом артиллерийском вагоне.*





*Бронепоезд БП-35 тип Б (тяжелый вариант) имеет артиллерийский вагон с одной 107-мм полевой пушкой М10 в башне.*

Толщина брони боковых листов, скошенных под углом 10 градусов составляла от 16 до 20 мм. Толщина брони крыши 20 мм, люков – 10 мм, башни – 20 мм. Башня центрального поста могла иметь пулемет «Максим». С каждого борта находилось по 3 двери, попасть в бронепоезд можно так же через люки в башнях. Вторая и третья башни оснащались зенитными пулеметами типа ДТ.

Бензиновый двигатель М-17Т (танковый мотор созданный на базе авиадвигателя) имел мощность 400 л.с. Он позволял 80-тонному МБВ развивать максимальную скорость 120 км/час. МБВ мог тянуть вагоны грузоподъемностью до 120 тонн. Электрическое оборудование состояло из двух генераторов ГТ-1000 и одного генератора ПМ-28,5 а также восьми аккумуляторных батарей типа 6СТЕ-128. Связь обеспечивалась с помощью радиостанции 71-ТК-1, для внутренней связи использовалось 6 телефонных аппаратов. В качестве вспомогательной системы связи использовалась мощ-

*После начала войны стали строить башни разнообразной конструкции. На снимке артиллерийский вагон трофейного советского бронепоезда НКПС-42 с орудиями, которые могли вести огонь по самолетам. Подобные башни применялись также на советских бронепоездах типа ОБ-3. Только вместо двух 4-осных вагонов с двумя башнями стали использовать 2-осные вагоны с одной башней. Такое упрощение конструкции позволило быстро наладить серийный выпуск бронепоездов ОБ-3.*

ная световая система. С началом войны МБВ, выпущенные в небольших количествах были приписаны к батальонам бронепоездов, входящих в состав бронетанковых войск. Несколько МБВ оборудовали башнями от танка Т-34 и танковым двигателем типа В-2. Один МБВ сохранился в танковом музее в Кубинке. У него башни от Т-28 с пушкой от Т-34 – неизвестно была эта комбинация реальной или лишь результат неудачной реставрации.

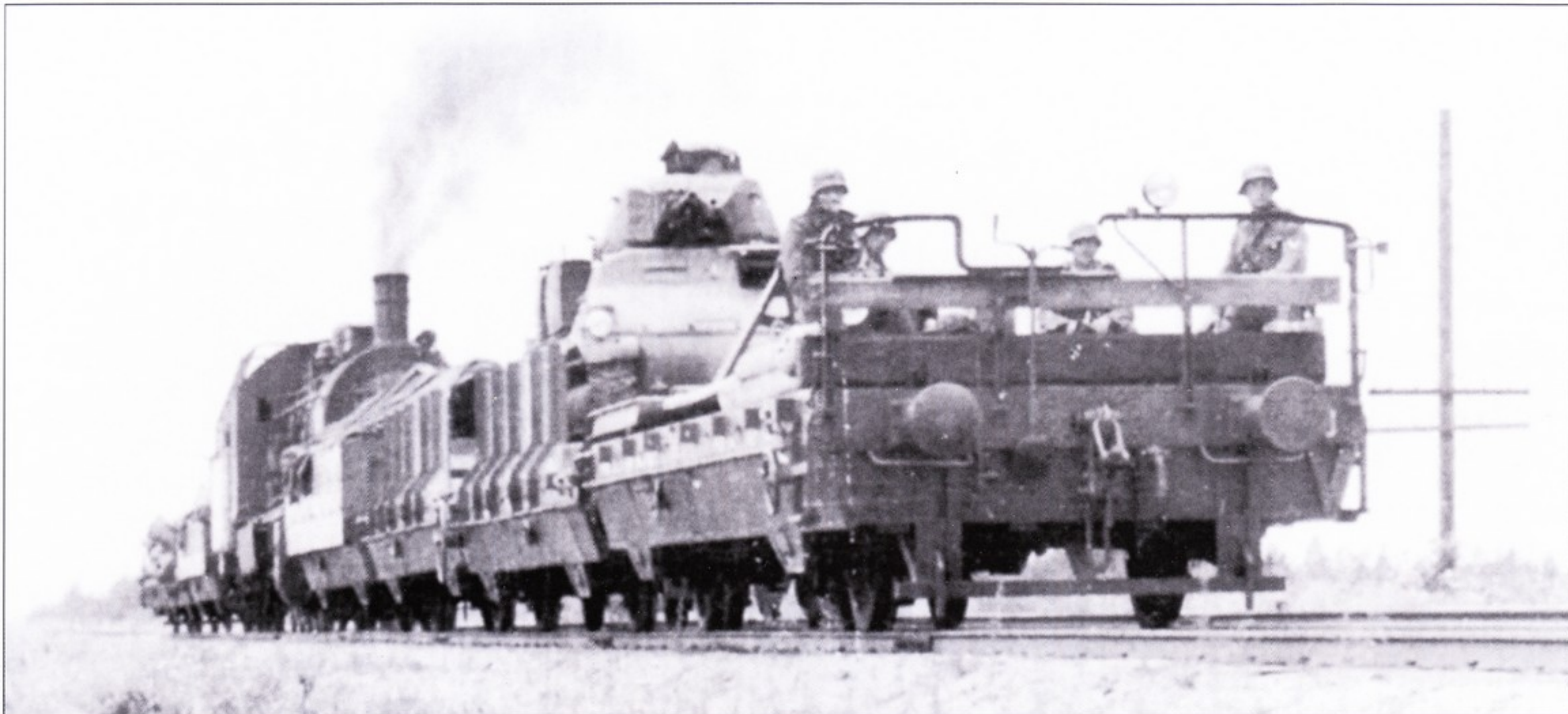
Другие заводы выпускали разные мотобронев вагоны. Например, один из них с мотором 180 л.с. и двумя баш-

нями имел следующие данные: дальность 500 км, максимальная скорость 60 км/час, команда 27 человек, вес 34 тонны и толщина брони 20 мм. Шесть таких бронев вагонов немцы захватили и позже они служили в вермахте. Для бронев вагонов использовались башни других танков. Известны фотографии бронев вагонов с башнями от танка Т-26 с 45-мм пушкой.

В музее Вооруженных сил СССР находится бронепоезд собранный из разных элементов бронепоездов и представляющий неудачную смикшированную импровизацию.







*Большинство бронепоездов вермахта могли передвигаться по европейской колее. На снимке бронепоезд PZ 1 с грузовыми вагонами, бронированными с внутренней стороны. Позади локомотива видны пассажирские вагоны для команды.*

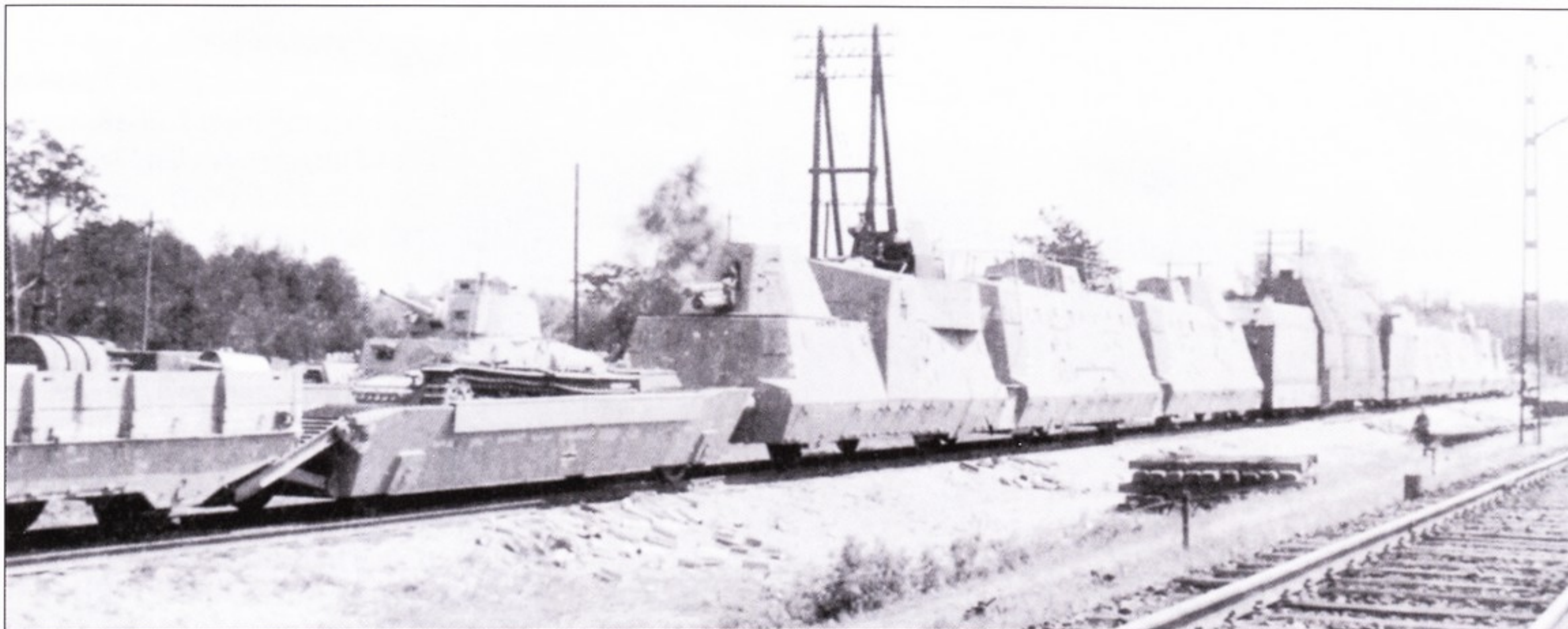
#### **Немецкие бронепоезда на Восточном фронте**

После успешного окончания французской кампании в конце июня 1940 года Гитлер надеялся принудить Англию к подписанию мирного договора на немецких условиях. Когда это не удалось, Англия была взята в морскую блокаду и началось планирование операции вторжения. Тем временем, силами люфтваффе началась массированная бомбардировка

острова, позже получившая название «Воздушная битва за Англию». Другим важным стратегическим планом Гитлера стал поход на восток – подготовка к войне с Советским Союзом. Хотя между Сталиным и Гитлером был подписан мирный договор, это не помешало последнему подготовить план «Барбаросса». После нападения на Польшу 1 сентября 1939 года и начала Второй мировой войны подготовка к нападению на СССР вышла на первый план.

*Для действий на широкой (русской) колее были построены специальные бронепоезда PZ 26 – PZ 31. На снимке бронепоезд PZ 28 с контрольным вагоном на переднем плане и трофейным французским танком Сомуа С 35 на платформе. Далее видна платформа для пехоты с боковыми бронированными стенками. Она закрыта сверху палаткой. Паровоз 57-й серии частично бронирован.*

Верховное командование сухопутных войск (ОКН) и верховное командование вооруженных сил (ОКВ) к июлю 1940 года приступило к разработке блицкрига против СССР. На первом этапе планировалось форсирование рек Днепра и Дуная и разгром частей Красной армии в приграничных районах с дальнейшим продвижением вермахта на Ленинград, Харьков и Москву. Дальше, форсировав Двину, Волгу и Дон, войска вермахта должны захватить большую часть европейской части СССР. Операцию планировалось завершить оккупацией советской территории по линии Архангельск-Астрахань. На всю операцию отводился максимальный

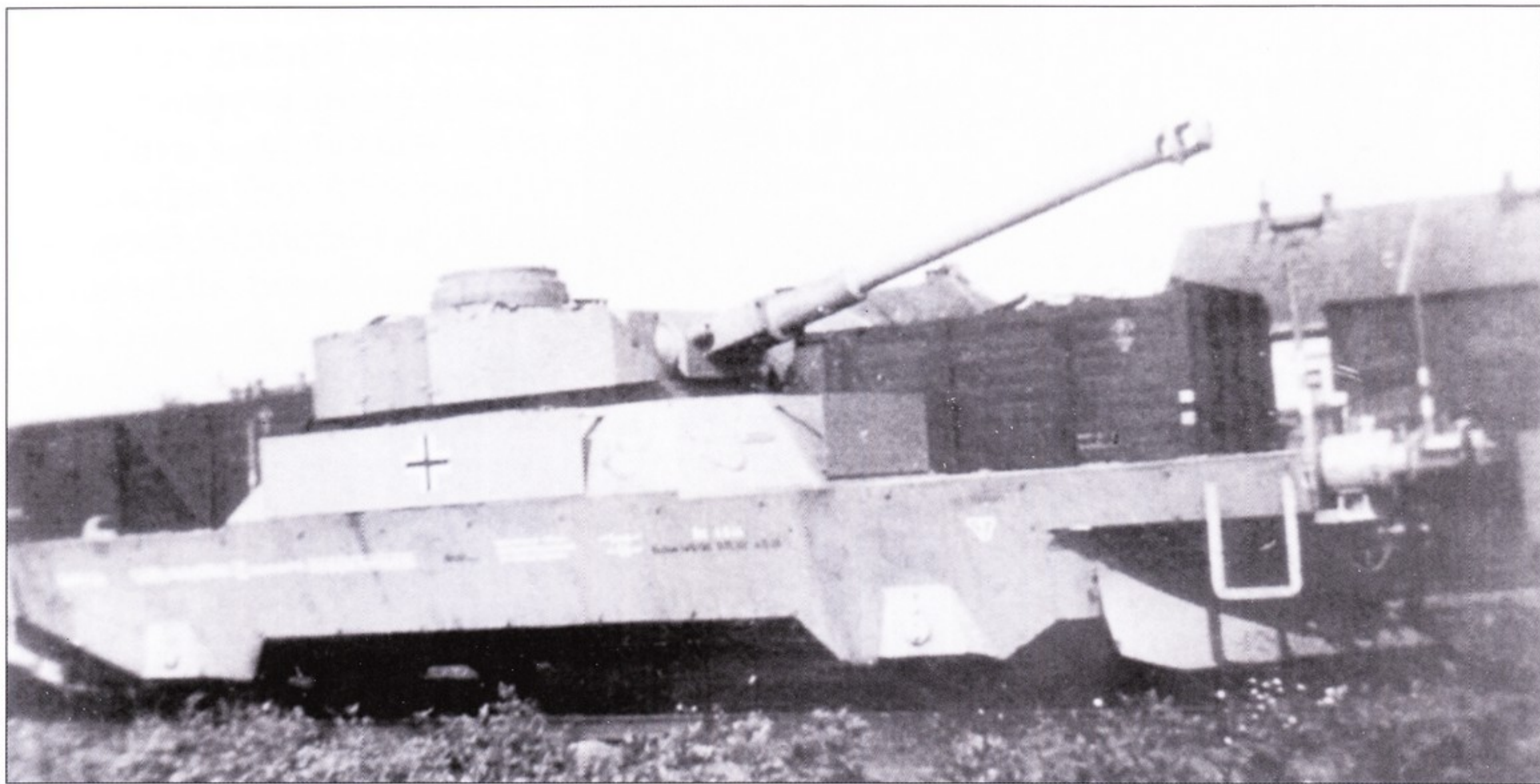


*Стандартный бронепоезд типа BR 42, разработанный 6-й танковой инспекцией. С декабря 1942 года по февраль 1944 года построили 12 бронепоездов такого типа.*

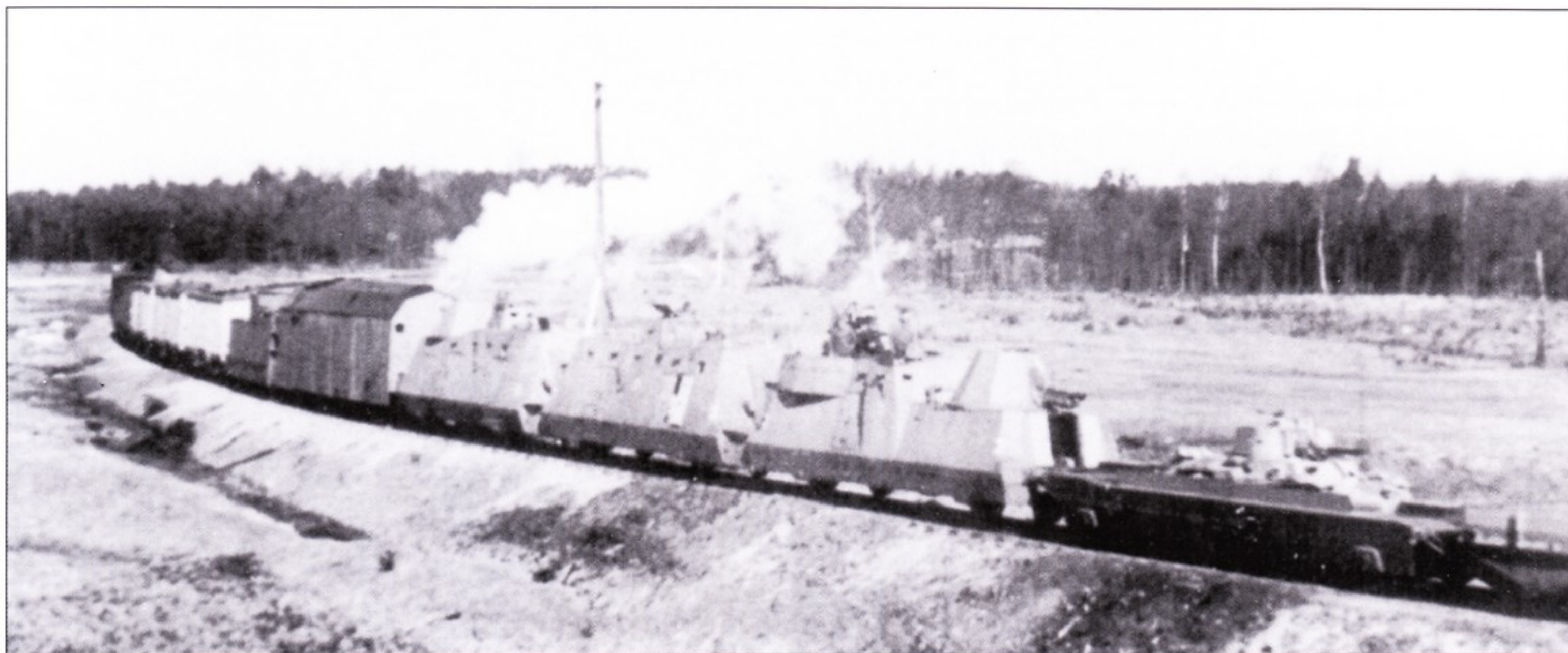


Дальнейшей модернизацией ВР 42 стал ВР 44 оборудованный 105-мм полевыми гаубицами 18М в башнях той же конструкции. На снимке бронепоезд РЗ 76. Ствол замаскированной гаубицы виден позади съезжающего с платформы легкого танка Рз.Крwф 38 (t).

срок - 17 недель. Первоначально операцию «Барбаросса» планировалось начать в начале мая 1941 года и закончить в сентябре того же года. Некоторые военные специалисты отнеслись к этому плану скептически. Например, генерал-майор Маркс указал на очевидные риски новой кампании: огромные пространства России позволят Сталину отвести войска за Урал, с другой стороны - он немедленно получит в союзники Англию и США. Кампания может затянуться до осени и потом наступит русская зима, которая сломает все планы. На больших территориях трудно обеспечить регулярное снабжение войск



Важной новинкой бронепоезда ВР 44 стал артиллерийский вагон с башней танка Panzer IV H, вооруженной 75-мм пушкой.



Весной 1944 года бронепоезд РЗ 72 (тип ВР 42) разделили на две равные половины: 72А и 72В. На снимке: поезд 72В штаба 3-й полковой группы бронепоездов (командир полковник Гюнтер).





*В сентябре 1939 года Советский Союз захватил несколько польских бронепоездов после оккупации восточной части Польши. Летом 1941 года они стали трофеем вермахта. Из двух таких бронепоездов сформировали немецкий бронепоезд PZ 10. На снимке бронепоезд Катрфзиг I на последней стадии формирования с немецким бронированным паровозом 57-й серии, командным и зенитными вагонами.*

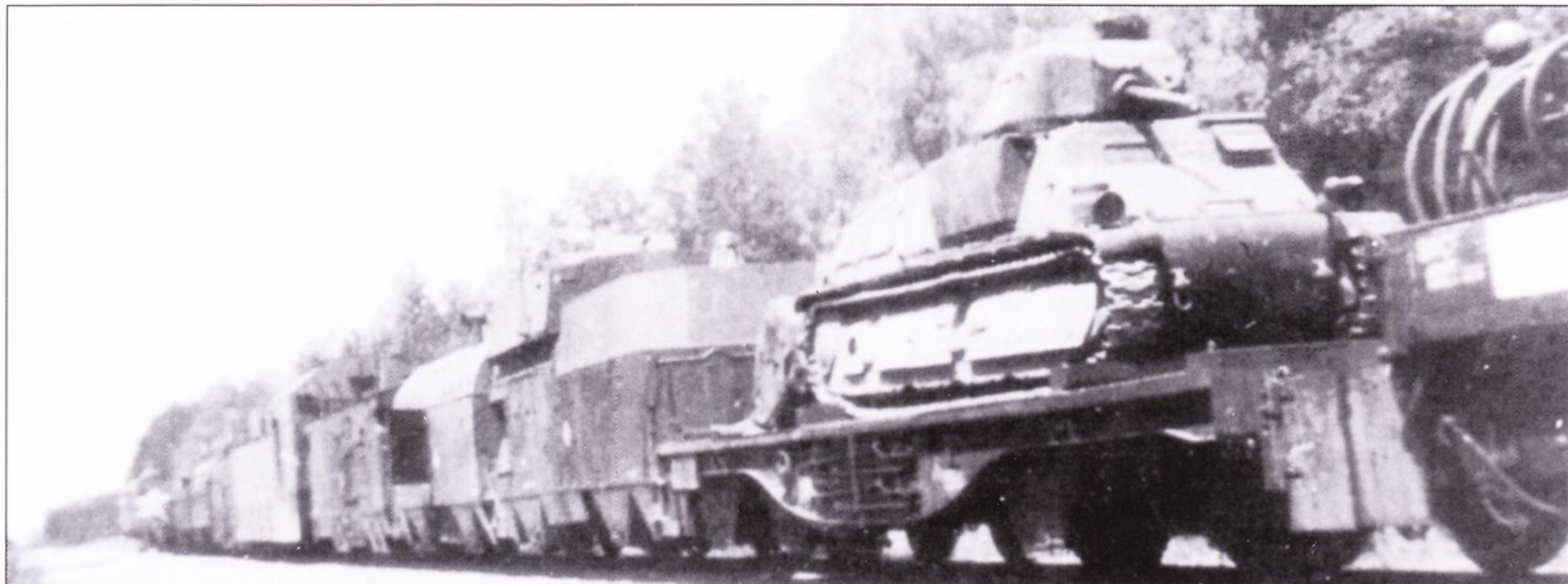


*Из трофейных польских бронепоездов сформирован и направлен на Восточный фронт бронепоезд PZ 21. Бронированная коробка немецкого паровоза № 93 298 примитивной угловатой формы.*

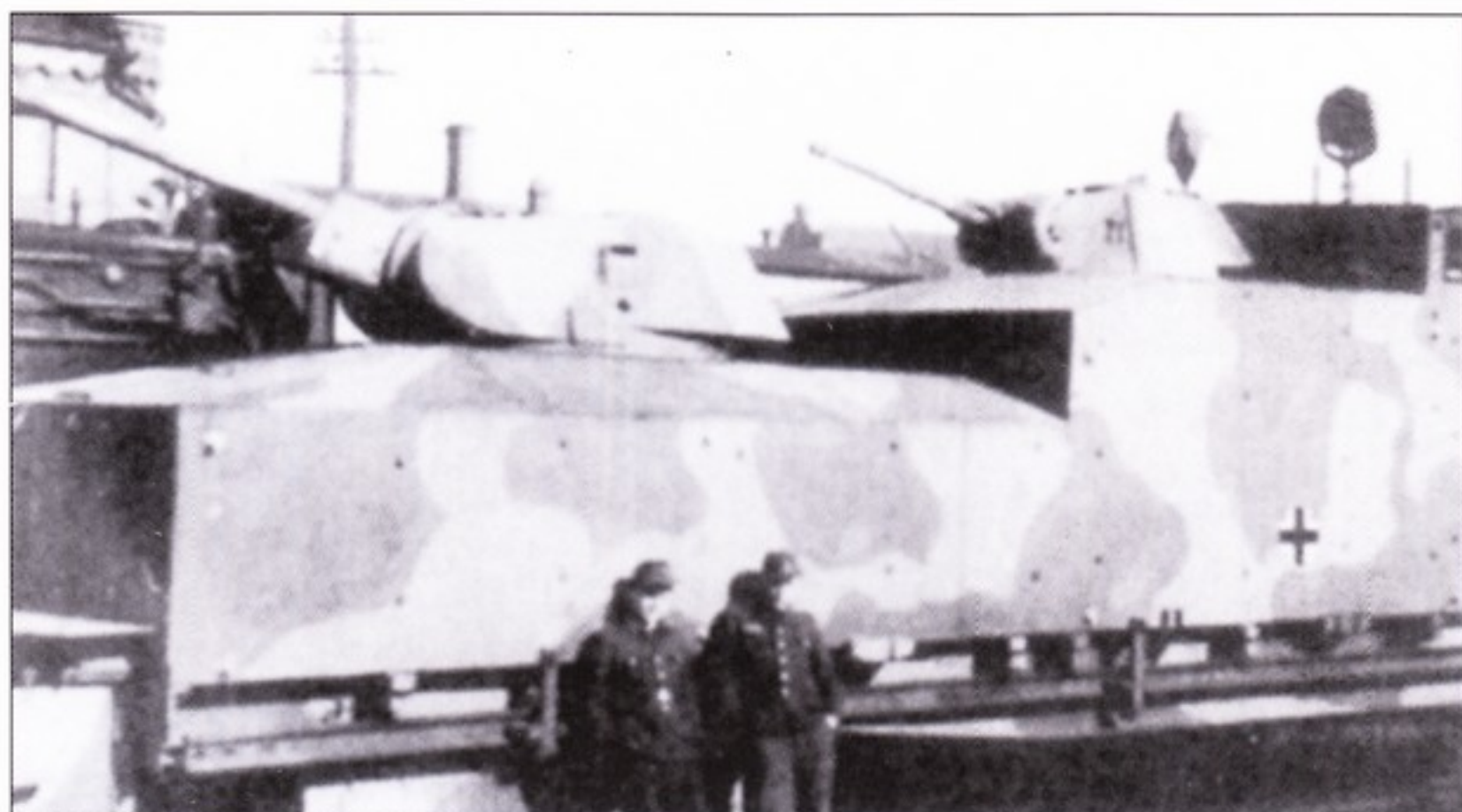


*Другой такой бывший польский бронепоезд - Катрфзиг II (позднее переименован в PZ 10). Он адаптирован к передвижению по широкой колеи и оснащен польским паровозом серии Тi 3. Снимок сделан во время сдачи в эксплуатацию в январе 1942 года.*

