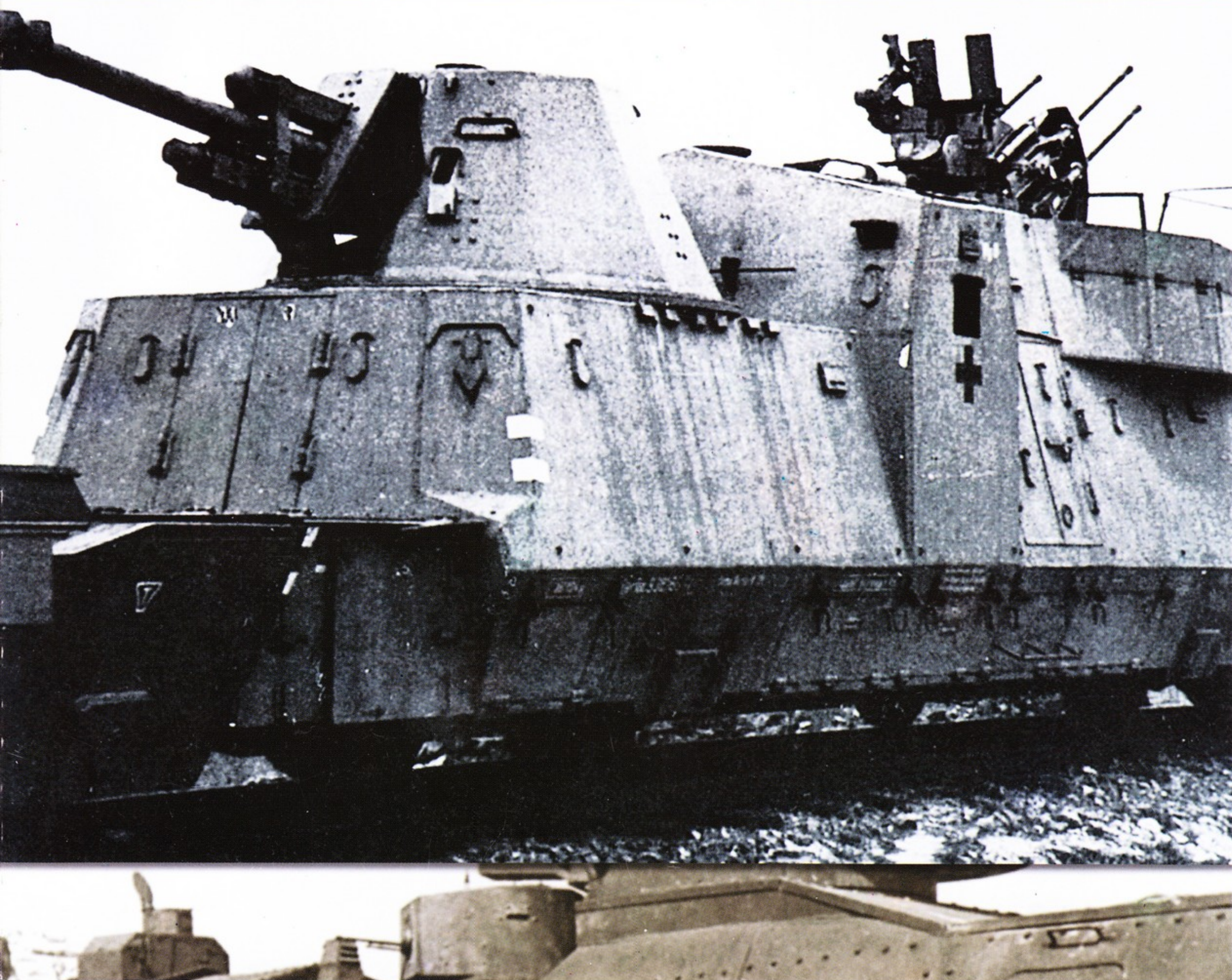


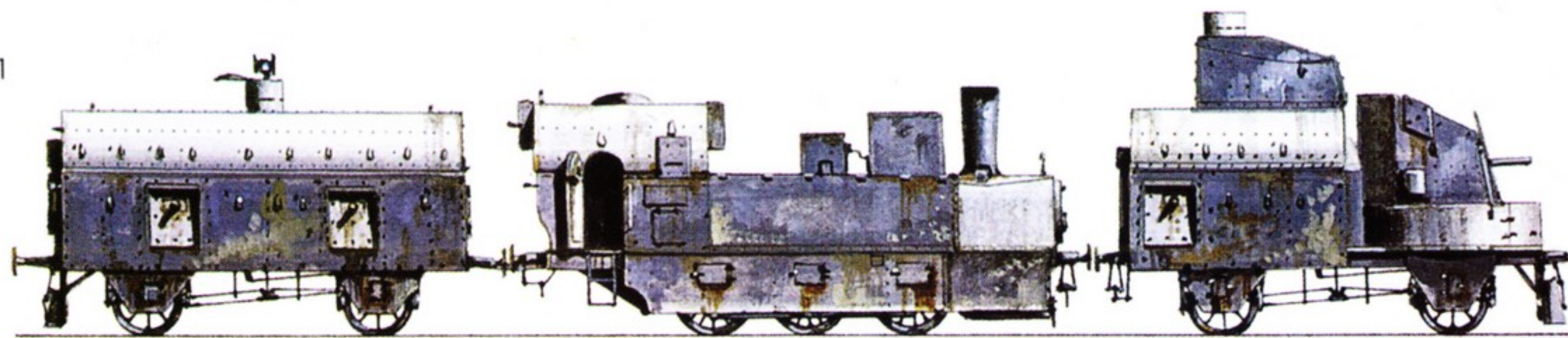
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

3

БРОНЕПОЕЗДА



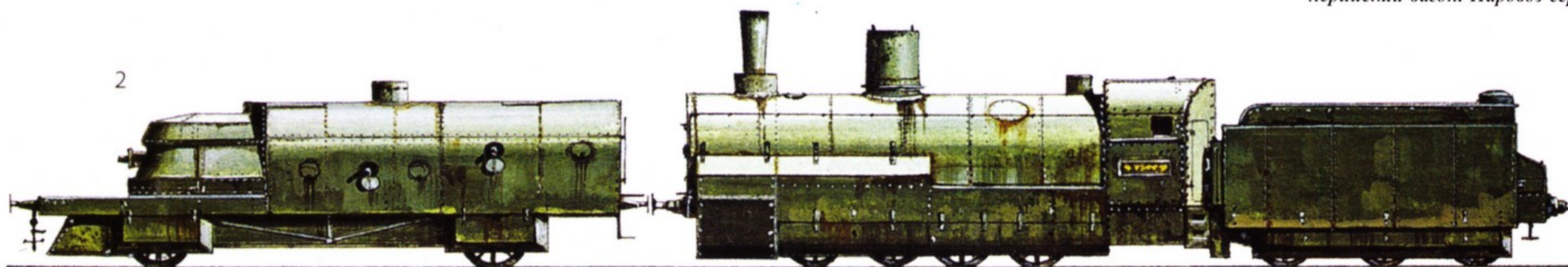
1



Бронепоезда 1915-1918 годов:

1. Австро-венгерский бронепоезд R.2, 1915 год. Классический пример австро-венгерского бронепоезда с типичным башенным артиллерийским вагоном с 70-мм пушкой. Бронированный паровоз обычного типа MAV 377.

2

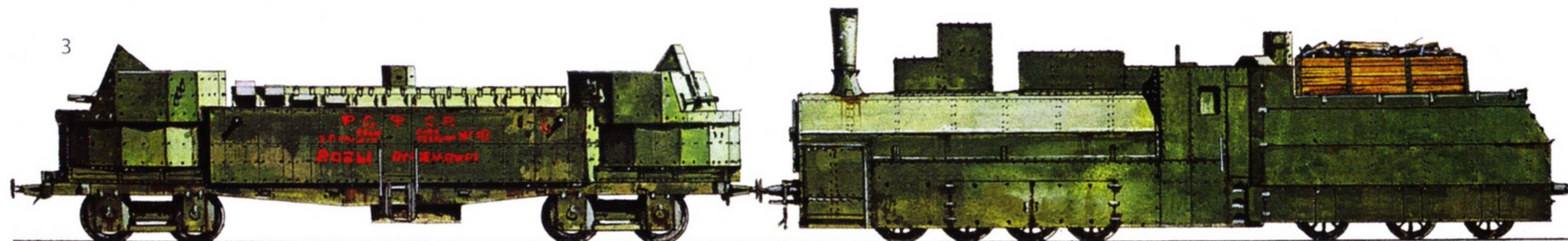


2. Русский бронепоезд «Хунхуз» № 1, 1915 год. Основной русский бронепоезд этого класса, на рисунке поезд показан лишь частично. Позади локомотива обычно располагался дополнительный артиллерийский вагон. Паровоз серии Ов.

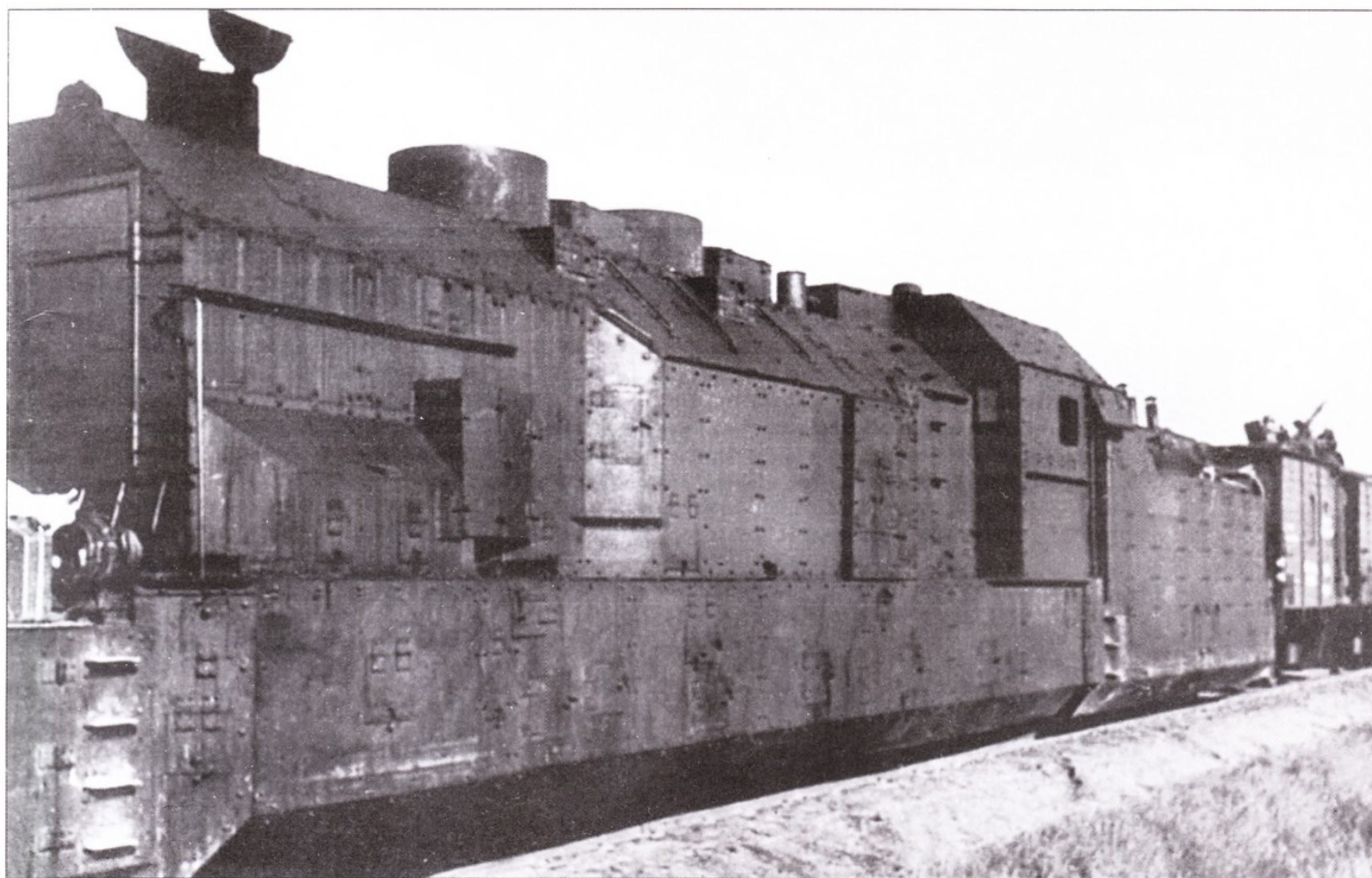


3. Советский бронепоезд № 10 «Роза Люксембург», 1918 год. Бронепоезду присвоено имя известного коммунистического лидера, использовался на Туркестанском фронте против басмачей. Паровоз серии Ов и артиллерийский вагон производства сормовского завода. Вооружение состоит из 3-дюймовых горных пушек в двух башнях, вдоль бортов расположены многочисленные амбразуры для стрелкового оружия. На рисунке бронепоезд изображен лишь частично, так как обычно по концам бронепоезда находились контрольные вагоны, а также второй артиллерийский вагон позади локомотива.

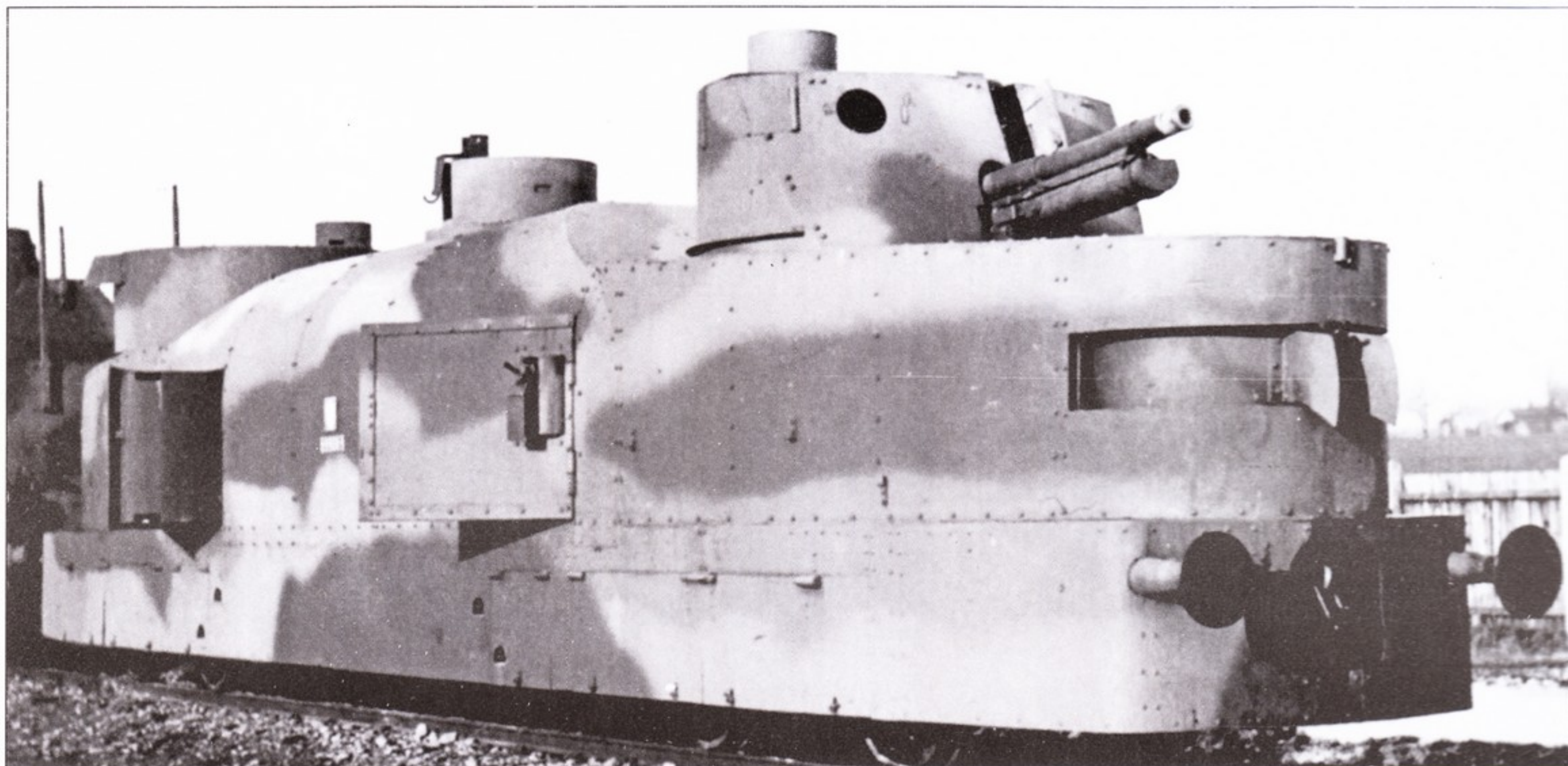
3



Бронепоезда



Локомотив (паровоз серии 57) одного из ранних германских бронепоездов (№№ 1 – 7) периода Второй мировой войны. Броня хотя и повторяет форму паровоза, но все равно имеет множество углов.



Бронепоезда достигли вершины технического развития в 1920-30-х годах в Восточной Европе, когда обобщили опыт Первой мировой и Гражданской войны. Паровозостроительный завод Цигельского в Познани строил такие артиллерийские вагоны для Польской армии начиная с 1921 года. Вооружение состояло из 100-мм гаубицы фирмы Шкода образца 1914/19 годов и 75-мм полевой пушки Путиловского завода образца 1902/26 года, размещенных в башне. Кроме этого, броневAGON вооружили девятью 7,62-мм пулеметами Максим.

Введение

С развитием железных дорог многие армии мира использовали их в военных целях. К Первой мировой войне бронепоезда стали новым стандартным видом вооружений наряду с бронеавтомобилями и первыми примитивными танками. Русские и австро-венгерские бронепоезда оставались самыми большими и мощными по вооружению. Однако, пережив быстрый расцвет, они вскоре отошли на задний план.

Бронепоезда стали главным оружием во время Гражданской войны в России в 1918-1920 годах, а потом эта тенденция

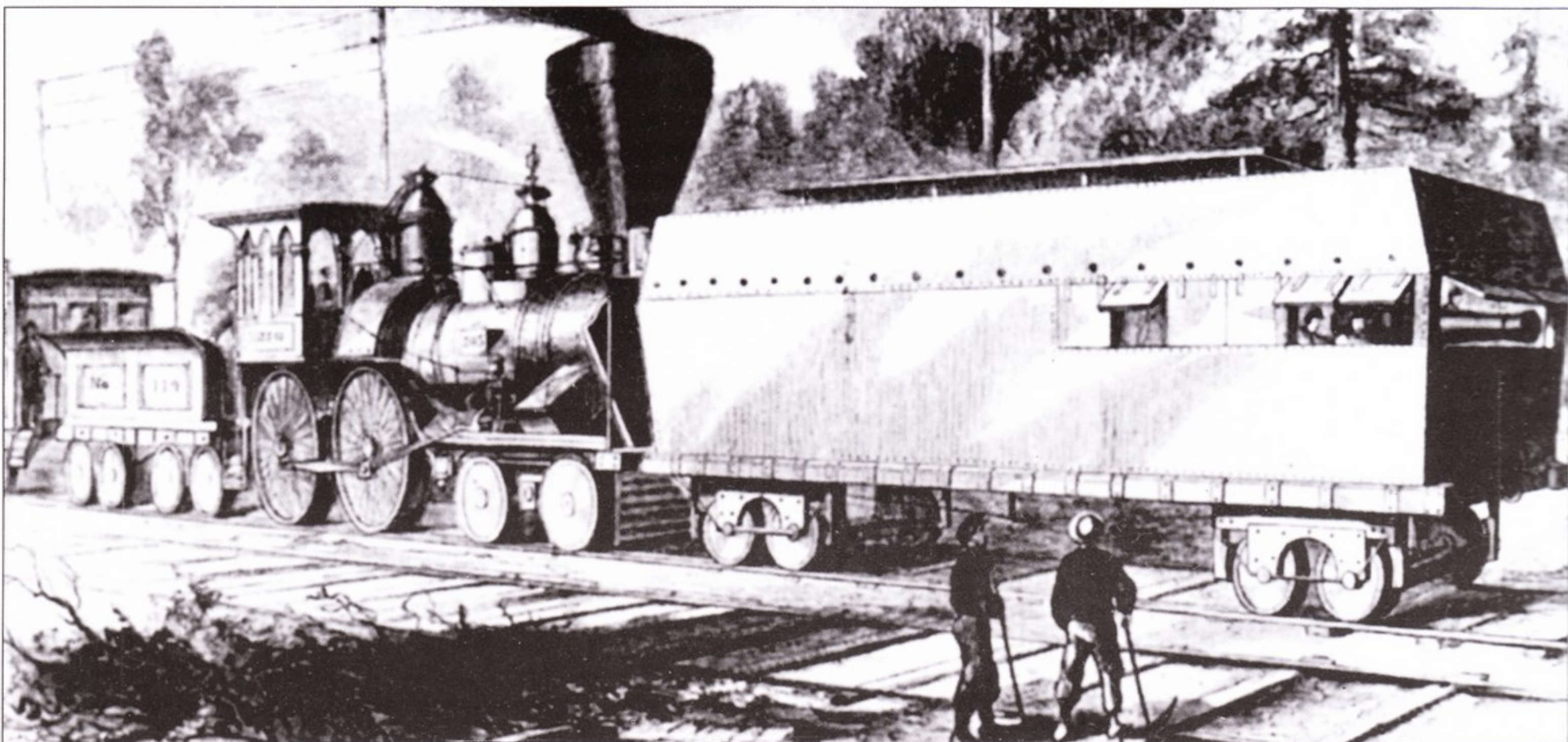
наблюдалась в 1920-е годы во время Гражданской войны в Китае. Бронепоезда вновь стали использоваться во Второй мировой войне, но уже не так широко. Их вытеснили мощные силы бронетанковых войск. Карьера бронепоездов закончилась с окончанием Второй мировой войны.

Истоки

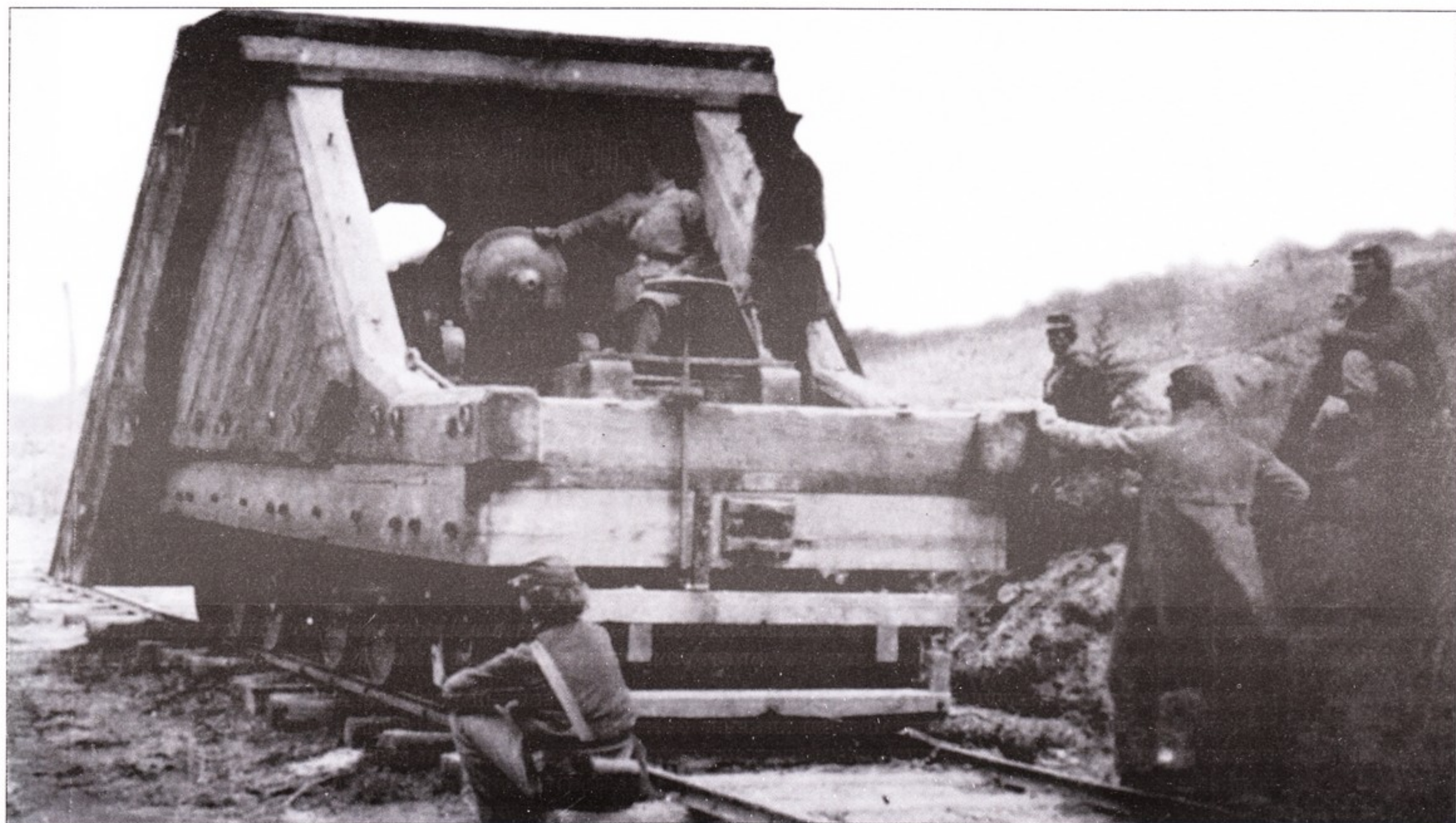
Железнодорожная сеть в Европе выросла почти с нуля до 186500 миль за период 1825 по 1900 годов. Путешествие между европейскими столицами занимало день, а не неделю, как прежде. Желез-

ные дороги помогали решать две основные военные задачи: транспорт и снабжение. Они могли перевозить армии на большие расстояния с гораздо большей скоростью, чем при передвижении войск другими способами. Железные дороги позволяли организовать снабжение армии, действующей на поле боя, с удаленных тылов.

Использование железных дорог в военных целях подтолкнуло к идее первых бронепоездов. Во время подавления революционного мятежа в 1848 году несколько импровизированных бронепоездов построили для австро-венгерских войск. Великобритания создала части, вооруженные



Во время Гражданской войны в Америке бронепоезда впервые получили широкое использование. На литографии показан бронепоезд, построенный в мастерских железной дороги Филадельфия-Вильмингтон-Балтимор. Его применили для патрулирования железной дороги между Гавр-де-Грасс и Балтимор (штат Мэриленд) после того как несколько мостов сожгли в 1861 году сторонниками конфедератов на этом маршруте. Пушка могла вести стрельбу вперед или назад.



Одним из наиболее мощных бронепоездов времен американской Гражданской войны было громоздкое сооружение, изображенное на этой фотографии. Эту большую 7-осную платформу построили для войск Юнионистов. Она предназначалась для осады Вicksburg в 1864 году. На ней располагалась 13-дюймовая пушка фирмы Паррот, прикрытая бронеплитами спереди и сбоку.