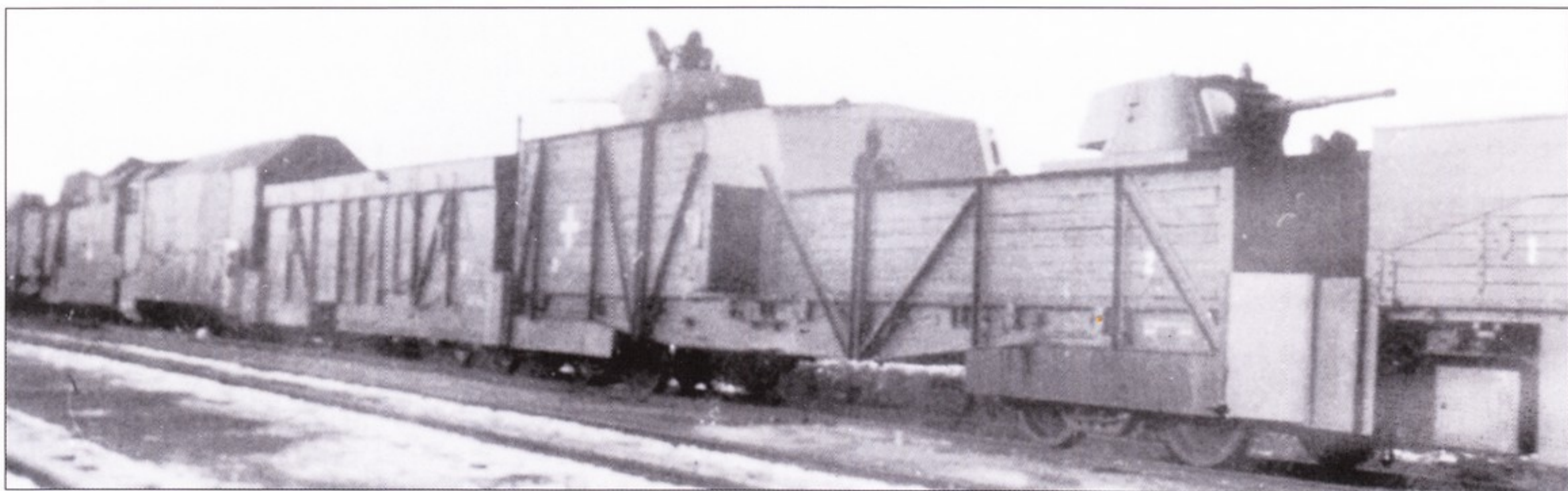




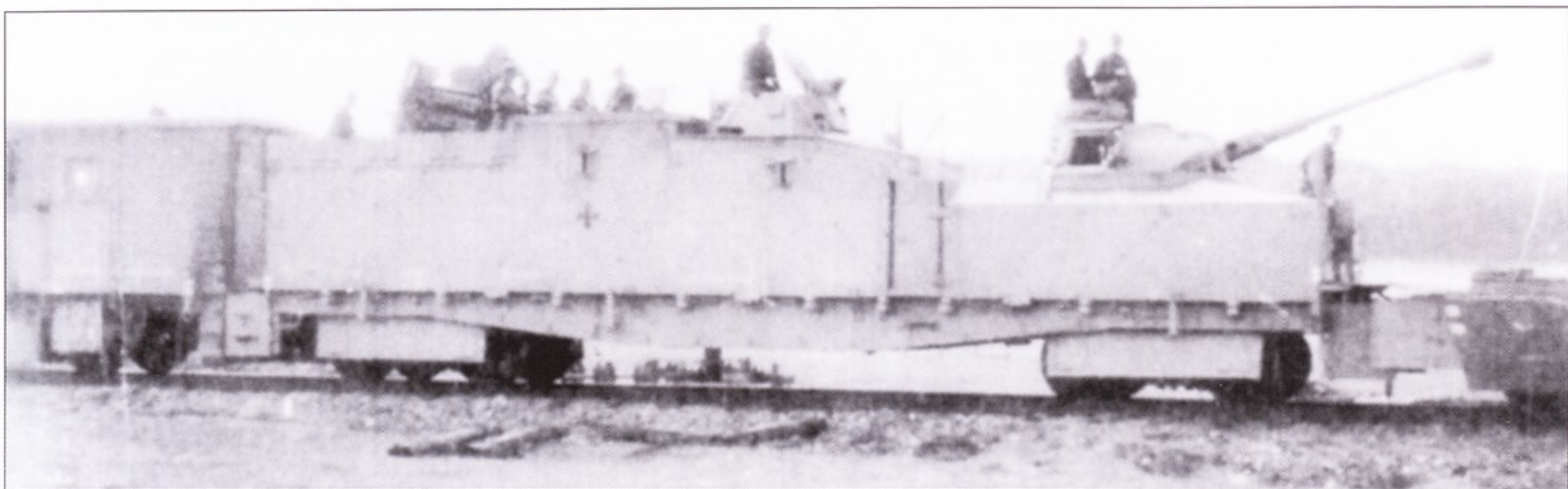
Бронепоезд PZ 25 сформирован с использованием трофейных чешских материалов и в мае 1942 года отправлен на Восточный фронт для борьбы с партизанами. Артиллерийский вагон вооружен 75-мм пушкой Skoda D 28. Справа видна платформа с трофейным французским танком Сомуа С 35. Такими платформами оснащались бронепоезда PZ 26- PZ 31, переделанные под широкую колею.



Артиллерийские вагоны типа «Блюхер» последних серий вооружены башнями советских танков Т-34 и Т-70.

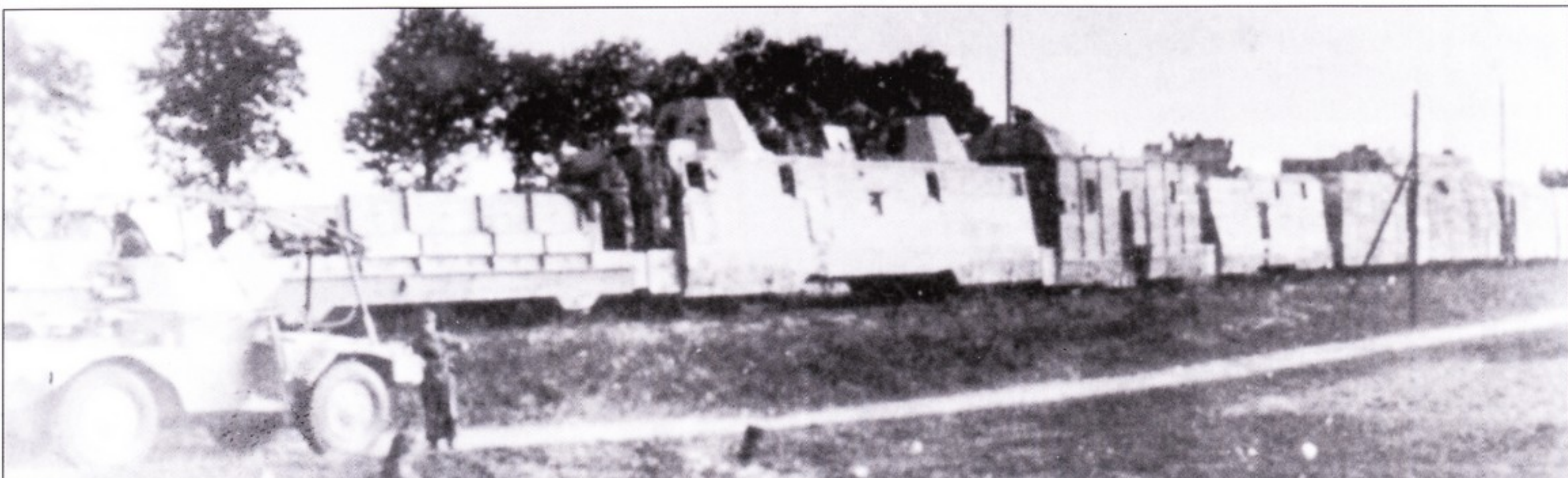
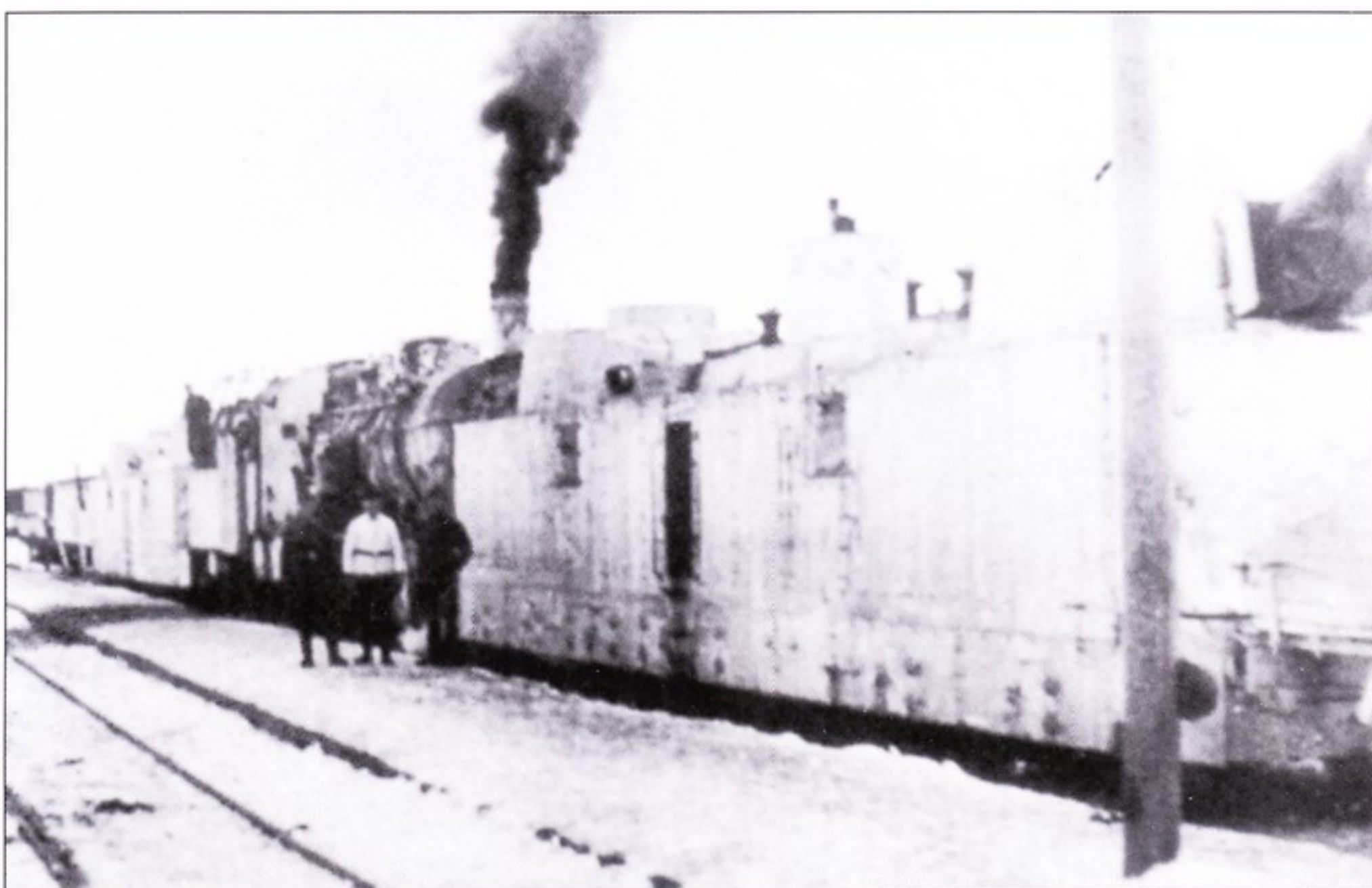
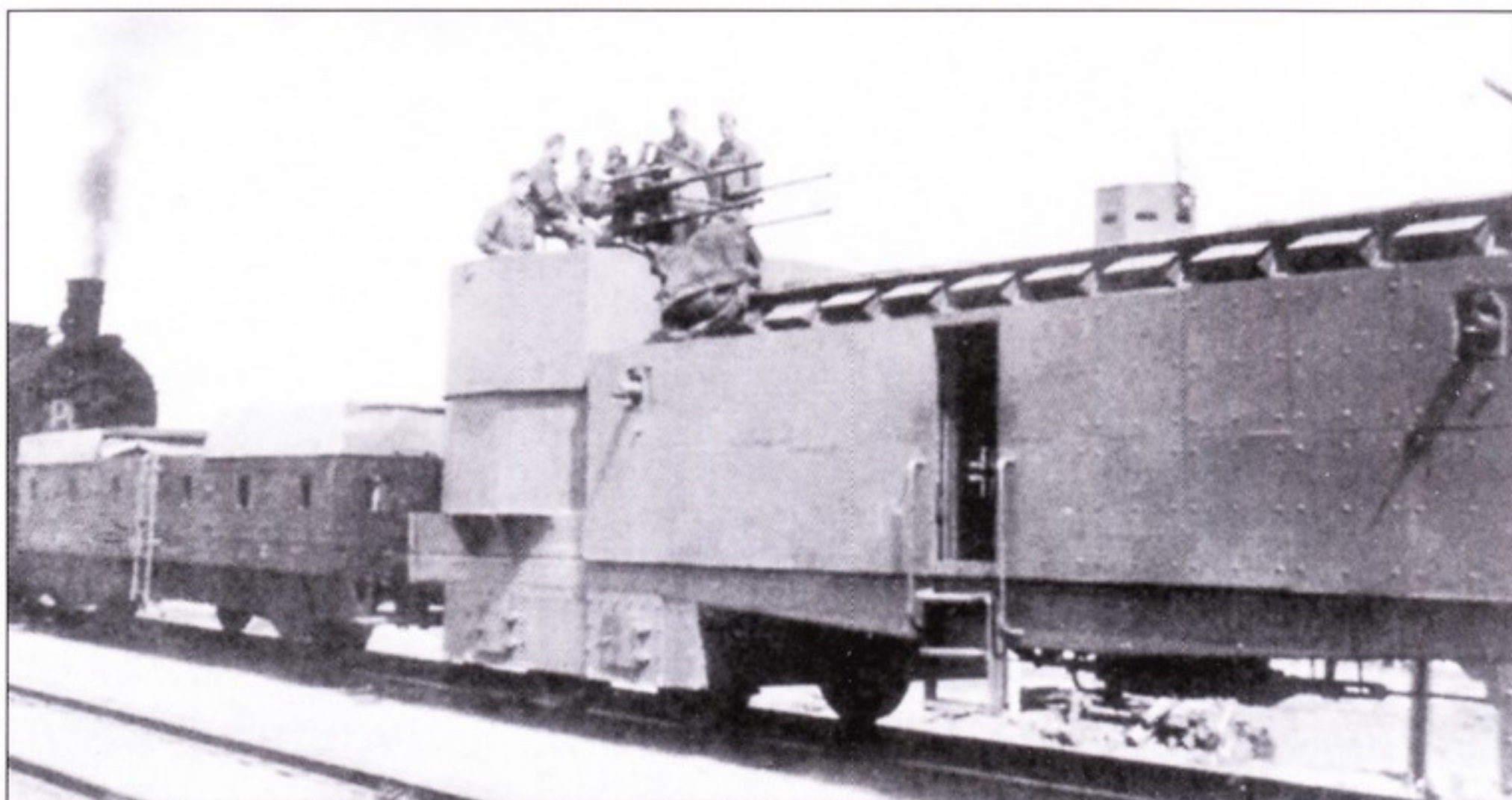
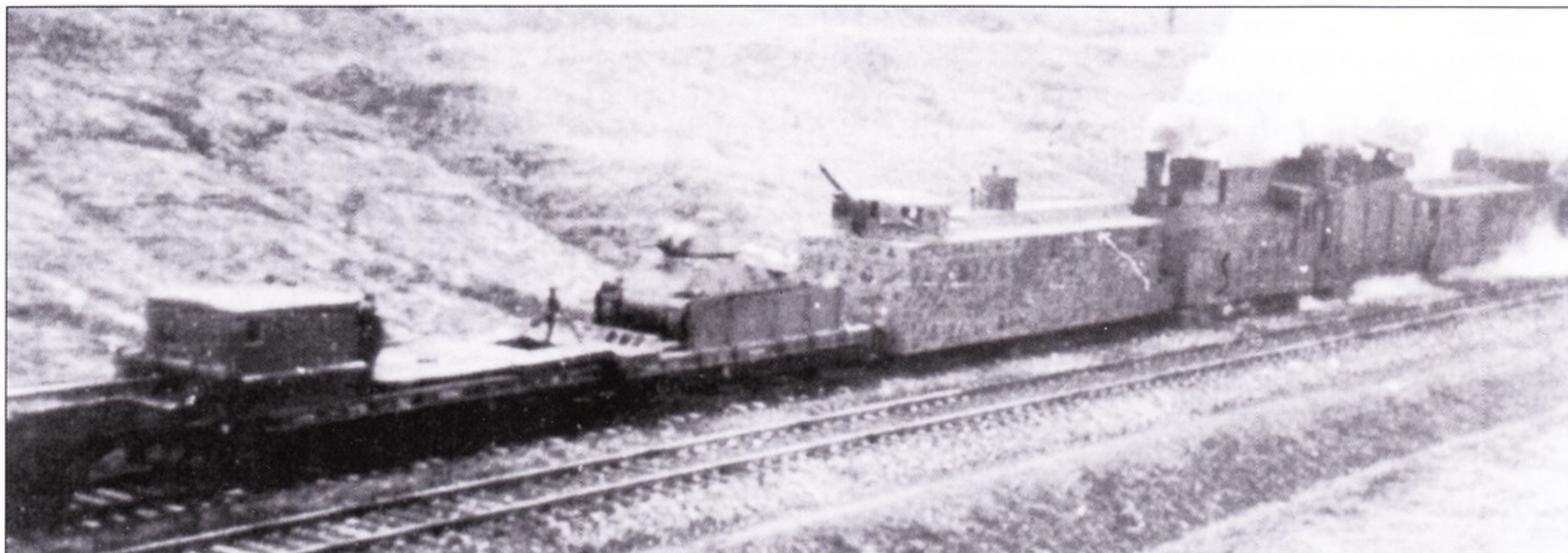


Бронепоезд PZ 51 в 1942 году использовался для охраны железных дорог. Он оснащен советскими грузовыми вагонами, бронированными с внутренней стороны, и 4 башнями танка БТ-7 с 45-мм пушками. В составе бронепоезда находится бронированный немецкий паровоз 38-й серии.



На снимке, сделанном осенью 1944 года, бронепоезд PZ 52. Его бронированная 4-осная платформа оснащена спереди башней танка Panzer IVH, а башня танка Т-70 использована в качестве наблюдательного пункта. В задней части платформы установлен четырехствольный 20-мм зенитный автомат.





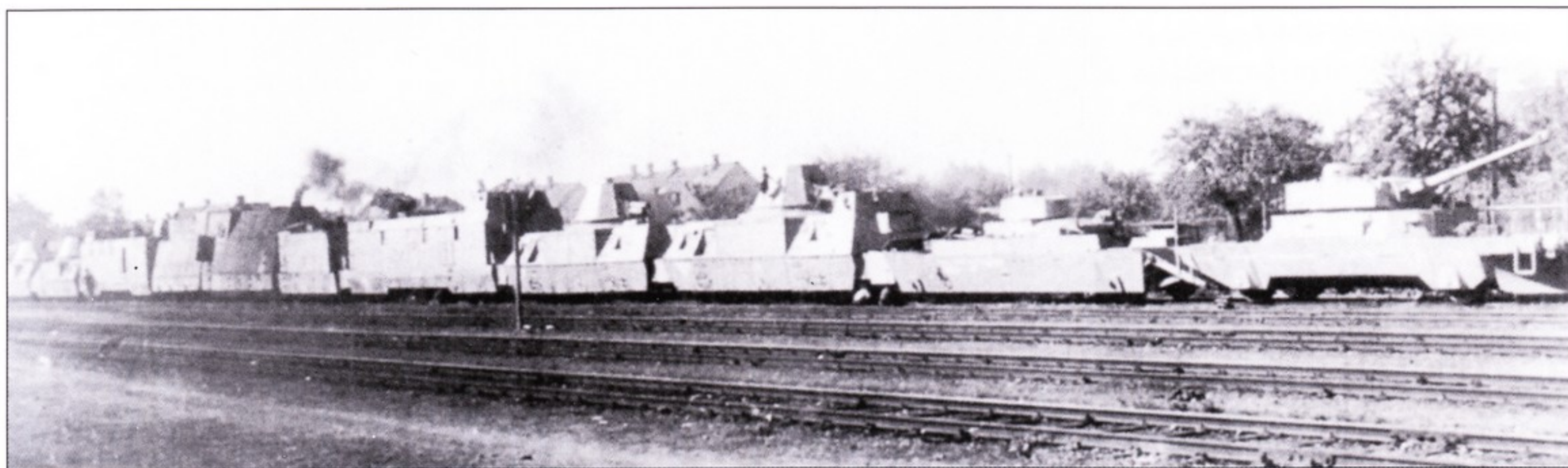
На снимке, сделанном в сентябре 1941 года, бронепоезд PZ 28 с локомотивом, взятом от трофейного советского бронепоезда БП-35 тяжелого типа.

Довольно скоро выяснилось, что в России в осеннее и зимнее время нельзя использовать открытые пехотные бронированные вагоны, которыми оснащены бронепоезда широкой колеи PZ 26 - PZ 31. Поэтому в кратчайшее время на них установили крыши из трофейного материала. На снимке бронепоезд PZ 26, сформированный на базе трофейного бронепоезда «Красное Сормово» времен Гражданской войны. На переднем плане старый броневagon, оборудованный немецкой зенитной четырехствольной установкой, справа от него - пехотный броневagon, прикрытый брезентом.

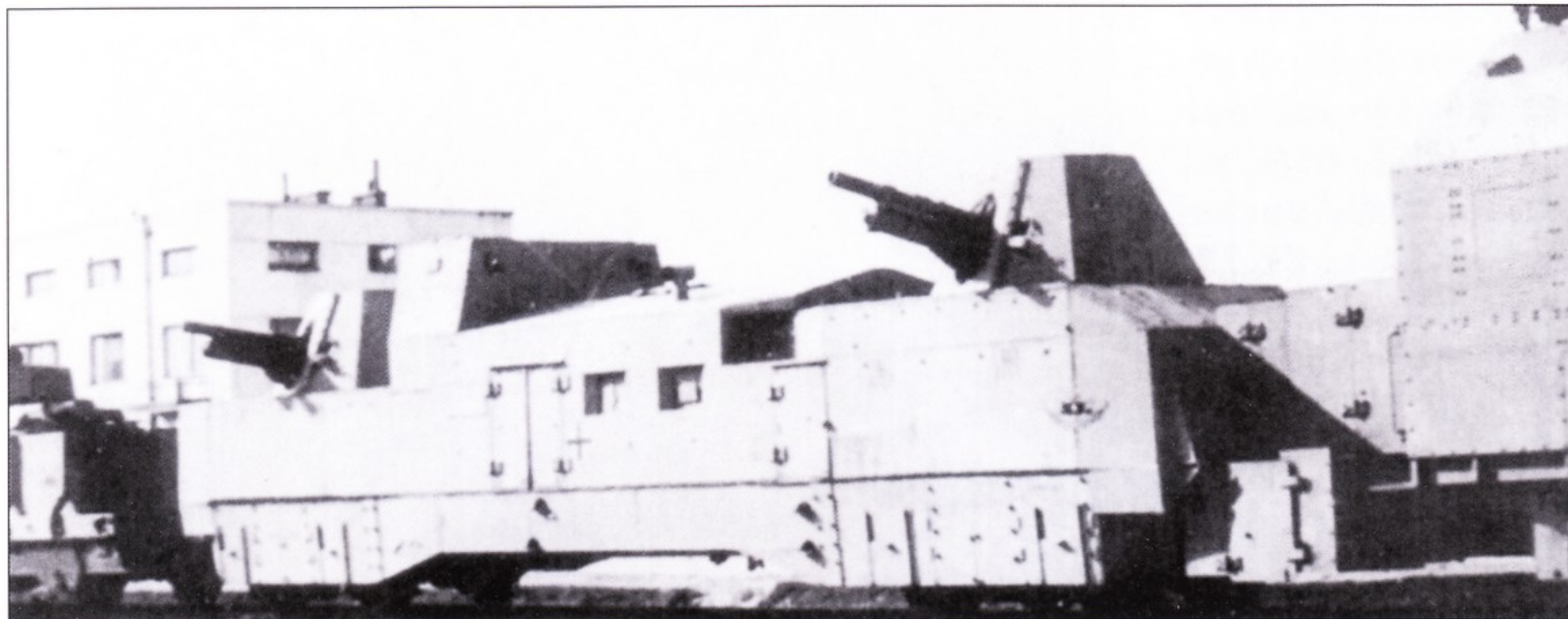
Бронепоезд PZ 27 в начале 1942 года на станции Сухиничи. На переднем плане артиллерийский вагон трофейного советского бронепоезда БП-35 (легкого типа).

Для охраны железнодорожной сети на оккупированной территории использовались разные бронепоезда: PZ 1-4, 6-7; ширококолейные бронепоезда PZ 26-31, чешские трофейные бронепоезда PZ 23-25. Позднее большинство из них существенно модернизировали и перевооружили, построив бронепоезда PB 42 и PB 44. Часто для постройки артиллерийских вагонов использовали советские трофейные бронированные вагоны, подвергнув их существенной переделке. На снимке бронепоезд PZ 31 (с артиллерийскими вагонами трофейного БП-35).





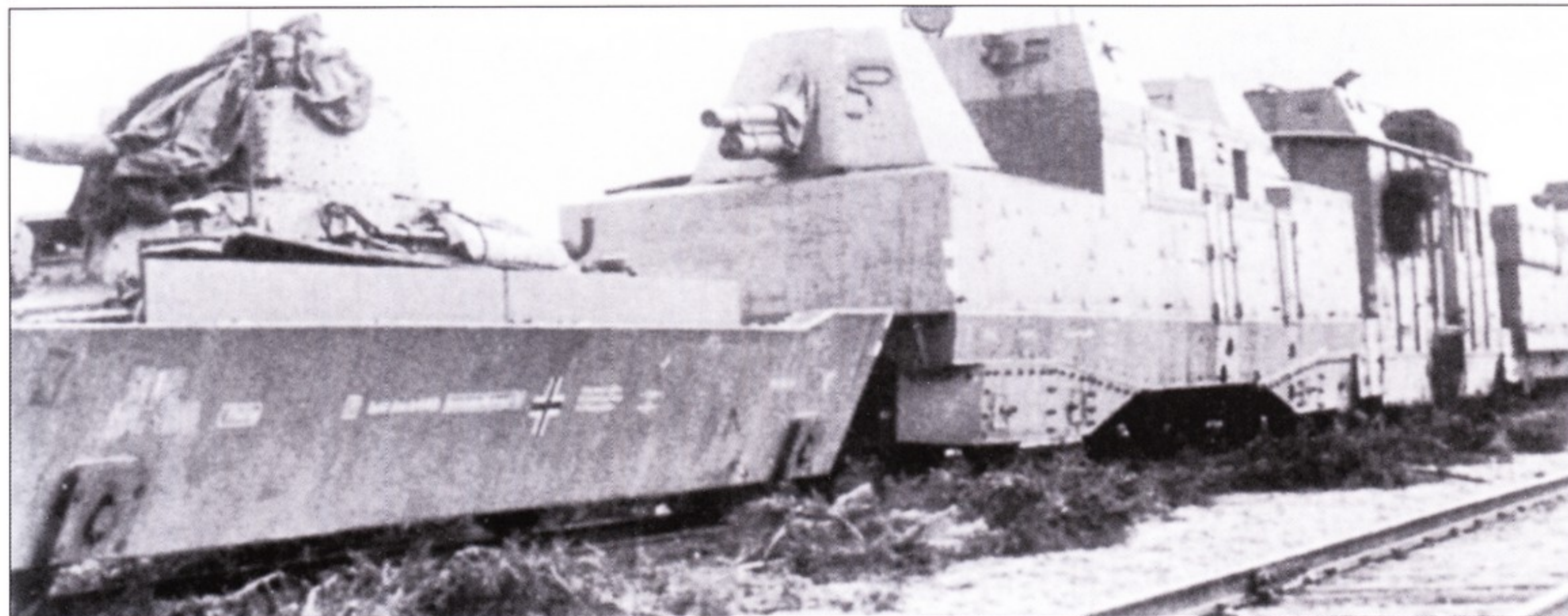
*Бронепоезд PZ 30, в составе которого четыре вагона трофейного советского бронепоезда типа ОБ-3 (по два с каждой стороны). Эти вагоны оснащены артиллерийскими башнями немецкой конструкции. В его составе видны по обе стороны от локомотива пехотные бронированные вагоны (центральный командный и зенитный). Это переделанные вагоны трофейного советского бронепоезда БП-35.*



боеприпасами, топливом и другими материалами, если принять во внимание состояние шоссейных дорог и железнодорожной сети в европейской части Советского Союза.

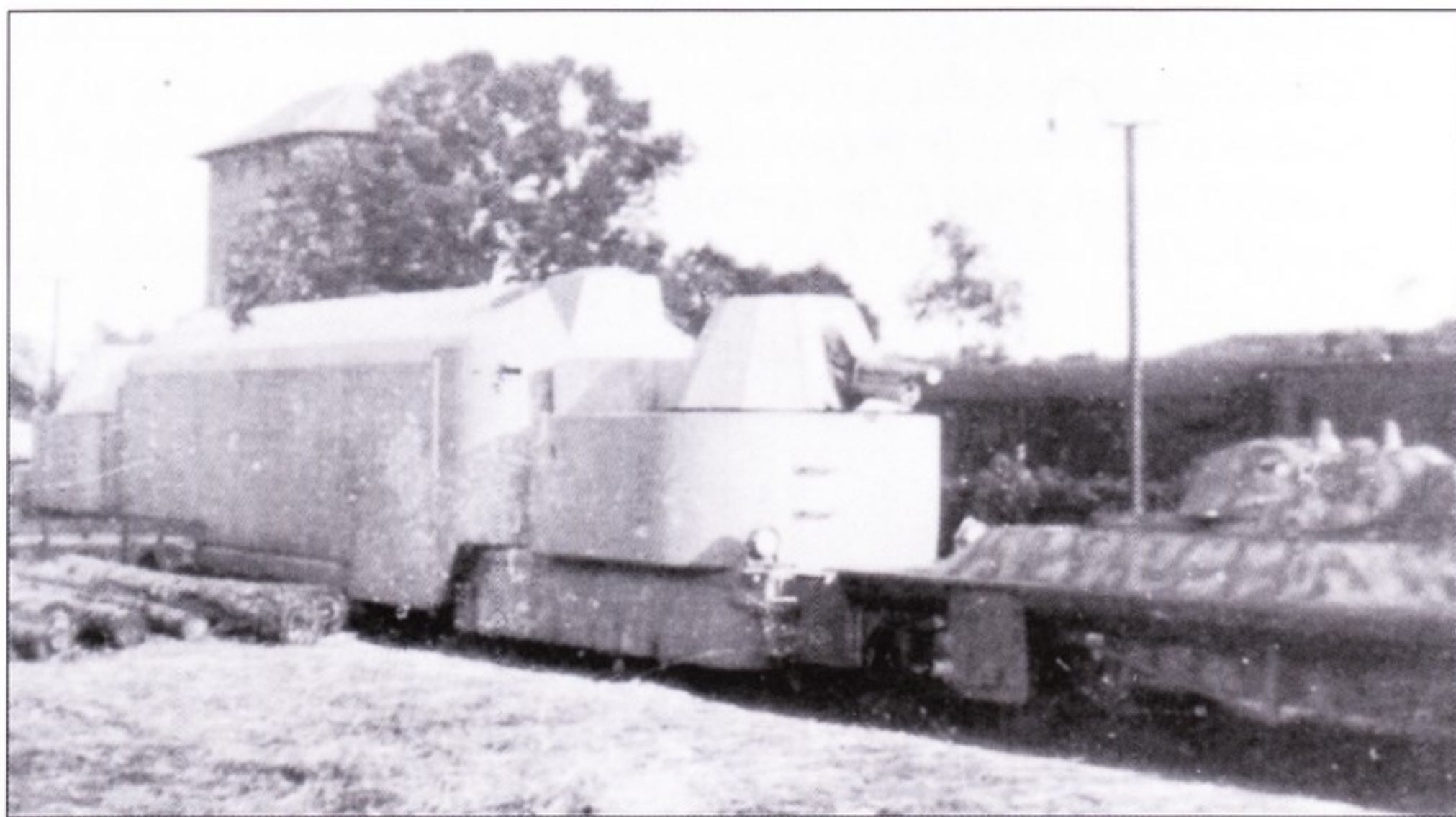
Железные дороги СССР отличались широкой колеей (1524 мм вместо европейских 1435 мм), что не позволяло использовать здесь немецкие вагоны и локомотивы без модернизации путей или подвижного состава. Использование трофейного подвижного состава не решало проблемы. Оставшиеся в тылу остатки советских войск и партизаны могли нанести большой вред железнодорожной сети, как потом и оказалось. Уже в ходе войны спешным порядком пришлось создать так называемый рейхскомиссариат в тылу каждой группы армий. Он предназначался в первую очередь для наведения нового порядка и охраны коммуникаций в тылу фронта. В распоряжении рейхскомиссара находилось 3 охранных дивизии, сформированных из ре-

Большинство трофейных советских бронепоездов использовалось в качестве материала для постройки немецких бронепоездов. Часто для этого пригодными оказывались только шасси с колесными тележками. Обычно использовалась следующая схема: на платформе спереди на низком постаменте устанавливалась башня с трофейной русской полевой 76,2-мм пушкой *Feldkanone 295/1 (r)*, в центре - наблюдательная башня и позади на возвышении - 100-мм трофейная польская полевая гаубица *Feldhaubitze 14/19 (p)*. Единого образца не было и артиллерийские вагоны часто отличались по конструкции. На снимке бронепоезд PZ 1.



*Бронепоезд PZ 26.*





Для бронепоезда SP 42 специально построили дизельный локомотив WR 550 D 14, по обеим сторонам которого устанавливались артиллерийские платформы немецкой конструкции с трофейной русской полевой 76,2-мм пушкой Feldkanone 295/1 (r). Он использовался также самостоятельно как мотоброневоз PT 16. На снимке PT 16 с артиллерийскими вагонами, вооруженными башнями танка Т-34. С мощным двигателем и 100-мм броней он оставался до конца войны самой скоростной и самой защищенной единицей подвижного состава панцерцугваффе.

зверстов старших возрастов и вооруженных старым, часто трофейным оружием.

18 декабря 1940 года Гитлер подписал директиву, известную как план Барбаросса. Имевшиеся расхождения по второму и третьему этапам этой кампании приказано было разрешить генштабу вермахта, однако этого сделано не было. Весной 1941 года началась активная переброска немецких войск к советской границе, однако начать войну в середине мая согласно плану не удалось, так как силы вермахта оказались отвлечены на кампанию в Балканах (операция «Марита»). Так было потеряно почти 6 недель и лишь 22 июня немецкие войска вторглись на территорию СССР. В их составе было немного специальных частей, вооруженных бронепоездами.

#### Боевое использование бронепоездов

К началу Первой мировой войны на вооружении немецкой армии состояло 12 бронепоездов. Они не имели пушечного вооружения и предназначались для поддержки пехоты пулеметным огнем. Вскоре, некоторые из них получили орудия небольшого калибра: 37-мм и 52-мм пушки, реже 75-мм и 77-мм пушки. С развитием военных действий потребность в бронепоездах на Восточном фронте возросла и позже их число возросло до 50. Бронепоезда стали вооружаться 88-мм пушками, предназначенными для установки на подводные лодки, и мортирами-минометами среднего и малого калибра. Обычно они состояли из 7-9 бронированных вагонов и 1-3 контрольных вагонов. После войны согласно лондонскому ультиматуму все немецкие бронепоезда пришлось ликвидировать к концу июня 1921 года. Одновременно союзники потребова-

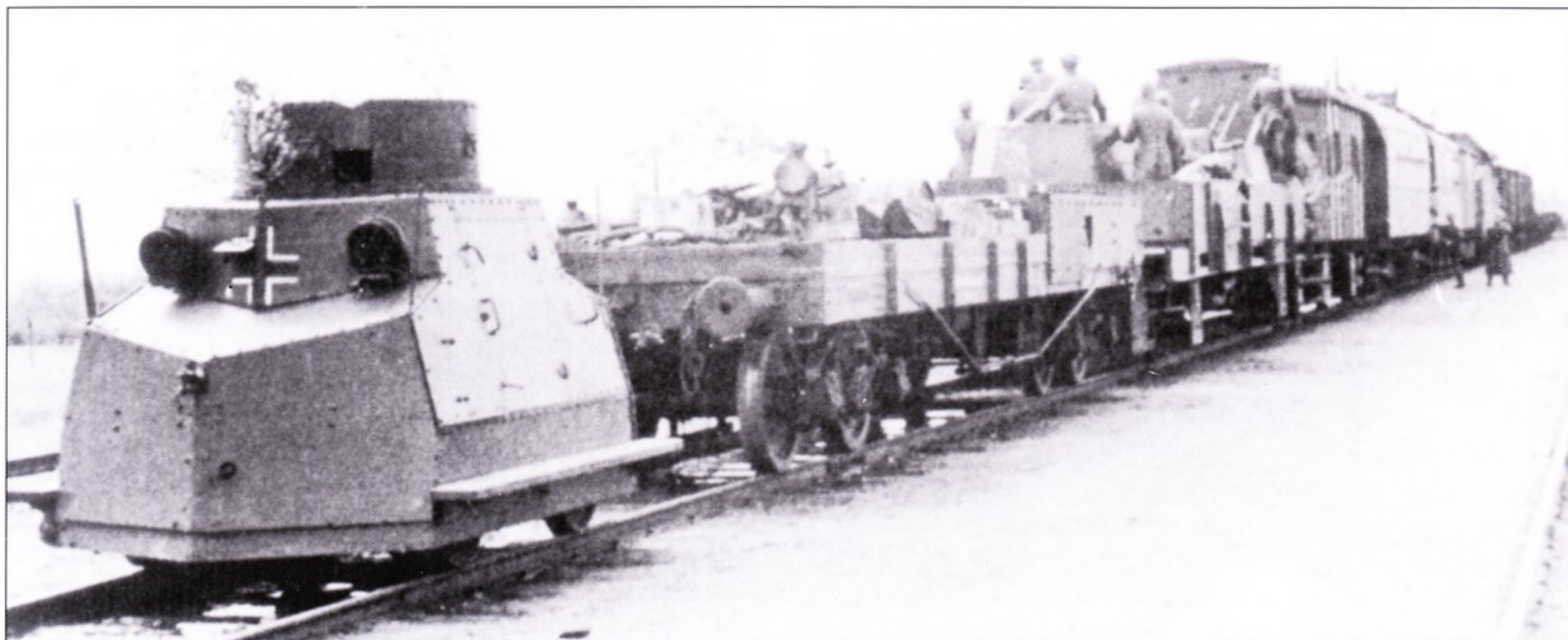


Бронепоезд PZ 3 на приграничной станции Просткен 22 июня 1941 года. С началом войны он был отправлен на Граево.

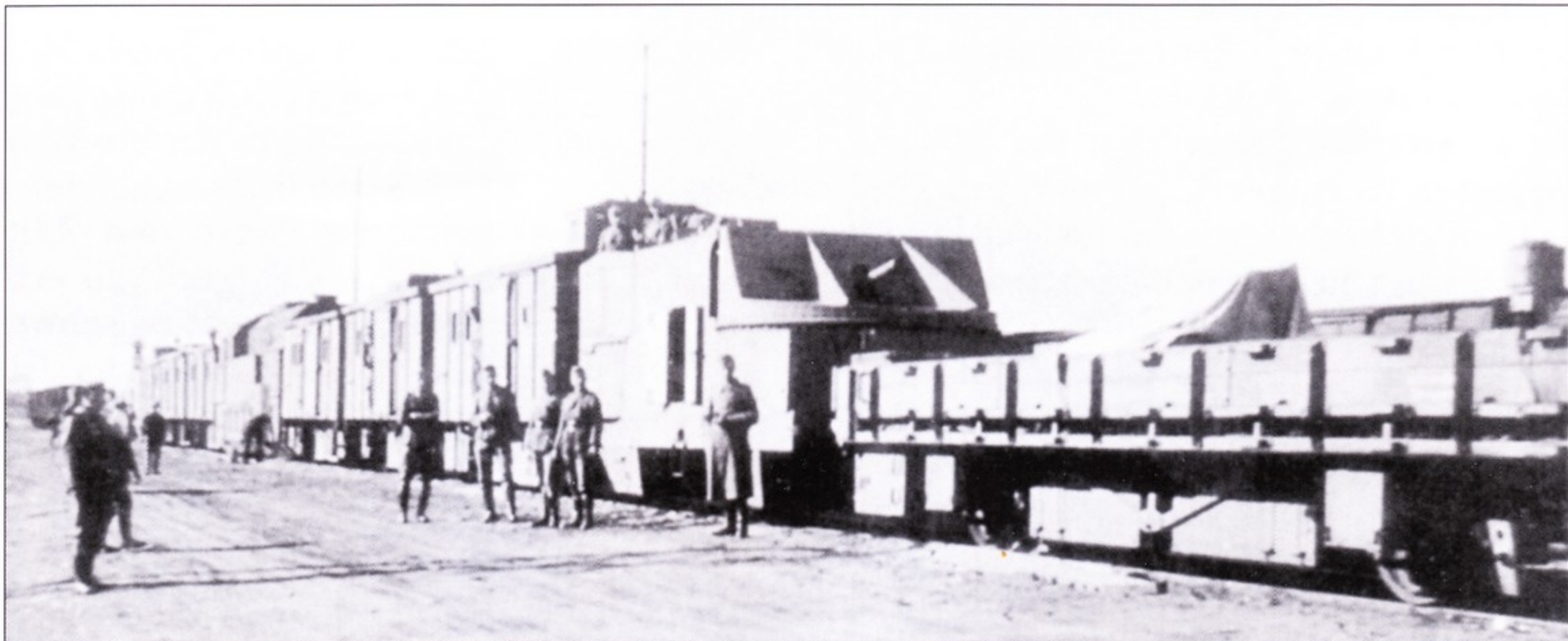
PZ 1 на станции Кругланкен на пути в зону боевых действий. Ему предстоит пересечь пограничный переход в районе Сувалки – Августово.







*Трофейная чешская мотобронедрезина Шкода в составе бронепоезда PZ 1. Снимок сделан накануне вторжения в СССР.*



*PZ 2 с трофейным чешским артиллерийским вагоном.*

ли от Германии сформировать на железных дорогах так называемые охранные поезда для контроля за железнодорожной сетью. Такие поезда состояли из 6 бронированных платформ и крытых товарных вагонов, где размещалась пехота Рейхсвера. К 1933 году в Германии насчитывалось 22 охранных поезда и 5 охранных моторных вагонов.

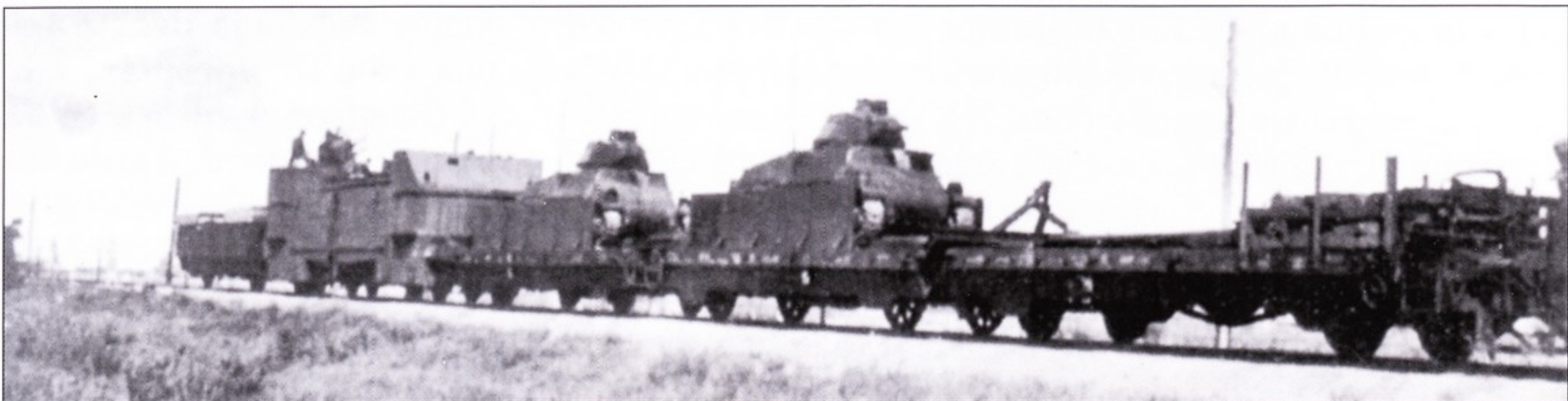
С началом перевооружения вермахта в 1935 году появились бронепоезда, оснащенные полностью бронированными вагонами. В ходе модернизации 7 лучших охранных поездов рейхсбана (немецких железных дорог) переделали в бронепоез-

да, которые получили обозначения PZ 1-7. Только четыре из них (PZ 3,4,6 и 7) получили артиллерийское вооружение – по две пушки калибра 75-77 мм. Фактически только они были пригодны для военных целей, а остальные предназначались для охраны железных дорог в тылу. К январю 1942 года службу в тылу несло 10 бронепоездов (PZ 23-31,51).

Трофейные чехословацкие и польские бронепоезда пошли на формирование новых немецких бронепоездов. Так, три бронепоезда PZ 23-25 (по шесть чешских вагонов в каждом) были построены и вооружены 75-мм орудиями. Трофейные

польские 4-осные бронированные вагоны использовали при формировании немецких бронепоездов PZ 21 и 22. Эти двухбашенные бронированные вагоны со 100-мм гаубицами получили название штурмовых вагонов. В состав бронепоезда входили также вагоны для перевозки десанта и командный вагон с радиостанцией. После модернизации в 1942 году бронепоезд стандартного типа получил название РВ 42.