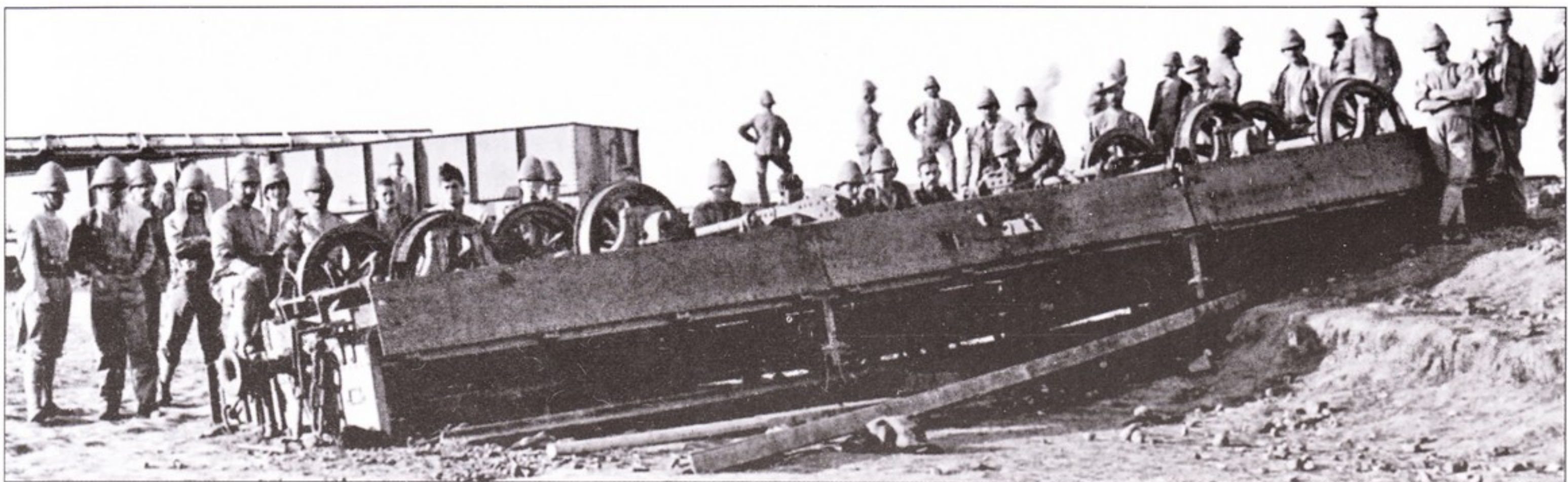
бронепоездами, в 1859 году. В 1861-65 годах во время Гражданской войны в США железные дороги широко применялись в военных действиях. Во время битвы под Чаттануга в 1863 году генерал Хукер смог перебросить войска численностью 22 тыс. человек из Вашингтона (округ Колумбия) в Бриджпорт (штат Теннесси) на расстояние 1168 миль за 7 дней. Двигаясь походным маршем, на это потребовалось бы больше месяца, и прибывшим войскам потребовался бы отдых.

Известно и боевое применение поездов во время Гражданской войны в США. Первый американский бронепоезд конфедератов построен для патрулирования железнодорожных путей к северу от Балтимора для борьбы с диверсантами. Это самый ранний пример применения бронепоезда для борьбы против партизан. В июне 1862 года командир конфедератов генерал

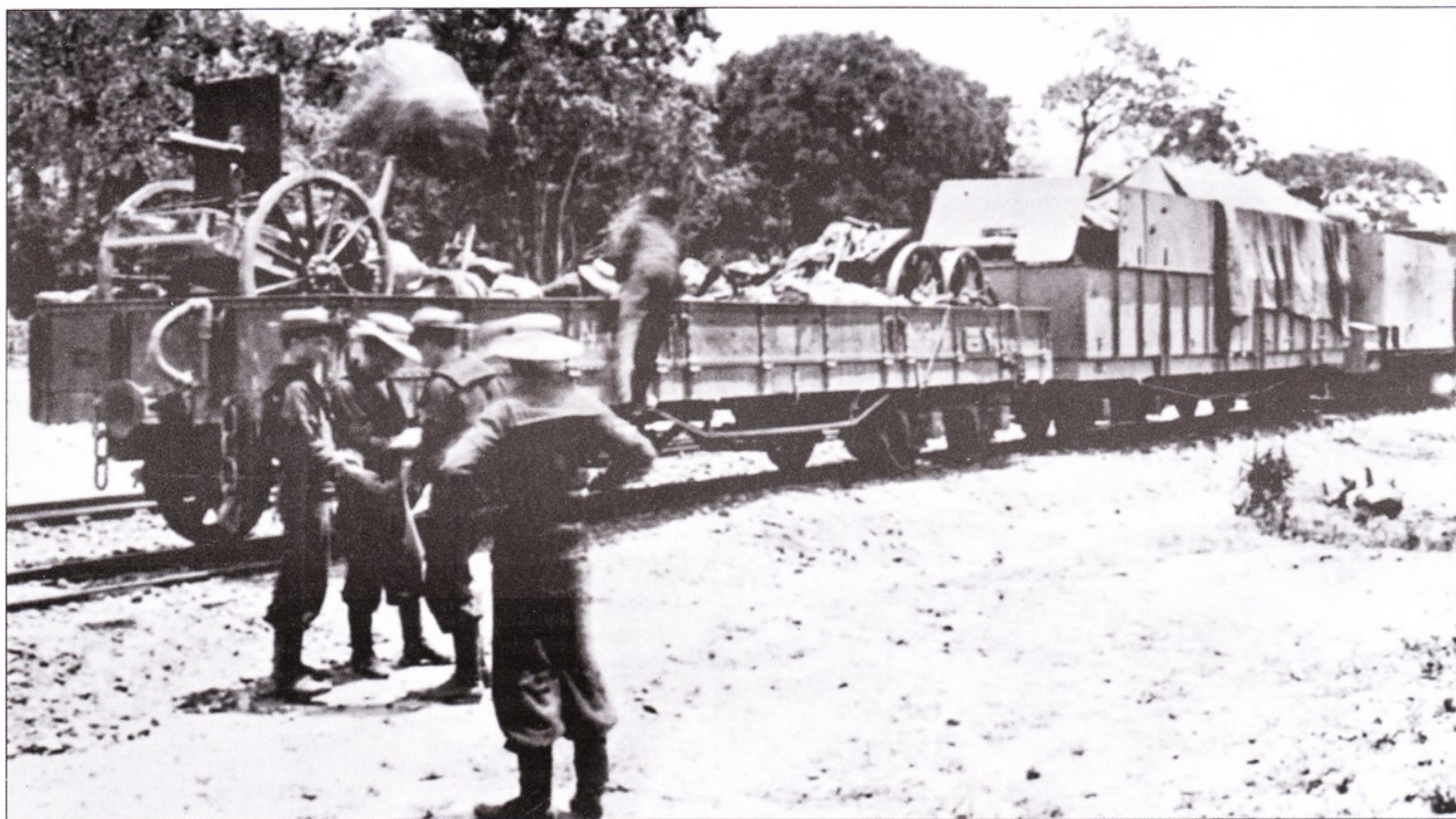
Роберт Е. Ли приказал командиру своей артиллерии оснастить железнодорожный вагон пушкой. Офицер поместил 32-фунтовую пушку на 4-осную железнодорожную платформу. Ее защитили наклонным бортом из стальных рельс. Эта батарея использовалась в 7-дневной битве под Саважем с 21 июня по 1 июля 1862 года. Армия Унионистов построила в 1864 году увеличенную версию броневоза с пушкой Паррота. Во время осады Вicksburg в том же году 13-дюймовую мортиру установили на железнодорожную платформу. Эти новинки заметили в Европе и во время Франко-Прусской войны 1870-1871 года компания Орлеан построила бронепоезд из двух броневозов с 140-мм пушками и использовала этот бронепоезд против немцев во время осады Парижа.

В дальнейшем бронепоезда усовершенствовали в Британских вооруженных

силах во время колониальных войн в конце 19 века. Экспедиционный корпус Королевского флота прокладывал себе путь во время Египетской кампании с помощью бронепоездов. Платформы с пушками защитили бронелистами и мешками с песком. Новинкой стало размещение пустого вагона впереди бронепоезда для защиты от мин или разрушенного железнодорожного полотна. Бронепоезда строили Британский королевский флот в Египте в 1882 году, Британская армия в Судане в 1885 году во время оказания боевой поддержки генералу Гордону в Хартуме и британские войска в Индии в 1886 году. Эти ранние эксперименты стали отправной точкой для развития бронепоездов в XX веке. Бронепоезда эффективно применялись британскими войсками во время Бурской войны 1899-1902 годов в Северной Африке.



Самая известная катастрофа бронепоезда NR 2-го Королевского стрелкового полка во времена Бурской войны случилась около Фрере 15 ноября 1899 года. Вагон для пехоты сошел с рельс, натолкнувшись на булыжник, подложенный повстанцами. Самому бронепоезду удалось спастись. В этом вагоне находился молодой Уинстон Черчилль — журналист газеты Morning Post, который попал в плен. На снимке видно, что бронированные борта опустились, когда вагон перевернулся.



На снимке бронепоезд NR в 1900 году, вооруженный пулеметами Максим и морской пушкой. Команда бронепоезда набрана из моряков Королевского флота.



Оказалось, что железные дороги жизненно необходимы для перевозки и снабжения армии в контролируемых Британией районах Африки. Тринадцать бронепоездов построили до начала Бурской войны (голландские поселенцы называли себя бурами) под руководством английских инженеров компаний «Кэп Говермент Рэйлвэйс» (CGR), «Натал Рэйлвэйс» (NR) и «Родезиан Рэйлвэйс (RR). Они предназначались для быстрой перевозки пехоты в проблемные мятежные районы и позволяли войскам бороться с противником из вагонов бронепоезда. Обычно такие поезда имели два или более вагонов оснащенных стальными бронелистами с отверстиями для стрельбы из винтовок.

Бронепоезда доказали свою полезность в начальный период боев, хотя они оказались уязвимы для упорного врага. Самый известный бой состоялся 15 ноября 1899 года, когда бронепоезд, построенный компанией «Натал Райлвэйс», с пехотинцами 2-го Королевского Дублинского стрелкового полка послали на разведку. Здесь в южном секторе фронта наступали войска буров. Генерал Луис Бота приказал бурским войскам блокировать бронепоезд около Фрере и его войска устроили засаду для команды бронепоезда. Когда бронепоезд попытался дать задний ход, он уперся в большой валун, который установили на железнодорожном полотне.

Два бронепоезда с мощным вооружением построили для морской дивизии Британского королевского флота, они обслуживались британским и бельгийским персоналом во время осады Антверпена в сентябре 1914 года. Каждый из этих бронепоездов имел на вооружении британскую 4,7-дюймовую морскую пушку и бронированный брусстер с каждого борта для защиты пехоты.



Одной из необычных новаций во время Бурской войны стало покрытие из канатов для защиты локомотива от огня оружия малого калибра. Локомотив получил прозвище «Волосатая Мэри».

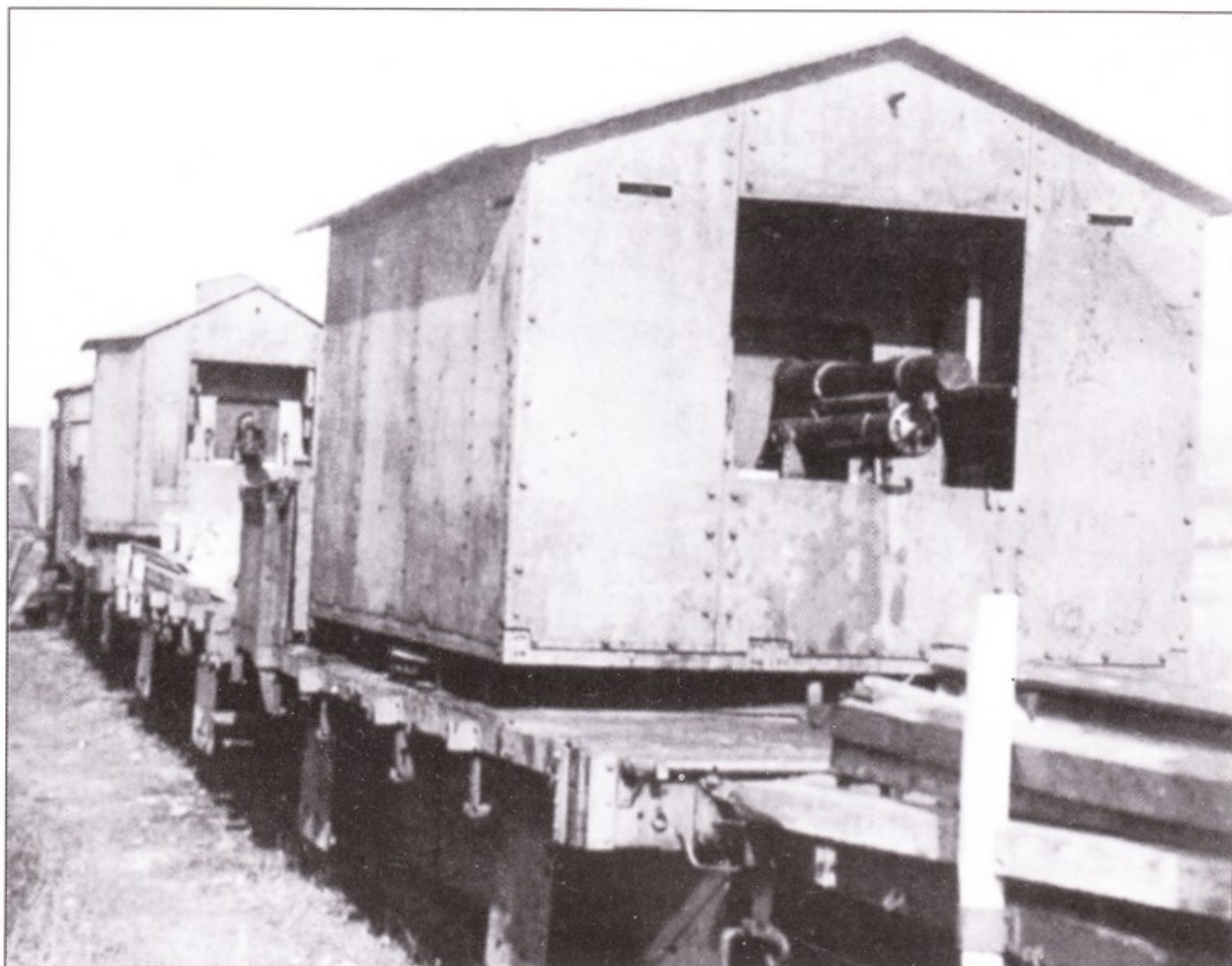
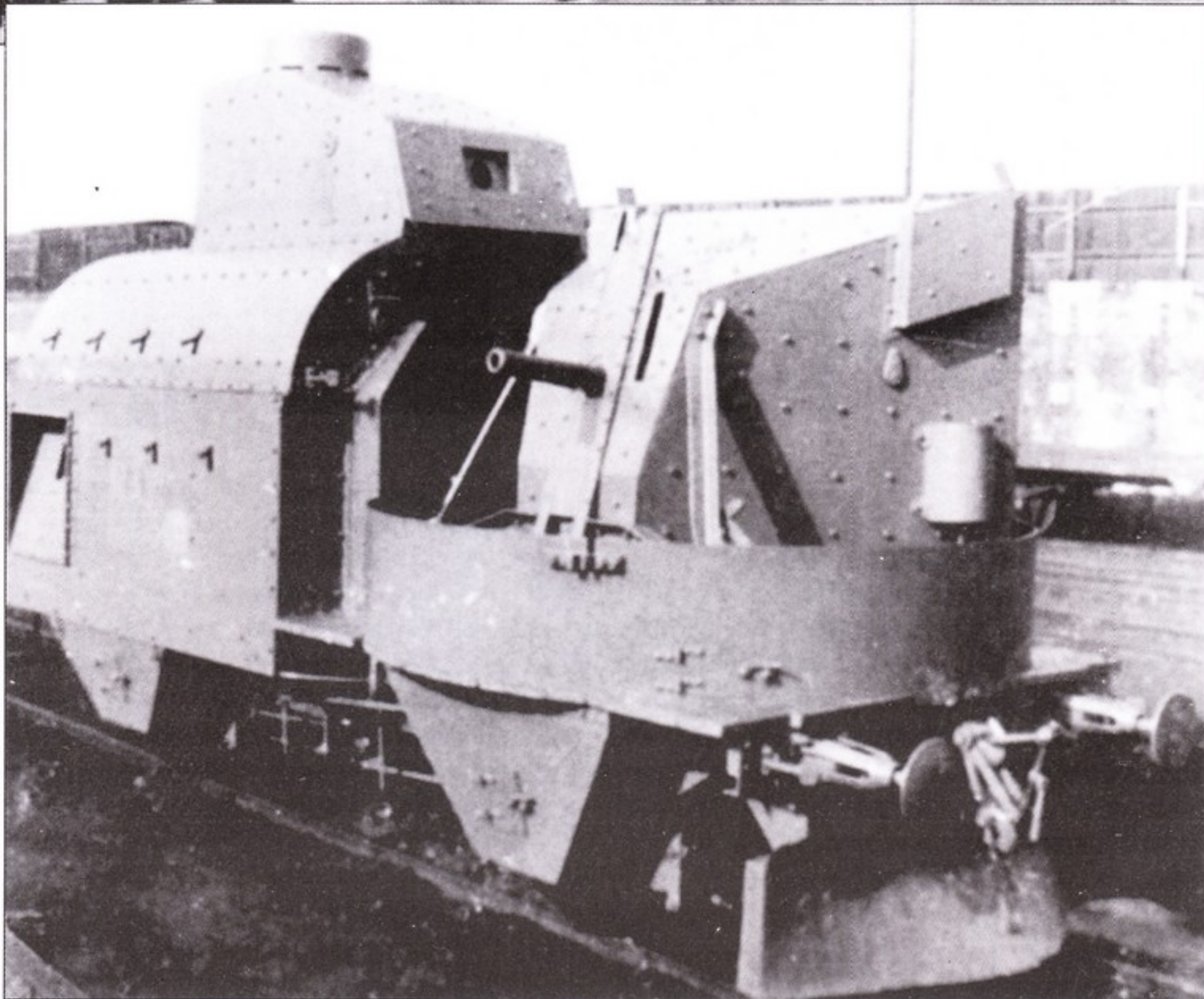
Типичный артиллерийский вагон венгерского машиностроительного государственного завода (MAVAG) для австро-венгерских бронепоездов. Вооружение: 70-мм пушка L/30 в поворотной башне; пулеметы: по одному с каждой стороны и один в куполе над оружейной башней.

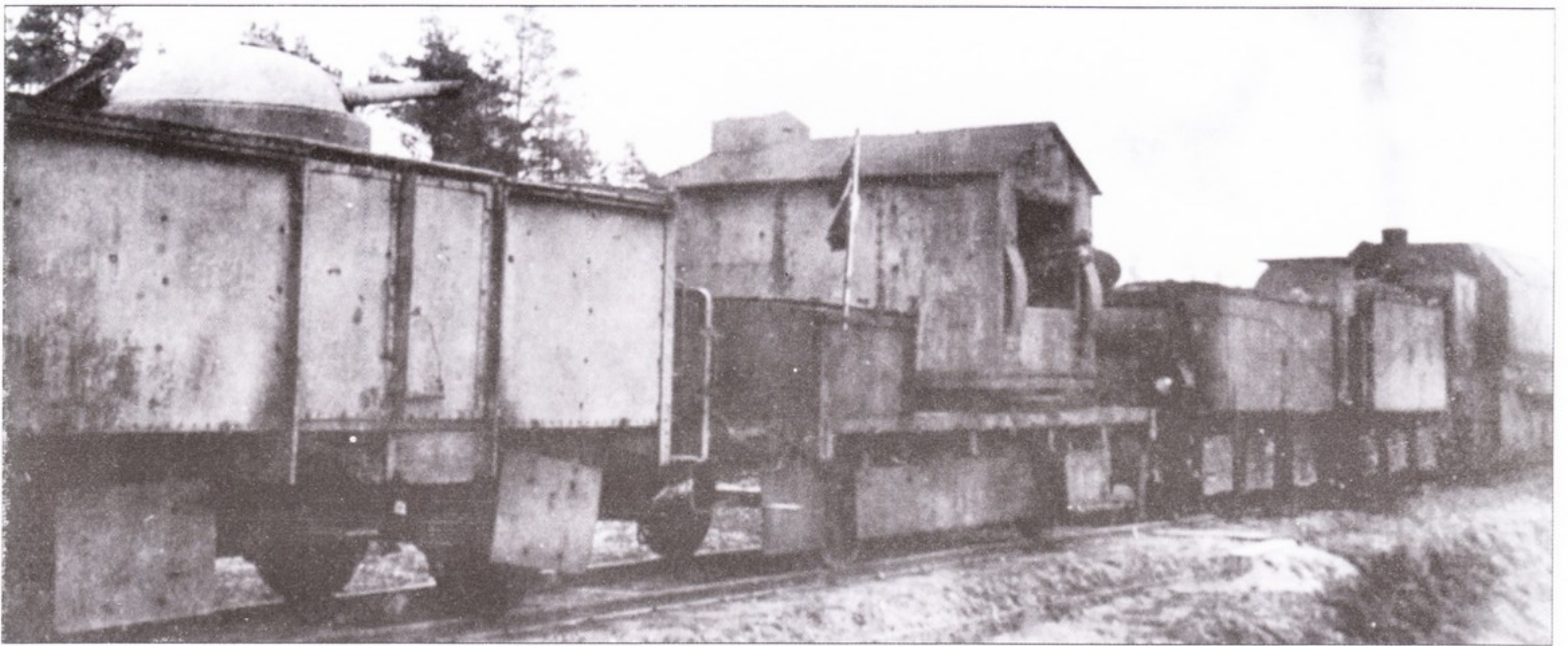
По этой причине один из броневагонов с пехотой сошел с рельс. Буры обстреляли бронепоезд из двух полевых пушек и пулеметов Виккерс-Максим типа Пом-Пом. В результате 7-фунтовую пушку бронепоезда вывели из строя. Однако бронепоезду удалось вырваться из засады, оставив противнику сошедший с рельс броневAGON. Буры захватили в плен более 50 британских солдат, в том числе журналиста британской газеты Морнинг Пост. Это был молодой Уинстон Черчилль.

Эта стычка выявила уязвимость бронепоездов перед засадами и стало очевидным, что они не могут действовать отдельно и, прежде всего, без разведки. Тактика и технология продолжали развиваться: для разведки стали часто использовать кавалерию. Необходимость бронепоездов в патрулировании железных дорог дала толчок к их дальнейшему развитию. На пике их могущества 20 бронепоездов участвовали в боевых действиях.

Послевоенное изучение уроков конфликта привело к выводу, что бронепоезд может выполнять 7 основных задач: сопровождение и поддержка колонн пехоты во время контратаки, фланговая защита для атакующих колонн пехоты, переброска войск к месту боев, сопровождение обычных поездов, разведка, круглосуточ-

Немецкие бронепоезда отличались упрощенным устройством. На снимке бронепоезд Rz. 1 или 2 на Румынском фронте в 1916 году, вооруженный трофейными русскими 76,2-мм полевыми пушками во вращающихся бронированных башнях (так называемых «собачьих будках»).





Еще один вариант немецких бронепоездов: на снимке Рз. V с долговременным огневым сооружением в виде броневAGONA с куполообразной башней на крыше с 53-мм пушкой. Следующий броневAGON - типичная «собачья будка».

ное патрулирование, защита железнодорожной сети. По признанию одного из офицеров, присутствие бронепоезда на участке фронта оказывало большой моральный эффект на противника. Действиям бронепоездов в боях дана оценка в официальной Британской истории Бурской войны. Там, в частности, писалось о том, что командир бронепоезда должен быть храбрым и иметь крепкие нервы, быть инициативным и самостоятельным в боях. Он всегда должен быть начеку, чтобы враг не смог перерезать линию позади него, постоянно ожидать боевого столкновения с противником и взрыва мины, заложенной противником в любое время.

Несмотря на интенсивное использование бронепоездов во время Бурской войны британские специалисты не видели перспектив для них во время боевых дей-

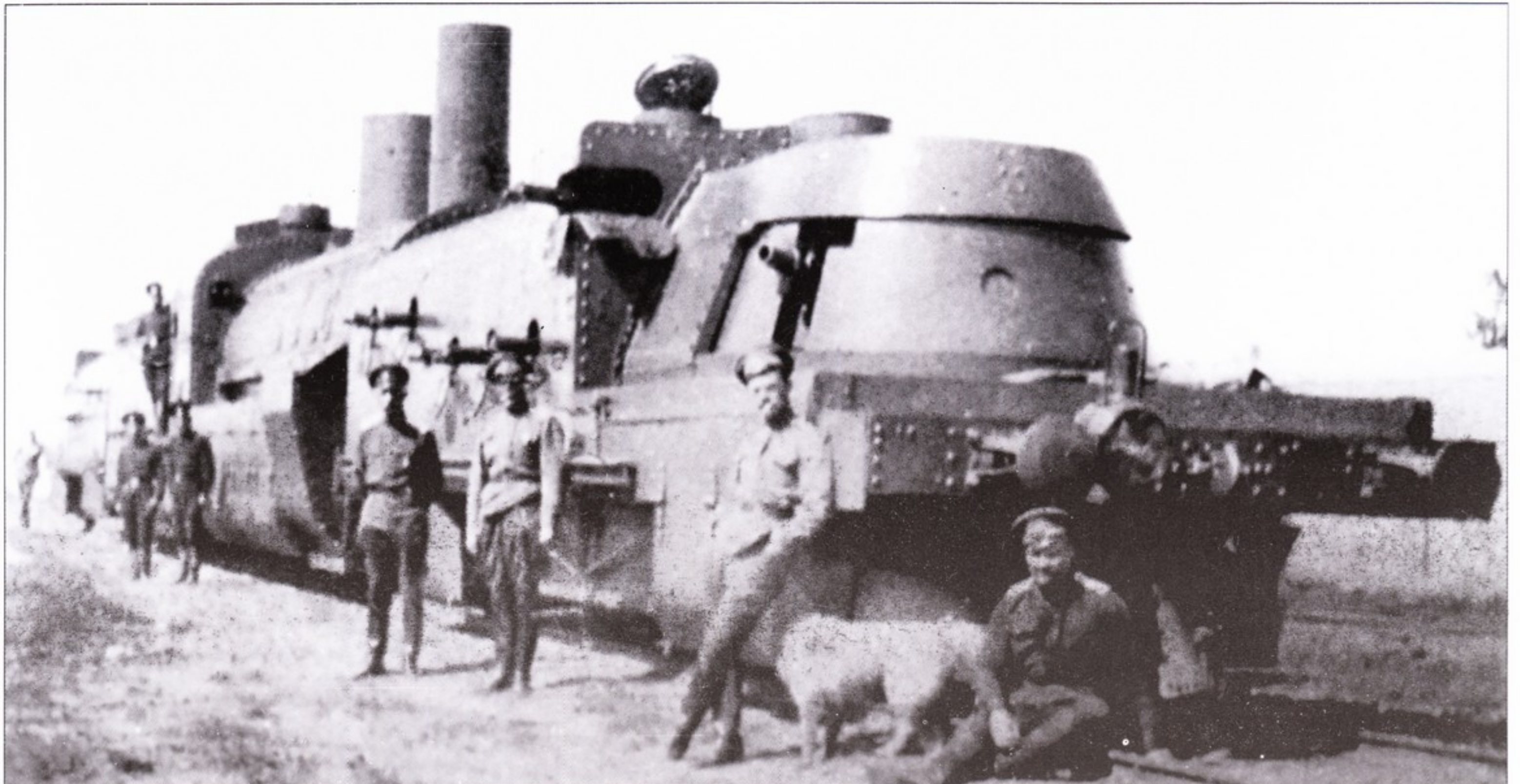
ствий в Европе. Считалось, что бронепоезда ценны только в колониальных конфликтах против нерегулярных сил и на европейском ТВД они не имеют перспективы из-за их уязвимости против регулярных сил противника.