В первые два года войны на Восточном фронте, когда вермахт вел наступление, командование уделяло бронепоездам немного внимания. И тому была причина: например в ходе польской кампании и ок-



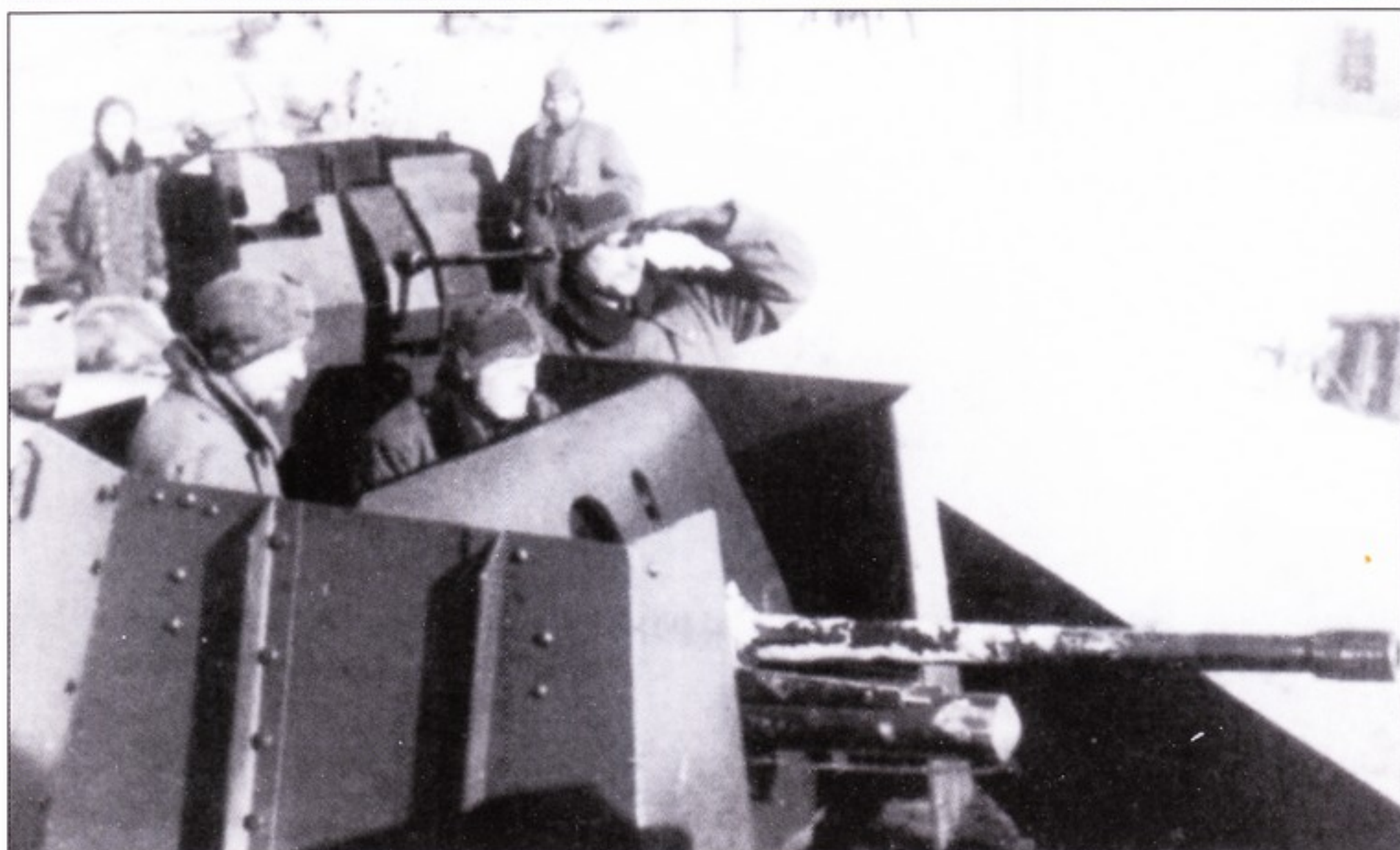
*Часть бронепоезда PZ 26 с советскими трофейными вагонами в северном секторе фронта.*



*Бронепоезд PZ 6 на пути в Прибалтику.*



*Бронепоезд PZ 30 на станции. На переднем плане трофейный французский танк Сомуа С 35 на платформе.*



*Типичные картины зимы 1941-42 годов. Артиллерийский вагон бронепоезда PZ 1 во время патрулирования линии Смоленск – Вязьма. На переднем плане трофейная 47-мм пушка австрийско-голландской конструкции (орудие Бёлера-Сидериуса). Позади видна 20-мм зенитная установка Flak 38.*

*К началу 1942 года бронепоезд PZ 27 потерял все свои вагоны во время боев в Сухиничах. Его отвели на ремонт в Рославль, где оснастили вагонами трофейного советского бронепоезда БП-35. 22 февраля 1942 года PZ 27 отправили в район Великих Лук в распоряжение командования 83-й пехотной дивизии.*





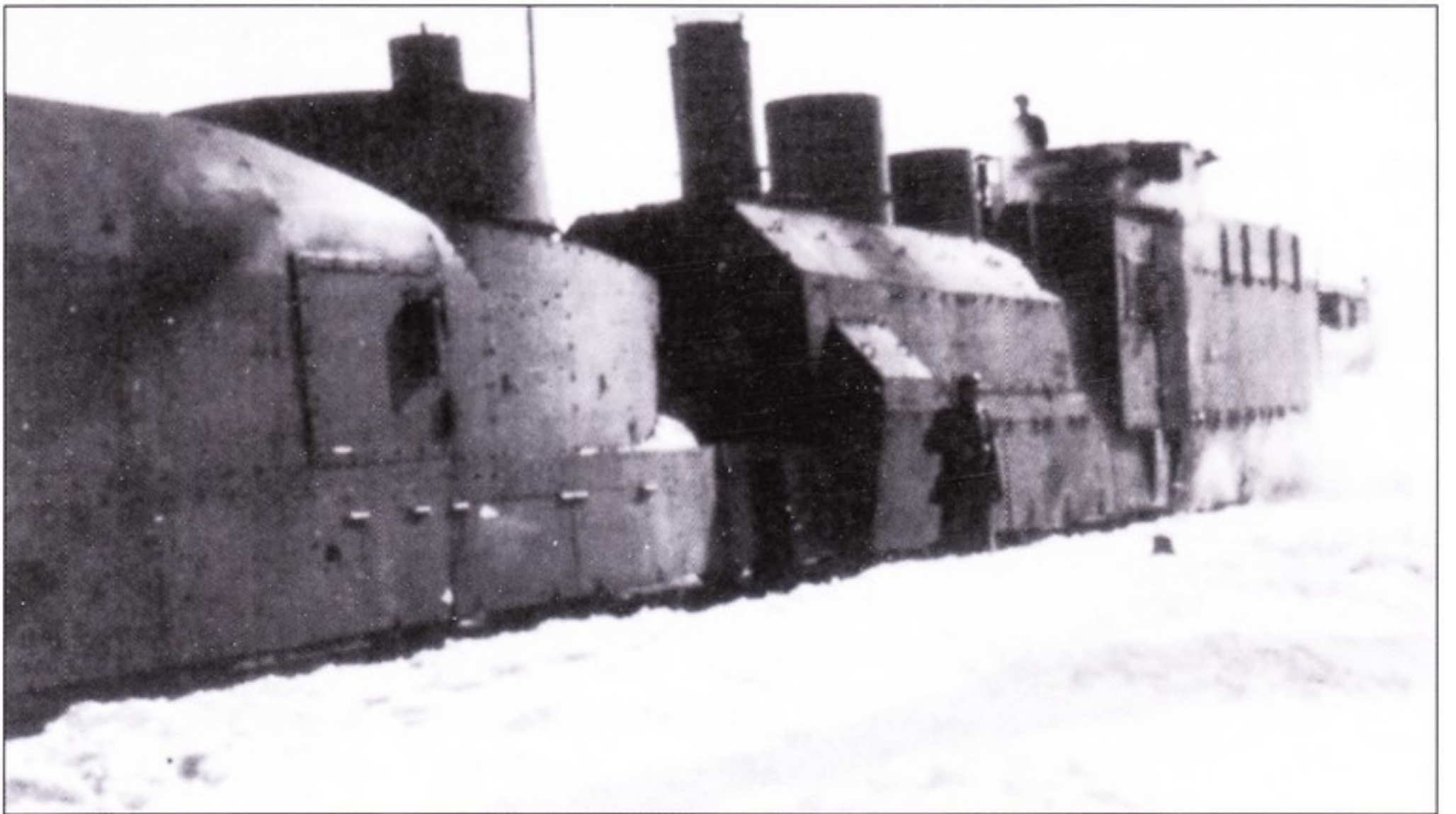
купации Голландии отмечено лишь два случая боевого применения бронепоездов. В обоих случаях они получили тяжелые повреждения во время поддержки атакующих войск: один был уничтожен, а два других выведены из строя. Кампания на Восточном фронте показала важность железнодорожной сети для снабжения армии и передвижения войск. Поэтому верховное командование приняло решение о постройке новых бронепоездов двух типов для русской (широкой колеи): бронепоезда образца 1941 года и бронепоезда типа SP 42. Однако они не имели тяжелого вооружения и оснащались танками на платформе, как быстрый способ решения проблемы вооружения. В состав поездов входили также вагоны для пехоты, командный вагон, контрольные вагоны и т.д. Отличия поездов состояли в типе локомотива: бронепоезд образца 1941 года оснащался паровозом, а - SP 42 дизельным локомотивом.

Бронепоезд образца 1941 года после модернизации получил трофейные французские танки типа Сомуа С 35, которые размещались на немецких модернизированных железнодорожных платформах типа Ommg. Два вагона с пехотой были добавлены по требованию ОКН. Это были открытые бронированные вагоны с амбразурами по бокам. Как показали дальнейшие события, они оказались непригодными в условиях русской зимы. Паровоз серии BR 57 вел весь состав. Шесть таких бронепоездов (PZ 26-31) построили перед началом операции Барбаросса. Однако только три из них получили по два танка на платформе и два - только по одному вагону для пехоты. Шестой бронепоезд получил дизельный локомотив типа WR 360 C. В ходе успешного наступления вермахта летом 1941 года было захвачено много советских бронепоездов. Их отдельные вагоны присоединяли к немецким бронепоездам, а после захвата неповрежденного советского бронепоезда БП-35 на его базе создали тяжелый немецкий бронепоезд PZ 28. Кроме шести немецких бронепоездов с широкой колеей, были задействованы немецкие бронепоезда с нормальной колеей: PZ 1-4, 6 и 7 (бронепоезда № 1 и 2 имели на вооружении артиллерийские вагоны с 47-мм пушками). После перешивки рельсового полотна на нормальную колею они могли использоваться на оккупированной территории.

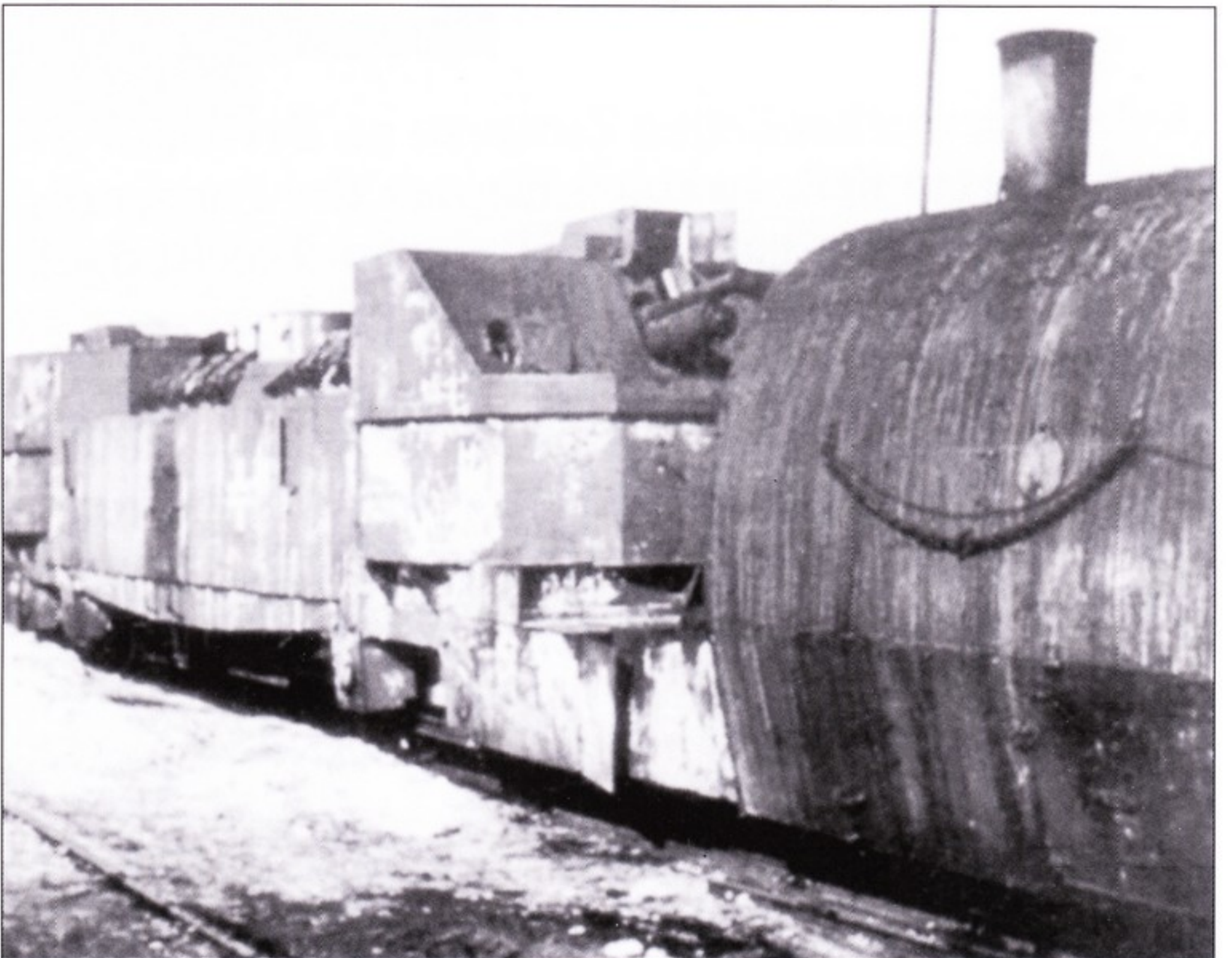
С началом русской кампании была утверждена должность штабного офицера по бронепоездам с соответствующей инспекцией при железнодорожных войсках. До 1944 года он не только командовал частями, вооруженными бронепоездами, но и обеспечивал безопасность на железных дорогах в тылу, ведя борьбу с партизанами. По инициативе этой инспекции и при поддержке 6-й инспекции танковых войск был подготовлен проект бронепоезда BR 42. Одним из новшеств стало предложение использовать дизельный локомотив, который в отличие от паровоза не требовал регулярного пополнения углем и водой и не позволял терять много времени на заправку. От большого десантного отряда так же отказались, отдав предпочтение усилению артиллерийского вооруже-



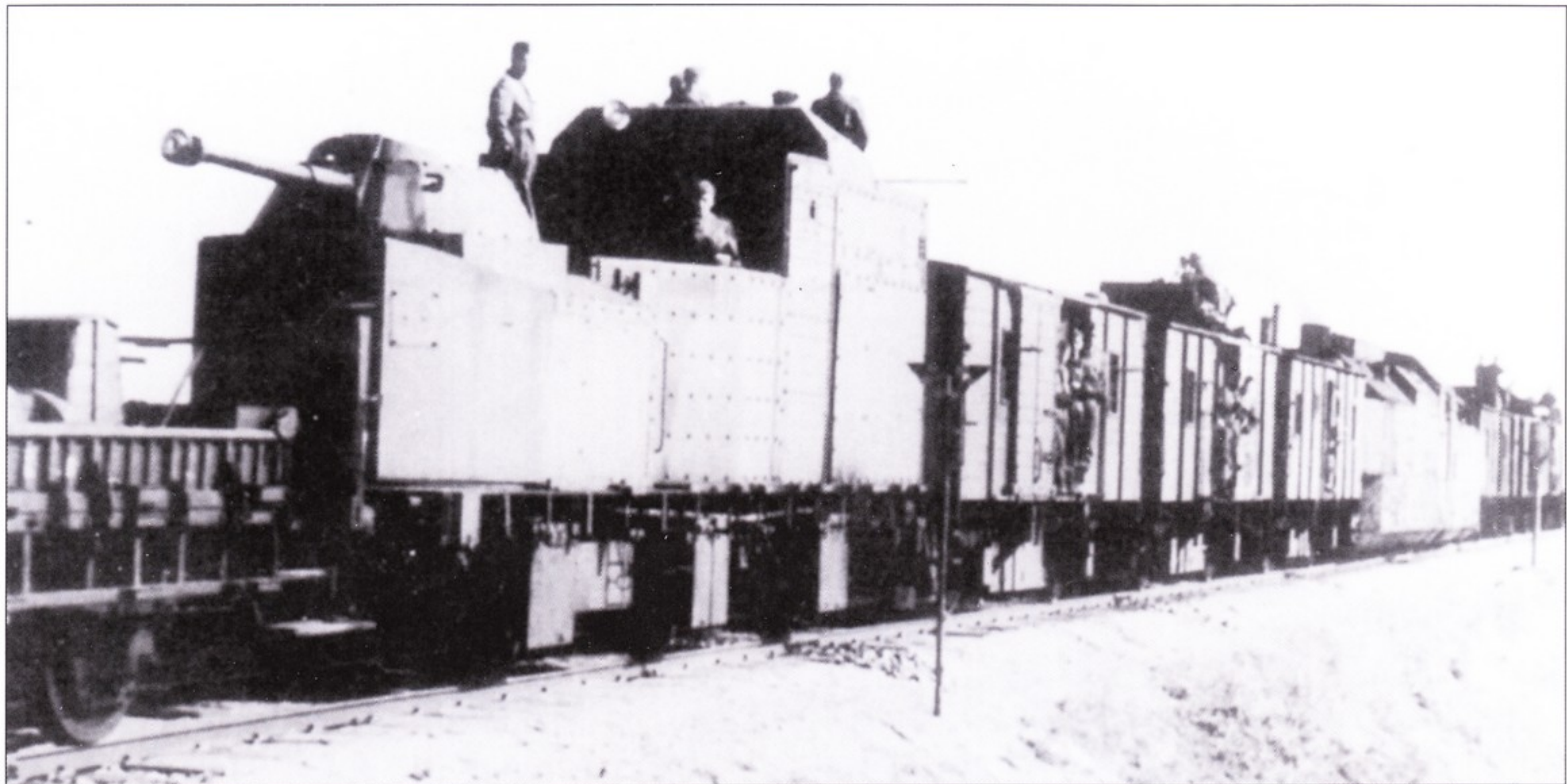
*Бронепоезд PZ 28 патрулировал на линии Орел-Курск. Справа налево: трофейный русский паровоз, открытый пехотный бронированный вагон, платформа с танком Panzer III, две платформы с танками Сомуа С 35 и контрольный вагон. 15 января 1942 года PZ 28 отправили в распоряжение командования 2-й армии (группа армий «Юг»).*



*Модернизированный под широкую колею бронепоезд PZ 10 сформировали из двух трофейных бронепоездов. Вверху - бронепоезд Kampfzug I с русским паровозом, внизу - Kampfzug II с польским локомотивом. Оба польских бронепоезда захвачены советскими войсками 20 сентября 1939 года на линии между Лембергом и Ковелем. Их переделали под широкую колею и передали пограничным войскам НКВД. 7 июля 1941 года их захватили немцы в Копышинце (южнее Тарнополя).*







*С марта 1942 года бронепоезд PZ 3 (на верхнем снимке) патрулировал совместно с PZ 27 линию Невель – Великие Луки, на которую часто совершали рейды советские войска и партизаны. 22 апреля бронепоезд PZ 3 подорвался на mine, передний артиллерийский вагон был разрушен и часть поезда сошла с рельс (нижний снимок). 15 мая его паровоз вывели из строя взрывом дистанционной мины. 30 мая такая же судьба постигла бронепоезд PZ 27. Оба бронепоезда после ремонта возвратились в строй.*

ния. Согласно польскому образцу на бронепоезде установили две полевых 7,62-мм пушки и две полевых 100-мм гаубицы (на бронепоезде типа ВР 44, являвшимся дальнейшим развитием ВР 42, установили даже четыре 105-мм гаубицы). Таким образом, модернизация пошла в направлении создания мобильной железнодорожной батареи. Для отражения воздушных атак вместо спаренных пулеметов MG 34 установили счетверенную 20-мм зенитную

пушку Flak 38 с высокой плотностью огня. По проекту 10-й инспекции танковых войск спроектировали и построили две платформы для перевозки танков Pz.Kpfw 38 (t). Для разведки и борьбы с партизанами использовали трофейный французский броневомобиль Panhard 38 (f), который имел сменные колеса и мог передвигаться как по шоссе, так и по рельсам. Два таких броневомобиля придавались каждому бронепоезду типа

ВР 42 или ВР 44. Для усиления противотанковой защиты бронепоездов типа ВР 44, которые представляли серьезную угрозу бронепоездам, построили артиллерийский вагон, оснащенный башней танка Panzer IV Н с 75-мм пушкой типа KwK L/48. Такие артиллерийские платформы, получили название PanzerJagerWagen. Небольшая высота платформы делала их малоуязвимыми целями. Первые экземпляры артиллерийского бронированного вагона приняли на вооружение в середине 1944 года, тогда ими оснастили бронепоезд PZ 74.



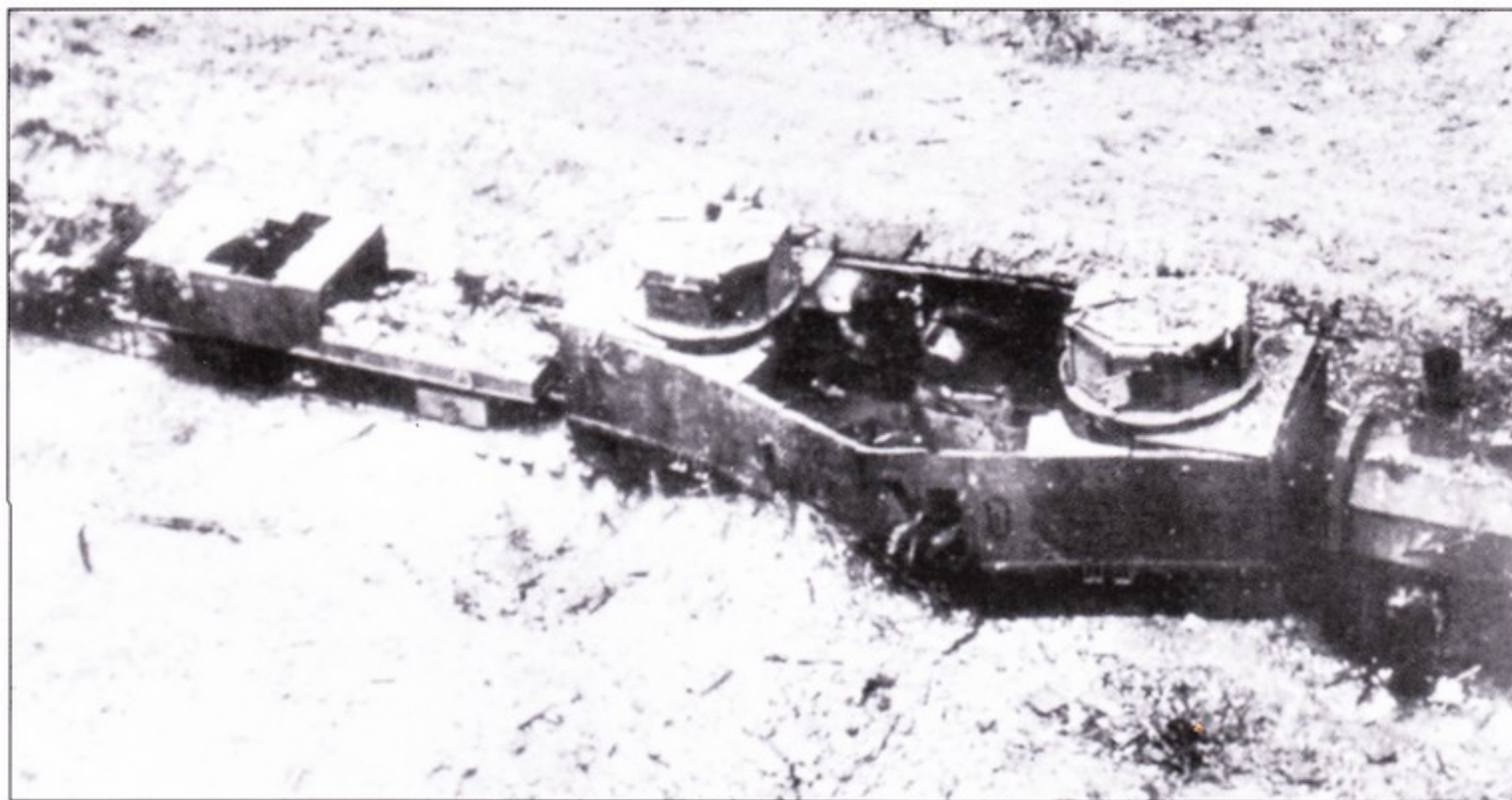
*Железнодорожная артиллерийская батарея устаревшей конструкции, захваченная немцами у переправы на р.Березина под Борисовым.*



*Во время наступления летом и осенью 1941 года многие советские бронепоезда были уничтожены или захвачены вермахтом. На снимке советский бронепоезд типа БП-35 после атаки пикирующих бомбардировщиков Ju 87 «Штука». На переднем плане разрушенный артиллерийский вагон.*

В конце декабря 1942 года на фронт прибыл новый бронепоезд PZ 61. К тому времени бронепоездов уже не хватало, так что немцы ввели в строй бывшие трофейные бронепоезда. Два польских бронепоезда, которые захватили советские войска в сентябре 1939 года на станции Поворск недалеко от Лемберга (Львова), русские перешли на широкую колею и провели небольшую модернизацию. Летом 1941 года оба бронепоезда стали трофеем вермахта. До февраля 1942 года они находились в резерве как боевые поезда Kampfzeug I и II, затем их объединили в один большой бронепоезд PZ 10. Резкая нехватка бронепоездов заставила 1 августа 1943 года разъединить большой бронепоезд на два прежнего состава. При этом бронепоезд Kampfzeug I получил обозначение PZ 10, а Kampfzeug II - PZ 11. Они работали на фронте с апреля по июль 1942 года и активно участвовали в летнем наступлении на Сталинград и Северный Кавказ.

Для защиты железнодорожной сети в тылу вермахта были созданы охранные поезда, первые из которых появились уже во второй половине июля 1941 года. Они не были стандартными образцами и их состав и вооружение значительно варьировали. Часто для их постройки использовали обильный трофейный материал, включая советские бронепоезда и башни советских танков. Так, охранный бронепоезд «Штеттин» PZ 51 сформировали в августе 1942 года с использованием советских товарных вагонов, покрытых броней с внутренней стороны, и четырех башен советских танков БТ-7 с 45-мм пушкой. Летом 1944 года построили охранный поезд PZ 52, каждый бронированный вагон которого вооружили двумя башнями трофейных советских танков. В дело пошли башни танков Т-26, Т-70 и Т-34. В конце войны, когда боевые действия велись уже на территории рейха, охранные поезда приняли участие в оборонительных боях, хотя оказались мало пригодными для это-



*Удачным бомбовым ударом уничтожены одновременно бронепоезд особого назначения с морским орудием на платформе и железнодорожный мост.*

го. Так, весной 1945 года на фронте в районе Одера появился новый бронепоезд «Берлин», оснащенный пятью башнями танка Пантера. Его сформировали из двух охранных поездов № 83 и № 350.

С конца декабря 1942 до середины февраля 1944 года было построено 12 бронепоездов типа ВР 42, из них 10 направили на Восточный фронт. При этом последние два (PZ 64 и PZ 65) попали туда уже в конце войны. Первые три бронепоезда типа ВР 44 летом 1944 года находились на последней стадии установки вооружения.

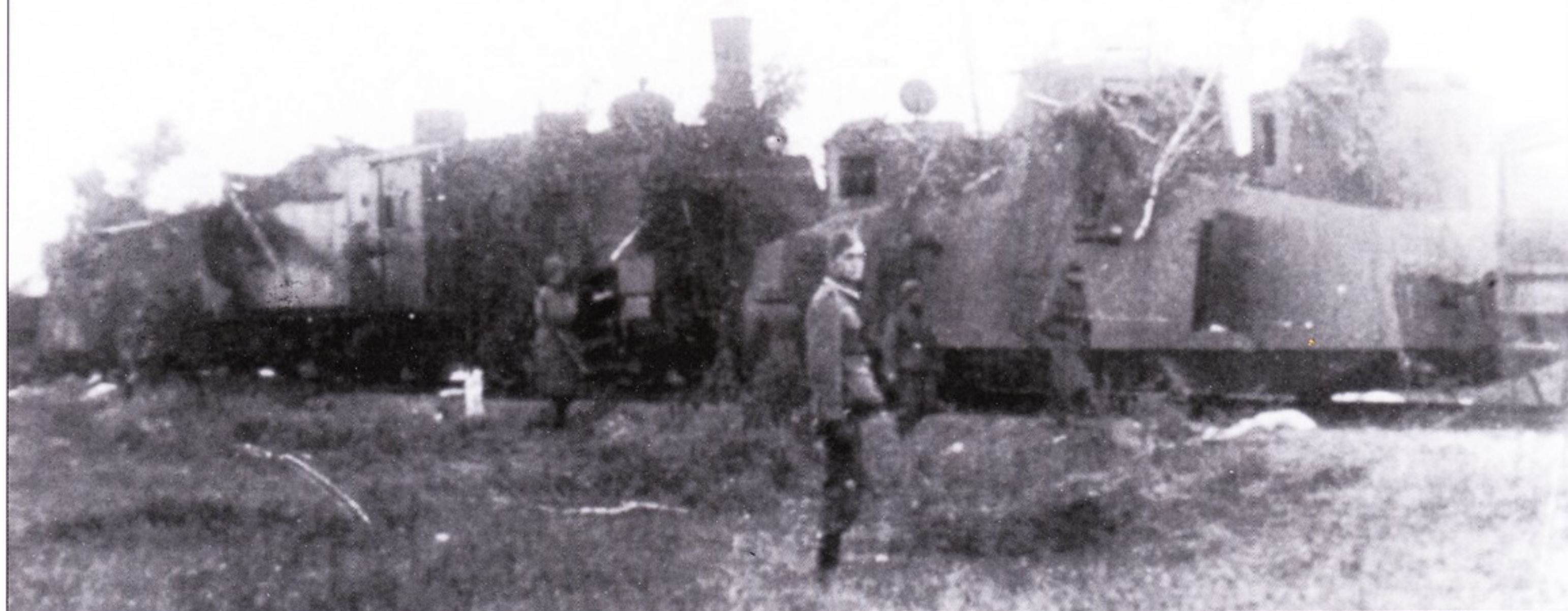
Первый из них (PZ 73) весной 1945 года после установки вооружения отправили в Италию. К тому времени завершилась постройка бронепоездов PZ 74 и PZ 75, они получили новые артиллерийские вагоны. Бронепоезд PZ 76 закончили к ноябрю 1944 года, а бронепоезда PZ 77- PZ 79 были готовы к отправке на фронт в январе – феврале 1945 года. Все их отправили на Восточный фронт. Незадолго до окончания войны были построены бронепоезда PZ 80 и PZ 81 (PZ 82 остался на стадии сборки), их отправили в Богемию и Мора-



*Разбитый ударами немецкой авиацией бронепоезд типа БП-35. Район Рославля, середина августа 1941 года.*



*Бронепоезд НКВД и мотоброневагон Д-2 захвачены немцами после взятия Киева 19 сентября 1941 года.*



вию, здесь они находились до капитуляции Германии. Модернизации подверглись почти все старые бронепоезда, на базе которых построили новые типы ВР 42 и ВР 44. Так, летом 1942 года прошли модернизацию бронепоезда РЗ 6 и РЗ 27, с осени 1942 по июль 1943 года переоборудовали бронепоезда РЗ 1 и РЗ 23. Последним, в сентябре-ноябре 1944 года, был модернизирован бронепоезд РЗ 2, получивший новое обозначение РЗ 25. Для постройки командного и зенитного вагонов использовались подходящие немецкие вагоны, для бронированных вагонов – вагоны трофейных советских бронепоездов. Последние вооружались, как правило, двумя значительно модернизированны-

ми орудийными башнями немецкой конструкции. Однако из-за дефицита материалов приходилось использовать старые 2-осные однобашенные вагоны советского бронепоезда типа ОВ-3. Например, ими были оснащены бронепоезда РЗ 3 и РЗ 30. На бронепоездах РЗ 26 - РЗ 31 использовались платформы с танками Рз.Крpf 38 (t) и Somua S 35. Позднее их заменили артиллерийскими платформами, вооруженными башней танка Panzer IVH.

Широкое использование получили бронированные моторные вагоны типа РТ 15. Например, они применялись на Восточном фронте для разведки и сопровождали бронепоезд РЗ 25 с декабря 1941 по сентябрь 1942 года. Во время летнего на-

ступления 1941 года вермахт захватил мотоброневагоны войск НКВД типа Д-2. Семь из них прошли модернизацию – на них установили немецкий мотор, радиостанцию и 7,62-мм башенный пулемет. Д-2 передали в команды сопровождения немецких бронепоездов: первый РТ 17 – бронепоезду РЗ 61 в декабре 1943 года и последний РТ 23 в ноябре 1944 года – бронепоезду РЗ 76. Мотоброневагон РТ 16, созданный на базе дизельного локомотива, предназначался сначала для бронепоезда SP 42, но в мае 1944 года был придан бронепоезду РЗ 11.

В 1944 году началось формирование железнодорожных батальонов, вооруженных бронепоездами. Первый из них в со-

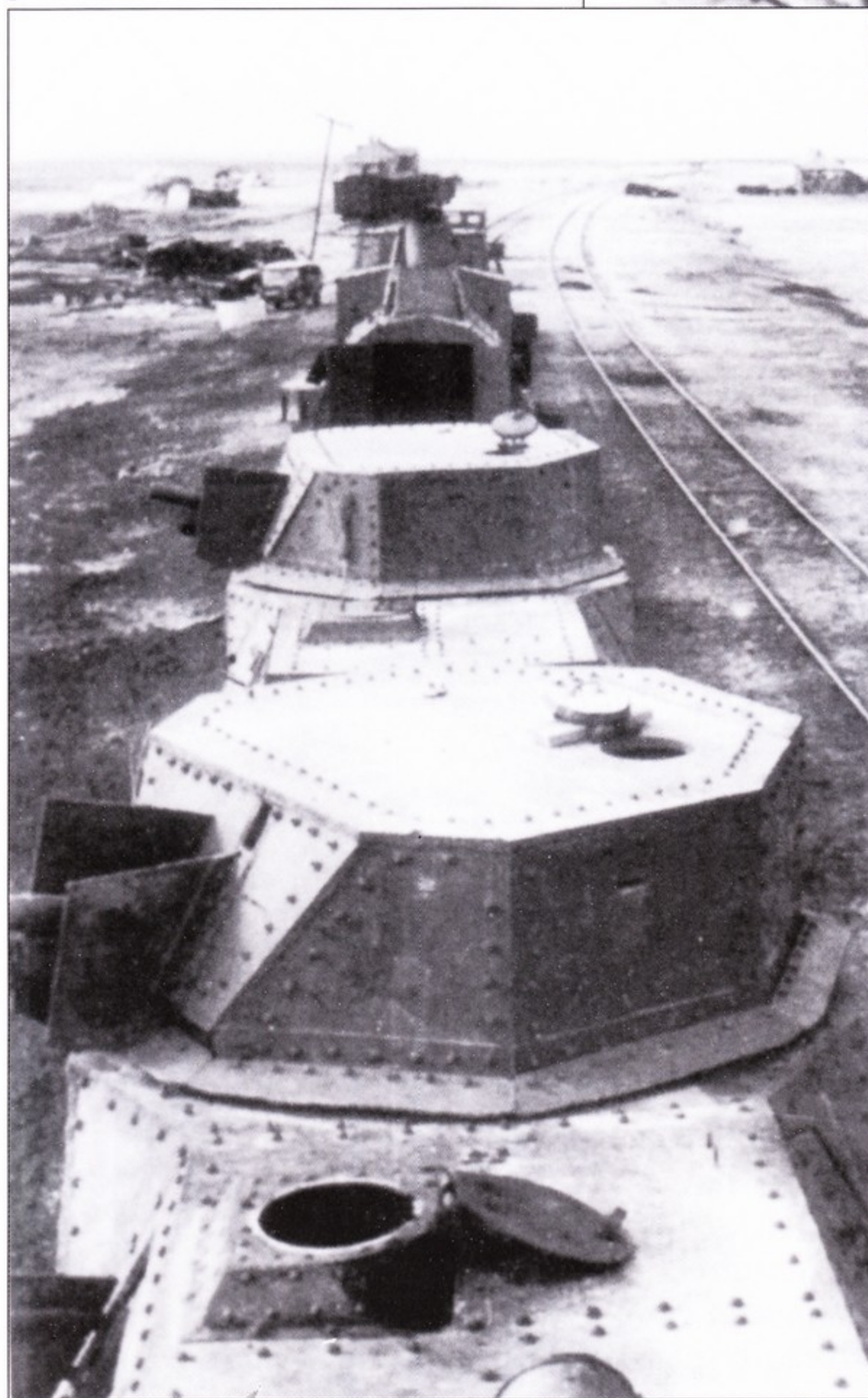


*На этой станции собирали трофейные советские бронепоезда.*



*На снимке: советский бронепоезд типа БП-35, уничтоженный 19 августа 1942 года в районе города Шахты во время летнего наступления немецких войск на Сталинград.*

ставе двух бронепоездов PZ 2 и PZ 68 сформировали в ноябре 1943 года. Он успешно проявил себя в боях на переправе р.Бережина, успешно сдерживая наступление советских войск. Батальоны сводились в полки. Каждый полк состоял из 3 батальонов по 2 бронепоезда в каждом. Для управления бронепоездами планировалось создать в феврале 1944 года штабной командный поезд на базе бронепоезда PZ 72 и разделить его на две части (PZ 72А и В). Сформированный полковой штаб № 3 начал свою работу в октябре 1944 года, и полковой штаб № 2 – в ноябре того же года.



*Бронепоезд типа ОБ-3 захваченный немцами во время стремительного наступления к Волге летом 1942 года.*

*Русский бронепоезд устаревшей постройки захвачен летом 1941 года на одной из станций. На переднем плане 76,2-мм орудие Лендера Л 40 времен 1-й мировой войны. В районе семафора виден артиллерийский вагон новой конструкции с длинноствольным орудием.*



### Хроника боевых действий

При подготовке к вторжению в Советский Союз вермахт подготовил бронепоезда упрощенной конструкции с колесными парами для передвижения по широкой (русской) колее. Каждая из трех групп армий получила по два таких бронепоезда. Бронепоезда PZ 26 и PZ 30 группы армий «Север» базировались на станции Айдкау (Восточная Пруссия) направлением их наступления был Ковно. Бронепоезда группы армий «Центр» PZ 27 и PZ 29 базировались перед мостом через Буг, их удар планировался в направлении района Плятерув – Тераполь. Бронепоезд PZ 31 группы армий «Юг» направили из Сан-Брюке на Перемышль. Другой бронепоезд этой группы войск PZ 28 имел приказ следовать на Ковель, но из-за разрушенной переправы через Буг восточнее города Холм вместе с PZ 27 вынужден следовать к Брест-Литовску и, после захвата этого города, на Ковель. Однако командование группы армий «Центр» задержало и временно оставило его в своем распоряжении. После захвата моста через Буг под Брестом бронепоезда PZ 27 и 28 успешно пересекли границу, такую же операцию успешно провел бронепоезд PZ 31, направленный на Перемышль. Бронепоезд PZ 29 после захвата переправы через Буг занял вокзал в Симятице. Бронепоезда PZ 26 и PZ 30 открыли огонь на уничтожение пригра-





*Удачными бомбовыми ударами разрушен мост и разбит бронепоезд типа ОБ-3. Кавказский фронт лето 1942 года.*

ничных укреплений и двинулись в сторону Ковно. В северной Польше и странах Прибалтики еще оставалась колея нормальной (европейской) ширины. Это позволило немецким бронепоездам сопровождать стремительно наступающие войска вермахта. Так PZ 6 проследовал от Кротингена до Либавы, PZ 1 удалось захватить Августово, PZ 3 – Граево, а PZ 2 участвовал в приграничных боях под Макинией. Дальнейшему продвижению этих бронепоездов помешала русская (широкая) колея.

В течении лета и осени 1941 года основной задачей немецких бронепоездов была разведка и охрана железнодорожной сети на оккупированных территориях. Особенно актуально эта задача стояла в районах, где оставались сопротивляющиеся окруженные части Красной армии. При этом, бронепоезда продолжали поддерживать армейские группы на фронте, активно участвуя в наступлении в ноябре-декабре 1941 года по следующим направлениям:

бронепоезда группы армий «Север»: PZ 30 в районе Волхова (южнее Ленинграда), PZ 6 на перегонах Батецкая - Нов-

город и Дно - Старая Русса, PZ 26 на пересечений линий Дно – Новосокольники;

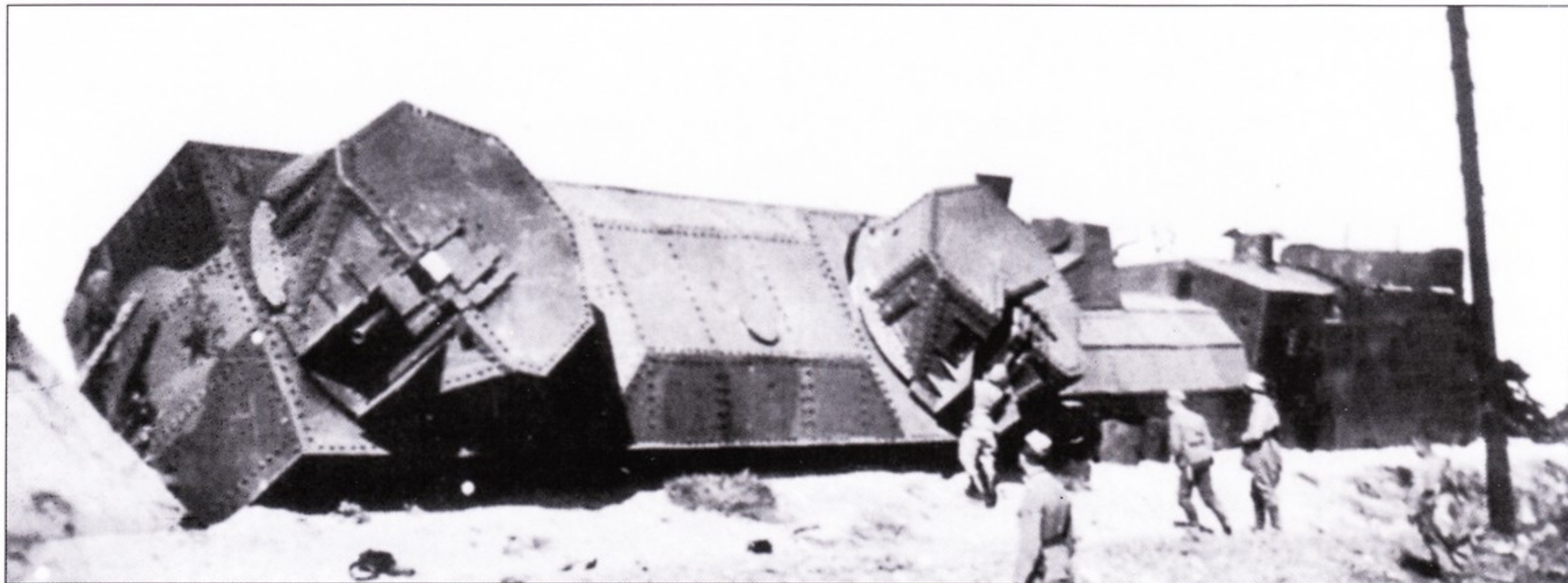
бронепоезда группы армий «Центр»: PZ 29 на линии Орел-Тула, PZ 27 на линии Орел- Елец и PZ 28 на линии Орел – Курск, PZ 1 на линии Минск – Орша - Смоленск, PZ 2 на линии Полоцк – Витебск – Смоленск, PZ 3 на линии Минск – Бобруйск – Гомель;

бронепоезда группы армий «Юг»: PZ 4 в треугольнике Днепропетровск – Запорожье – Чаплино, PZ 7 на линии Фастов – Днепропетровск, PZ 31 на линии Кременчуг – Полтава.

Красная армия, ведя тяжелые оборонительные бои, активно использовала бронепоезда на всем протяжении фронта. Их перебрасывали на самые тяжелые участки и быстро вводили в бой, несмотря на большие потери. Иногда вмешательство бронепоездов было успешным: так, в ноябре-декабре 1941 года они существенно задержали наступление немецких войск при обороне Ростова. Неоднократные попытки использовать бронепоезда для прорыва из окружения терпели провал: так были уничтожены или захвачены многие

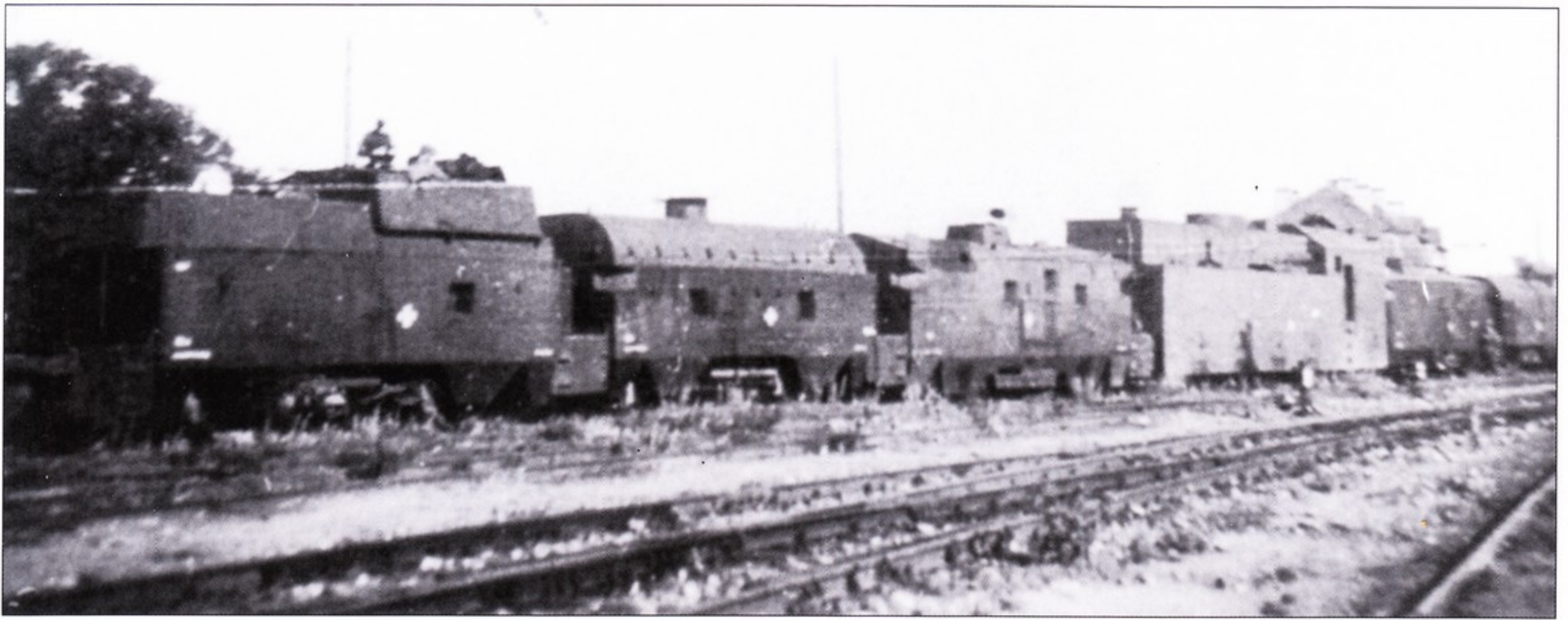
советские бронепоезда в больших котлах под Киевом, Белостоком и Смоленском. Об интенсивности их боевых действий свидетельствуют следующие цифры: к началу зимнего контрнаступления в декабре 1941 года Красная армия потеряла 47 бронепоездов. Большую часть из них вывела из строя немецкая авиация. Многие советские бронепоезда, поврежденные противником в той или иной степени, стали трофеями вермахта.

Бронепоезда участвовали в отражении зимнего наступления советских войск, прежде всего в районе севернее Орла. В январе 1942 года бронепоезд PZ 27, базировавшийся на станции Сухиничи, серьезно повредили в боях. Однако вскоре он был восстановлен в Рославле из трофейных материалов. Бронепоезд PZ 29, окруженный в районе Калуги советскими войсками, был взорван своей командой 10 января 1942 года. На участке фронта между Вязьмой и Ржевом успешно отражали атаки советских войск бронепоезда PZ 1 и PZ 2. С февраля по март 1942 года они сновали с севера на юг на перегонах этого узкого коридора, непрерывно нанося

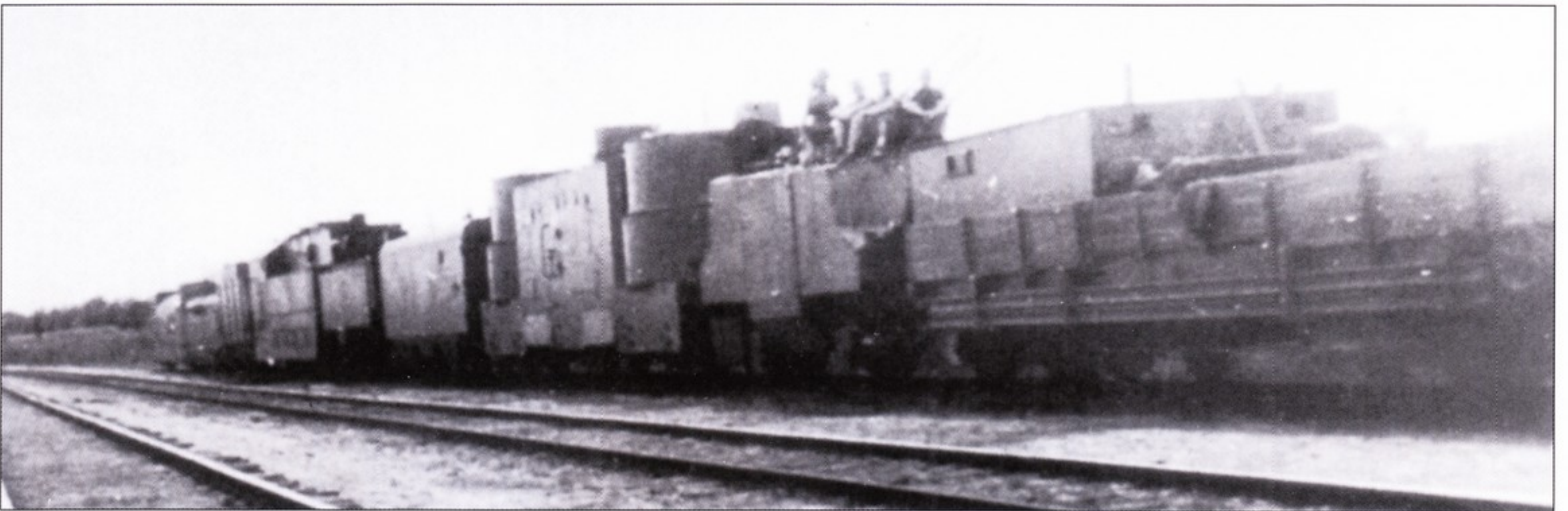


*Артиллерийский вагон бронепоезда НКВД-42 сошедший с рельс.*





*В 1942 году вермахту не хватало бронепоездов. Уже упомянутый поступивший PZ 10 не решал проблемы. В конце мая командование группы армий «Центр» распорядилось использовать для постройки бронепоездов трофейные чешские вагоны, из которых сформировали бронепоезд PZ 25 с локомотивом № 93 298*



*Его построили в октябре того же года для замены бронепоезда PZ 21 (на снимке), который дислоцировался во Франции. PZ 21 имел более мощную артиллерию из трофейного польского материала.*

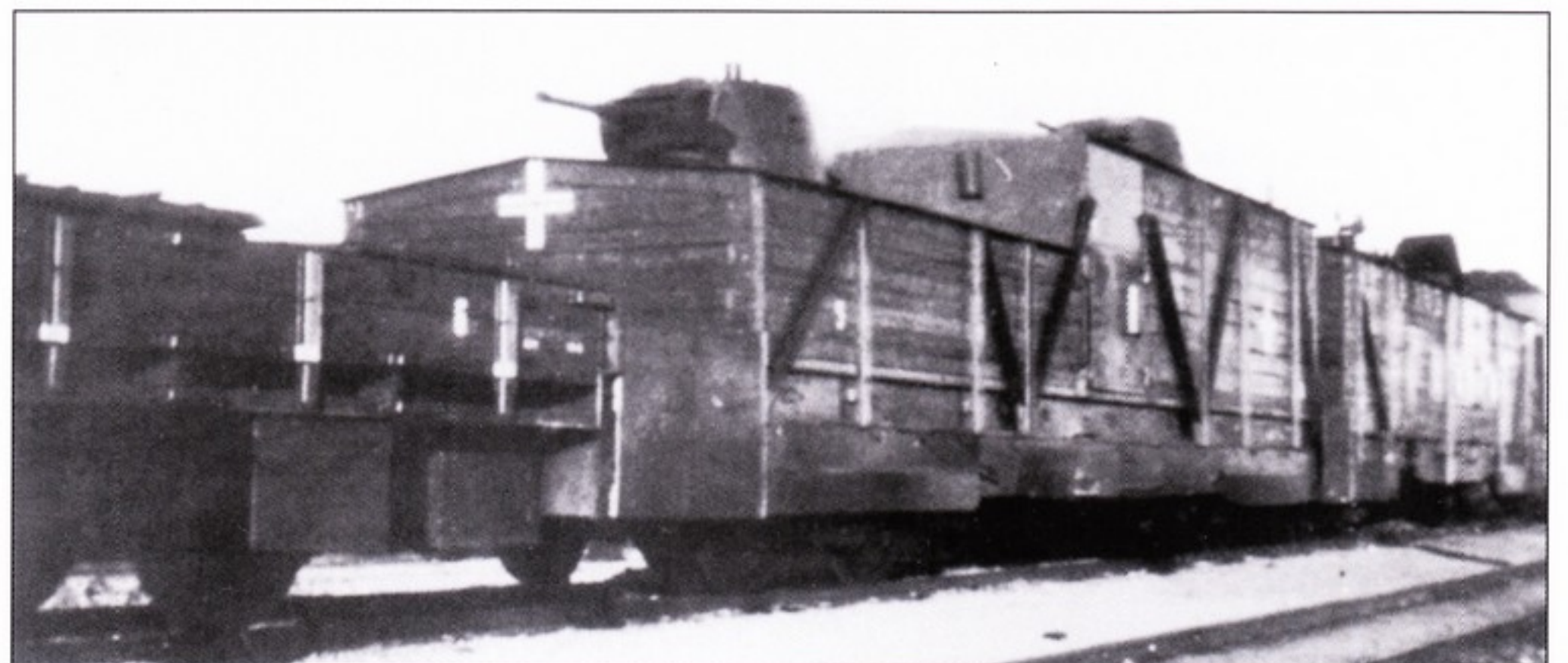
удары по противнику. Советское наступление вынудило немецкое командование перевести на опасные участки другие бронепоезда. Так, бронепоезд PZ 30 направили в район Волхова, где советское командование бросило в наступление 2-ю Ударную армию. Он действовал на линии Тосно – Любань, в марте попал в окружение и был уничтожен. Бронепоезд PZ 6 участвовал в обороне Старой Руссы и позже отошел на станцию Дно. Здесь он нес охрану станции, которая приобрела большое значение в снабжении немецких войск, окруженных в Демьянском котле. После прорыва окружения немцы построили временную узкоколейную дорогу от станции Дно до Тулебли. В мае 1942 года бронепоезд PZ 6 был серьезно поврежден противником и впервые после долгого пребывания на фронте его отвели в тыл для ремонта. В августе того же года после модернизации он вернулся на фронт под обозначением PZ 51.