Первая мировая война

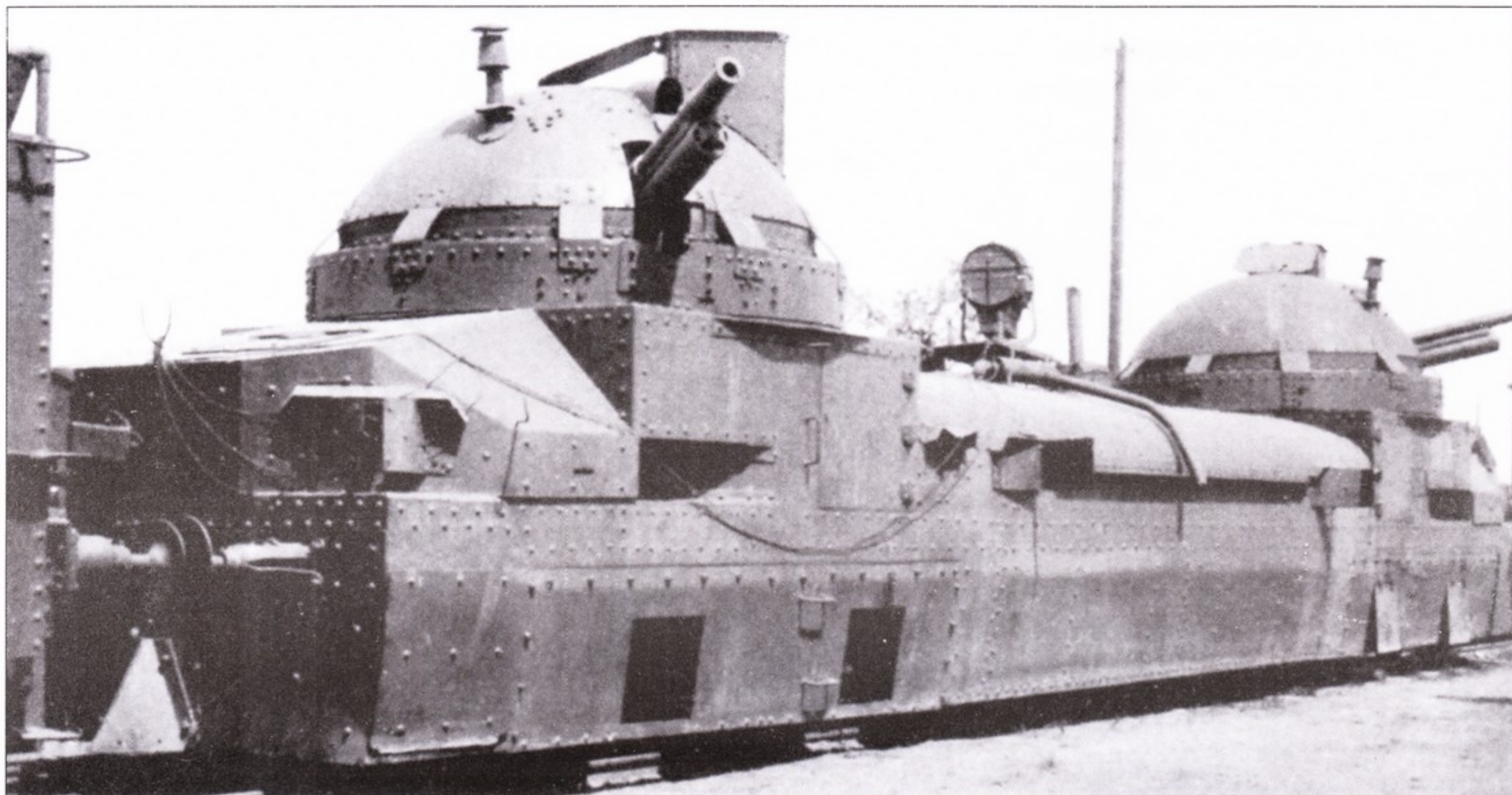
Ни одна из крупных европейских армий не планировала широко использовать бронепоезда в предстоящей войне. Тем не менее, в первые месяцы войны отмечено спорадическое участие бронепоездов в боях, но лишь до тех пор, пока Западный фронт не перешел к позиционной войне. Бельгийская армия построила 2 легких бронепоезда и по прибытии морской королевской дивизии из Англии, построили еще 2 бронепоезда. На платформы с низ-

ким бронированным парашетом поставили несколько морских орудий. Эти бронепоезда участвовали в боях в конце сентября 1914 года со смешанной британо-бельгийской командой во время сражения под Антверпеном. Немцы собрали несколько импровизированных бронепоездов около Бельфорда в августе 1914 года и несколько бронепоездов в Бельгии, чтобы защитить железные дороги против диверсантов, но эти бронепоезда мало участвовали в боях.

На Восточном фронте ситуация сложилась иначе. Русская армия широко использовала бронепоезда в основном из-за отсутствия нормальных дорог на огромной территории империи. Несколько примитивных бронепоездов построили для подавления боксерского восстания в Китае (1899-1901 годы). Военное министерство

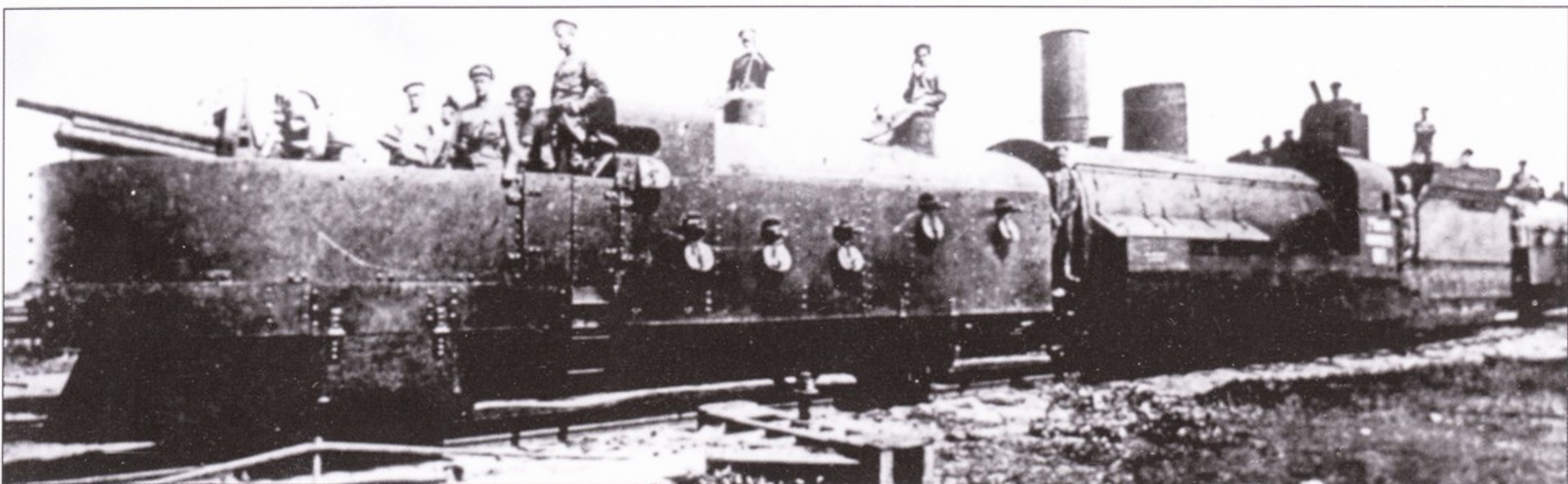
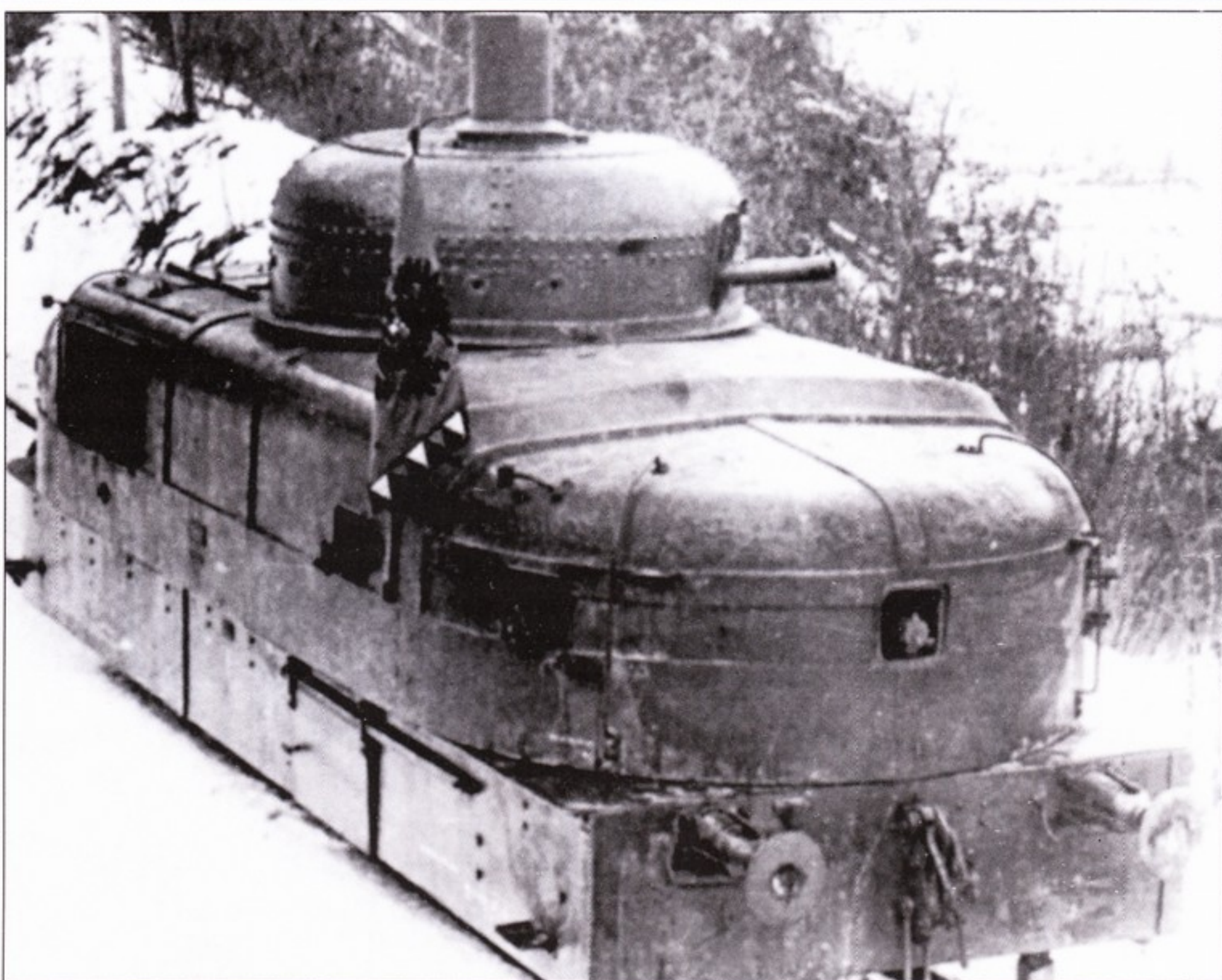


Первый стандартный бронепоезд класса Хунхуз, который использовался на Юго-Западном фронте в Восточной Польше и Западной Украине с осени 1915 года. Башенная 76-мм пушка имела большой сектор обстрела, кроме этого бронепоезд вооружен многочисленными пулеметами Максим.

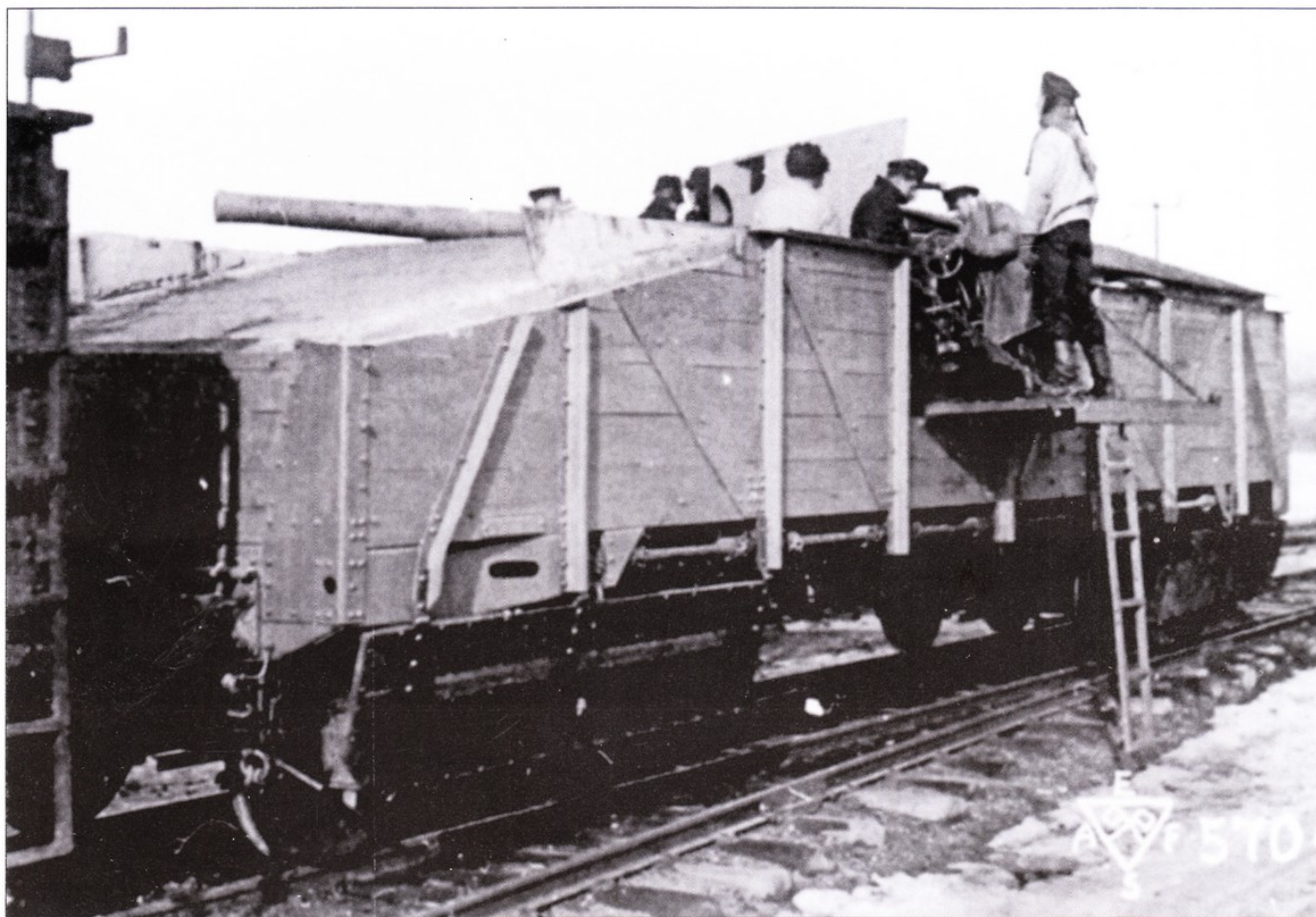


Самым удачным по конструкции стал русский бронекрейсер (мотоброневоз) Заамурец. Он прошел боевой путь от Карпатских гор через Сибирь в Китай. На снимке, сделанном американским военным атташе в Китае в 1925 году, мотоброневоз Орлик (бывший Заамурец) чешского легиона.

поддержало развитие бронированных железнодорожных батарей, которые участвовали в обороне Порт-Артура во время Русско-японской войны 1904-1905 годов. В 1912 году началась постройка 4 стандартных бронепоездов на Обуховском заводе. Основу бронепоезда составлял бронированный локомотив, два и более броневоза с пулеметами или пушками и два контрольных вагона-платформы, которые располагали впереди состава. Бронепоезда отправили в Польшу в 1914 году для борьбы с немецкими и австрийскими армиями. Австро-венгерский мотоброневоз, построенный на базе автомотрисы 303.343 с башенной 70-мм пушкой Шкода. Его потеряли во время боев на Румынском фронте в 1916 году.



Большевистские бронепоезда отличались большим разнообразием: от примитивных импровизированных до многобашенных броневозов. На снимке «2-ой сибирский бронированный поезд» (бывший Хунхуз №2) перестроен в Царицыне в октябре 1918 года. Вместо поврежденной башни установлена платформа с 3-дюймовой полевой пушкой. Команда взята из 2-й Сибирской артиллерийской батареи. Бронепоезд входил в состав 13 армии РККА Царицынского фронта. Позднее переименован в бронепоезд № 19.

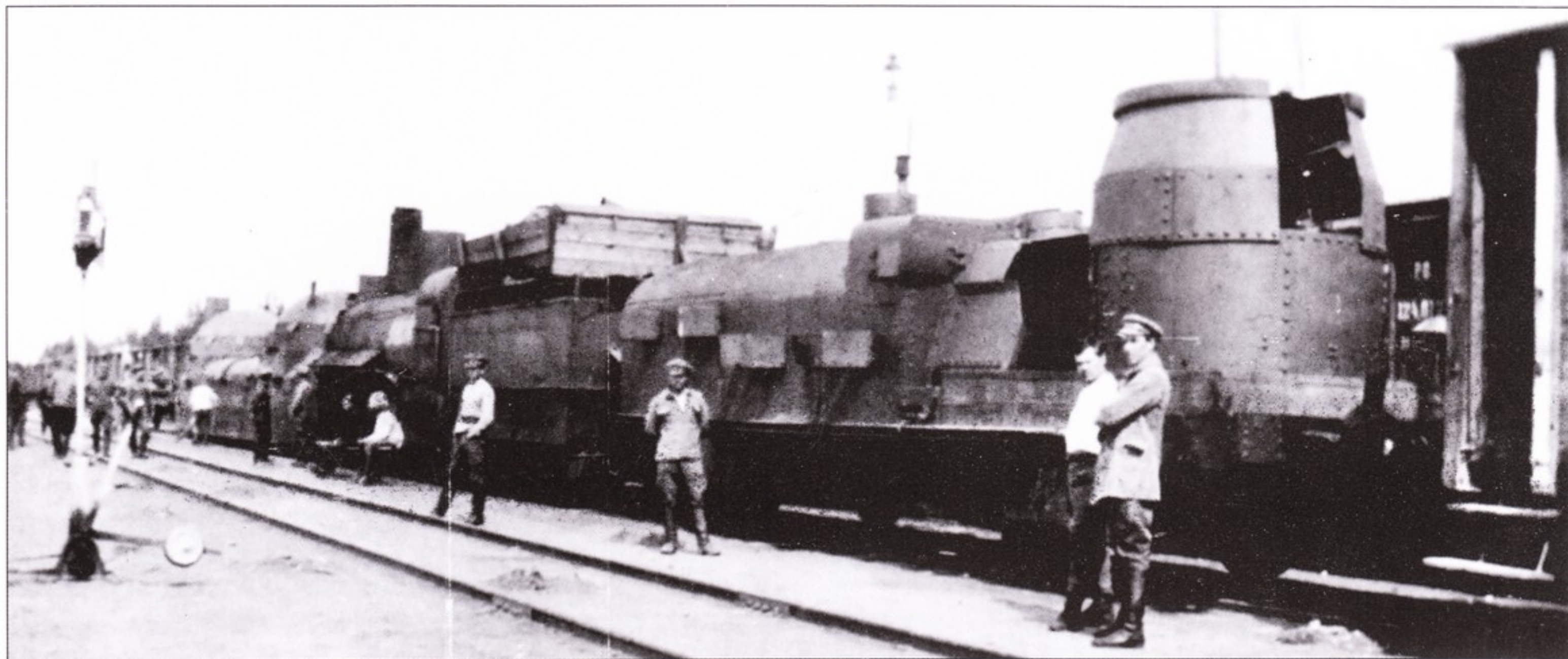


Бронепоезда с командой из моряков встречались и в Белой, и в Красной армиях. Обычно они вооружались морскими орудиями, установленными на платформе. На снимке бронепоезд Сибирской армии Колчака в январе 1920 года, построен в железнодорожном депо Владивостока.

миями. Бронепоезд 9-го железнодорожного батальона первым вступил в бой в боях за Львов. Он успешно участвовал в наступлении, захватив важный мост в районе Станислава, за что командир бронепоезда был награжден Георгиевским оружием. Во время боев за станцию Колюшки (район Львова) в конце ноября 1914 года бронепоезд 4-го железнодорожного батальона отбил атаку немецкой пехоты и

стал ее преследовать, что позволило захватить станцию частям 6-й Сибирской пехотной дивизии. Когда русские войска в этом районе были окружены превосходящими силами противника, бронепоезд использовался для спасения штаба армейского корпуса. Летом 1915 года бронепоезд 3-го железнодорожного батальона активно участвовал в обороне Брест-Литовска.

Действия русских бронепоездов оказались настолько успешными, что австро-венгерское командование решило последовать их примеру. Первый австро-венгерский бронепоезд – импровизированный Панцерцуг (Pz.Zug I) – собрали зимой 1914-15 года в железнодорожных мастерских Венгерской железной дороги (MAV). Тендер паровоза переделали в пушечный броневagon, установив его впер-



Бронепоезд Орлик, который неоднократно переходил из рук в руки во время Гражданской войны. Им владели анархисты, украинские националисты, немцы, большевики, повстанцы Чешского легиона. На снимке один из артиллерийских вагонов серии Хунхуз, далее за бронированным паровозом виден мотоброневagon Заамурец (он же Орлик).



Для бронирования обычно использовались бронелисты. Другим способом защиты стали сооружения из бетона, когда он заливался между двумя деревянными стенками. Такой бетонный колпак представляет вагон белогвардейского бронепоезда Мститель. Снимок сделан во Владивостоке в январе 1919 года. 25 октября 1922 года его захватила Красная армия.

ди локомотива, за ним следовали вагоны, защищенные стальными рельсами. Следующий бронепоезд (Pz.Zug II) отличался более сложной конструкцией. К 1916 году около 10 бронепоездов собрали и отправили на фронт. Они действовали на Восточном, Румынском и Итальянском фронтах. 15 сентября 1915 года бронепоезд Pz.Zug II принял участие при штурме туннеля Бабин Руб на Изонцо фронте (Италия). Бронепоезд обстрелял из пушек итальянский блокпост, а его десантная пехота бросилась в атаку и подожгла туннель.

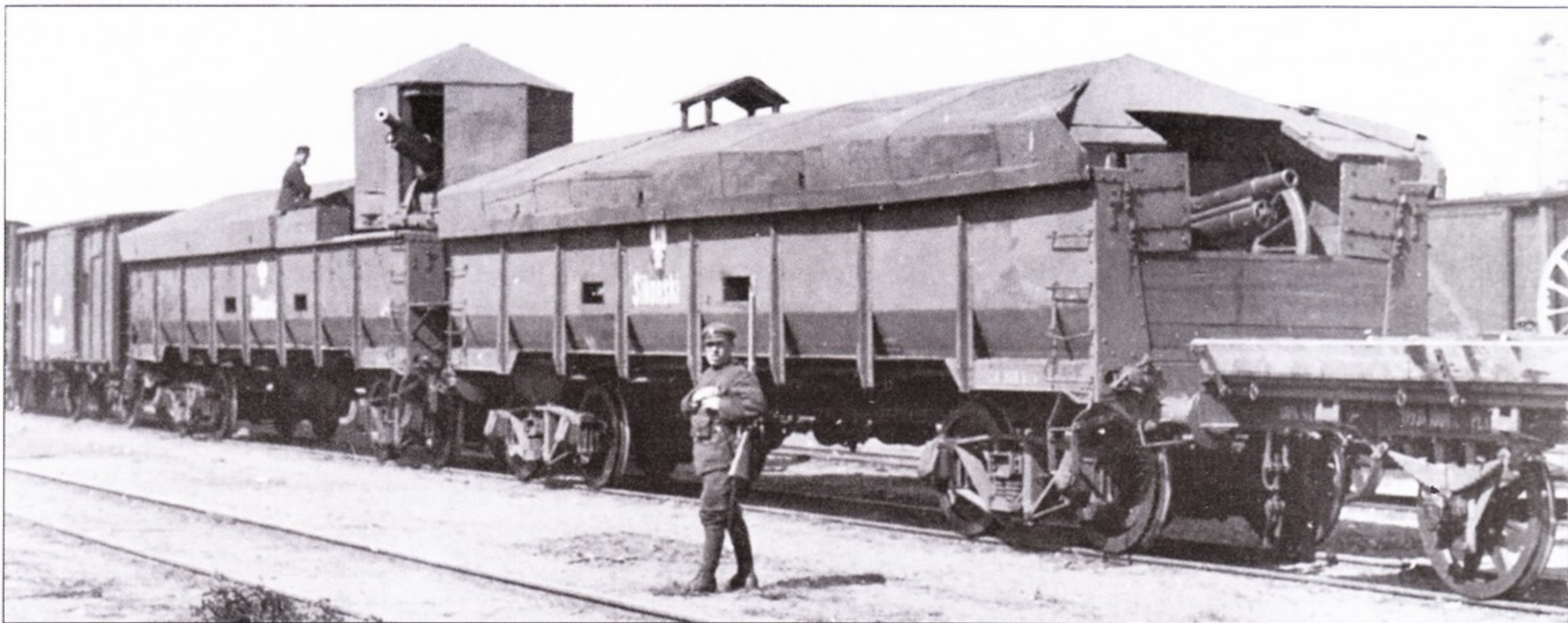
Немецкая армия применила первый импровизированный бронепоезд в Восточной Пруссии, вагоны которого имели примитивную защиту из мешков с песком. В 1916 году построили немецкие бронепоезда Pz.Zug I и II для действий на Румынском фронте. В отличие от русских и австро-венгерских бронепоездов немецкие были лишь результатом местной импровизации, а не заводской постройки.

Важное значение бронепоездов, выявленное в боях осенью 1914 года на Восточном фронте, дало толчок к строитель-

ству новых русских бронепоездов. Однако бронепоезда не стали поддержкой пехоты на поле боя, а использовались как мобильная сила для переброски на опасные участки фронта и внезапных рейдов и ударов по противнику. Конструкция русских бронепоездов сформировалась первоначально на базе ранних броневагонов с многочисленными щелями для стрельбы из стрелкового оружия и перешла к боевой конфигурации из броневагонов с одним или двумя артиллерийскими башнями и гнездами для пулеметов по бортам.



Первый польский бронепоезд Пилсудский собрали из компонентов трофейных австро-венгерских бронепоездов, захваченных в 1918 году. На снимке бойцы штурмовой группы около артиллерийского вагона. Впереди виден контрольный вагон-платформа.