*В августе на фронте группы армий «Север» стал действовать бронепоезд PZ 51. Его вооружили четырьмя башнями советских танков БТ-7 с 45-мм пушками. Его внешний вид дает представление о работе 10-й инспекции железнодорожных саперов, которая спроектировала и построила этот бронепоезд.*

Позже линию на перегоне Дно – Ново-Сокольники стал прикрывать бронепоезд PZ 26. Железнодорожный узел Великие Луки, который справа и слева обороняли части 83-й пехотной дивизии, с конца февраля 1942 года прикрывали бронепоезда PZ 3 и PZ 27. Они патрулировали участок Ново-Сокольники – Невель до конца мая того же года, когда во время прорыва советских войск оба бронепоезда получили тяжелые повреждения и были отведены в тыл для ремонта. Вскоре, на этом участке их заменили охранные поезда.

Южнее в районе Миусского фронта с декабря 1941 года действовал бронепоезд PZ 4, который принял активное участие в оборонительных боях. Когда советские

войска в январе 1942 года прорвали фронт южнее Харькова и начали наступление на Донец, на помощь войскам вермахта прибыл бронепоезд PZ 31. Он участвовал в обороне станции Лозовая. Бронепоезд PZ 28 передали в распоряжение штаба 2-й армии группы армий «Юг» и он из Курска отправился для усиления сил обороны на станцию Балаклея. Бронепоезд PZ 4 прикрывал важнейший участок армейского снабжения на линии Днепропетровск – Сталино. Новый бронепоезд PZ 10 (с колесными парами широкой колеи) направили в апреле в Белгород, где следующий месяц он участвовал в оборонительных боях. Бронепоезд PZ 31 выдвинули в конце мая на патрулирование линии Харьков – Купянск.





После наступления советских войск зимой 1941-42 годов фронт стабилизировался в конце весны 1942 года. Тем временем, на оккупированной территории почти закончились мероприятия по перешиву рельсового пути на нормальную колею и бронепоезда могли беспрепятственно маневрировать на большом протяжении фронта. Бронепоезда PZ 26 и PZ 27 в апреле 1942 года перевели в Новосокольники, PZ 30 в июле в Любань и PZ 10, PZ 28 и PZ 31 в июле-августе - в Харьков. Таким образом, командование вермахта велась подготовка к массированному летнему наступлению на юге Советского Союза. В ходе наступления ожидался неизбежный прирост железнодорожной сети с широкой колеей и предстояло решить проблемы с использованием бронепоездов на этих участках.

Советские бронепоезда в направлении планируемого большого наступления (из Сталинграда через Терек и Кавказ к побережью Черного моря) были немногочисленны и не представляли большой угрозы. Немецкое командование рассчитывало на то, что после тяжелых потерь летних боев 1941 года большая часть парка советских бронепоездов была уничтожена или захвачена вермахтом. Действительно, до 1943 года сообщения с фронта о новых советских бронепоездах были редкостью.

Весной 1942 года немецкие бронепоезда продолжали нести регулярную службу по охране железных дорог и вели борьбу с партизанами в тылу. Для руководства действиями последних в Москве 30 мая 1942 года был создан Центральный штаб партизанского движения. Со временем рельсовая война в немецком тылу стала головной болью немецкого командования. Ему пришлось усиливать охранные отряды в тылу и вести активную борьбу с партизанами. Бронепоезда патрулировали важнейшие линии, по которым шло снабжение фронта, охраняли узловые станции и железнодорожные мосты.

Во второй половине 1942 года бронепоезда группы армий «Север» располагались следующим образом: PZ 30 на линии между Ленинградом и Волховом, PZ 51 на линии Дно - Старая Русса и PZ 26 на линии Дно - Новосокольники. Позже бронепоезда PZ 30 (в декабре 1942 года) и PZ 26 (в январе 1943 года) отправили в тыл на модернизацию. Бронепоезд PZ 1 группы армий «Центр» патрулировал на линии Орша - Смоленск - Вязьма и был переведен в августе и ноябре на перегон Вязьма - Ржев для поддержки войск вермахта на этом важном рубеже обороны. В конце ноября 1942 года PZ 1 получил серьезные повреждения в бою и был отведен в тыл для ремонта. Его заменил бронепоезд PZ 27. Мотоброневагоны типа PT 15 23 мая 1942 года направили из Лунинец в район Припяти, а в августе того же года перебросили под Полоцк. 10 октября 1942 года закончился ремонт бронепоезда PZ 3, который пришел им на смену. Бронепоезд PZ 25 убыл во Францию, его заменил PZ 21. Он работал сначала на линии Борисов - Орша, но после наступления Красной армии на фронте под Ржевом в ноябре-де-



*Итоги рельсовой войны партизан: паровоз 57-й серии вел товарный состав к фронту и опрокинулся после разрушения рельсового полотна.*



*После взрыва мины на линии Рославль - Брянск паровоз № 56 2420, который вел состав с отпускниками тыл, сошел с рельс.*



*Паровоз № 55 4321 с грузовым составом после взрыва на мине и крушения ремонтировали в депо Рославля.*

кабре 1942 года был переведен на тупиковую железнодорожную ветку в Дурово - Владимирово.

В конце декабря 1942 года группа армий «Центр» получила бронепоезд PZ 61 нового стандартного типа ВР 42. Он дислоцировался в Полоцке и стал работать на линии Полоцк-Невель, заменив бронепоезд PZ 3, который отправили в Витебск. В начале апреля 1942 года бронепоезд PZ 2 был отправлен в район Брянска, где активность партизан была особенно высока. Он пробыл там до 1 июля и позже был переведен в состав армий группы «Юг» на помощь бронепоезду PZ 4. В составе группы армий «Центр», переименованной в начале июля в армии группы Б, он вел активную борьбу с партизанами в районе Гомель-Брянск. В июле на линии Бахмач- Ворожба работал бронепоезд PZ

7, в начале ноября в этот район прибыли бронепоезда PZ 10 (Ворожба - Гомель) и PZ 29 (Ворожба - Львов).

Однако там они оставались недолго. 19 ноября 1942 года началось наступление советских войск северо-западнее и южнее Сталинграда и уже через 3 дня 6-я армия Паулюса была окружена. 23 ноября для стабилизации фронта западнее котла вновь сформированная группа армий Дон направила бронепоезда PZ 7 и 10 в район р.Чир для охраны предмостных укреплений. 16 декабря советские войска опрокинули части 8-й итальянской армии и устремились на юг. К охране переправы через Донец был привлечен также бронепоезд PZ 28 группы армий Б. Он дислоцировался на станции Белая Калитва. После захвата советскими войсками крупного укрепленного узла Тацинская, завязались





*Железнодорожные рабочие, мобилизованные из местного населения, у паровоза 57-й серии, опрокинутого с полотна после взрыва. Приять, район Пинска. Слева виден паровоз, прибывший из Лунинец с ремонтным поездом.*



*Рабочие бригады устанавливают паровоз № 52 019 на рельсы.*

упорные бои с участием двух бронепоездов PZ 10 и 28. После 4 дней упорных боев немцам удалось отбить Тащинскую. В первой половине января 1943 года все три бронепоезда отступили на Донец и дислоцировались в Белой Калитве. PZ 10 направили для охраны железнодорожного узла у станции Лихая, PZ 7 и 28 - для прикрытия отходящих на Ростов частей 1-й танковой армии. Позже они дислоцировались западнее Ростова и охраняли этот район с 9 по 11 февраля. Все три бронепоезда приняли активное участие в оборонительных боях в бассейне р.Донец и оказали большую помощь войскам в обороне района Артемовск – Константиновка, Дебальцево, Красноармейск и Синельниково. Прибытие бронепоезда PZ 62 в Красноград 18 февраля оказалось очень своевременным для организации контрнаступления и два дня спустя части дивизии СС «Дас Рейх» нанесли удар в южном направлении. Позже PZ 62 участвовал в оборонительных боях на линии Полтава – Люботин, а в марте - в большом контрнаступлении на Харьков. Бронепоезда PZ 7, 10 и 28 оставались в районе бассейна р.Донец, а позже были переведены в другие районы. 30

апреля PZ 7 и 1 июня 1943 года перебросены для борьбы с партизанами на линии Ковель – Коростень – Киев., когда войска вермахта вели оборонительные бои с Красной армией на Украине. Они прибыли на помощь бронепоезду PZ 21 группы армий «Центр», который вел бои с партизанами в этом районе с марта 1943 года.

В результате боевых действий бронепоездов против партизан урон, наносимый их подрывной деятельностью железной дороге существенно снизился. К нормальной работе вернулись не только железные дороги в областных центрах, но на прилегающих территориях. Новые типы мин с взрывателем дистанционного действия с большим районом поражения стали применяться партизанами. Это позволяло им разрушать рельсовый путь на большом протяжении, многократно размещая подрывной заряд. Приказом командования группы армий «Центр» бронепоездам ставились две главные задачи. Во-первых вести боевое дежурство в треугольнике Полоцк – Витебск – Невель с конца января до начала апреля и обеспечить охрану железнодорожной сети в этом районе. В этих операциях приняли участие бронепоезда

PZ 3 и 61. PZ 3 после отправки в Себеж 13 апреля был атакован и поврежден на перегоне Росице - Новосколыники. Повреждения оказались столь значительными, что бронепоезд пришлось отправить в ремонт (где он прошел полную модернизацию) в Германию. В группе армий «Север» в районе станции Дно действовал бронепоезд PZ 51, основной задачей которого была борьба с партизанами. В начале мая 1943 года прибыл новый бронепоезд PZ 63, который был направлен в район южнее Ленинграда. В начале июня его перевели в район Волхова для борьбы с партизанами, а в начале октября – в район Плеска. Другим районом активного действия партизан считалась Брянская область. Летом 1943 года сюда были направлены бронепоезда PZ 2 и 4. В ожидании наступления советских войск в районе Вязьма – Ржев в начале февраля сюда были передислоцированы бронепоезда PZ 21 и 27. Бронепоезд PZ 27 остался в распоряжении командования группы армий «Центр» и был направлен на борьбу с партизанами сначала на линию Минск – Орша, а затем в район Жлобина. Бронепоезд PZ 21 отправили в район Курска для поддержки частей 2-й армии. В боях в районе Курска бронепоезд получил серьезные повреждения и был отправлен в ремонт в Киев. После ремонта он небольшое время патрулировал на линии Киев – Коростень и 14 апреля вернулся в распоряжение командования 2-й армии, его базой стали Сумы.

В период боев на Курской дуге в июле 1943 года немецкие бронепоезда не смогли в полной мере принять участия в этом крупном сражении. Одной из основных причин стала рельсовая война, развернутая в тылу партизанами, которая значительно осложнила снабжение войск и их переброску. В тылу на тупиковой линии Брянск Дудоровский действовал бронепоезд PZ 2, который с 15 июля был вовлечен в активные оборонительные бои. Вскоре возникла угроза прорыва советских войск в районе Брянск - Орел и на помощь PZ 2 прибыл бронепоезд PZ 61. Он прикрывал отход немецких войск на этой линии с промежуточной позиции под Брянском и 19 августа вернулся в распоряжение командования 3-й танковой армии. PZ 2 вел ожесточенные бои с партизанами в районе Унеча. PZ 21 оказался в районе южного ударного клина советских войск и покинул место постоянной дислокации 10 августа, направившись на хутор Михайловский. Он успел пройти мост через Десну в районе Витебля 31 августа. Затем с 12 по 19 марта он участвовал в боях в районе Унеча – Гомель и, проследовав через Бахмач, прибыл в Василевичи 25 сентября. PZ 4 остался в Сухановке (под Брянском) и когда советские войска прорвались севернее Брянска прикрывал отход войск и отошел позже в Унечу. Действовавший в том же районе PZ 2 проследовал с отступающими войсками на Бобруйск. PZ 61 участвовавший в оборонительных боях под Смоленском и Ельней, 24 сентября вынужден был покинуть Смоленск. В начале октября 1943 года резко возросла активность партизан, ведущих рельсовую



войну в ближнем тылу группы армий «Центр». Это вынудило немецкие бронепоезда PZ 66 (17 августа), PZ 1 (23 августа), PZ 67 (начало октября) и PZ 68 (16 ноября) покинуть этот район. Партизаны продолжали активно вести рельсовую войну до прихода советских войск в мае 1944 года.

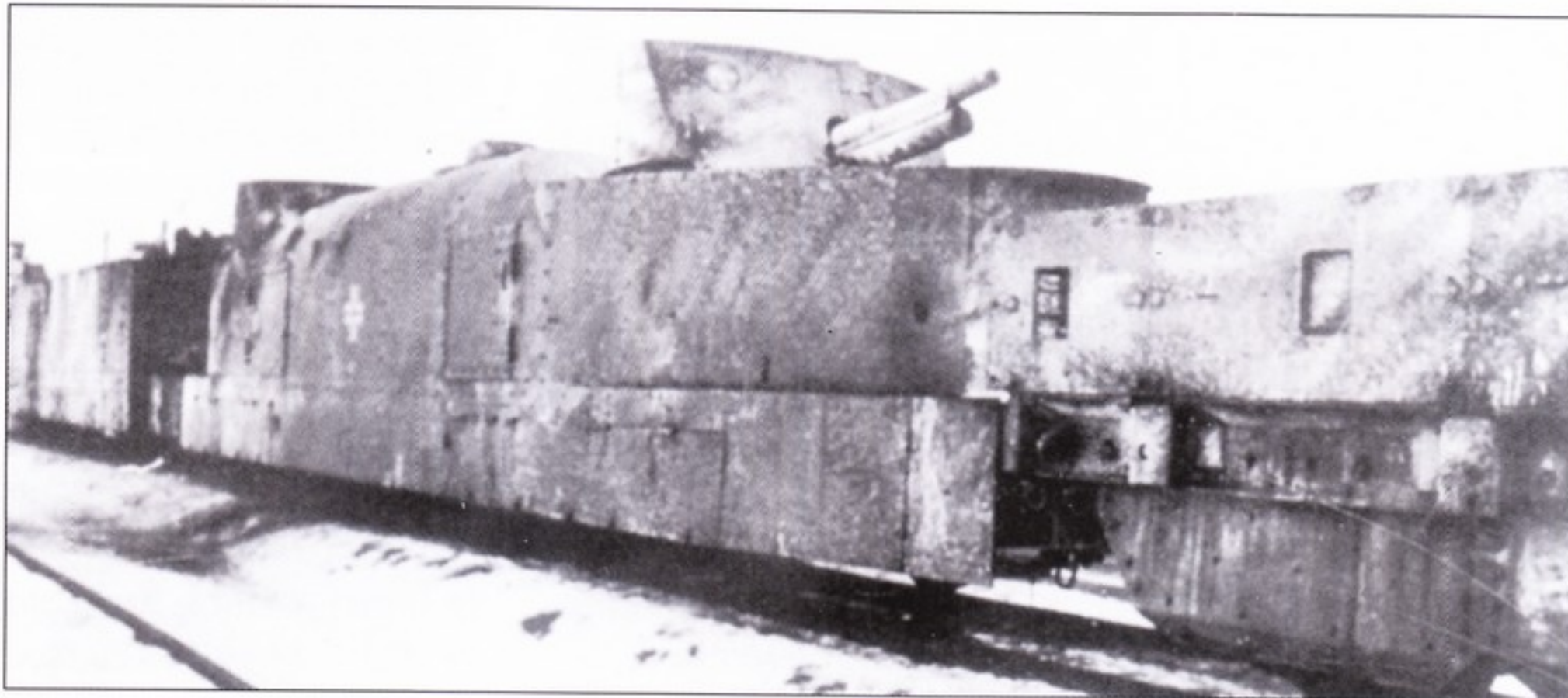
9 октября 1943 года советские войска, наступавшие на Невель, оказались западнее и южнее армий группы «Север». Бронепоезд PZ 61, который в декабре получил новый мотоброневагон PT 76, вел оборонительные бои севернее Витебска, а PZ 67 – севернее Полоцка. Они удерживали оба города от захвата советскими войсками, прикрывая отходящие войска, и ушли в последними.

В приказах командования армий группы «Юг» от 18 июля 1943 года отмечены успешные действия бронепоезда PZ 28 в боях под Славянском и бронепоезда PZ 62 на Миусском фронте. Однако вскоре эти бронепоезда вынуждены были сменить дислокацию и отойти в Харьков из-за наступления Красной армии, прорвавшей немецкую оборону 3 августа западнее Белгорода. Уже 6 августа PZ 62 прибыл в Золочев (северо-западнее Харькова), сдерживая своим огнем наступление советских войск. Через два дня он вынужден был отойти, получив повреждения, и вскоре был отправлен в тыл на ремонт. В тот же день в бой вступил в районе Люботина бронепоезд PZ 28 сдерживая наступление советских войск, прорвавшихся под Богодуховом. 18 августа он получил значительные повреждения и отошел в тыл. На Западной Украине действовал бронепоезд PZ 11. Он атаковал советские танки в районе Ковяги, которые прорвались к железной дороге между Люботиным и Полтавой. После ожесточенного боя ему удалось отойти и 22 августа он был западнее Харькова. После ремонта в Водолаге (южнее Харькова), где дислоцировался бронепоезд PZ 28, оба бронепоезда PZ 11 и 28 участвовали в оборонительных боях на линии Чаплино – Днепропетровск, прикрывая линию обороны в районе Днепра. PZ 28 отошел 23 сентября к предмостным укреплениям в Запорожье. PZ 62 после ремонта в Полтаве был направлен в Знаменку.

Советские войска начали подготовку к переправе через Днепр, выдвинувшись еще в сентябре к предмостным укреплениям. Бронепоезд PZ 11 действовал в районе Днепропетровска и контролировал южный сектор. 15 сентября Красная армия начала массированное наступление западнее Кременчуга. Бронепоезд PZ 62, базировавшийся в Користовке, прикрывал левый фланг. 19 октября во время ожесточенных боев у Пятихатки бронепоезд PZ 11 получил значительные повреждения. Бронепоезд PZ 28 вел тяжелые оборонительные бои на предмостных укреплениях Запорожья, а затем переменял позицию, отойдя на линию Кривой Рог – Долинская. Здесь, получив в боях серьезные повреждения, он был отправлен в тыл для ремонта на Николаевские верфи. 17 ноября в район Знаменки на смену PZ 62 прибыл бронепоезд PZ 11, который позже отошел к Херсону и вскоре был направлен в Бобринскую. В декабре он вел оборонитель-



*Бронепоезд PZ 7 сформировали на базе тылового охранного поезда и он выглядел внешне как грузовой поезд.*



*Kampfzug I - одна из частей бронепоезда PZ 10.*

ные бои на линии Користовка – Знаменка – Бобринская. 21 декабря PZ 11 убыл на Западную Украину в Ровно. 3 ноября советские войска форсировали Днепр севернее Киева. Через 3 дня они вошли в столицу Украины, а спустя еще день захватили крупный железнодорожный узел Фастов. 13 ноября немецкие войска отошли из Житомира. В Коростене базировался бронепоезд PZ 7, который вел оборонительные бои при отходе из Киева. Вскоре, благодаря контратаке немецких войск, фронт стабилизировался. На правом фланге до середины октября действовал бронепоезд PZ 31, который контролировал район Жмеринка – Казатин, с приближением советских войск ему добавили работы – вести патрулирование на линии Попельня – Фастов. 16 ноября вновь прибывший бронепоезд PZ 69 проследовал на линию Бердичев – Житомир для прикрытия немецких войск. Позже его передислоцировали в Коростень.

Наступление советских войск на северо-западном участке Восточного фронта сдерживала 2 армия из группы армий «Центр». 15 ноября была перерезана железнодорожная линия Калинковичи – Гомель. Вновь прибывший бронепоезд PZ 68 был серьезно поврежден интенсивным огнем артиллерии противника, но не покинул поле боя. Совместно с бронепоездом PZ 2 он оборонял предмостные укрепления на р.Березина в районе Шацильки. Их успешная совместная боевая работа привела к существенному сдерживанию наступления русских и позволила немецким частям отойти на подготовленные позиции.