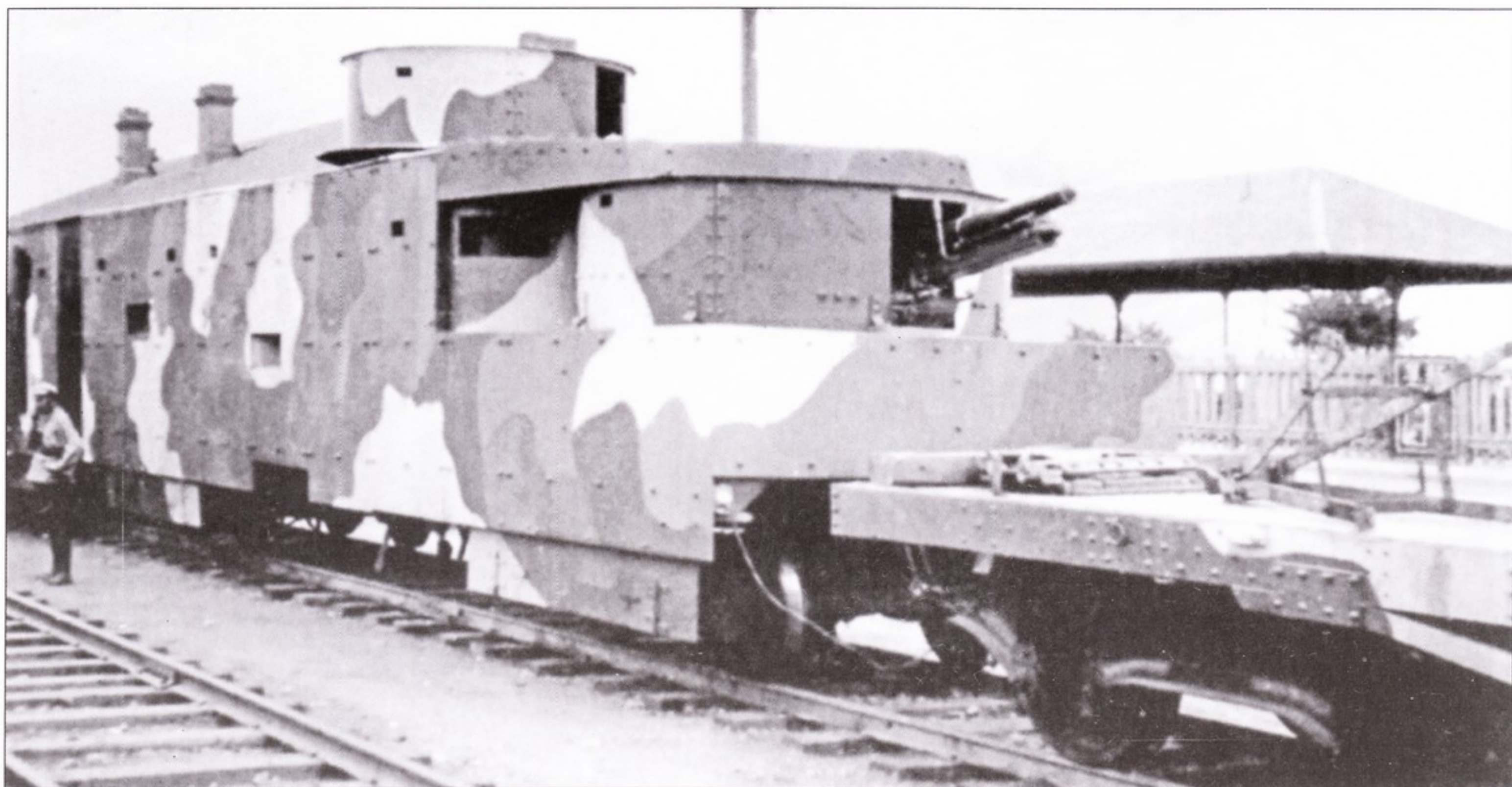
Импровизированный бронепоезд на станции Каленковице в мае 1920 года. Он собран из элементов трофейного советского бронепоезда, захваченного 9-й пехотной дивизией генерала Сикорского. Первый, видимый на снимке, артиллерийский вагон создан установкой перекрытия над вагоном-платформой и вооружен полевой 3-дюймовой русской пушкой. Второй артиллерийский вагон такой же конструкции, но пушка помещена в башню. Этот поезд поляки потеряли 26 июня 1920 года, попав в артиллерийскую засаду, устроенной 24-й Железной дивизией РККА около Словечно.

Одним из самых активных и передовых соединений была 2-я Заамурская железнодорожная бригада Юго-Восточного фронта под командованием генерала-майора Михаила Колобова. Она получила надежную базу в мастерских Киевской железной дороги. Бронепоезд Генерал Анненков построили в июне-октябре 1915 года. Его вооружили 3-дюймовой полевой пушкой, расположенной в главном артиллерийском вагоне. Другое орудие (3-дюймовая горная пушка) установили в поворотной башне типа Хунхуз в переднем вагоне. Четыре поезда такого типа построили в Киеве. Первый из них отправился на фронт в сентябре 1915 года. К концу 1915 года насчитывалось 15 действующих бронепоездов: по одному в Финляндии, на

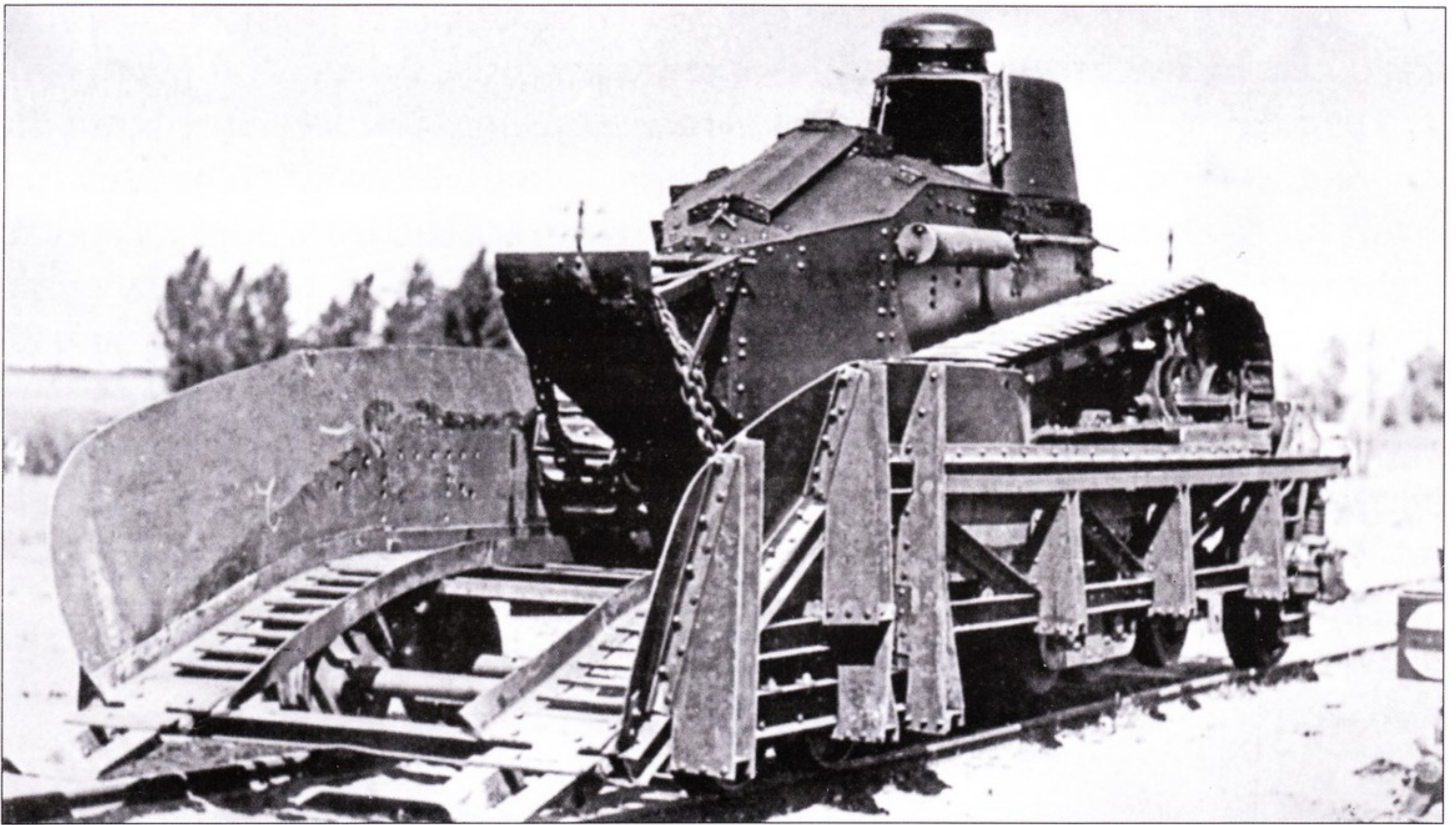
Северном фронте, на Западном фронте. Восемь бронепоездов действовало на Юго-западном фронте и четыре – на Кавказе.

Другим видом вооружения стали мотобронев вагоны (так называемые железнодорожные крейсера), которые строились в Австро-Венгрии и России. Их основой стали предвоенные автомотрисы, впервые созданные во Франции. Австрийский мотобронев вагон создали в 1916 году и он вошел в состав бронепоезда Rz.Zug IX. Этот бронепоезд австрийцы потеряли в боях на Румынском фронте 27 августа 1916 года. Генерал-майор департамента военных сообщений Михаил Викторович Колобов спроектировал небольшие бронепоезда. Летом 1915 года началось строительство таких бронепоездов в киевских

железнодорожных мастерских Юго-Западной железной дороги. Локомотив и два бронев вагона на базе 2-осной платформы обшивались 15-мм броней. По бокам бронев вагона устанавливался пулеметный каземат с бойницами для пулеметов, а в передней части его оборудовалась орудийно-башенная установка. Здесь на поворотном круге смонтировали 76,2-мм горную пушку образца 1904 года. Она имела сектор обстрела вправо и влево на 220 градусов. Два таких бронев вагона цеплялись по обеим сторонам от бронированного паровоза. Первый бронепоезд, получивший название Хунхуз, построили к 1 сентября 1915 года. Его передали 1-му Заамурскому железнодорожному батальону и 9 сентября команда бронепоезда под командо-



Китайские бронепоезда имели явно выраженный русский вид, так как большинство из них составляли бронепоезда бывшей Белой армии. Новые китайские бронепоезда построили русские наемные инженеры. На снимке бронепоезд Хунху для командующего Ханг-Зонг-Чанг. Он неоднократно переходил из рук в руки во время Гражданской войны в Китае в конце 1920-х годов.



Одной из инноваций польских инженеров стало использование устаревших французских танков Рено FT в составе бронепоездов. Танк размещен на специальной платформе с рампой и мог применяться как в составе бронепоезда, так и вне его.

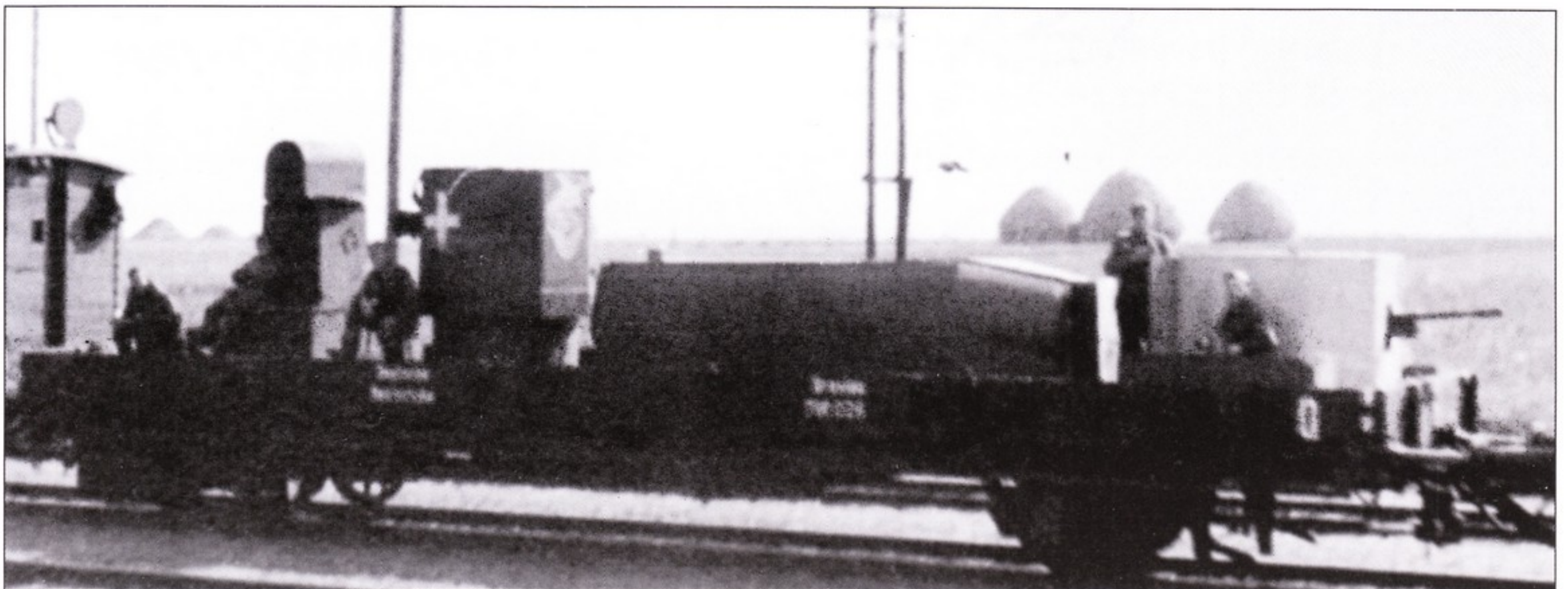
ванием поручика Крапивникова отправилась на австро-венгерский фронт. 24 сентября бронепоезд попал в засаду и команда вынуждена была его покинуть. Кроме бронепоездов типа Хунхуз, в России строили бронепоезда конструкции инженера Балля из двух артиллерийских бронеплаф-форм с 3-дюймовой горной пушкой и пу-леметами, а также пулеметный броневагон, вооруженный 12 пулеметами Максим. С 1916 года на Путиловском заводе стали строить бронепоезда конструкции штабс-капитан Пилсудского. К бронепаровозу с обеих сторон цеплялись два 4-осных бро-невагона, каждый из которых вооружили двумя 3-дюймовыми полевыми пушками и десятком пулеметов Максим.

В киевских, одесских и вологодских железнодорожных мастерских строились небольшие мотобронедрезины, однако их

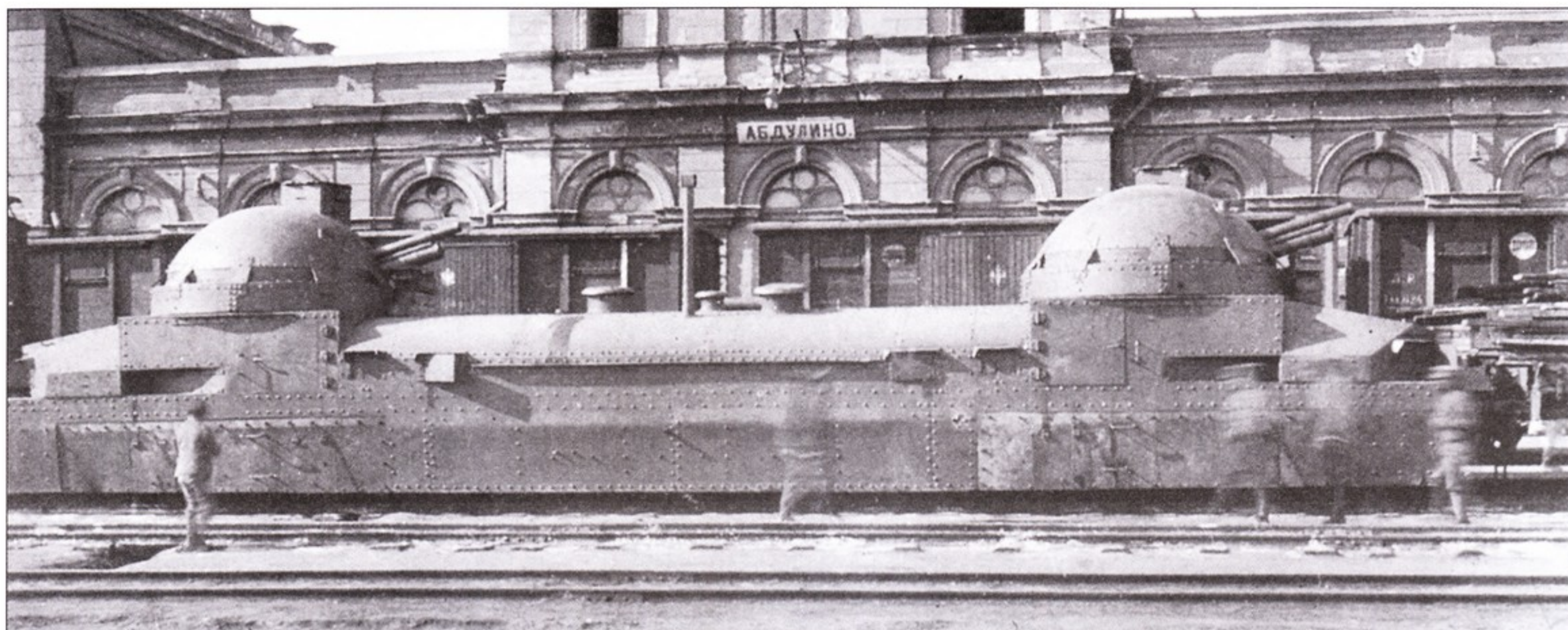
вооружение оказалось слабым, а скорость мала. Боевой опыт показал, что большие бронепоезда имеют ряд недостатков: сложное управление огнем из бронева-гонов, большая уязвимость бронепоезда и рельсового пути от огня артиллерии про-тивника. К осени 1917 года из 15 постро-енных русских бронепоездов в строю ос-талось только 7.

Как альтернативу бронепоезду на-чальник военно-дорожного отдела уп-равления военных сообщений Юго-За-падного фронта подполковник Бутузов спроектировал мотоброневаягон с мо-щным артиллерийским и пулеметным во-оружением. К его преимуществам отно-сились низкий силуэт и небольшие раз-меры, единое управление движением, командой и огнем, отсутствием паровоз-ного дыма и низкий уровень шума.

Железнодорожный крейсер Заамурец стали строить в январе 1916 года в мас-терских Одесской железной дороги. Кле-панный корпус из 12- и 16-мм брони уста-новили на 2-осные тележки пульмановс-кого типа. Крейсер оснастили двумя авто-мобильными бензиновыми двигателями Фиат 60 л.с. со специально разработанной трансмиссией. Он развивал скорость 45 км/час. Две полусферические вращаемые башни вооружили 57-мм автоматичес-ки пушками системы Норденфельда со скорострельностью 60 выстрелов/мин. Они устанавливались на специальном ла-фете с вертикальным сектором обстрела от минус 10 до плюс 60 градусов (что по-зволяло вести огонь даже по самолетам). Пулеметное вооружение состояло из 6 до 10 пулеметов Максим. Мотоброневаягон оснащался системой световой сигнализа-



При создании немецких бронепоездов использовались части трофейных польских бронепоездов. На снимке на платформе перевозятся части будущего артиллерийского вагона немецкого бронепоезда Pz.4: невысокая светлая башня с 37-мм пушкой и высокая башня для 75-мм пехотной пушки IG 18.



«Заамурец» на станции Абдулино

ции и телефоном, артиллерийскими дальномерами, прожекторами и системой отопления в холодное время. В октябре 1916 года после успешных испытаний Заамурец передали в распоряжение 8-ой армии Юго-Западного фронта, где он использовался главным образом для прикрытия железной дороги от атак авиации противника и как передвижная артиллерийская батарея. Однако он больше прославился в годы Гражданской войны.

Гражданская война в России

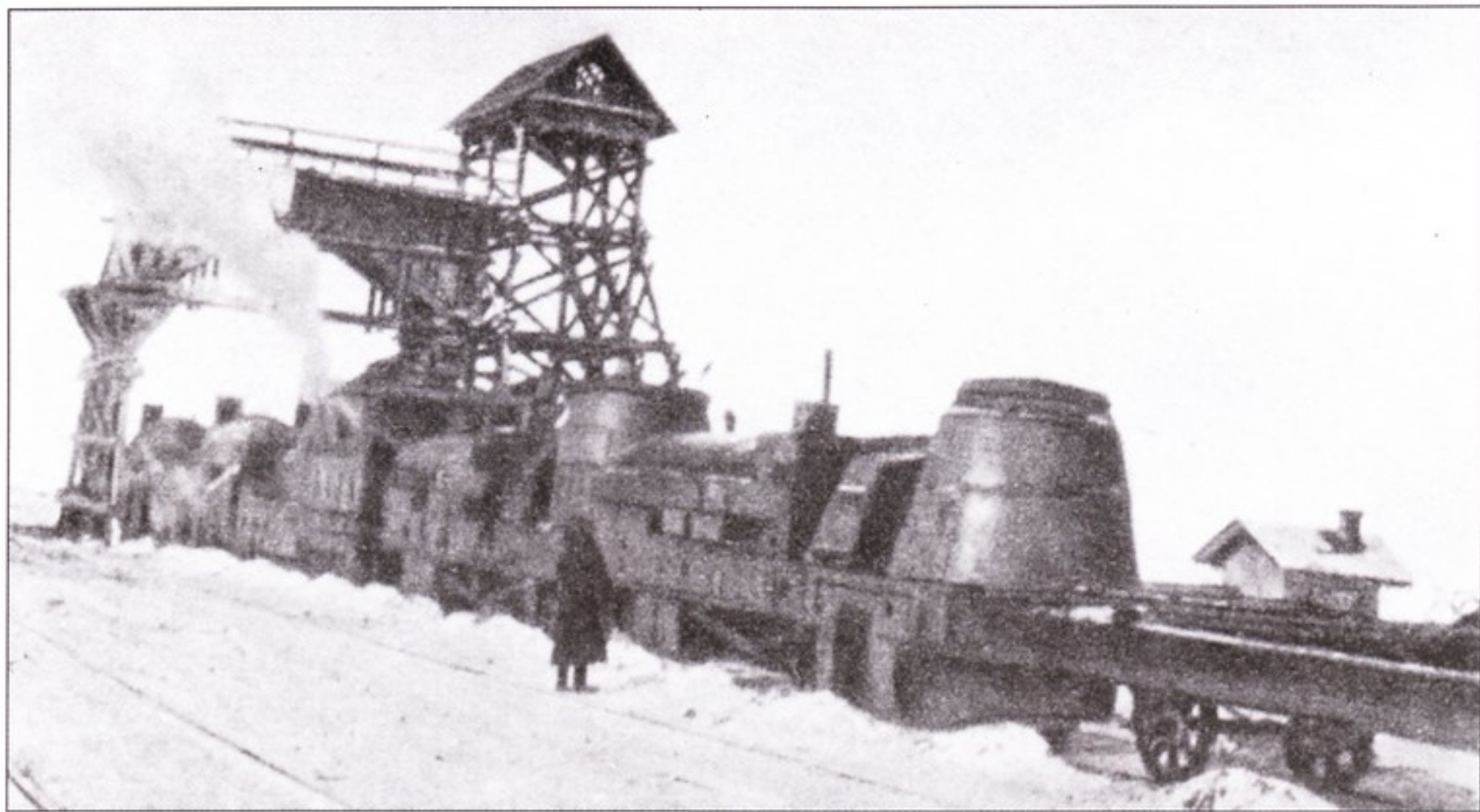
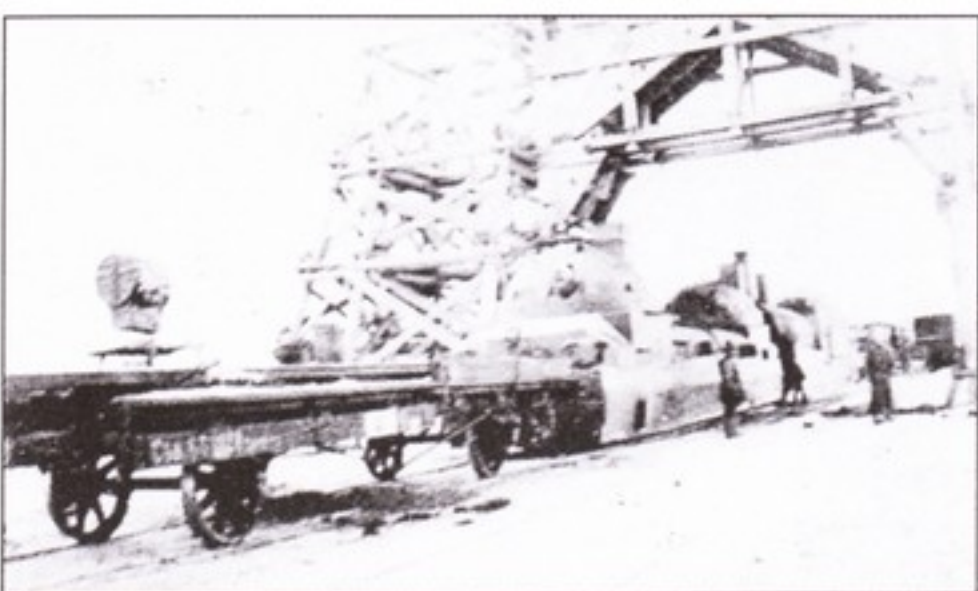
Наиболее интенсивное применение бронепоездов произошло в период Гражданской войны в России в 1918-1920 годах. Специфика этой маневренной войны состояла в конфликтах, спорадически возникающих в разных местах с широким применением кавалерии. Из-за слаборазвитой сети дорог переброска войск и снабжение зависели в значительной степени от железнодорожного транспорта. Во время

этой войны тактика применения бронепоездов достигла совершенства. Бронепоезда широко взаимодействовали с кавалерийским и пехотными частями.

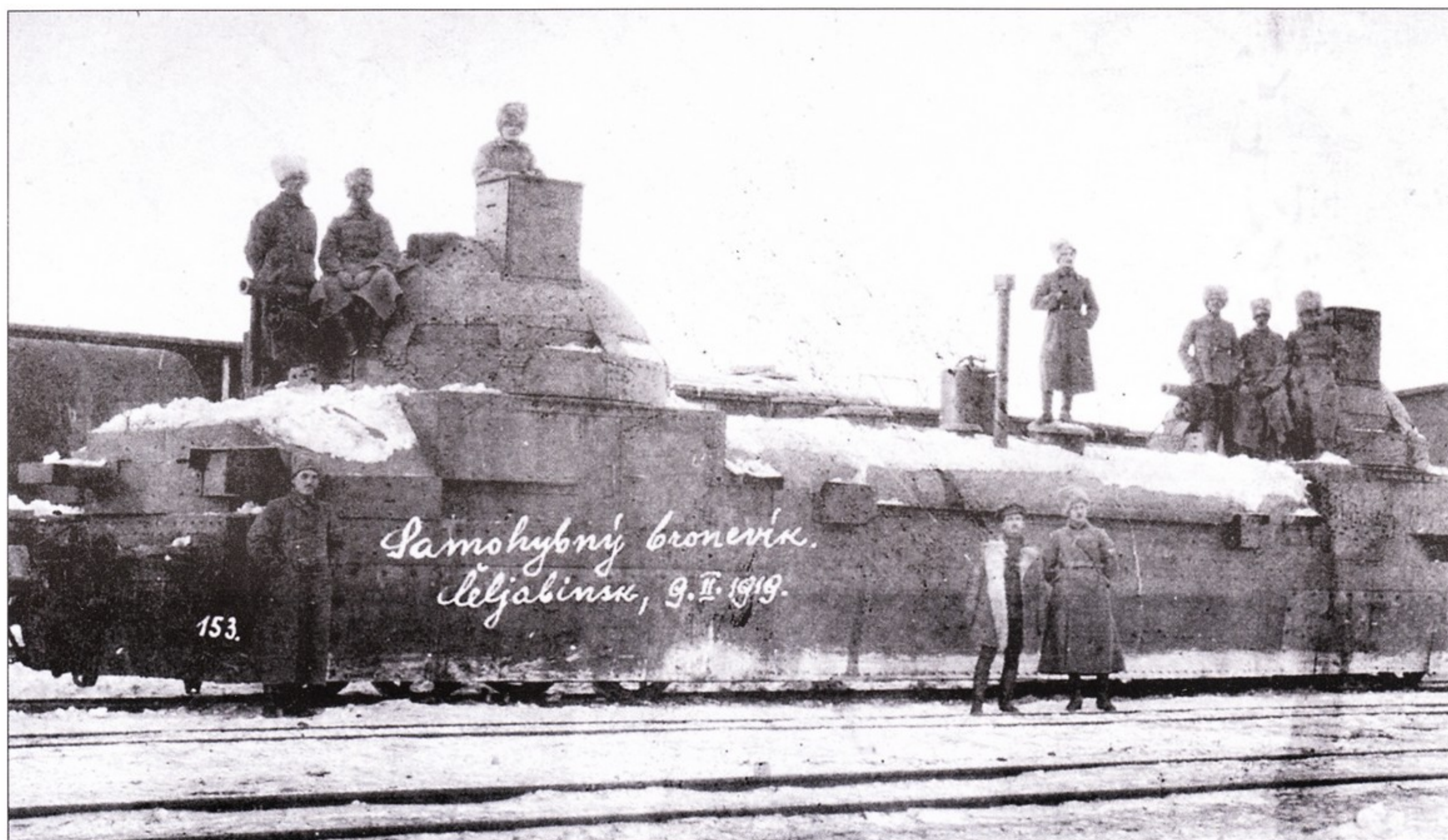
РККА (Рабоче-Крестьянская Красная Армия) получила несколько бронепоездов бывшей Русской армии. Большинство из них захватили немецкая армия или местные мятежники и белые армии. Первые два большевистских бронепоезда (БП № 1 и БП № 2) построили на Путиловском заводе в Петрограде в конце 1917 года. К 1918 году большевики контролировали почти всю тяжелую промышленность. Бронепоезда для большевиков строились так же на Брянском паровозостроительном заводе. В 1919 году этот завод стал лидирующим по постройке бронепоездов. Бронепоезда строились также на других больших паровозостроительных заводах: в Перми, Нижнем Новгороде, Харькове Коломне, Горловке, Луганске, Мариуполе и Екатеринославле.

Конструкции ранних бронепоездов отличались невероятным разнообразием. Часто это был бронелокомотив с вагонами с примитивной защитой (мешки с песком и блоки из цемента) и разношерстного вооружения из имевшихся в наличии пушек и пулеметов. В железнодорожных депо изготавливали бронепоезда по старым дореволюционным чертежам. Для

борьбы с излишним разнообразием конструкций бронепоездов осенью 1918 года вышла директива командования Красной армии. Она устанавливала стандартом бронепоезд Русской армии образца 1915 года с бронепаровозом, двумя артиллерийскими вагонами и двумя или тремя контрольными вагонами спереди. Однако эту директиву не удалось реализовать в хаосе Гражданской войны и 4 января 1919 года предприняли еще одну попытку стандартизировать бронепоезда. Официально признали три стандартных типа бронепоезда. Поезд № 1 стал классическим образцом модели 1915 года с двумя артиллерийскими вагонами и бронированным локомотивом в центре, обычно вооружался двумя или более 3-дюймовыми полевыми пушками и 12 пулеметами. Поезд № 2 включал в состав более тяжелые артиллерийские орудия, обычно 4- и 6-дюймовые морские орудия на специальном лафете. Поезд № 3 предназначался для перевозки личного состава и снабжения боеприпасами. К концу 1918 года у Красной армии насчитывалось 23 бронепоезда, в конце 1919 года – 59 и в конце 1920 года – 103. В общей сложности около 300 бронепоездов действовало на фронтах Гражданской войны. Из них 75 были стандартного типа, построенные на паровозостроительных заводах, а остальные – результат импрови-



Бронепоезд «Орлик» в Челябинске, 1919 г. Видна кормовая платформа и бронев вагоны.



зации и местного дизайна. Бронепоезда сопровождалась передвижными базами — обычно это был паровоз с пассажирскими и товарными вагонами.

Бронепоезда — сложное и наиболее эффективное оружие. Во время боев за Царицын (позднее Сталинград) осенью 1919 года командующий Красной армией писал: «Бронепоезда воевали смело и отчаянно. Если мы когда-нибудь выиграем эту битву, то только благодаря бронепоездам».

В последних сражениях Гражданской войны бронепоезда сыграли решающую роль. К 1920 году каждая вторая полевая

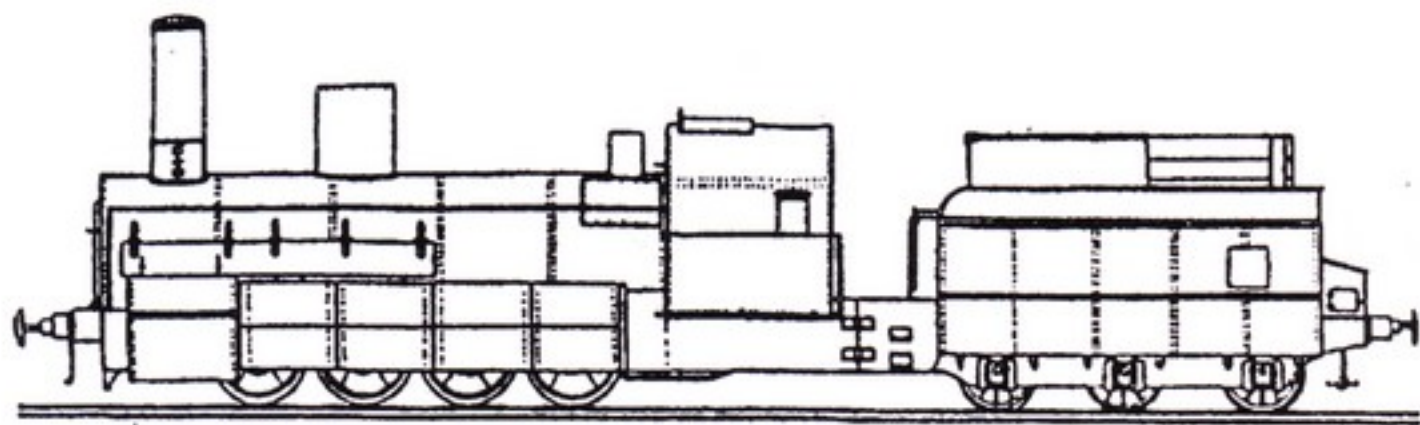
пушка Красной армии была установлена на бронепоезде. Внезапное появление бронепоезда, извергающего пушечный и пулеметный огонь, оказывало решающее значение на исход боя. Команды бронепоездов стали мобильной штурмовой силой Красной армии. Они стали элитными частями, одетыми в знаменитые кожаные куртки.

Наиболее важной тактической инновацией в боевых действиях бронепоездов стал использование десантных отрядов. Еще в 1915 году тактика русского командования предусматривала сопровождение бронепоездов небольшими пехотными ча-

стями для высадки в бою, для разведки вражеских окопов или других активных действий. В октябре 1919 года эту практику взяли на вооружение и команду каждого бронепоезда усилили десантным отрядом. Обычно такой отряд состоял из пехотной роты (165 бойцов), отряда кавалеристов (47 всадников) с двумя пулеметными тачанками. Роль десантного отряда бронепоезда важна как в обороне, так и в наступлении. Когда бронепоезд находился в тылу — десантный отряд должен охранять его на месте стоянки. Во время рейда этот отряд высаживался для разведки впереди следования бронепоезда и обнаруже-



Два фото бронепоезда «Орлик»



01

01. Один из первых вариантов бронирования локомотива Типа «О».

02. Более поздняя конфигурация бронирования того-же локомотива. Тендер с более высокими бортами, над кабиной возвышается наблюдательная башенка.

03. Заключительный вариант бронирования локомотива Типа «О».

04. Двухосный броневоз типа «Хунхуз» раннего выпуска с доработками: обзорной башенкой, лучшей вентиляцией и пулеметами. Вагон вооружен одной 76,2-мм пушкой образца 1902 г.

05. Этот же вагон, только башня сдвинута ближе к центру платформы для удобства и устойчивости.

06. Еще один вариант вагона «Хунхуз» первой производственной серии.

07. Двухосный броневоз «Хунхуз» второй производственной серии с башней конической формы.

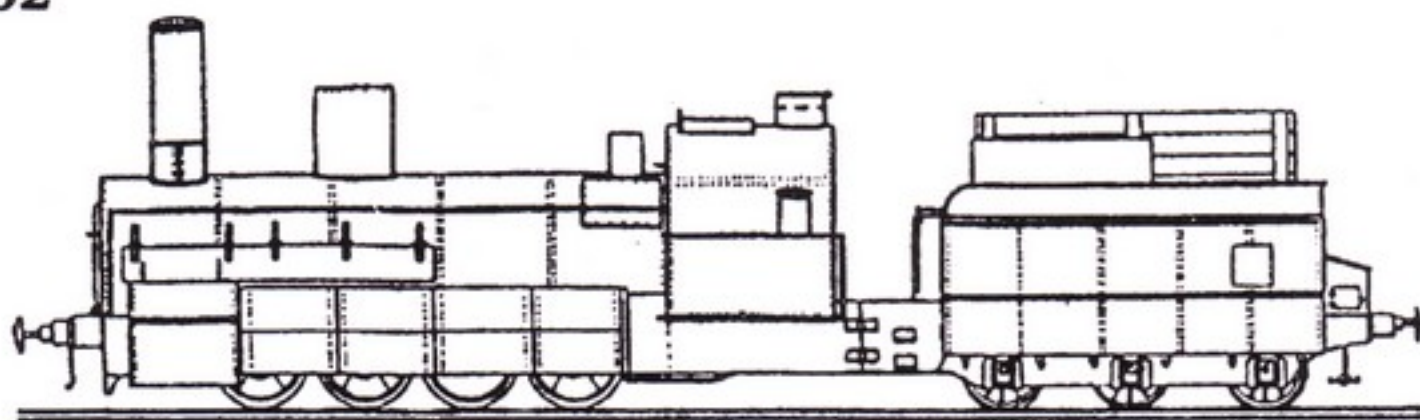
08. «Хунхуз» с башней цилиндрической формы и горной 76,2-мм пушкой.

09. Броневоз «Заамурец», октябрь 1916 - сентябрь 1917 г. 57-мм пушки размещены в двух куполообразных башнях.

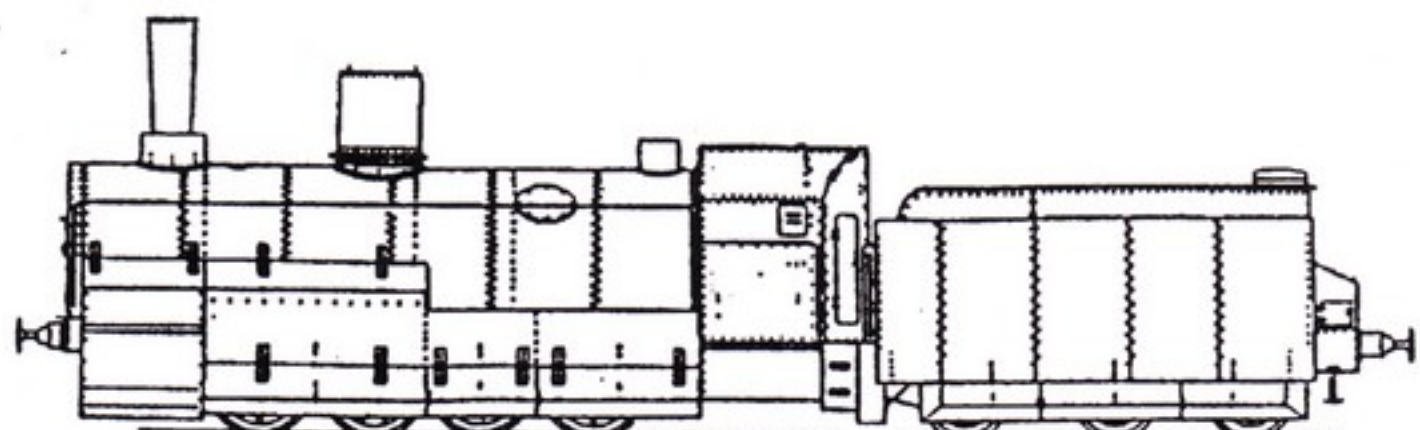
10. «Заамурец» после модернизации в Одессе: орудийные башни увеличены по высоте, на них добавлены обзорные башенки, на каземате появились вентиляционные трубы.

11. «Орлик» с новым вооружением из 76,2-мм пушек в башнях и перископами на них.

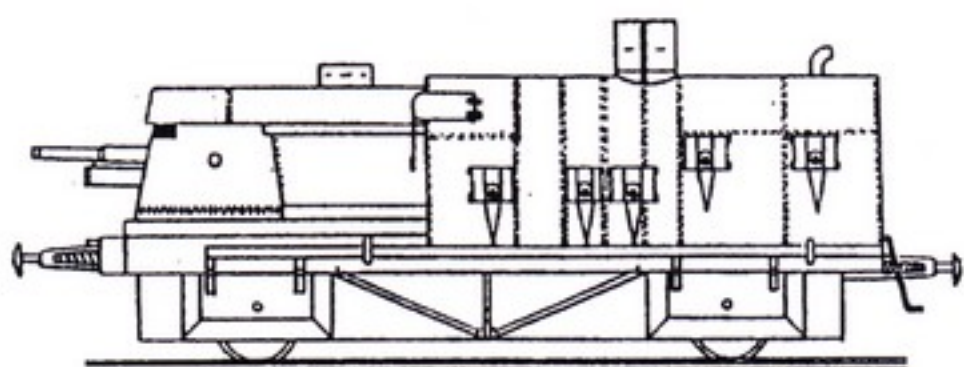
12. «Орлик» в Китае, на каземате установлен морской прожектор для ночного боя.