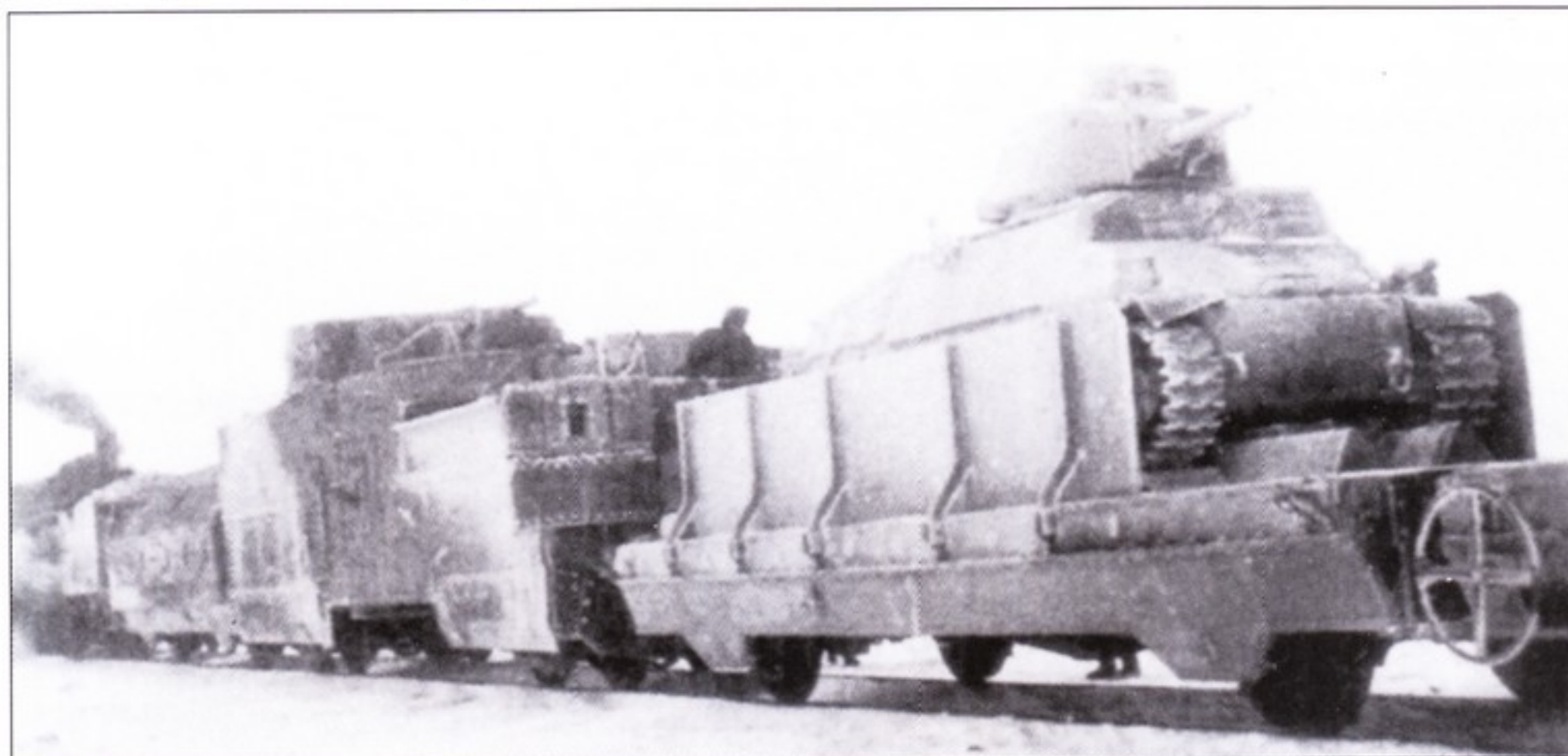
24 декабря 1943 года советские войска вновь возобновили наступление восточнее Житомира. Для отпора противнику на южный фланг в район Бердичева был отправлен бронепоезд PZ 69. 28 декабря после ожесточенных оборонительных боев в районе Казатина бронепоезд PZ 31 вынужден был отойти в тыл. На этом направлении наступление советских войск попытались удержать, однако это кончилось окружением немецких войск в районе Корсунь и Кировоград. Южнее (Христиновка – Тальное) действовал бронепоезд PZ 62, в зону патрулирования которого входила линия Херсон – Николаев. В конце декабря вновь прибывший бронепоезд PZ 70 был направлен на позиции южного сектора фронта перед ст.Помошная. В начале марта возобновилось наступление советских войск. Бронепоезд PZ 62, находившийся на р.Буг в районе Ладыжина, едва успел отойти, избежав захвата. PZ 70 оказался отрезанным в результате прорыва частей Красной армии в районе Первомайска. Сначала он вел бои западнее Слободки и приказ на отход в юго-восточном направлении пришел из штаба 6-й армии слишком поздно. 4 апреля он был на ст.Раздельная. Здесь после ожесточенного боя с наступавшими частями Красной армии он оказался блокированным и команда PZ 70 взорвала свой бронепоезд.

2 декабря командование 6-й армии направила новый, полностью модернизированный бронепоезд PZ 30 на базу в Николаев. В начале марта он вступил в бой на северном фланге, где началось русское наступление. В ходе тяжелых боев бронепоезд





*Кampfzug II – другая часть бронепоезда PZ 10 ( В июле 1943 года на ее базе сформировали бронепоезд PZ 11).*



*Бронепоезд PZ 28 трофейным танком Сомуа С 35 на платформе.*

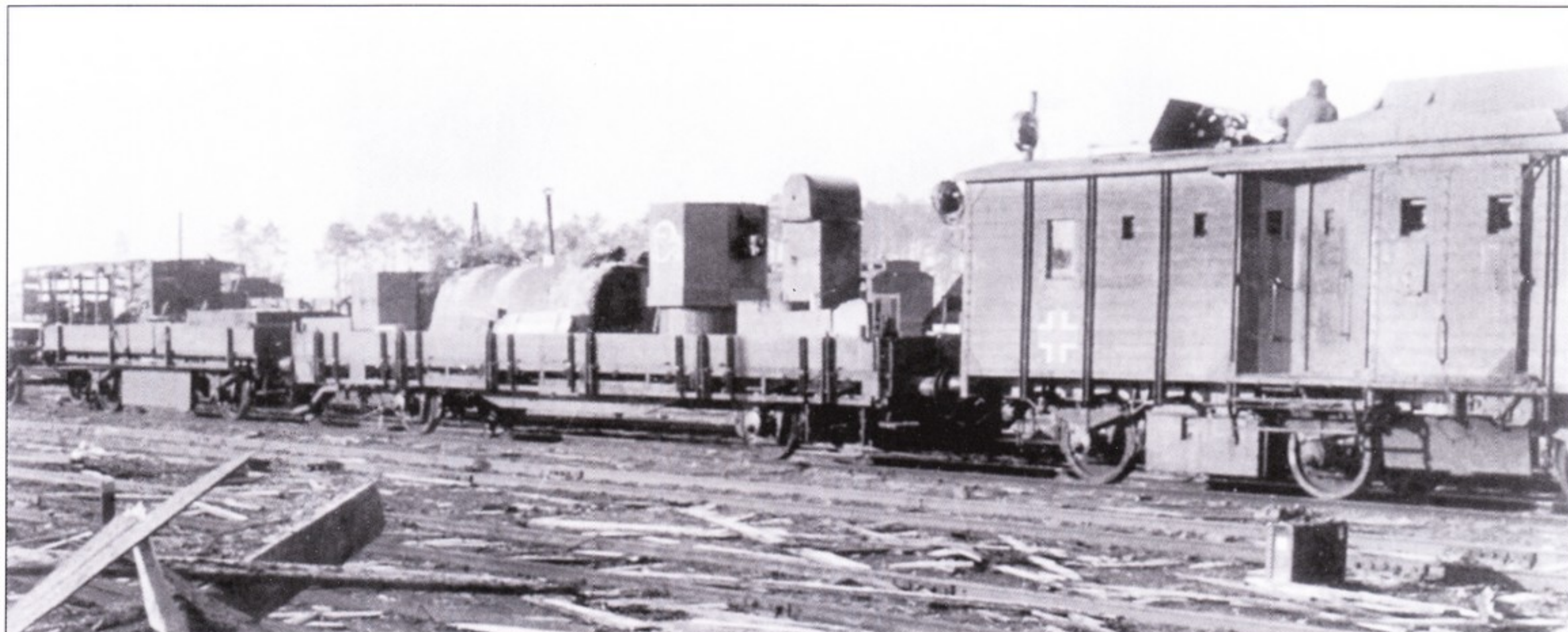
поезд был поврежден и направлен в тыл для ремонта. Поскольку в Николаеве, где уже в мастерских ожидал ремонта бронепоезд PZ 28, возможностей для срочного ремонта не было, PZ 30 направили на ремонтную базу в Одессу. Отход по линии Раздельная – Тирасполь в конце марта стал невозможен из-за стремительного наступления Красной армии. С 6 по 8 апреля PZ 30 участвовал в боях западнее Одессы. 13 апреля он как последний поезд покинул Днестровский Лиман и через территорию Румынии и Венгрии вернулся в Германию. Тем же путем ранее был отправлен бронепоезд PZ 28, ремонт на котором не успели закончить и он был отведен на буксире, чтобы не стать русским трофеем. Войска северного крыла группы армий «Юг» оказали ожесточенное сопротивление наступающим советским частям, давая возможность эвакуироваться главным армейским силам. 29 декабря 1943 года они оставили Коростень, 3 января 1944 года – Олевск и 10 января – Сарны. Бронепоезд PZ 7 активно участвовал в маневренной обороне, появляясь на разных «горячих» участках фронта. Под Сарнами он был серьезно поврежден и отправлен в Германию на ремонт и дальнейшую модернизацию. В Сарнах прежде базировался также бронепоезд PZ 10, с наступлением советских войск он был отведен в Ковель. С 8 января на линии Ковель – Казатин действовал бронепоезд PZ 69 с базой восточнее Шепетовки, позже его перевели на линию Проскуров – Жмеринка, где уже работал бронепоезд PZ 62. Линию Ровно – Шепетовка патрулировал бронепоезд PZ

11. 12 января ему в подкрепление прибыл новый бронепоезд PZ 71. Два этих бронепоезда до конца месяца сдерживали натиск советских войск в районе Здолбунова и в начале февраля отошли на Дубно. После недолгого затишья наступившего на фронте большую активность проявили партизаны в районе Лемберг – Тарнополь. Это вынудило немецкое командование перебросить для борьбы с ними бронепоезд PZ 11, который стал патрулировать линию Красне – Броды – Дубно. Другой бронепоезд PZ 71 направили с этой же целью в район треугольника Збараж – Тарнополь – Максимовка. Им в помощь послали даже учебный поезд запасного железнодорожного батальона PZ 60 «R». Он патрулировал участок Лемберг – Сапизанка. В конце февраля Красная армия возобновила наступление и направила основной удар восточнее Тарнополя. Находившийся южнее бронепоезд PZ 69 еще некоторое время оставался на базе в Проскурове, охраняя предмостные укрепления на р.Збруч в районе Подволочиска. 3 марта к нему в помощь направили бронепоезд PZ 11. Однако в связи с обострением обстановки на фронте их обоих отвели к Тарнополю, так как прилегающие линии были уже захвачены противником. 4 марта бронепоезд PZ 71 ввязался в бой под Збаражем, в ходе которого получил серьезные повреждения. 7 марта бронепоезд PZ 60/R вынужден из-за наступления русских отойти к Тарнополю. Все бронепоезда, включая находящийся в ремонте PZ 71, были сконцентрированы в районе Тарнополя. 24 марта этот город был окружен советскими войс-

ками, но почти все бронепоезда успели покинуть это опасное место. 17 марта ушел на Ковель бронепоезд PZ 71, 18 марта в Рудню (район Брод) отправили PZ 11, 23 марта отвели в тыл сильно поврежденный учебный бронепоезд PZ 60/R. 23 марта при атаке русских восточнее Тарнополя после ожесточенного боя бронепоезд PZ 69 был сначала остановлен взрывами на рельсовом пути, а затем расстрелян артиллерией. Восточнее Тарнополя советские войска пытались прорваться в южном направлении, чтобы окружить 1-ю танковую армию. Ей на помощь из Проскурова послали бронепоезд PZ 62, который пройдя через Ярмолинцы прибыл в район Гусятин – Чортков, однако пробиться дальше на запад ему не удалось и он вынужден был отойти к Станиславу. В этом районе PZ 62 получил приказ поддержать 1-ю Венгерскую армию и в первой половине апреля провел боевые рейды на Делятин, а потом вместе с венгерскими войсками через Татар-Пасс ушел на территорию Венгрии. 16 марта советские войска захватили Ковель, в обороне которого принял участие бронепоезд PZ 10. После он пытался пробиться в Мацейов (Польша), но вынужден был вернуться в Ковель. Здесь он был полностью уничтожен массированными ударами советской артиллерии и авиации. Из-за опасения стремительного наступления в районе Ковеля, командование группы армий «Центр» отдал приказ отводить весь подвижной состав на Брест-Литовск, который в этих условиях становился важным центром транзита в снабжении вермахта. В большой спешке все бронепоезда армейской группы были переведены туда. Прежде здесь базировался только бронепоезд PZ 27. Под Брестом сосредоточились следующие бронепоезда по мере их прибытия: PZ 1 и 2 (18 марта), день спустя PZ 66. Бронепоезд PZ 21 проследовал по линии Припять – Дрогичин в Жабинку. Бронепоезд PZ 28 получил назначение в Кобрин. 19 марта PZ 27 совершил вылазку на разведку в направлении Ковеля, в ночь на 21 марта в районе Заблоце попал в засаду. Команда бронепоезда PZ 2 пришла на помощь и пыталась безуспешно деблокировать окруженный бронепоезд PZ 27. PZ 2 принял на борт команду поврежденного бронепоезда PZ 27 и отошел в тыл. 23 марта была предпринята контратака при поддержке бронепоезда PZ 66 с целью отбить у русских брошенный бронепоезд. Однако контратака оказалась безуспешной. Бронепоезд PZ 71 прикрывал подходы на линии Холм – Ковель, и ушел от преследования пробив кольцо окружения 5 апреля. Командование армий группы «Центр» поставило в качестве главной задачи борьбу с партизанами: PZ 1 направили на Осиповичи (линия Минск – Бобруйск), PZ 2 – в район Кролевщина – Глебоки (линия Молодечно – Полоцк), PZ 6 – в район Береза – Картуска, PZ 68 – в район Парохонск – Пинск, PZ 21 – на линию Брест – Пинск.

Командование группы «Север» располагало скудными армейскими резервами под Ленинградом, где линия фронта стабилизировалась с 1942 года. Впервые русские начали наступление в этом районе





*В начале июля 1942 года бронепоезд PZ 4 передали в распоряжение командования группы армий «Юг», которое направило его на борьбу с партизанами в район Брянска. На снимке: PZ 4 на новой базе постоянной дислокации – станции Жуковка. На артиллерийском вагоне видны две восьмиугольные башни. Передняя низкая башня вооружена 47-мм пушкой, задняя высокая – 75-мм пехотной пушкой. Между ними находится бункер с боеприпасами. В конце вагона-платформы установлена башня наблюдателя. Справа на крыше другого вагона виден 20-мм зенитный автомат.*

поздней осенью 1943 года в районе Невеля. 10 января 1944 года началось наступление советских войск в районе Полоцка, где базировался бронепоезд PZ 67. В середине января 1944 года туда был переведен из Плескау бронепоезд PZ 63, который атаковал противника у Нашчи и вернулся в Батецкую. В конце января советские войска перерезали линию Дно – Батецкая и PZ 63 перевели на северный фланг на станцию Передольская, а PZ 51 отправили на юг под Уторгош. Вскоре пришлось отводить PZ 63 через лугу в Плескау, где он был серьезно поврежден огнем артиллерии и отправлен на ремонт в Германию. PZ 51 отступая прошел с боя через станцию Дно и прибыл в Плескау. 20 февраля модернизированный PZ 26 прибыл в распоряжение командования группы армий «Север». Бронепоезда PZ 26, 51 и 67 поочередно сменяя друг друга патрулировали по линиям Розиттен – Идрица и Дюнабург – Полоцк.

Бронепоезда группы армий «Центр» сдерживая наступление Красной армии действовали в следующих районах: PZ 61 в начале февраля южнее Витебска, PZ 66 в конце февраля на северном фланге, PZ 1 – на южном фланге под Рогачевым на передовых укреплениях на Днепре. С апреля по июнь активная боевая деятельность партизан отвлекала значительные силы вермахта для наведения порядка в тылу. Первая акция против партизан началась 16 апреля под Лепелем. Бронепоезда PZ 26 и 67 (группы армий «Север»), а также PZ 2 и 61 (группы армий «Центр») во время антипартизанской акции патрулировали линии Молодечно – Полоцк, чтобы перехватить и окружить крупные партизанские отряды. Успехом скоординированных сил стал отход партизан в южном направлении. Для закрепления успеха к антипартизанским акциям привлекли с 22 мая бронепоезда PZ 21, 28 и 61 для контроля линии Минск – Орша, а с 9 июня они стали действовать на линии Минск – Бобруйск. Бронепоезд PZ 1 контролировал линию

Осиповичи – Жлобин, PZ 2 – линию Молодечно – Полоцк, PZ 66 – линию Брест-Литовск – Барановичи.

На третий год войны на Восточном фронте советские войска начали масштабное наступление на фронте группы армий «Центр», которое сопровождалось активной рельсовой войной в тылу. В результате действий партизан было парализовано движение на линии Барановичи – Вильна – Дюнабург. Для исправления создавшегося положения 23 июня в Бобруйск направили группу бронепоездов PZ 21 и PZ 28 (минометный). Южнее Бобруйска карательным войскам пришли на помощь бронепоезда PZ 61 (с мотоброневагоном PT 17) и PZ 1. PZ 28 часто был в ремонте, а когда русские прорвали фронт южнее Витебска, его захватили в районе Борисова. Бронепоезд PZ 67 группы армий «Север» ввели в бой 23 июня восточнее Полоцка. Через 6 дней, находясь южнее этого города, он попал под удар советских танковых частей и, получив серьезные повреждения, был отправлен на ремонт в Ригу. На смену ему в Полоцк прибыл PZ 26, который после ожесточенного боя под Бигосово отошел к литовской границе. На линии Барановичи – Лунинец действовал бронепоезд PZ 68, которому не удалось удержать Припять в районе Пинска. Угроза захвата Барановичей заставила PZ 66 отойти в Бытень, откуда оба бронепоезда (PZ 66 и PZ 68) были отведены в Брест-Литовск. Бронепоезд PZ 21, базировавшийся на станции Лида, проследовал в Вильну, но из-за угрозы захвата вынужден был вернуться.

В середине июля 1944 года наступление советских войск значительно сократило боевой радиус действия бронепоездов. PZ 26, базировавшийся в районе Бигосово, попал под удар танковых частей противника западнее Дюнабурга и, получив значительные повреждения, вынужден был уйти на ремонт в Ригу. PZ 51 из-за угрозы захвата отошел в Розиттен. Действующий южнее PZ 21 и вновь прибыв-

ший PZ 3 активно участвовали в обороне Ковно с 22 по 31 июля и задержали продвижение советских войск на запад. К 1 августа они отошли на Туккум (Балтийское море), где оказались отрезанными вместе с частями армий группы «Север». Бронепоезд PZ 67 25 июля вышел в южном направлении из Риги на Митаву, но вынужден был вернуться после ожесточенного боя с советскими танками в районе Элли и после массовой атаки штурмовиков Ил-2 сдался. Действовавший восточнее Риги бронепоезд PZ 51 и PZ 26 участвовали в оборонительных боях в районе Митавы. 6 августа они получили приказ перейти на линию Валк – Плескау в Эстонию. 13 августа оба бронепоезда отразили в Сомерпалу советскую танковую атаку. Поврежденный PZ 51 после боя взорвали и пустили под откос, а изрядно потрепанный PZ 26 вернулся в Валк. 16 августа во время контратаки армий группы «Север» в боях приняли участие бронепоезда PZ 3 и PZ 21. PZ 3 не удалось прорваться и он вернулся назад. PZ 21 после боя в Мошайкене пробился к Аутцу. Находясь в окружении они продолжали рейды к побережью Балтийского моря на линии Туккум – Рига. Так как Митаву уже захватили русские, они патрулировали линию Либава-Виндава. Позже они участвовали в обороне Риги.

В Северной Украине советские войска начали наступление на Тарнополь 14 июля 1944 года. Бронепоезд PZ 63, который по приказу командования группы армий «Юг» вел борьбу с партизанами севернее Лемберга с начала мая, 5 июня был переброшен на линии Станислав – Бучач и активно участвовал в боях под Красне. Однако, 17 июля судьба PZ 63 решилась на небольшой станции Куткорц, когда прорвавшиеся танки Т-34 перерезали линию и открыли по нему массированный огонь. 17 июля бронепоезд PZ 11 с двумя мотоброневагонами PT 16 и PT 18 выдвинулся в северном направлении и в районе Рава Русская прорвал окружение. Он отошел



сначала к Замосцю, а затем отправился в Люблин, где после ожесточенного боя потерял артиллерийские вагоны и локомотив. Перебравшись через р. Сан PZ 11 оказался 28 июля в районе Розадова, а в начале августа прибыл в Краков для ремонта. Советские войска форсировав р.Буг западнее Ковеля, создали реальную угрозу для армий группы «Центр» на южном секторе фронта. Уже 17 июля они были севернее Брест-Литовска. Немецкие войска предприняли контратаку в районе Платеро, в этих боях 21-25 июля участвовал бронепоезд PZ 66. Когда русские прорвались на север из района Влодава – Люблин, они стали угрожать линии Варшава – Брест-Литовск. Бронепоезду PZ 68 удалось отойти на Луков 24 июля. Он вынужден был вернуться в Седлице, чтобы участвовать в оборонительных боях. 26 июля русские перерезали линию восточнее Седлице и PZ 68 был взорван своей командой. PZ 66, оборонявший предмостные укрепления на Буге, из-за угрозы окружения отошел в северном направлении и 29 июля прибыл в Тлушц, после того как отбил атаку у Воломина. В следующий месяц он нес охрану предмостных укреплений на Буге в районе Вышкова. Запасной (учебный) батальон бронепоездов в Рембертове (восточнее Варшавы) из-за угрозы русского наступления был отведен в Миловицы (восточнее Праги, под Варшавой). Два бронепоезда, принадлежавшие запасному батальону, вступили в бой как бронепоезда PZ 74 и PZ 75. PZ 74 придала 73-й пехотной дивизии, которая была дислоцирована на юго-востоке Варшавы. Он патрулировал линию Гарволин – Деблин. 27 июля PZ 74 был возвращен в Отвоцк. Через два дня он получил серьезные повреждения в боях с прорвавшимися в Погорцелу русскими танковыми частями и 2 августа его карьера закончилась. Бронепоезд PZ 75 был направлен из Рембертово на восток и 30 июля прибыл в Прагу (восточный пригород Варшавы). При приближении Красной армии к Варшаве вспыхнуло восстание поляков. PZ 75 вырвался из окружения и участвовал в охране моста на Висле, а затем западной и северной частей кольцевой железной дороги. PZ 75 (или учебный бронепоезд № 5) был заблокирован в северном пригороде Варшавы в конце сентября, но прорвался на запад вместе с бронепоездом PZ 30 через Жирардув – Якторов. 29 сентября южнее Вислы он был захвачен польскими партизанами и уничтожен. PZ 30 до 29 октября патрулировал на линии Лович – Петрикау – Варшава, а потом участвовал в обороне предмостных укреплений на р.Нарев в районе Насельск – Модлин.

В середине мая 1944 года PZ 71, прошедший модернизацию, был направлен в Галац (Румыния) для патрулирования линий в южной части Западной Украины. Однако из-за стремительного наступления советских войск он остался в Румынии и был отправлен через Плоешти в Констанцу. Однако в Плоешти он получил приказ на патрулирование в тупиковой ветке Сланик для охраны находящегося там штаба люфтваффе. Судьба распоря-

дилась так, что 29 августа русские заняли Плоешти и обратный путь оказался отрезанным. 31 августа команда взорвала бронепоезд PZ 71.

1 сентября 1944 года бронепоезд PZ 62, действовавший на линии Кашау – Прешау, оказался в районе словацкого партизанского восстания. Несмотря на это ему удалось пройти через Ваагталь (немецкую деревню) на восток и 7 сентября прибыть в Розенберг, далее он проследовал в Силейн (ныне город Жилин). PZ 62 сопровождал мотоброневагон PT 20. В Словакии было сформировано три бронепоезда, которые в конце октября передали немцам. В начале ноября из Франции прибыл бронепоезд PZ 22 с мотоброневагоном PT 22, который вместе с PZ 62 он стал нести патрульную службу на железных дорогах Словакии. С наступлением советских войск оба бронепоезда были переданы в распоряжение командования 1-й Венгерской армии и 8-й немецкой армии. Они использовались в оборонительных боях в районе словако-венгерской границы в районе Гросс-Штефельсдорф – Фюлек, а затем переведены в Польшу. Когда во Франции появились войска союзников, туда направили два бронепоезда PZ 24 и PZ 25, которые до этого несли службу в Кракове.

5 октября 1944 года войска Красной армии возобновили большое наступление в северном направлении. Они разгромили части 3-й танковой армии, вышли к Балтийскому морю и отрезали войска группы армий «Север» от остального фронта уже через 5 дней после начала наступления. Бронепоезд PZ 21 действовал на линии Мошейкен – Аутц, а PZ 3 на линии Мошейкен – Шаулен. Продвигаясь дальше в северном направлении, советские войска создали угрозу блокировки железнодорожной линии на Либаву. В этой связи PZ 3 вышел к Вайодену 7 октября и тщетно попытался выйти из окружения, однако вынужден был пробиваться с боями в Мошейкен. В этих боях участвовал также бронепоезд PZ 21. Вскоре стало ясно, что Вайоден отрезан советскими войсками. Принимая во внимание свое безнадежное положение, 10 октября команда взорвала бронепоезд PZ 3. Подобная участь постигла и бронепоезд PZ 21, который был взорван командой в Мошейкене 31 октября. Немецкие войска окруженной Курляндской группировки с трудом сдерживали наступление частей Красной армии. Здесь еще оставался бронепоезд PZ 26, который использовался для охраны линии переброски войск из Риги в Туккум. Позже он продолжил бои на линии к Либаве, прикрывая отход войск, которые эвакуировали морем. Его боевая работа продолжалась до 8 мая 1945 года, когда Курляндская группировка немецких войск капитулировала.