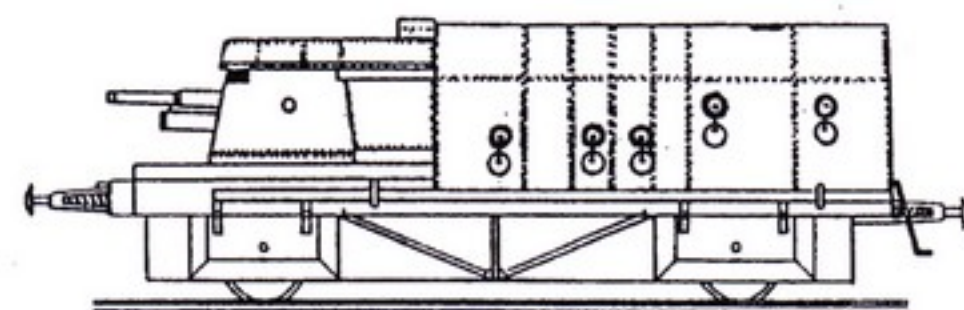
02



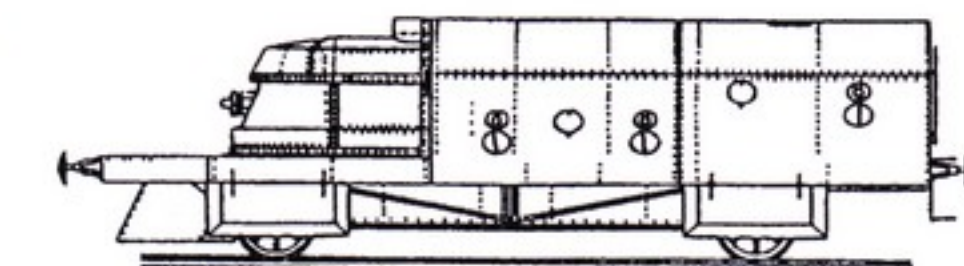
03



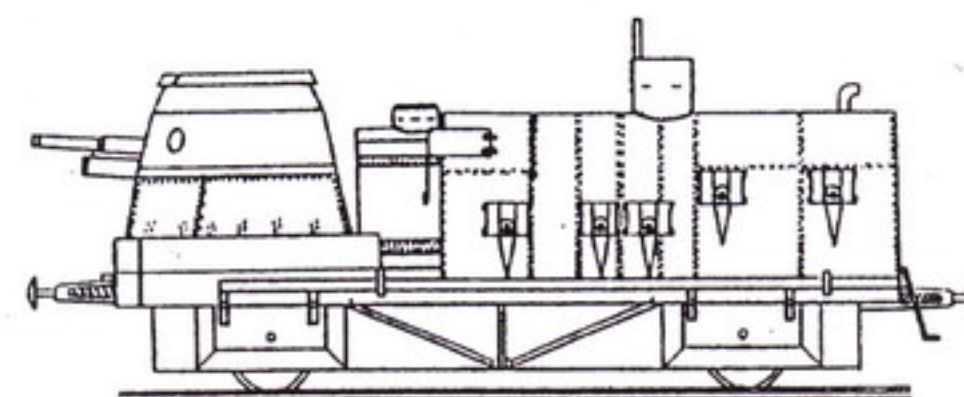
04



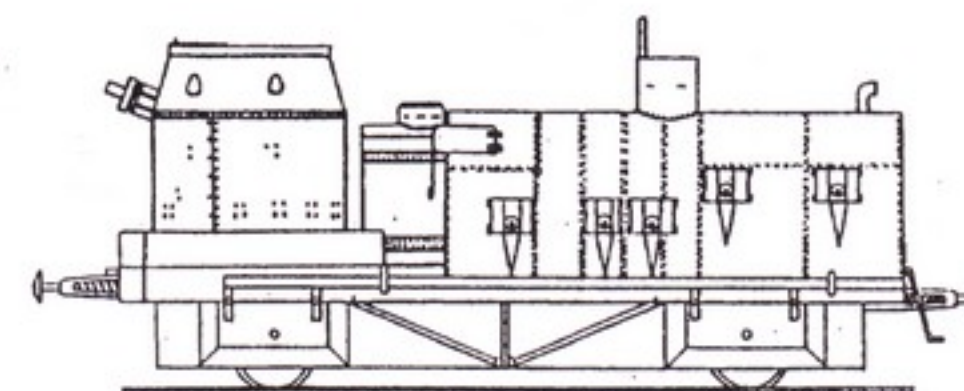
05



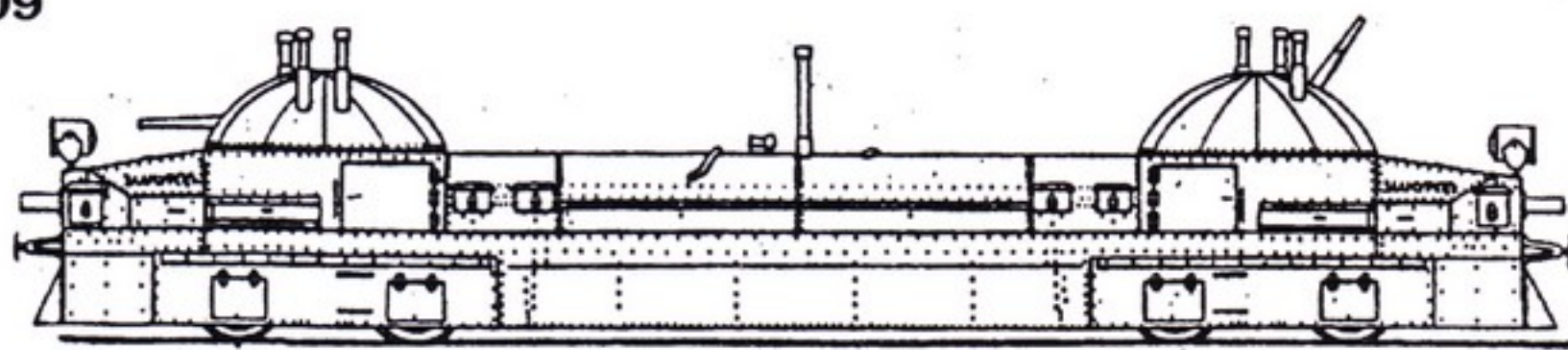
06



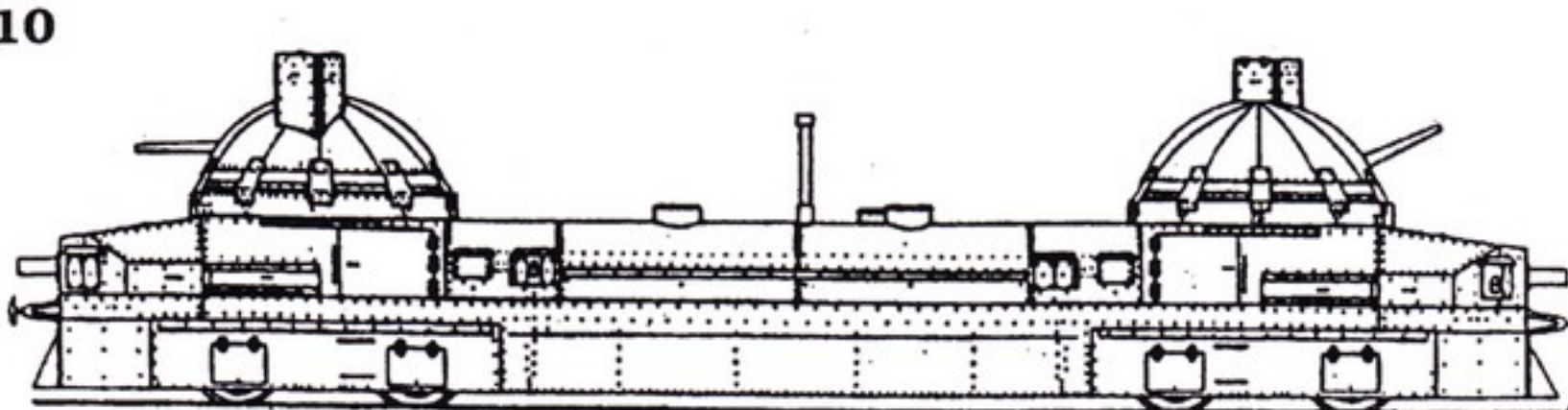
07



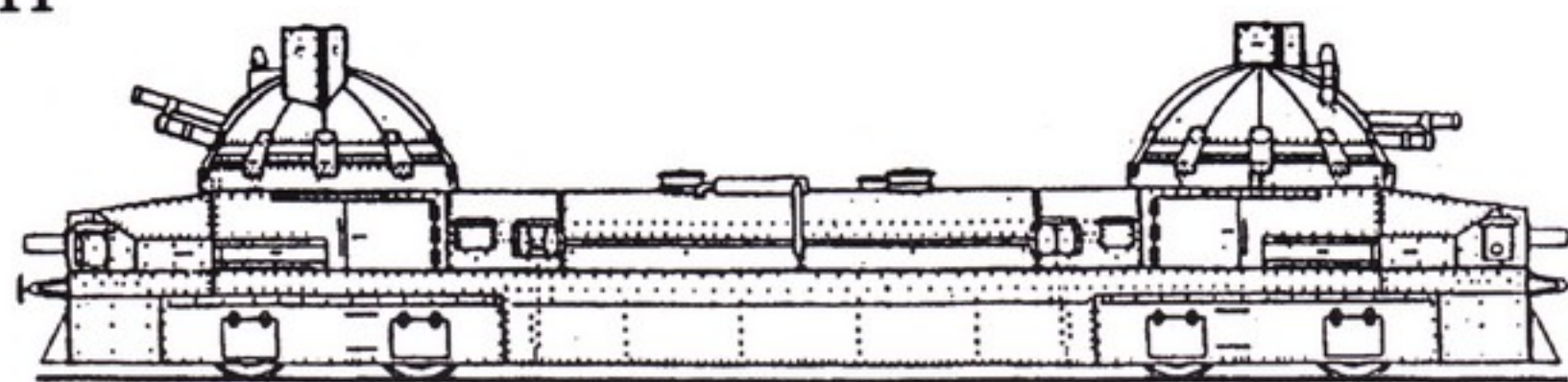
08



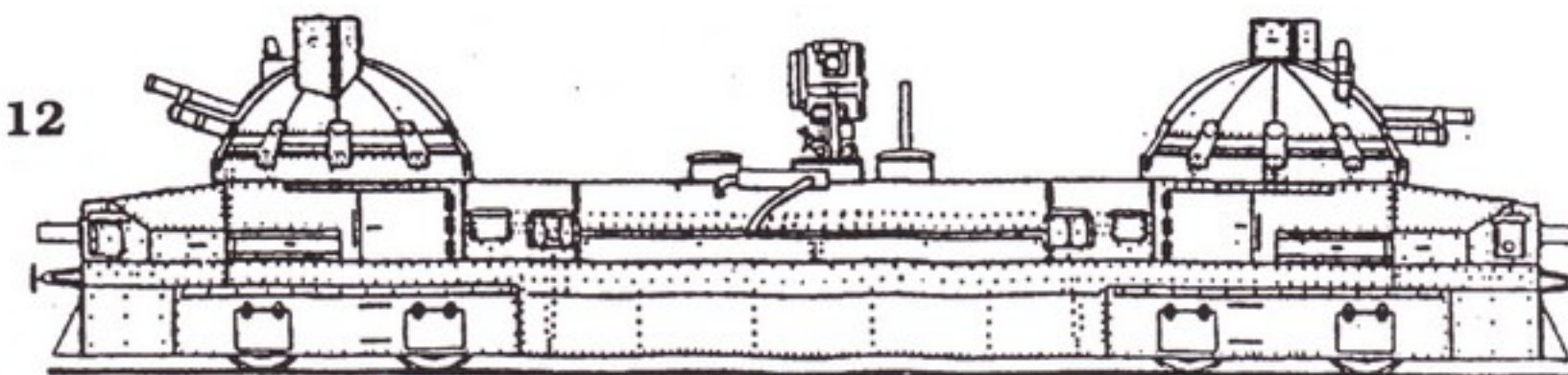
09



10



11

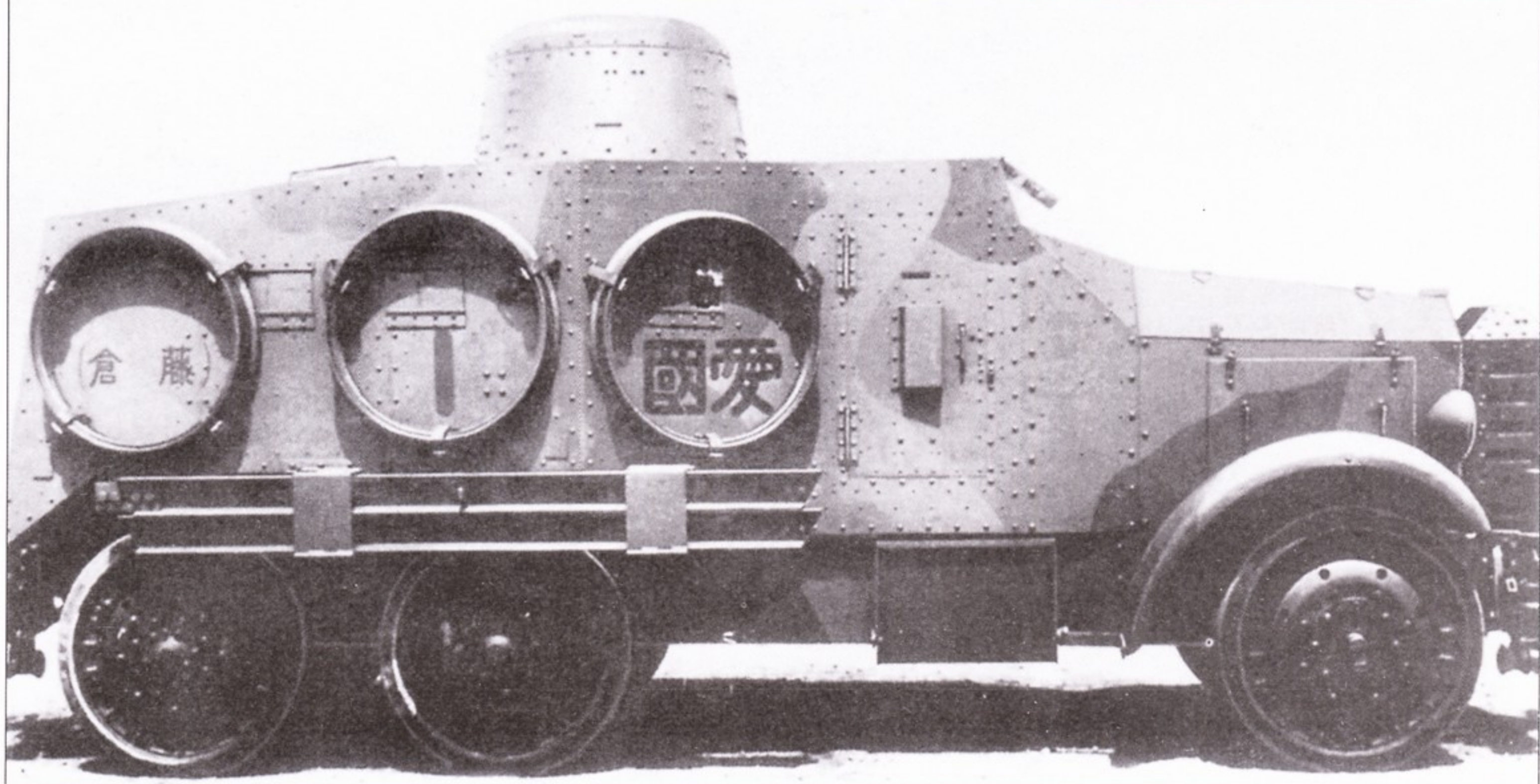
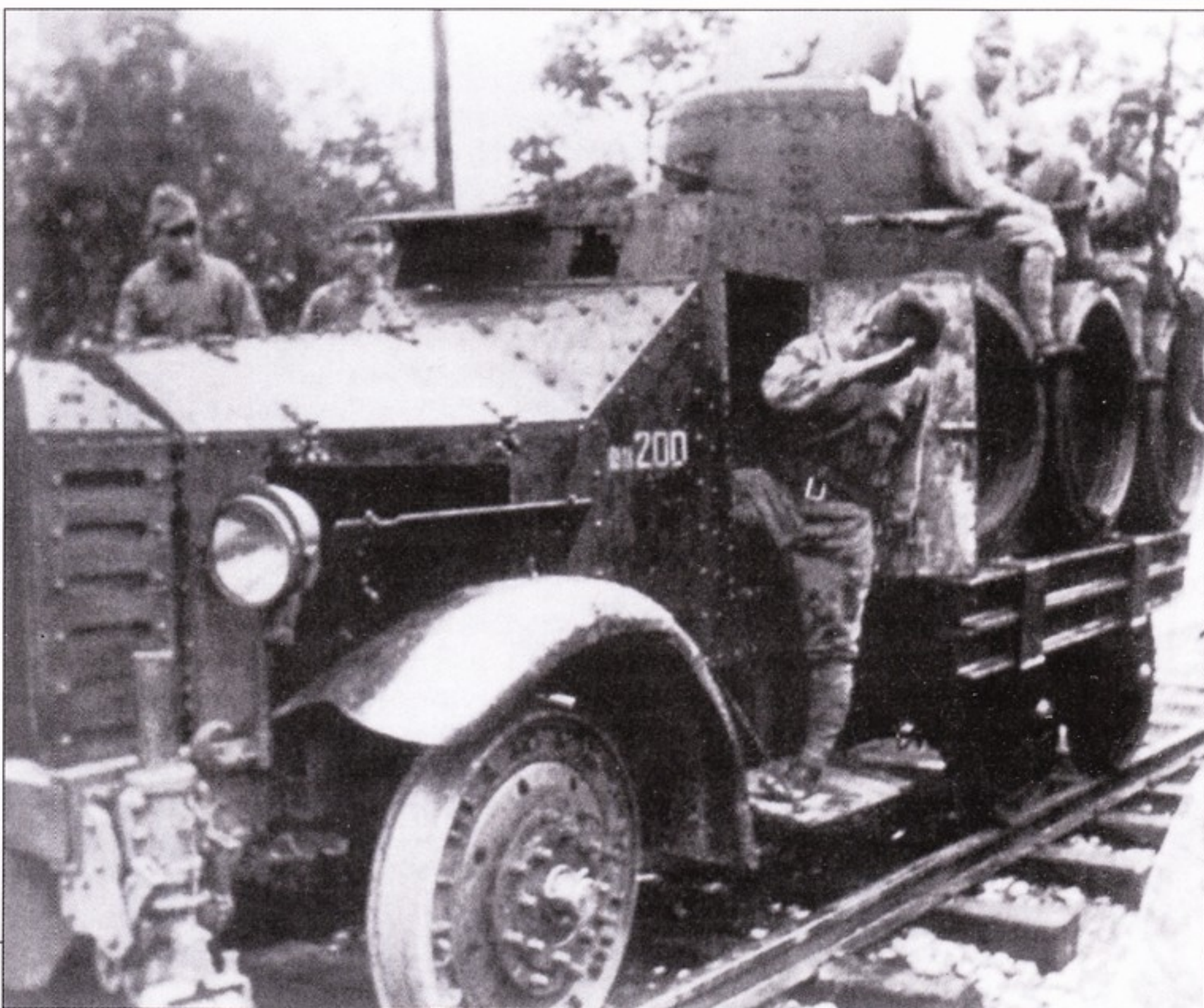


12

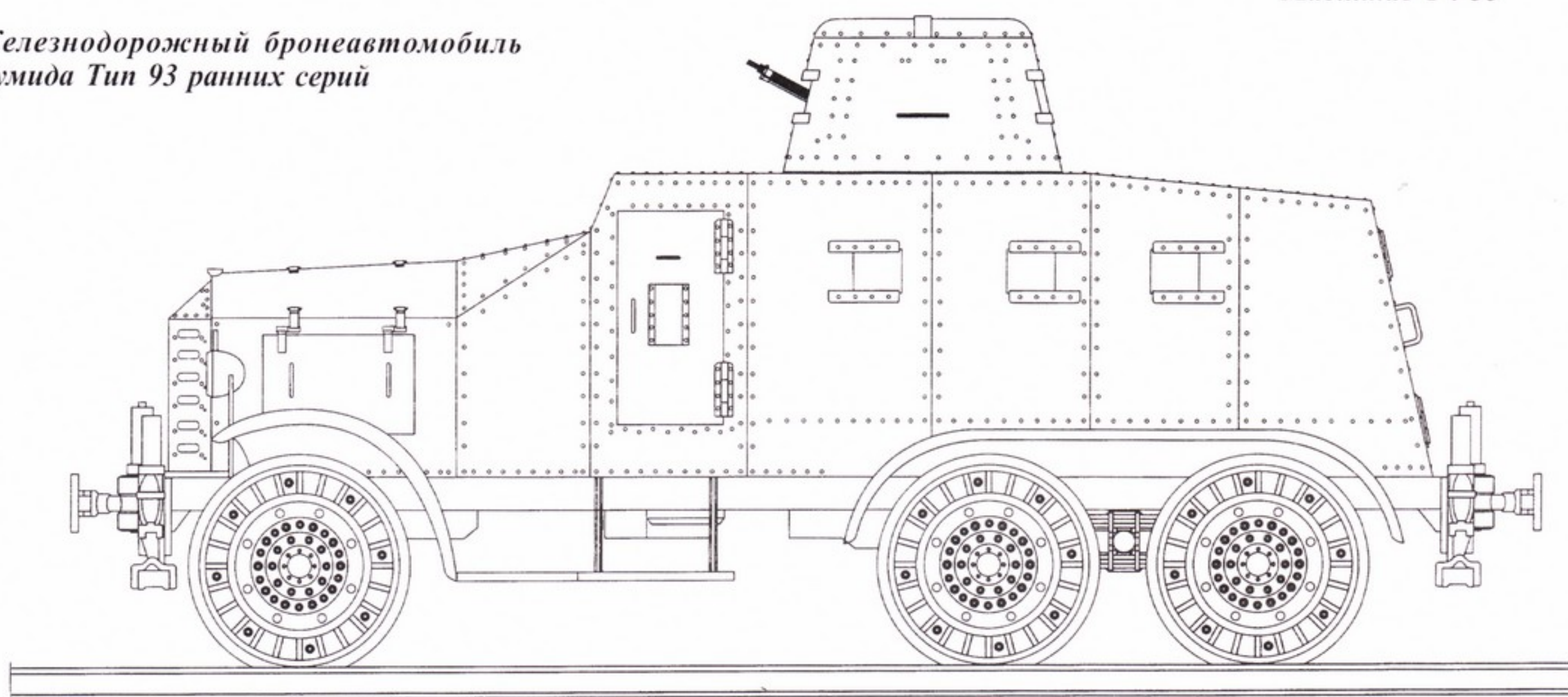
ния засады или повреждения железнодорожного пути. В бою десантный отряд расширял зону действия при наступлении, действуя впереди под прикрытием огня бронепоезда. Командиры Красной армии утверждали, что бронепоезд с десантным отрядом сопровождения действовал на фронте в 5 раз эффективнее других частей. Сначала десантный отряд перевозился в поезде снабжения, так как в самом бронепоезде для него не было места. Позже к бронепоезду стали добавлять вагоны для перевозки десантного отряда.

Другой новинкой стало использование привязных аэростатов, базировавшихся на бронепоезде. Впервые их применили для корректировки артиллерийского огня на бронепоезде Черноморец. В марте-сентябре 1919 года они широко использовались на других бронепоездах. Восемь бронепоездов РККА снабдили привязными аэростатами. 23-й воздухоплавательный отряд придал бронепоезду Воля, который активно участвовал в боях в 7-24 марта 1919 года. Всего произведено 73 боевых подъема общей продолжительностью 201 час, из которых 63 сделаны для разведки и 10 — для корректировки стрельбы пушек бронепоезда. Аэростаты доказали свою большую эффективность в боях с бронепоездами белых армий, из образно называли «глазами бронепоезда».

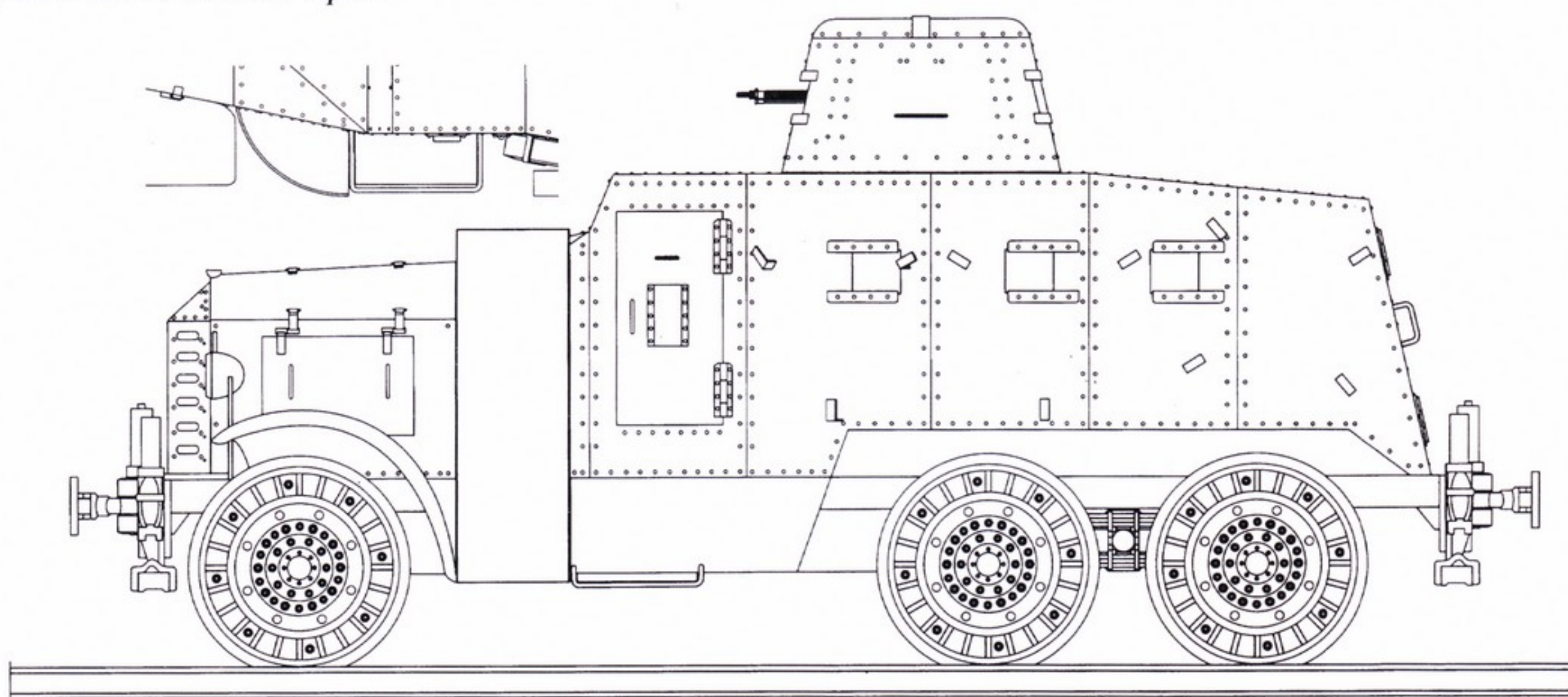
Японская Квантунская армия широко использовала железнодорожные бронепоезда для патрулирования обширной китайской железнодорожной сети. Большинство из них - это модификация серийного бронепоезда Сумида Тип 93, который представлен на снимках. Резиновые шины, снятые с колес, укреплены на боковой стенке броневика. в передней части видны домкраты, использовавшиеся при «переобувании» автомобиля.



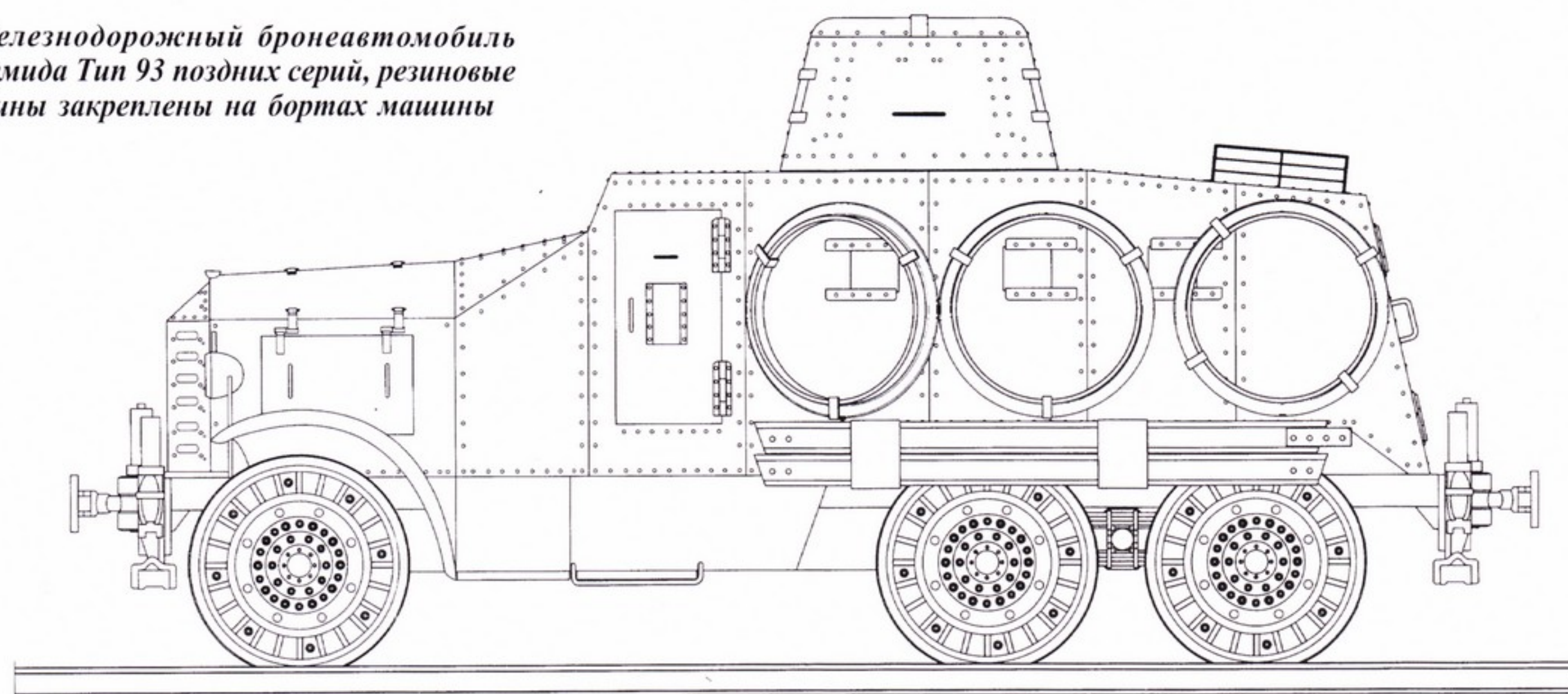
Железнодорожный броневомобиль
Сумида Тип 93 ранних серий



Железнодорожный броневомобиль
Сумида Тип 93 поздних серий

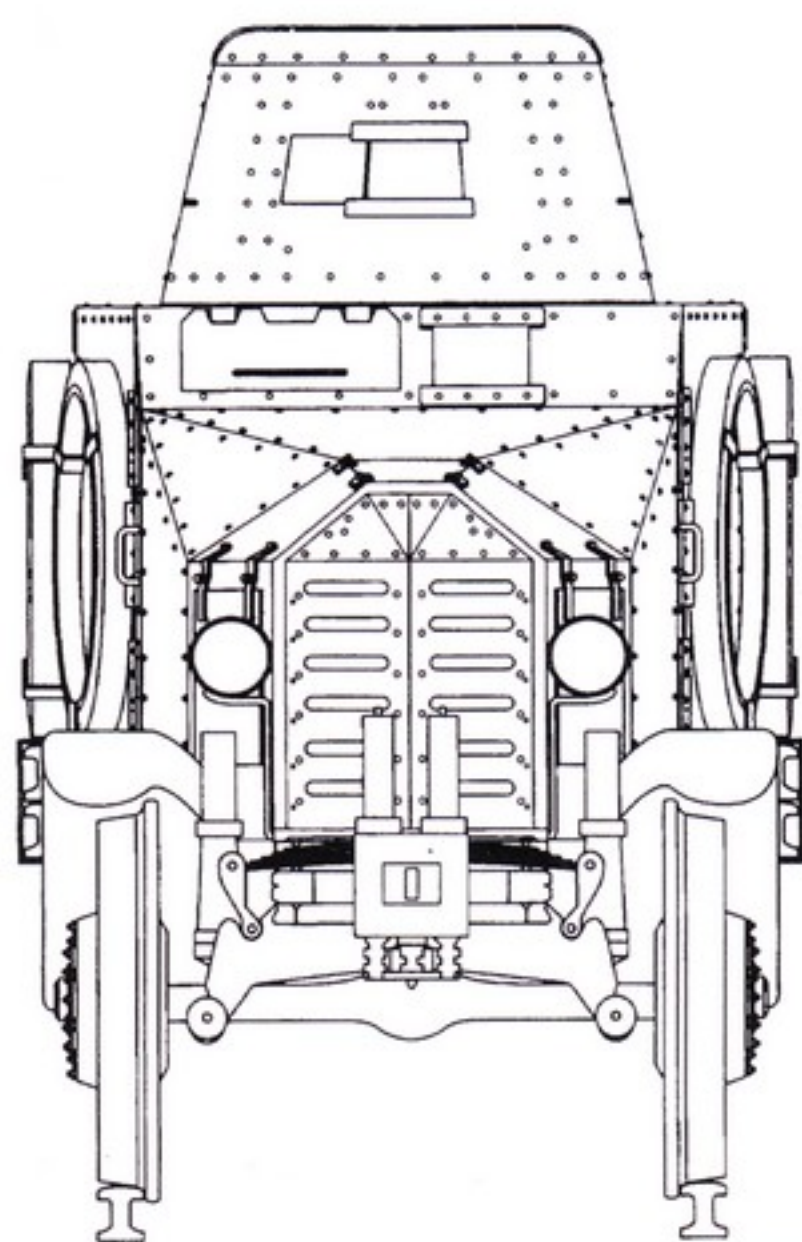
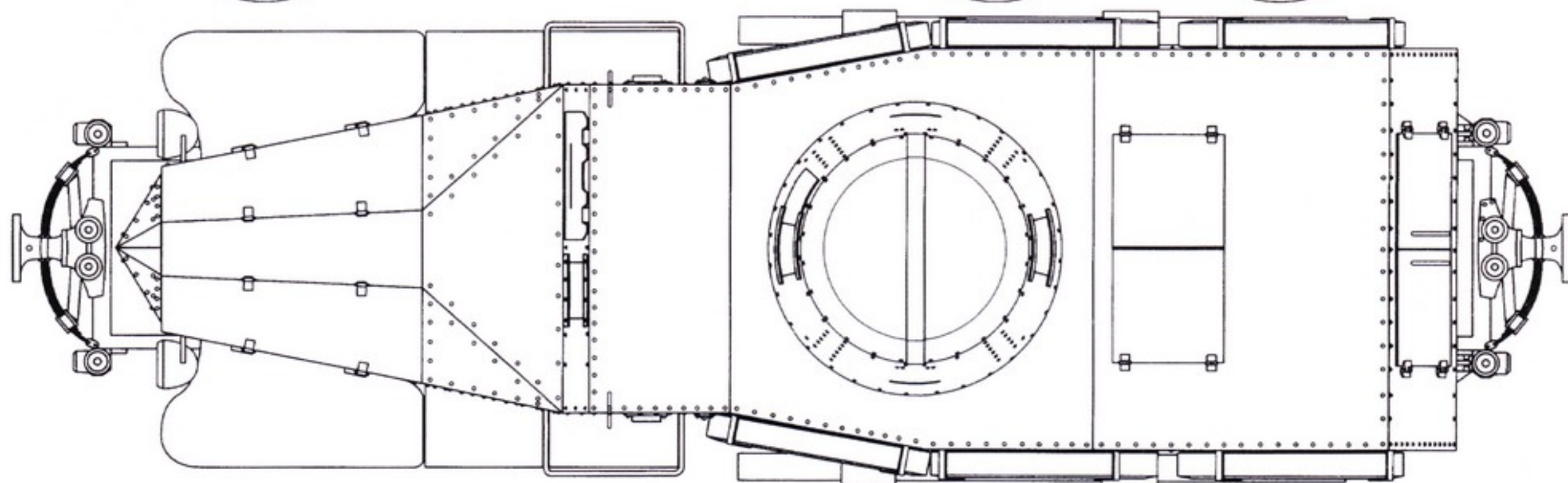
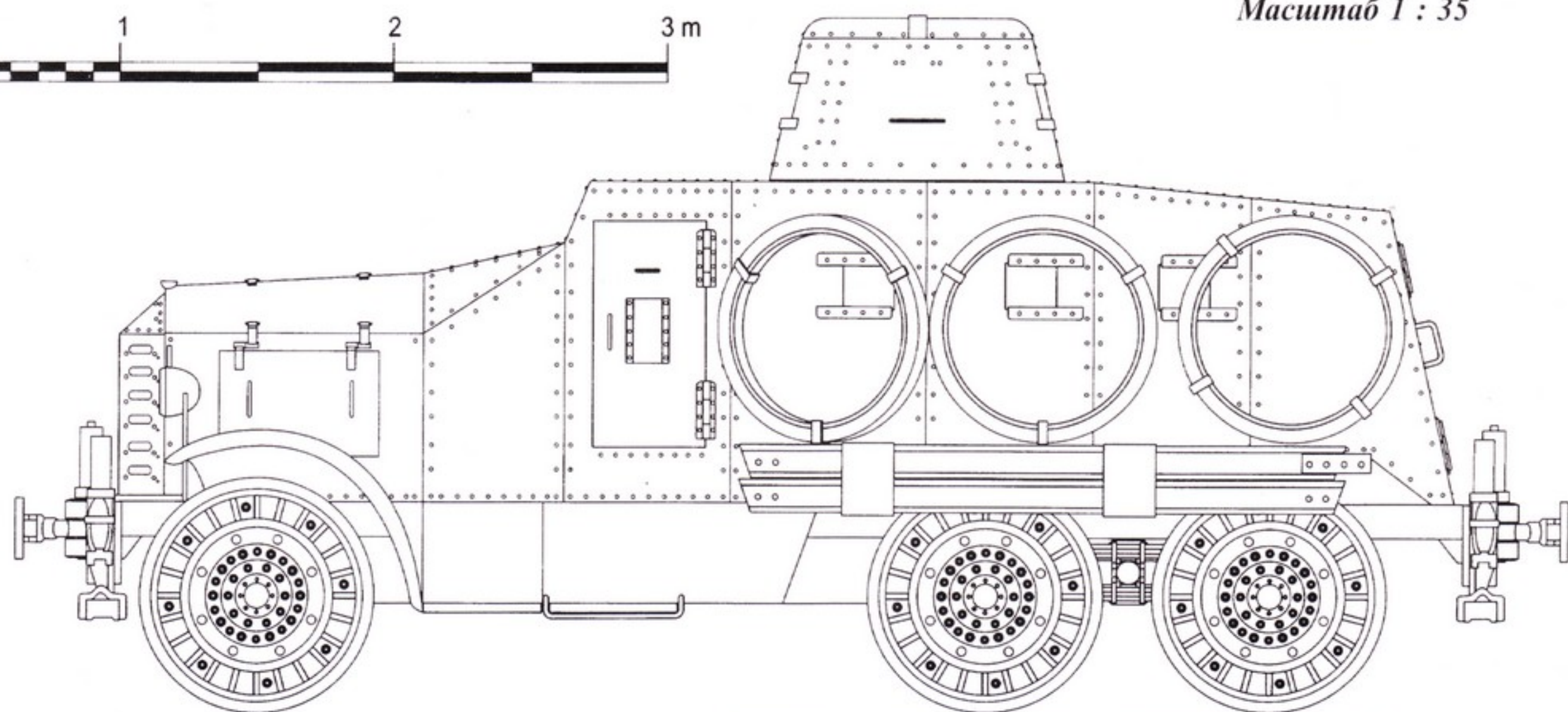


Железнодорожный броневомобиль
Сумида Тип 93 поздних серий, резиновые
шины закреплены на бортах машины

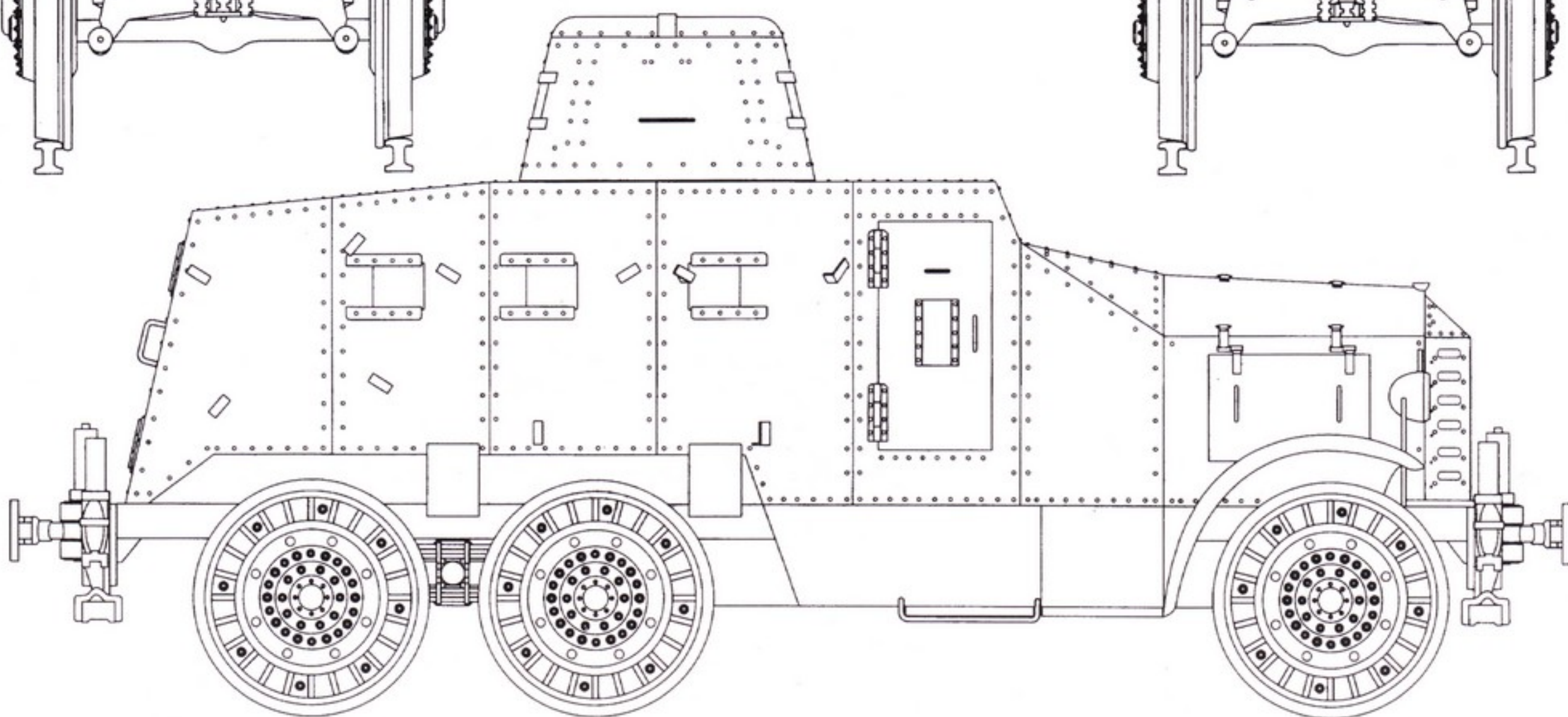
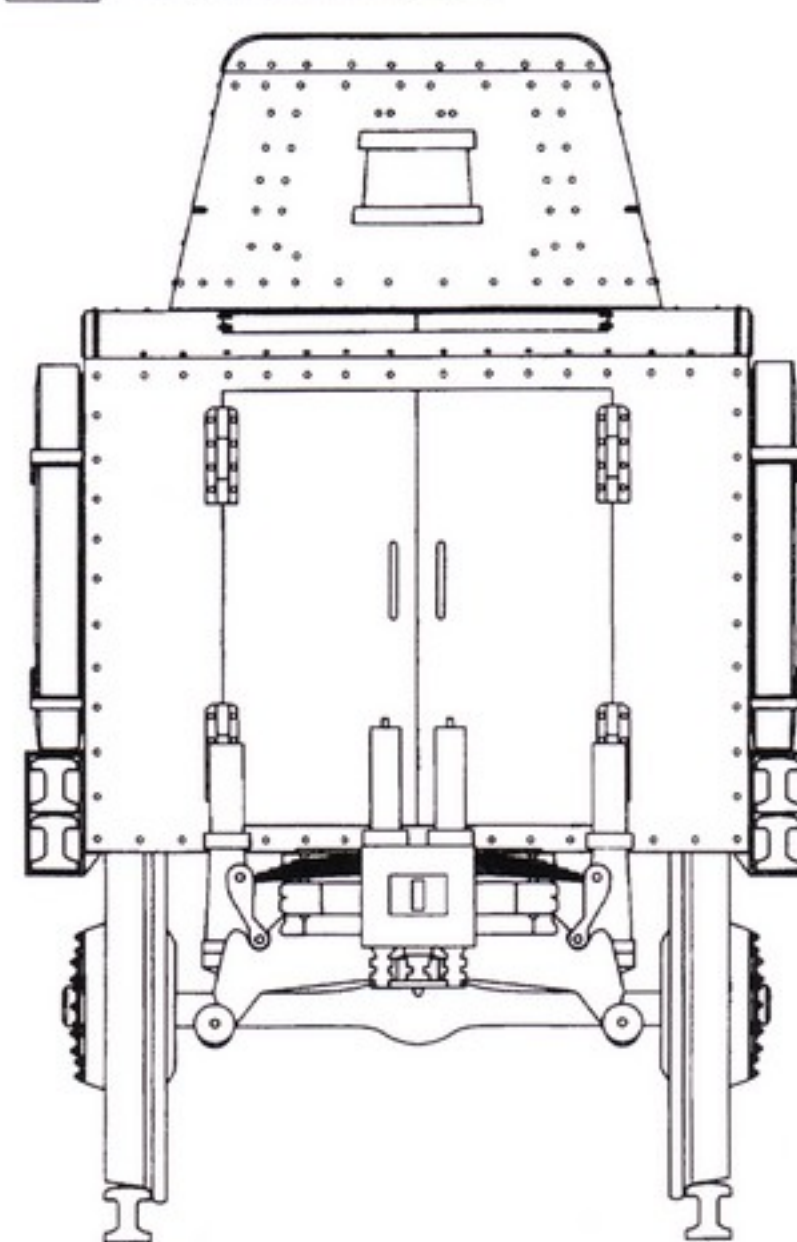




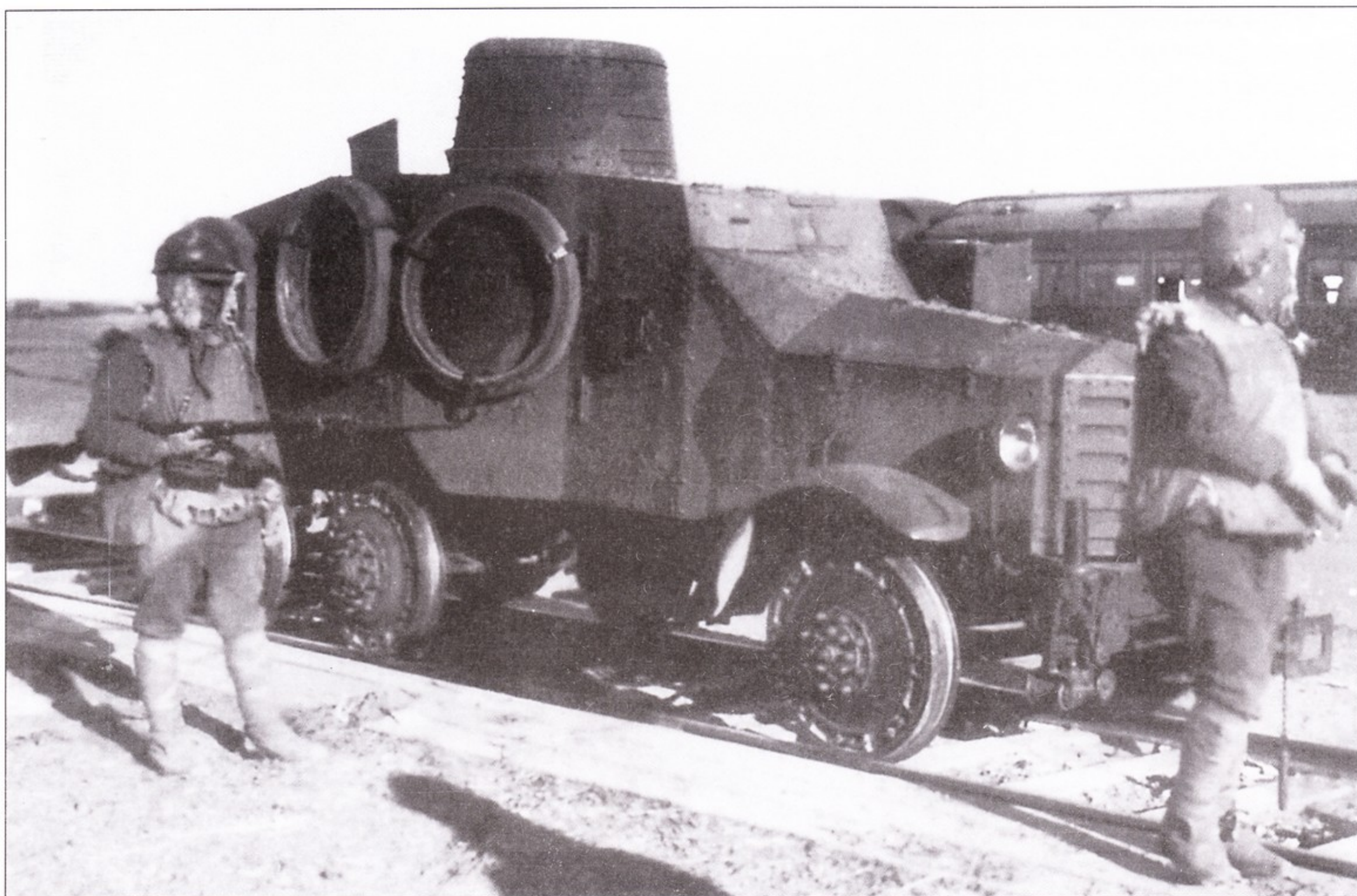
Масштаб 1 : 35

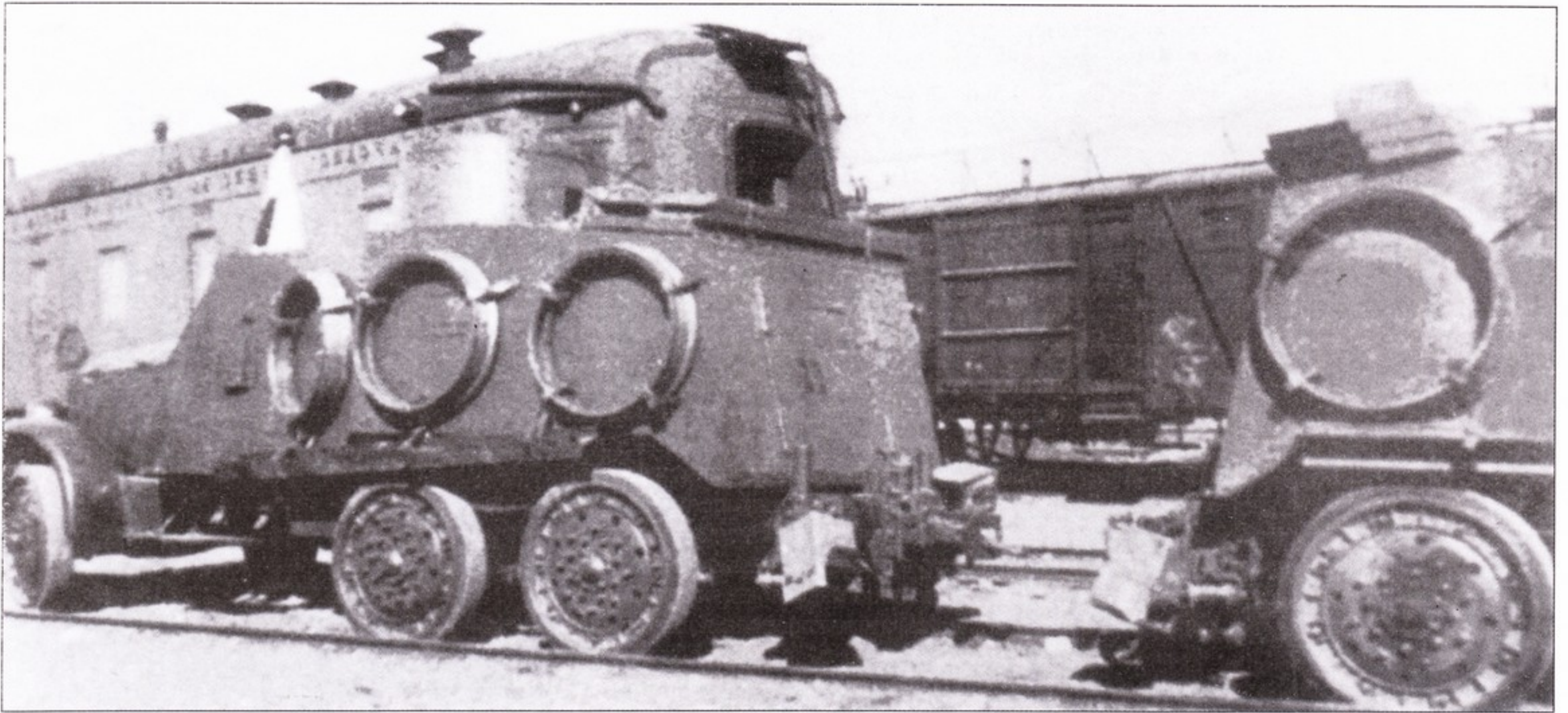


Железнодорожный броневомобиль
Сумида Тип 93 поздних серий



Три фото броневедомостей Суми-
да Тип 93 позднего типа. Интересно
отметить странный подход япон-
цев, не предусмотревших стацио-
нарного вооружения машины. Она
вооружена только стрелковым ору-
жием экипажа.





В составе белых армий действовало 80 бронепоездов. Вооруженные силы Юга России имели на вооружении самые многочисленные бронепоезда под командованием генерал-майора М.Иванова. К концу 1919 года он командовал 10 железнодорожными батальонами, вооруженными бронепоездами. Каждый батальон имел на вооружении 2 легких и 1 тяжелый бронепоезд. Железнодорожную бригаду бронепоездов Донской армии создали в 1918 году. Она состояла из 4 железнодорожных батальонов и 2 бронепоездов. Состав бронепоездов сильно варьировался. Некоторые напоминали по общему составу большевистские поезда, другие составили из платформ с вооружением из морских орудий на лафете, взятых со складов морских портов Черноморского и Тихоокеанского флотов.

Стычки между белыми и красными бронепоездами не были редкостью в годы Гражданской войны. Мотоброневагон Заамурец находился в ремонте в Одесском депо, когда произошла революция. Он неоднократно переходил из рук в руки: украинских националистов, большевиков и немецких войск, оккупировавших Украину. В начале 1918 года немцы передали бронепоезд № 3 серии Хунхуз Гетману Скоропадскому, он получил название Слава Украины. В состав этого бронепоезда входил мотоброневагон Заамурец. Однако бронепоезд быстро потеряли под Киевом и 26 января 1918 года его захватили революционные матросы Черноморского флота под командованием Андрея Полупанова. Бронепоезд сошел с рельс во время боев с анархистами в феврале, но вновь был захвачен большевиками в марте 1918 года. Затем 10 марта 1918 года его направили в Тирасполь (Бессарабия) для борьбы с румынскими войсками. Вскоре он вернулся в Одессу для ремонта. После ре-

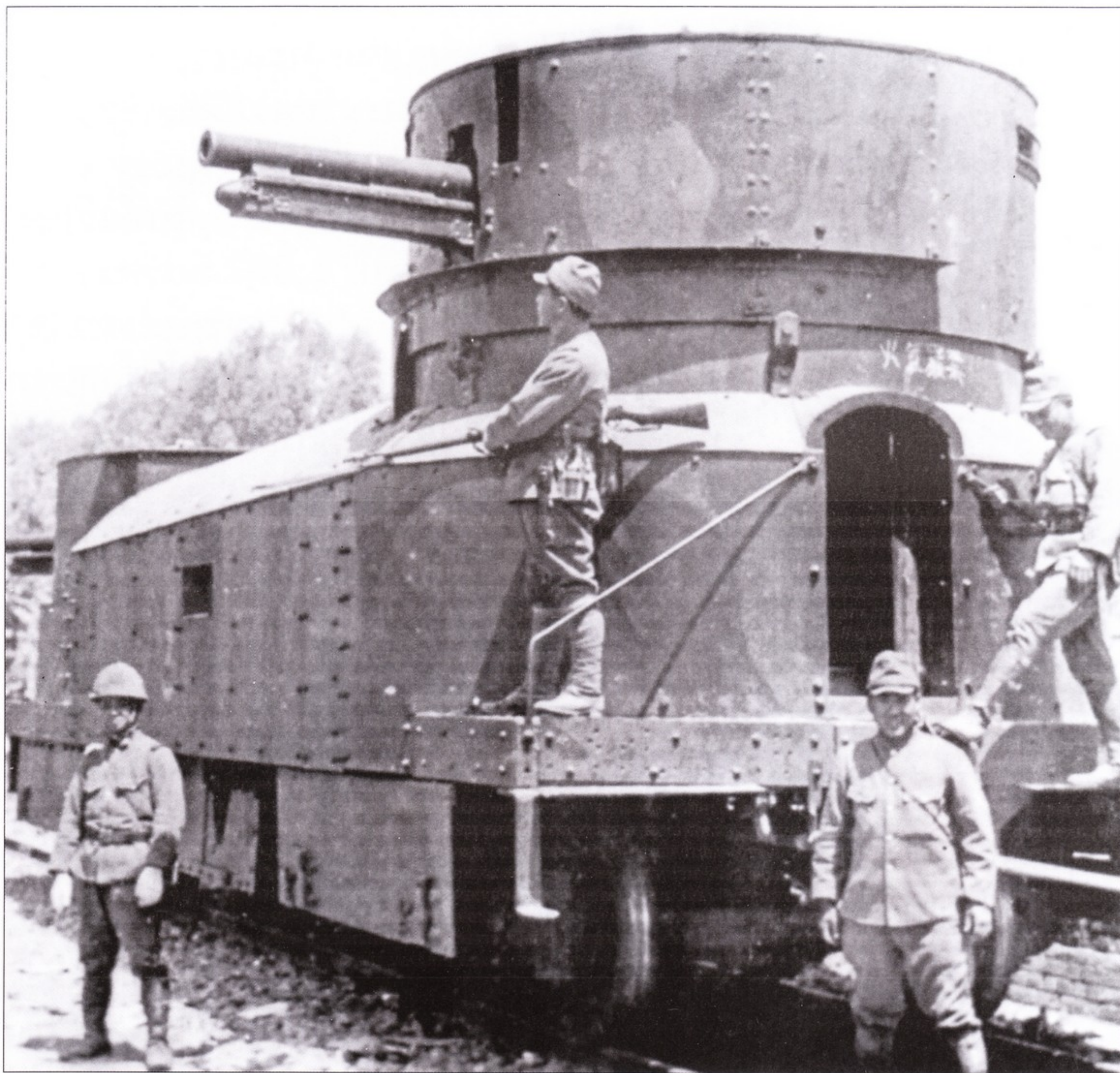
Танк тип 95 Со-Ки снабдили стальными колесами, установленными между гусеницами для передвижения по рельсам. На снимке сохранившийся экземпляр танка Со-Ки в экспозиции музея бронетехники в подмосковной Кубинке.

монта он получил название бронепоезд № 4 «Смерть или свобода». В конце марта его использовали против немецких войск, тогда же его повредили огнем артиллерии и послали в депо Коломны для ремонта. После ремонта его передали 1-й Революционной армии Южного фронта.

Пленные чехи из бывшей Австро-венгерской армии, эшелоны которых растянулись по всей Транссибирской магистрали по пути домой через Дальний Восток, подняли мятеж в мае 1918 года. Чешский легион имел преимущество в дисциплине и сплоченности, когда как малочисленные отряды Красной армии не смогли оказать сопротивления. Чехи успешно использовали импровизированные бронепоезда как основное свое оружие. Комиссара Полупанов с бронепоездом № 4 (позже переименован в «Ленин») направили в Сибирь

для разгрома чехов. Бронепоезд красных состоял из мотоброневагона Заамурец, бронелокомотива и двух артиллерийских вагонов типа Хунхуз. Во время боев за Симбирск 22 июля его захватили чешские легионеры. Они переименовали бронепоезд в Орлик. Заамурец часто действовал самостоятельно под названием Орлик № 1. Когда запас 57-мм снарядов иссяк, его перевооружили – поставили стандартные полевые 3-дюймовые пушки Путиловского завода. Орлик пробивался на восток с боями летом и осенью 1919 года, чтобы пройти Транссибирскую железную дорогу. Он патрулировал железнодорожную сеть и отражал атаки большевиков. В апреле 1920 года Орлик служил для охраны тылов во время эвакуации чешского легиона через Владивосток, прикрывая их отход. Чешские легионеры передали Орлик





Японская Квантунская армия захватила много китайских поездов, когда оккупировала Маньчжурию в 1931 году. На снимке бронепоезд Шан-тунг японского 4-го железнодорожного батальона. Некоторые из трофейных китайских бронепоездов остались на службе у японцев, а другие передали в армию марионеточного государства Манчжоу-го.

белым войскам. Он оставался во Владивостоке до октября 1920 года, когда пришла Красная армия. Белые бронепоезда, включая Орлик, еще до прихода красных отправили в Харбин. В 1924 году генерал-лейтенант К.П.Нечаев из частей атамана Семенова создал отряд из русских наемников для участия в Гражданской войне в Китае. Железнодорожный дивизион под командованием полковника Чекова имел в составе 7 бронепоездов, включая Орлик. Заамурец (Орлик) позднее служил в китайских отрядах под названием поезд № 105. Его захватили части японской Квантунской армией в 1931 году и далее его следы потерялись.

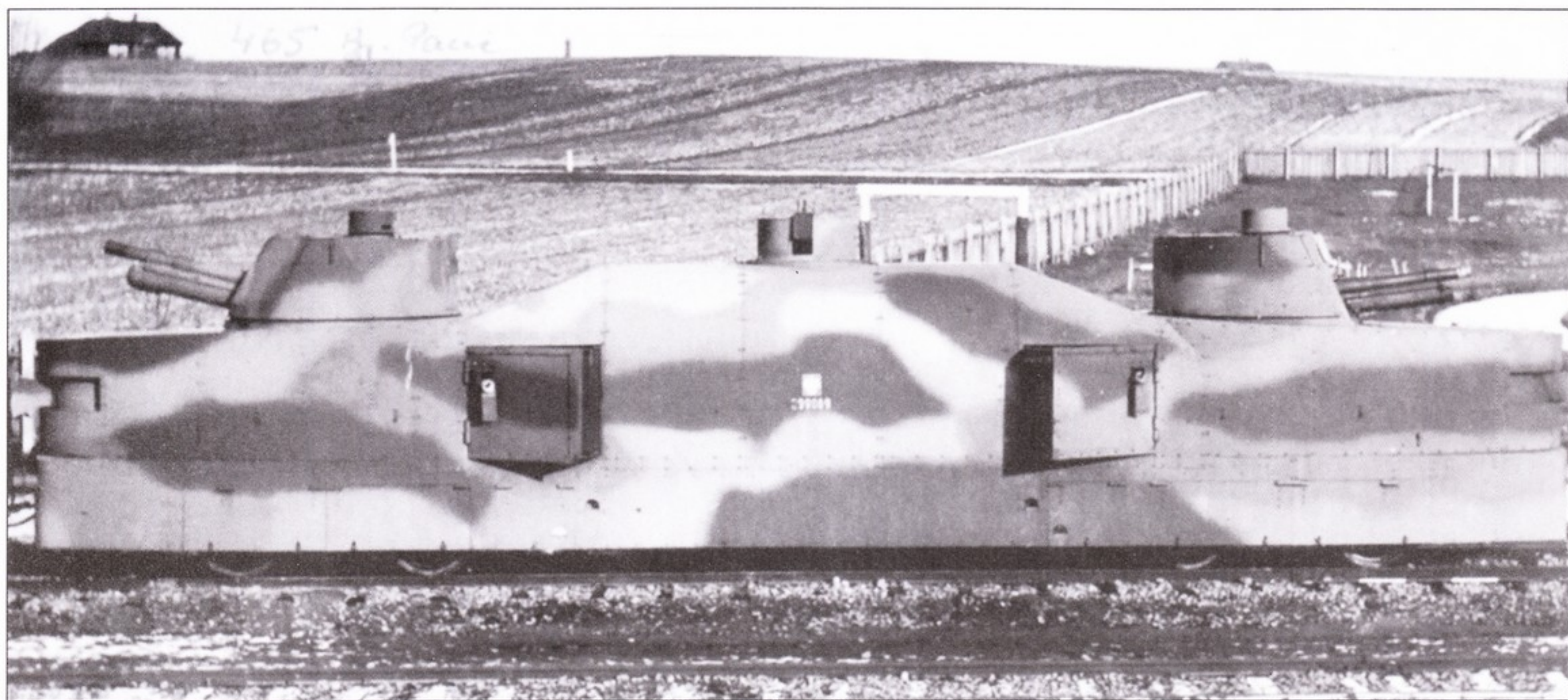
Войны империй

Падение четырех великих империй (Германии, Австро-Венгрии, России и Османской империи) в 1917-1918 годах

привело к серии конфликтов и войн в Центральной и Восточной Европе и формированию новых национальных государств. Как и в Гражданской войне в России, бронепоезда сыграли важную роль в большинстве из этих событий. Независимая Польша отличалась активностью в использовании бронепоездов, захваченных в России и Австро-Венгрии. Всего Польша получила и построила 80 бронепоездов, включая 69 бронелокомотивов и 300 броневагонов. В 1918-1920 году поляки захватили 37 бронепоездов, включая 31 большевистский и небольшое число австро-венгерских, украинских, немецких и литовских. В конце 1918 года Польская армия имела на вооружении 7 бронепоездов, к концу 1919 года – 31, и осенью 1920 года – 43 поезда.

Первый бронепоезд, сформированный в Польше, получил обозначение ПП № 1 Пилсудский. Им стал трофейный австро-

венгерский Pz. Zug 5, захваченный на станции Прокосин в конце октября 1918 года. Его отправили на Украинский фронт, где он участвовал в захвате городе-крепости Перемышль и в боях против Восточно-украинской народной республики. Пилсудский участвовал также в битве за Львов. Здесь его разделили на 2 части. Вторую часть переименовали в ПП № 2 Смелый. Второй бронепоезд участвовал в боях в течение 1919-20 годов. Во время наступления Польской армии в Белоруссии он использовался в боях за важный железнодорожный узел Мозырь. Здесь базировалось 6 большевистских бронепоездов. В результате боя поляки захватили два красных бронепоезда. Во время наступления Красной армии летом 1920 года Пилсудский служил для прикрытия отступающих польских войск. В июле того же года произошла серия стычек с красными бронепоездами. Во время этих боев Пилсудс-



Новые польские бронепоезда построили на заводе Цигельского в Познани в конце 1920-х годов. Некоторые из них захватили немцы и использовали на Восточном фронте, как бронепоезд Pz.10 изображенный на снимке.