Во время наступления советских войск на Мемель новый бронепоезд -модернизированный PZ 52 10 октября успел уйти в Тильзит. 16 октября части Красной армии начали наступление в Восточную Пруссию из района Ширвиндт – Сувалки. 22 октября они были уже на линии Гумбинен – Голдап. Чтобы не быть захвачен-

ным бронепоезд PZ 52 отошел в северном направлении. Здесь в Остроленке на охране предмостных укреплений р.Нарев с сентября стоял бронепоезд PZ 68. Вскоре в Восточную Пруссию эвакуировался командный поезд 72В, который руководил действиями полковой боевой группой бронепоездов, входивших в состав группы армий «Север». Все три бронепоезда в начале ноября участвовали в боях в районе Голдапа. Позже в Восточную Пруссию отошли с боями бронепоезд PZ 30 с мотоброневагоном PT 19 (он оборонял предмостные укрепления на р.Нарев у Насельска, Польша) и учебный бронепоезд PLZ 5. Два батальона бронепоездов патрулировали линию Тройбург – Голдап. 12 декабря PLZ 5 заменили новым бронепоездом PZ 76 (в сопровождении с мотоброневагоном PT 23). На обучение команды нового бронепоезда ушло несколько недель. В конце года изношенный бронепоезд PZ 68 был отправлен на ремонт в Кенигсберг, а PZ 21 по той же причине вернулся в Германию.

12 января 1945 года советские войска начали массированное наступление против армий групп А и «Центр». Танковый клин Красной армии был направлен южнее польского города Кельце, где дислоцировался батальон бронепоездов. 13 января бронепоезда PZ 11 и PZ 25 были выведены из строя мощным огнем противника, они потеряли способность к ходу и вынуждены были прекратить сопротивление. Поврежденный мотоброневагон PT 18 отошел в Кельце, но потом не смог вырваться из окружения. Мотоброневагон PT 16 с боями прорвался в южном направлении и ушел в Силезию, где был поставлен в ремонт. Красная армия форсировала р.Вислу в районе Пулавы. Дислоцированный там батальон бронепоездов (PZ 24 и PZ 62), который нес охрану линий в районе Радома, был поднят по тревоге. Ему удалось уйти в Скаржиско-Каменна, отбиваясь от превосходящих сил противника и успев пройти по мосту через Вислу. Далее они в спешке проследовали по маршруту Хектик – Волька Пьебанска – Коньск, преследуемые сообщениями в крупном прорыве советских войск в тылу, но не сделав ни одного выстрела по противнику. Командир батальона приказал покинуть командам бронепоезда и дальше двигаться пешком, прорываясь из окружения. Командный поезд 72А с командиром полка бронепоездов дислоцировался в Кракове и при приближении русских отошел сначала в Силезию, а потом в Словакию.

Тем временем, в Восточной Пруссии советские войска продолжили успешное наступление, приближаясь к Кенигсбергу. В распоряжении 4-й немецкой армии находилась 3-й полковая боевая группа бронепоездов (командир полковник Гюнтер). 19 января команды бронепоездов PZ 30 и 72А были подняты по тревоге и отправлены через Аленштайн в Дойч Эйлау. Они выполнили разведку в районе Сольдау и 20 января обнаружили советские войска у Гартовиц. В завязавшемся бою PT 19 был поврежден, но его смогли отбуксировать. После этого пришлось вернуться в Дойч



Эйлау. Там прицепили два бронированных вагона и локомотив от бронепоезда PZ 68 и отбуксировали их в Мариенбург. Два других бронепоезда полковой группы PZ 52 и PZ 76 получили приказ двигаться к Кенигсбергу. Однако только PZ 76 с мотоброневагоном PT 23 выполнил этот приказ и занял позицию восточнее Кенигсберга. Там он патрулировал линию в районе Фишхаузена. PZ 76 активно участвовал в оборонительных боях до конца сражения и был уничтожен 14 апреля в Сеераппене. PZ 52 проследовал через Бартенштайн на запад и смог вовремя, до прихода русских, прибыть в Мариенбург. Бронепоезд PZ 68, находившийся в Кенигсберге в ремонте, был готов к боевым действиям и с мотоброневагоном PT 23 отправлен на боевые позиции в район главной и северной железнодорожной ветки. Другие бронепоезда полковой группы Гюнтера (PZ 30, PZ 52, PZ 68 и 72B) сначала действовали на фронте Вислы у Груденца, а потом отошли по линии Кониц-Черск-Прусский-Старгард. Эти бронепоезда принимали участие в боях в Померании, Вистуле, но были выбиты Красной Армией и отброшены к Готенхафену, где и были потеряны в конце марта.

31 января Красная армия захватила кюстринский плацдарм и подошла к Одеру. Немецкое командование спешно собрало имеющиеся в наличии бронепоезда: охранные поезда «Макс» и № 83, мотоброневагоны PT 22 и PT 37, командный поезд 72A и бронепоезд PZ 65. PZ 65 заменил «Макс», который отправили в распоряжения министерства вооружений и генеральной инспекции танковых войск. После модернизации он получил новое наименование «Берлин», 5 бронированных платформ с башнями танков Пантера и два мотоброневагона PT 16 и 21. Бронепоезд «Берлин» патрулировал на линиях Мюнхеберг – Вебриг – Кюстрин и Вюрстенвальде – Розенгартен – Франкфурт на Одере. Он принял активное участие в боях на передовых укреплениях на р.Одер.

Штаб полковой боевой группы отправил батальон бронепоездов (учебный бронепоезд № 5 и новый бронепоезд PZ 77) в Померанию. Они участвовали в контрнаступлении в середине февраля 1945 года. 26 февраля PZ 77 успешно отразил танковую атаку русских у станции Бублице. Однако на следующий день атаки возобновились и под массированными ударами танков и авиации PZ 77 был уничтожен. Его заменил на фронте Одера командный бронепоезд PZ 72A. Он совместно с учебным бронепоездом PLZ 5 патрулировал линию Белград – Кеслин. Чтобы избежать окружения он вынужден был отойти к Кольбергу и участвовал в обороне этого города до 16 марта. PLZ 5 отошел к Белграду, где 4 марта был взорван командой, так как дальнейший отход был отрезан. Позже команда бронепоезда с боями пробилась к немецкой линии обороны. После стремительного прорыва советских войск в Померании бронепоезда полковой группы Гюнтера (PZ 30, PZ 52, PZ 68 и 72B), дислоцированные южнее Диршау были обречены. 27 февраля они получили при-

каз отойти в район Баутцен – Горлица. Из-за отступления 2-й армии они отошли в западном направлении на Шлаве и 1 марта пробились к побережью Балтийского моря. Однако мост через р.Грабов оказался взорванным и полковая группа повернула на восток и прибыла в Готенхафен. Бронепоезда PZ 30 и PZ 52 активно участвовали в оборонительных боях фронта. Однако прорвавшиеся в тыл советские войска взорвали мост и отрезали бронепоезда от основных сил. 21 марта бронепоезда PZ 30 и PZ 52 были захвачены противником. Бронепоезда PZ 68 и 72A взорвали команды под Готенхафеном 28 марта, когда положение стало безнадежным. PZ 22 сумел избежать захвата в Польше в феврале 1945 года и отошел в Словакию. Потом он вернулся в Силезию и принял участие в обороне передовых укреплений на Одере в районе Штайнау (севернее Бреслау). Однако 11 февраля его уничтожили русские танки около Шпроттау.

В начале 1945 года Гитлер обозначил первоочередной задачей вермахту битву за Венгрию. В распоряжении 2-й танковой армии группы «Юг» находился бронепоезд PZ 64. В начале февраля группировка была усилена бронепоездами PZ 78 и PZ 79. Все три бронепоезда прикрывали железнодорожную сеть на юго-западном секторе фронта (район оз.Балатон). Когда в начале марта русские прорвали фронт севернее Платенесса, туда был направлен бронепоезд PZ 79 для охраны линии Сарвар – Папа. Он был перехвачен советскими войсками 27 марта под Сцельдомолком и уничтожен. PZ 78 отошел из Платенесса на Начьканишу под напором наступающих русских войск. Бронепоезда PZ 64 и PZ 78 в начале апреля передислоцировались в Зюдштайермарк, а затем в Грац и оставались там до конца войны. Капитуляция настигла PZ 78 в окрестностях Югенбурга, а PZ 64 – в Пернеге.

Заключительный этап драмы на Восточном фронте начался 16 апреля под аккомпанемент ураганного огня. Советские войска двинулись на приступ Зееловских высот. Здесь нес службу бронепоезд «Берлин», который охранял линии восточнее Вебрига, а также железнодорожную насыпь и мост. В ожесточенных боях он вывел из строя 56 советских танков. Потом ему удалось отойти на Мюнхеберг. Линии на Людвиглуст и Дольгелин уже были отрезаны русскими. Поврежденный артиллерийским огнем и штурмовиками Ил-2, бронепоезд некоторое время продолжал бой, но вскоре капитулировал. Другие бронепоезда (PZ 65 и PZ 83 с мотоброневагонами PT 21 и PT 22 соответственно) базировались в районе Розенгартен и вели бои в районе Шенфлисса. Фронт на этом участке ненадолго стабилизировался. 19 апреля русские начали наступление в северном направлении, поэтому пришлось отвести бронепоезда сначала к Берлину, а потом - под Мекленбург. 24 апреля они находились в Варне у озера Мориц (Моравия). Это стало их последним местом дислокации, вскоре наступил конец войне.

17 апреля в Берлине закончили формирование охранного бронепоезда №

350, его направили в район Бад-Фрайенвальде (земля Бранденбург) в распоряжение командования 9-й армии. Через два дня его с трудом вывели из боя в Эберсвальде. Затем его передали армейской группе Штайнера, которая обороняла Берлин с северного направления. 23 апреля бронепоезд вел бои севернее Ораниенбурга, где в тот же день ему на помощь прибыли мотоброневагоны PT 16 и PT 22. Сначала они пытались атаковать советские войска на участке Ораниенбург - Креммен, но силы были слишком неравны и пришлось перейти к обороне. 27 апреля PZ 76 и PT 16 перешли в Нойруппин, а PT 22 днем позже - в Нойштадт. Русские были уже в Турене и командам пришлось капитулировать.

В марте 1945 года бронепоезд PZ 75 был переведен с Балкан в южный сектор Берлина. Он расположился между Гольсеном и Барутом, и после прорыва 3-й советской танковой армии отошел к Дюрхбруху, расположившись между Котбусом и Шпрембергом. 19 апреля наступление удалось ненадолго задержать и бронепоезд успел выдвинуться на южные пригороды Берлина. Здесь он вел арьергардные бои, отходя на запад в Шпандау. Однако под Науеном дорога была уже перерезана. 30 апреля была предпринята последняя попытка контратаки в районе Фрисак – Брэдигов. В тот же день для прорыва на Витенберг были собраны бронепоезда PZ 75 и № 350 и мотоброневагон PT 22. Бронепоезда PZ 65 и 83 с мотоброневагоном PT 21 стояли на линии Каров - Пархим. 2 мая группировка бронепоездов прошла через Людвиглуст на Шверин и сдалась американским войскам.

Командный бронепоезд BZ II штаба армейской группы дислоцировался в начале марта 1945 года южнее Пренцлау. При приближении русских 27 апреля он отошел на Гольдберг, а затем в Гревес-Мюлен, прорвавшись в Богемию и Моравию. Там в Миловице дислоцировался запасной железнодорожный батальон, который вскоре разоружили. В состав батальона входили бронепоезда PZ 80 и PZ 81 (модернизированные PZ 7 и PZ 27) и охранный бронепоезд «Мориц» с броневыми автомобилями № 205 и № 206 и мотоброневагон PT 36. Командованию этой группой в начале мая даже поступил приказ сформировать новый командный бронепоезд BZ III, но капитуляция поставила точку на этих планах. О деятельности этой группы бронепоездов известно мало. Они использовались для патрулирования железнодорожной сети в Богемии и Моравии, а также для борьбы с партизанами в Чехии и Молдавии. Как и другие немецкие части в конце войны, они стремились достигнуть американской зоны оккупации, чтобы сдать союзникам, но не русским. Однако командование 3-й американской армии отдало приказ не пропускать немецкие бронепоезда через демаркационную линию и их команды ожидал русский плен.



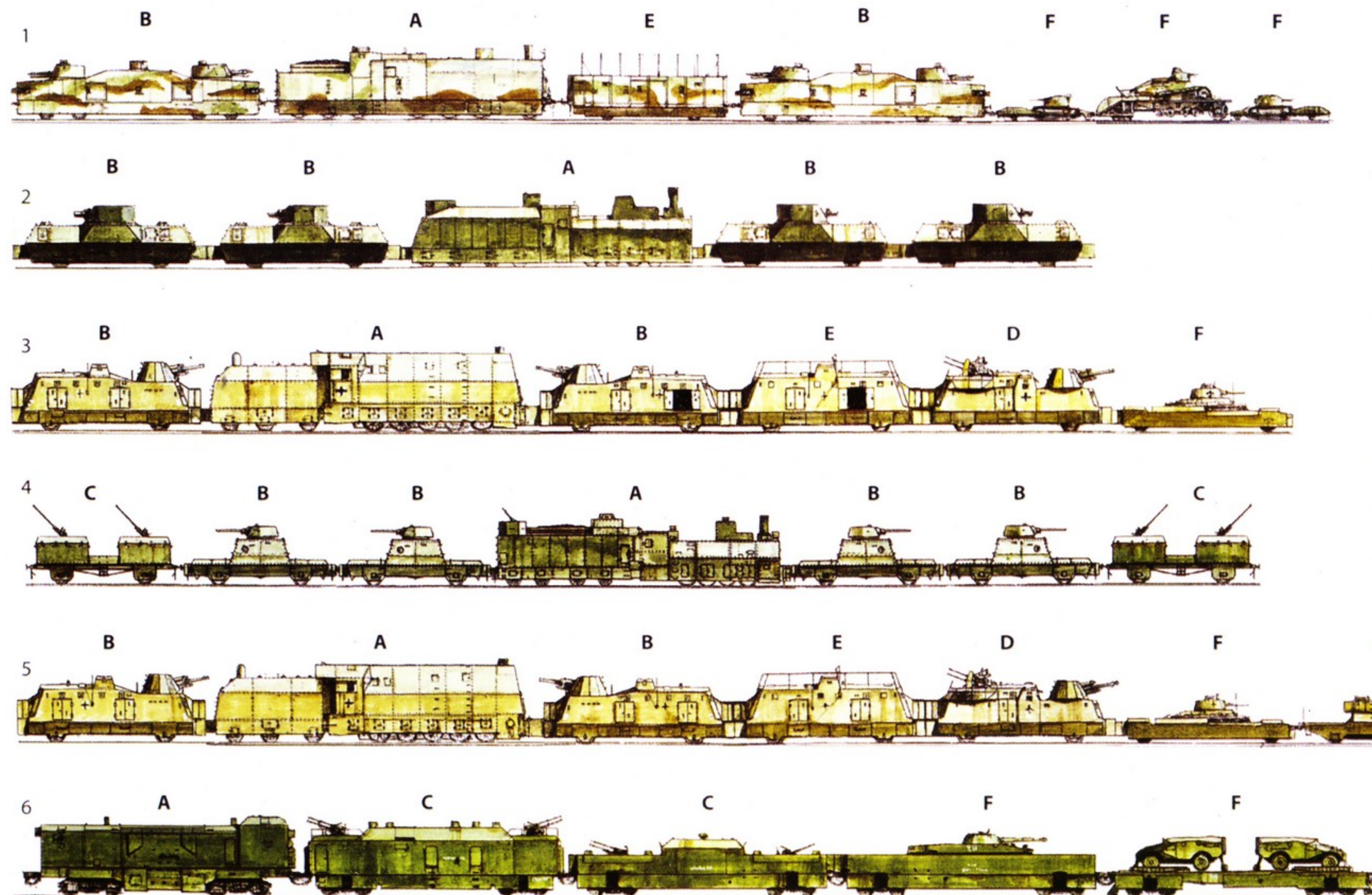
Стандартные конфигурации бронепоездов 1939-1965 годов:

1. Бронепоезд РР 7 Пилсудский, Польская армия 1939 год. Типичный польский бронепоезд кампании 1939 года. Состоит из двух артиллерийских вагонов, одного командно-инженерного вагона и бронированного локомотива Тi3. Обычно такие бронепоезда обеспечивались отрядом поддержки из танкеток ТКС и танков Рено ФТ на специальной платформе. Бронепоезд имеет стандартный польский камуфляж из песочно-серого, темно-коричневого и темно-оливкового цветов.

2. Легкий бронепоезд ОБ-3, Красная армия 1942 год. Артиллерийские вагоны на 2-осных платформах с единственной танковой башней. Несколько контрольных вагонов устанавливались с каждого конца (не показаны на рисунке из-за недостатка места).

3. Бронепоезд БП-42, вермахт 1943 год. Первый немецкий стандартный бронепоезд периода Второй мировой войны. Поезд обычно включал дополнительный командный вагон, зенитно-артиллерийский вагон и вагон-платформу с танком позади последнего артиллерийского вагона (не показаны на рисунке из-за недостатка места).

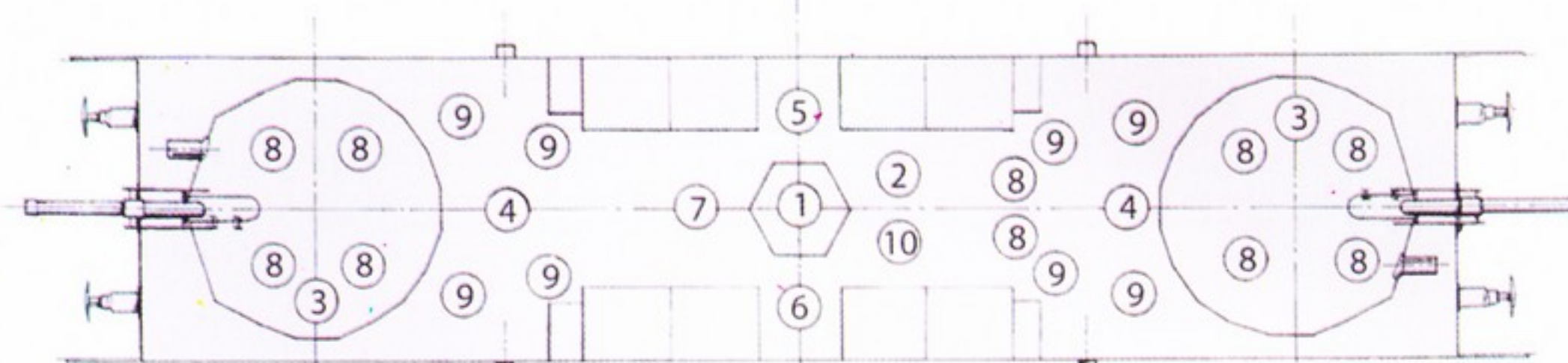
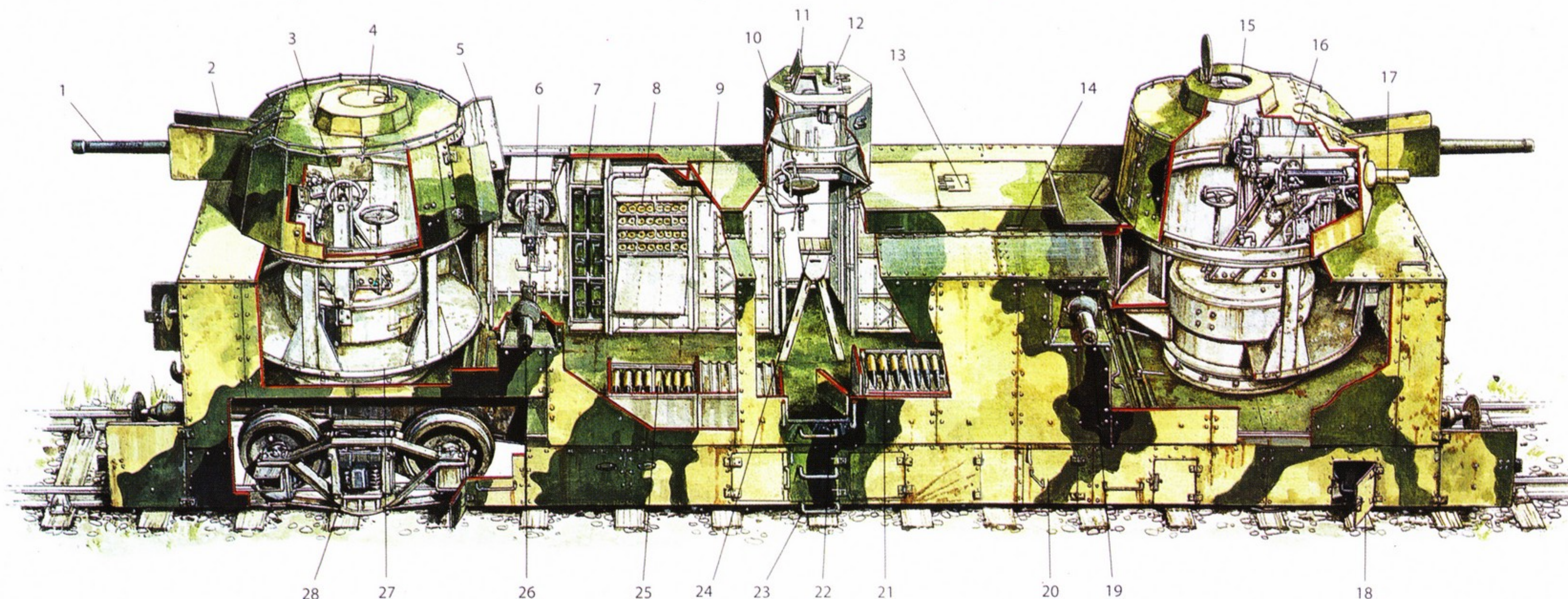
4. Легкий бронепоезд БП-43, Красная армия 1943 год. Для постройки его артиллерийских использованы башни танка Т-34. По сравнению с бронепоездом ОБ-3 БП-43 имел более сильную ПВО из двух вагонов, каждый вооруженными двумя 37-мм автоматическими пушками. Контрольные вагоны ставились впереди и сзади.



5. Бронепоезд БП-44, вермахт 1944 год. Дальнейшее развитие БП-42 и основное изменение состояло в добавлении броневоза истребителя танков с каждой стороны. На рисунке показан не весь бронепоезд (нет вагонов слева). Бронепоезд полного состава включал бы дополнительный командный вагон, зенитно-артиллерийский вагон, вагон истребителя танков, платформу для танка позади последнего артиллерийского вагона.

6. Забайкальский танковый поезд, Советская армия 1965 год. В середине 1960-х в Забайкальском военном округе сформировали несколько бронепоездов в так называемые танковые поезда. Они использовались для патрулирования обширной границы с Китаем. Поезд предназначался для доставки танков и броневозов БТР-40. Бронепоезд имел мощную ПВО в виде зенитных установок ЗПУ-4 и ЗУ-23. Они же могли использоваться для ведения огня против пехоты. На рисунке бронепоезд укорочен и должен содержать еще одну танковую платформу. Эти бронепоезда сопровождался поездом с танками Т-62 на платформах, которые вел бронелокомотив.





**Подписи к рисунку:**

1. 76,2-мм пушка в задней башне
2. Створки башни около орудия
3. Штурвал орудия
4. Командирская башенка задней артиллерийской башни
5. Люк для доступа к пушке
6. Пулемет Максим
7. Коробки с патронами для пулемета Максим
8. Полки с боеприпасами: 76,2 мм снарядами
9. Полки с дополнительными боеприпасами
10. Место командира броневоза
11. Люк в командном куполе
12. Панорамный перископ командира

13. Вентиляционный люк на бронированной крыше
14. Смотровые щели
15. Командирская башенка передней артиллерийской башни
16. Путиловская пушка в передней башне
17. Бронированный рукав и шаровая установка для пулемета Максим в передней башне
18. Люк доступа для смазки колес
19. Бронированный рукав и шаровая установка для пулемета Максим на борту вагона
20. Люк для обслуживания колесной тележки
21. Запас пулеметных патронов
22. Основная дверь для команды броневоза

23. Лесенка для подъема к двери
24. Стремянка для командира артиллерийского вагона
25. Запас пулеметных патронов
26. Пулемет Максим с задней правой стороны
27. Площадка башни для заряжающего
28. Задняя 2-осная колесная тележка

**Внутреннее расположение команды броневоза:**

- 1- командир
- 2 - помощник командира
- 3 - командир башни
- 4 - командир отдельного пулемета
- 5 - разведчик и подрывник
- 6 - кондуктор
- 7 - старший медик
- 8 - команда башни
- 9 - пулеметная команда
- 10 - командир узла связи

Советский артиллерийский вагон ПЛ-37 бронепоезда № 2 «За родину!», 12 армия, Южный фронт, октябрь 1941 года. Он стал стандартным артиллерийским вагоном для советских легких бронепоездов в первые годы Великой Отечественной войны. Построено около 25 вагонов такого типа. Хотя вагон относительно большой, однако внутри оставалось очень мало свободного места из-за большого запаса боеприпасов. Стандартный камуфляж призван обеспечить маскировку от самолетов противника. В состав камуфляжа входили разные краски: черные и желто-песочные пятна на оливково-зеленом (4Б0) фоне.

**Технические данные:**

Предназначение: легкая бронеплощадка Л-37  
Производитель: брянский завод Профинтерм  
Годы выпуска: 1939-1941

Команда: 30 человек

Боевой вес: 77 тонн

Длина: около 15 м

Ширина 3 м

Высота: 4,5 м

Шасси: 50-тонный вагон на 4-осной тележке

Основное вооружение: две 76,2-мм полевые пушки образца 1902/30 годов и шесть 7,62-мм пулеметов Максим

Боеприпасы: 560 снарядов и 30 тыс. патронов

Броня: 20-мм боковая, 15 мм - крыша

Приборы наблюдения: триплекс и панорамный перископ ИТК для командира