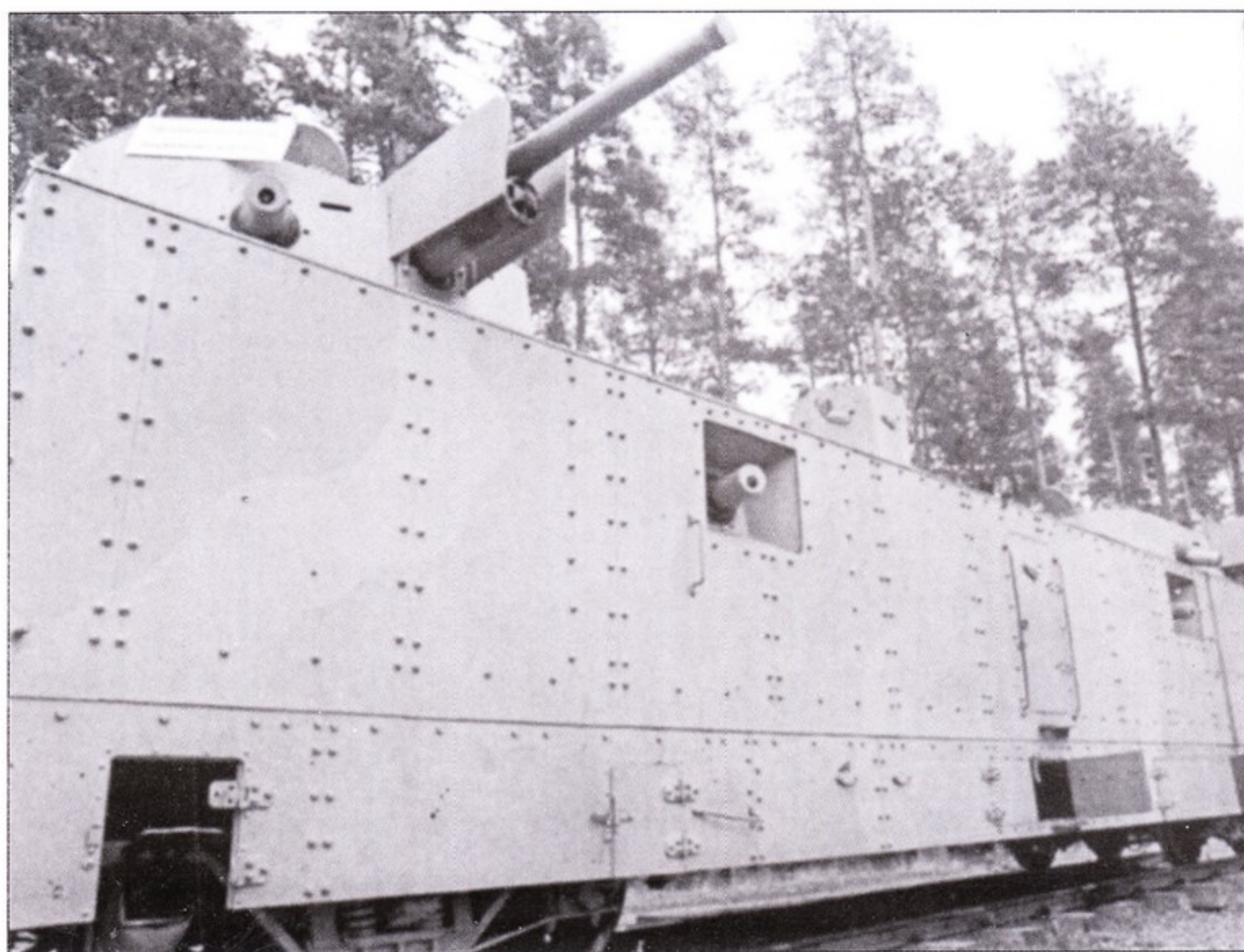
кий выиграл дуэль с бронепоездом Красноармеец и вывел его из строя, когда снаряд попал в вагон с боеприпасами. Мощный взрыв потряс окрестности. В общей сложности Пилсудский захватил 4 красных бронепоезда за время своей боевой карьеры, а его командир лейтенант Влодомир Абламович награжден высшей польской наградой - орденом Вертути Милитари. Пилсудский участвовал в боях совместно с другими родами войск. Например, с танками Рено ФТ из 1-го танкового батальона во время обороны моста у реки Серет около Тарнополя 4 августа 1920 года. После войны с советской Россией Пилсудский послали на запад. Он курсировал вдоль спорной силезской границы с Германией во время восстания в Силезии, где немецкие бронепоезда ока-

зали сопротивление. Такие же бои отмечены в Померании. Боевая карьера Пилсудского стала типичной для польских бронепоездов этого периода. В общем польские бронепоезда действовали, как и бронепоезда красных. Команда бронепоезда насчитывала от 100 до 150 человек и включала десантный отряд из трех штурмовых взводов (в каждом по 15-20 солдат). Бронепоезда чаще воевали как независимые единицы. Польское командование сформировало 2 железнодорожных батальона, в состав которых входило от двух и более бронепоездов. Другой польской новинкой стала установка французского танка Рено ФТ на платформы. Танки могли вести огонь в составе бронепоезда и после выгрузки поддерживать поезд на поле боя.

Командование немецкой армии не проявляло интереса к бронепоездам до 1917 года. После подписания Брест-Литовского договора с большевиками немецкие войска оккупировали Белоруссию и Украину. Здесь бронепоезда стали активно использоваться немецкими войсками для патрулирования железнодорожной сети на оккупированных территориях. По большей частью такие импровизированные бронепоезда широко использовались до конца Первой мировой войны в ноябре 1918 года. Ситуация в Украине представляет сложную историю из-за чехарды правительств и армий в период Гражданской войны, когда украинские войска воевали на импровизированных бронепоездах против красных, поляков и между собой.



Самолеты стали главной угрозой для бронепоездов во Второй мировой войне. На снимке польский бронепоезд PP 13. Генерал Сосновский после атак немецких пикировщиков на станции Лохов, 10 сентября 1939 года. Его построили в ноябре 1920 года на заводе Цигельского в Познани, но он не участвовал в войне против Советской России. Прошел основательную модернизацию в 1930-х, хотя по конфигурации остался устаревшим бронепоездом времен Первой мировой войны.



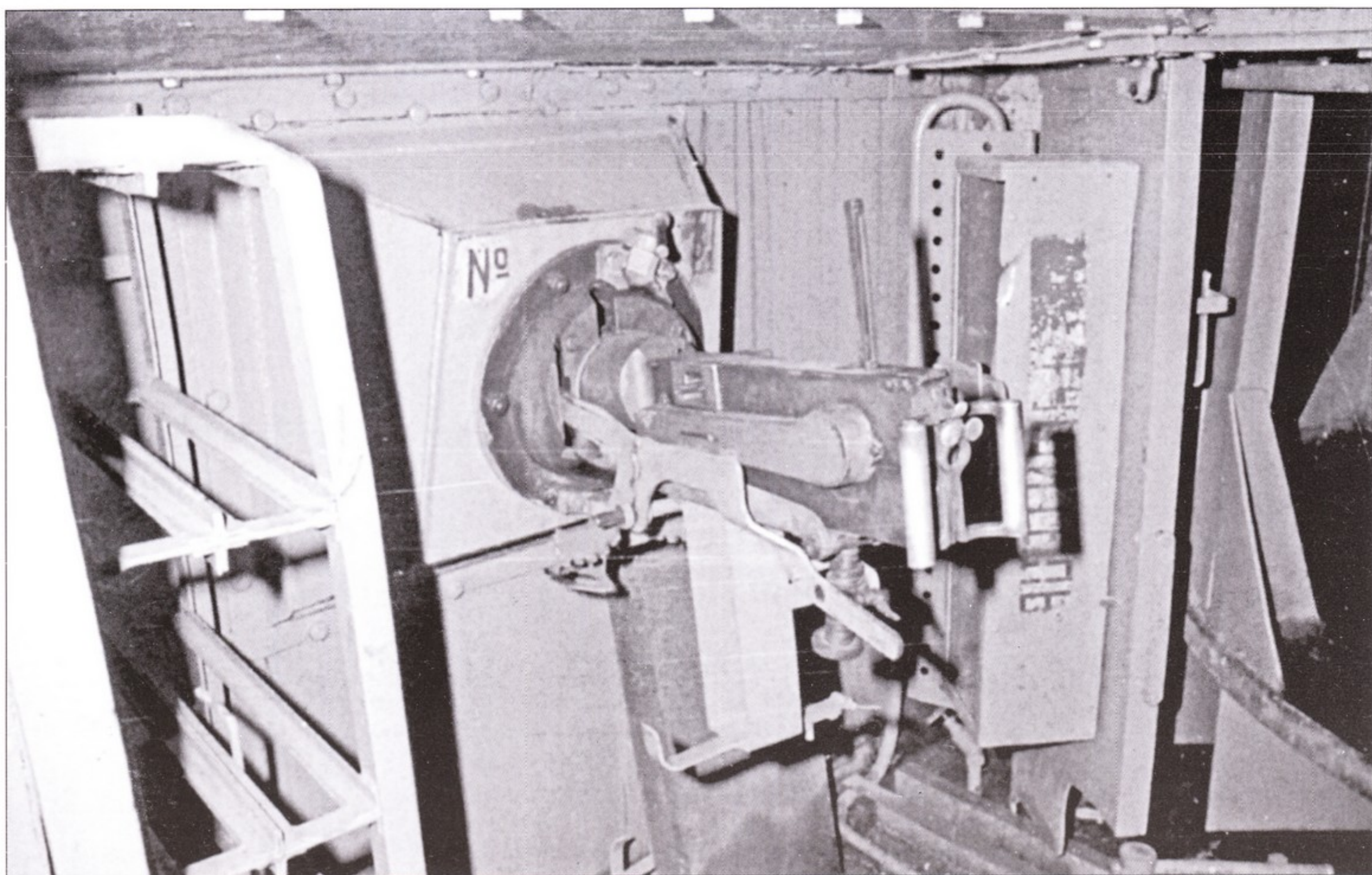
Бронированные драконы

Широкое распространение получили бронепоезда во время Гражданской войны в Китае в середине 20 века. 1920-е годы ситуация в Китае осложнилась, когда отдельные мятежные провинции стали воевать между собой. Первые китайские бронепоезда американские военные атташе отметили в марте 1920 года в районе железной дороги Бейджинг - Ханков. Внешне они выглядели как обычные платформы, усиленные листами обычной стали. Использование бронепоездов активизиро-

валось с прибытием белых войск в Китай после окончания Гражданской войны в России. Китайцы получили не только бронепоезда, но и опытные военные кадры – русских наемников, которые вынуждены поступать на службу к китайцам. Большие пространства Центрального Китая, где возникали бои то в одном, то в другом месте требовали быстрого реагирования военных сил. В этих условиях железные дороги имели решающее значение в военном деле. Поэтому бронепоезда строились в большом количестве. Наиболее успешными стали действия мятежников под

Брянский завод Красный Профинтерн стал в 1930-х годах центром проектирования и постройки советских бронепоездов. Он первый выпустил стандартный артиллерийский вагон типа ПЛ-35. Его модернизированный вариант ПЛ-37 вооружен 76,2-мм орудиями образца 1902/30 годов. Он служил в пограничных войсках НКВД, захвачен финскими войсками около Петрозаводска в 1941 году и в настоящее время экспонируется в финском бронетанковом музее Парола.

командованием Цанг Зуолина, который создал Фенгтианскую (Шеньянскую) армию. Он стремился установить контроль над Маньчжурией. После эвакуации бронепоездов Белой армии из Владивостока, они попадали на службу Фенгтианской армии. Китайцы заключали контракты с русскими инженерами на постройку бронепоездов в китайских железнодорожных мастерских. Среди китайских командиров Фенгтианской армии отличался генерал Цанг Зонгчанг (получивший кличку Догмит - собачье мясо). Он нанял русских специалистов для проектирования и постройки трех бронепоездов русского образца в железнодорожных мастерских Шандонга, которые получили название Река Янцзы, Хупех (по имени центральной провинции Китая Хубей) и Великая стена. Главным противником Фенгтианской армии стала Народная революционная армия (НРА) под командованием Чан Кай Ши. Последняя пыталась объединить Китай под руководством партии Гоминдан. НРА нашла поддержку у Советского правительства и к 1925 году получила около 1000 советских военных советников, включая специалистов по бронепоездам, которые помогали им строить новые бронепоезда.



ПЛ-35 имеет многочисленные установки для пулеметов Максим, одна из которых показана на снимке изнутри.

Внутренний вид артиллерийского вагона ПЛ-35/37 в Парола. Фотография сделана в центре вагона под куполом наблюдателя. Башня пушки видна в конце прохода. По обеим сторонам видны полки для боеприпасов.



Судьба трех бронепоездов Фенгтианской армии хороший пример Китайской войны на рельсах. Все три бронепоезда использовали в боях за Шанхай в 1927 году. Первым, кто сдался стал бронепоезд Река Янцзы, который окружили части НРА в апреле 1927 года. После его захвата, команду бронепоезда расстреляли, а бронепоезд поступил на вооружение НРА. Бронепоезд Великая стена также окружили, взорвав рельсы с обеих сторон. Он остался на 3-мильном отрезке и команда сопротивлялась до тех пор, пока не кончились боеприпасы. После штурма, команду сначала пленили, а потом казнили. Бронепоезд Хупех служил для охраны железнодорожных сетей в тылу в районе Пенг-Пу. Здесь его захватили, а команду расстреляли. Из трех поврежденных трофейных поездов военные специалисты НРА создали два бронепоезда, один из которых получил название Чунг Шан. Они использовались в боях с Фенгтианской армией, но в июле 1927 года бронепоезд Чунг Шан захватили силы мятежников, которые переименовали его в Хупех и передали его Тупан Ю-Пу - командиру войск провинции Цили. Дальнейшая судьба бронепоезда осталась неясна, возможно позже его вновь захватили войска НРА. Войска НРА в конце концов вытеснили Фенгтианскую армию из провинции Бейджинг в июне 1928 года. Цанг Зуолина убили в том же году бомбой, заложенной под его вагон японским офицером из Квантунской армии. Его смерть стала поворотной точкой в китайской Гражданской войне и к 1930 году она закончилась. НРА сконцентрировала свои бронепоезда и в июне 1930 года

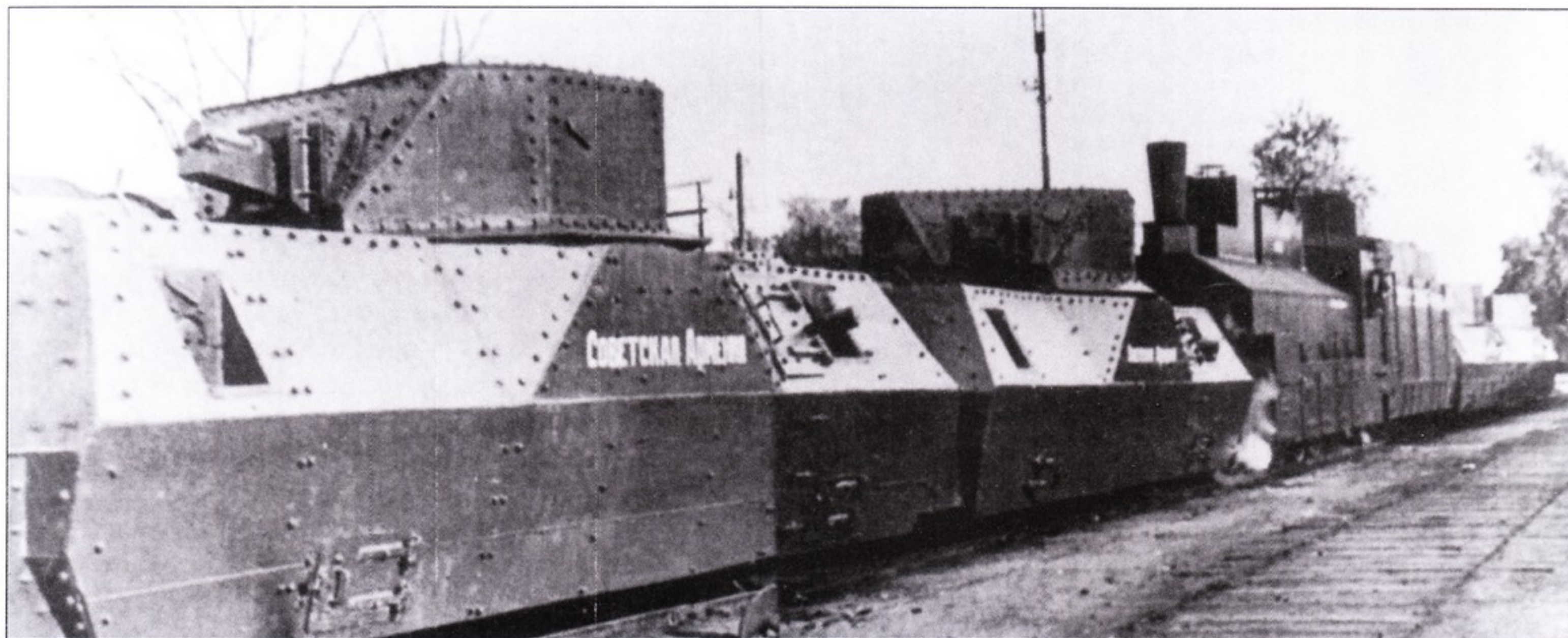
насчитывала 5 железнодорожных батальонов по 2-3 бронепоезда в каждом, а также 8 других бронепоездов. Всего НРА имела на вооружении 20 бронепоездов. Союзническая армия Маньчжурии располагала 2 железнодорожными корпусами по 3 батальона в каждом, всего на ее вооружении состояло 12 бронепоездов.

Едва закончилась гражданская война в Китае, как началось вторжение японских войск. В 1931 году японская Квантунская армия захватила Маньчжурию и многие бронепоезда китайской Маньчжурской армии стали ее трофеями. Квантунская армия построила небольшое число импро-

визированных бронепоездов в 1920-х годах. С расширением военных действий в Китае началась постройка новых бронепоездов. Как и в случае китайской Гражданской войны, большинство сражений происходило вдоль железнодорожных линий, так что бронепоезда играли решающую роль не только в наступлении, но для патрулирования больших участков железнодорожной сети. В отличие от многочисленных импровизированных и трофейных бронепоездов, Квантунская армия построила в 1933 году два больших бронепоезда: специальный бронепоезд Ринджи Сока Ресша, приписанный 2-му отряду



Пограничные войска НКВД воевали на своих бронепоездах. Некоторые команды НКВД располагались на бронекрейсерах МБВ-2. Один из них виден снимке, сделанном в августе 1941 года.



Бронепоезд типа ОБ-3 «Советская Армения» на Кавказском фронте.

бронепоездов Маньчжурии и большой бронепоезд тип 94, который поступил на вооружение 1-го отряда бронепоездов в 1934 году.

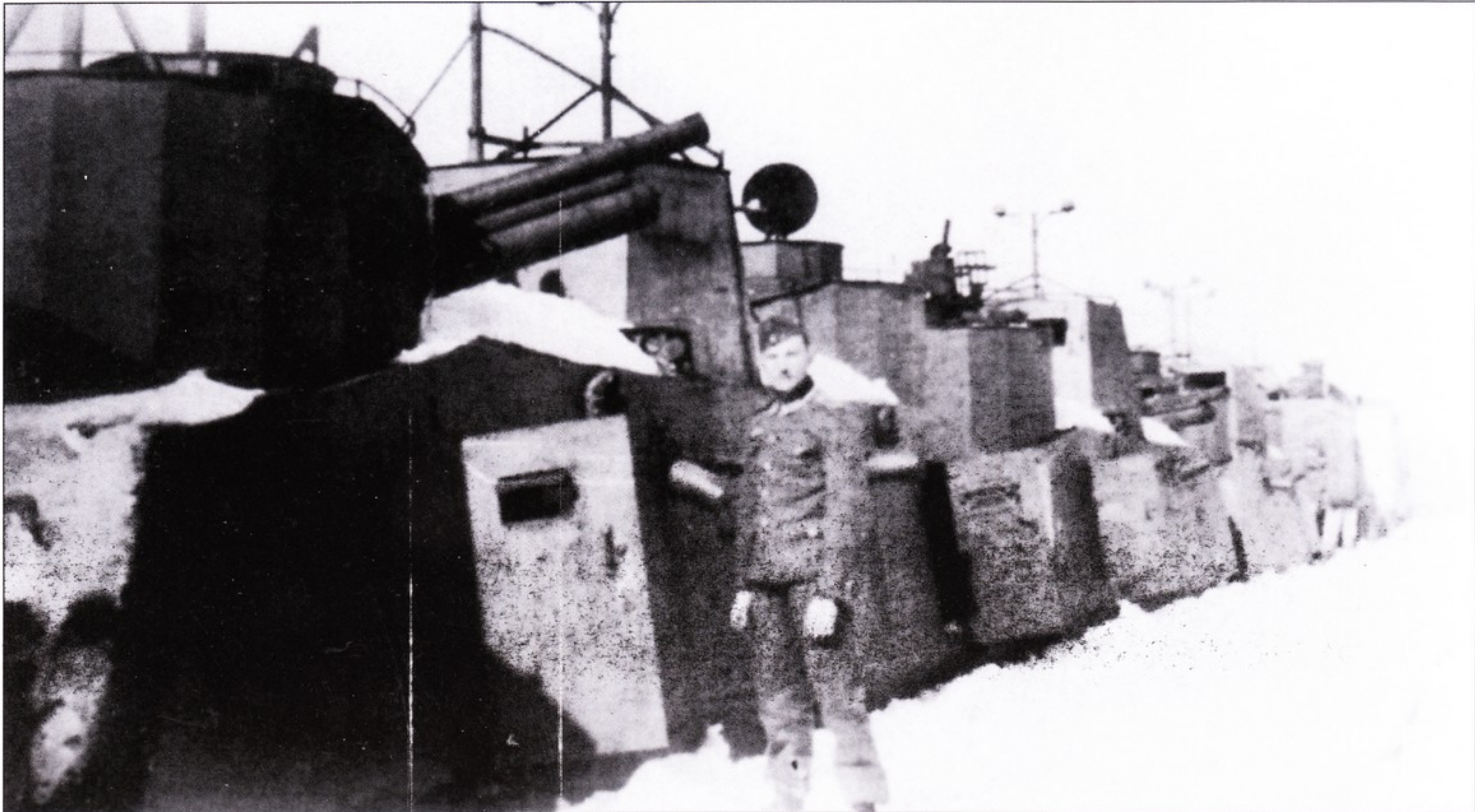
Квантунская армия широко использовала мотобронев вагоны для патрулирования железнодорожных линий. Кроме немногих мотобронев вагонов, построенных по заказу военных, Квантунская армия использовала конверсионные бронеавтомобили типа 91 Со-Мо, оборудованные как к передвижению по рельсам, так и по шоссе. Для передвижения по рельсам достаточно было снять покрышки со стальных колес. Таких бронеавтомобилей построили 1000 штук и они широко применялись на всем ТВД Китая для перевозки команд железнодорожных инженеров и защиты железнодорожных линий. Иногда два или более бронеавтомобили

соединялись вместе для создания малого бронепоезда. Позже создали бронеавтомобиль тип 95 Со-Ки, который по сути был железнодорожным танком. Этот легкий танк с конверсионной гусеничной подвеской оснастили убираемыми стальными колесами для передвижения по узкоколейной железной дороге. Всего построили 138 таких бронемашин с 1935 по 1943 годы и они использовались в Китае, а также в Бирме.

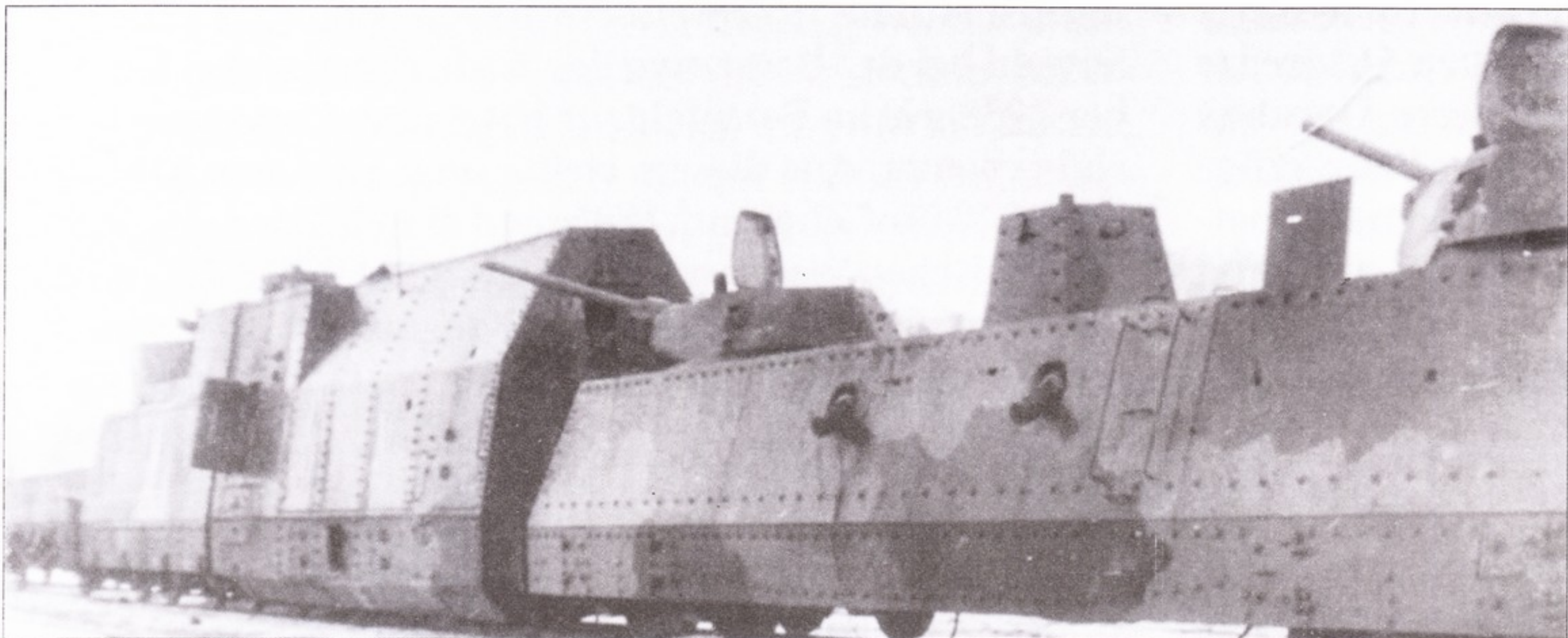
Вторая мировая война Бронепоезда блицкрига

Вторая мировая война, начавшаяся 1 сентября 1939 года с нападения Германии на Польшу, включала операцию по захвату Померанского коридора при активном участии бронепоездов. В 4 час 30 мин после

атак пикировщиков Юнкерс Ю-87, немцы попытались незаметно попасть на польскую станцию Тсжев на бронепоезде, следовавшим позади дневного пассажирского экспресса. Однако, поляки заложившие предварительно взрывчатку под мост, успели его взорвать и не пропустить бронепоезд. Подобную атаку немцев успешно отбили и на железнодорожной станции Чойнице. Командование вермахта скептически относилось к бронепоездам и не уделяло им внимания. С 1929 по 1937 годам управление железных дорог рейха сформировало 22 охранных поезда на случай усмирения беспорядков. Их примитивное бронирование состояло из бетонных блоков и рельс. Эти поезда не предназначались для военных действий. Чешские бронепоезда, захваченные в 1939 году, передали в резерв. Летом 1939 года немец-



В предвоенное время НКВД имела на вооружении 12 бронепоездов, каждый из которых сопровождали три мотобронев вагона типа Д-2. Мотобронев вагон оснащался двумя артиллерийскими башнями такой же конструкции, как и на БП-35. На снимке, сделанном зимой 1941-42 годов на южном участке Восточного фронта, трофейные МБВ типа Д-2.



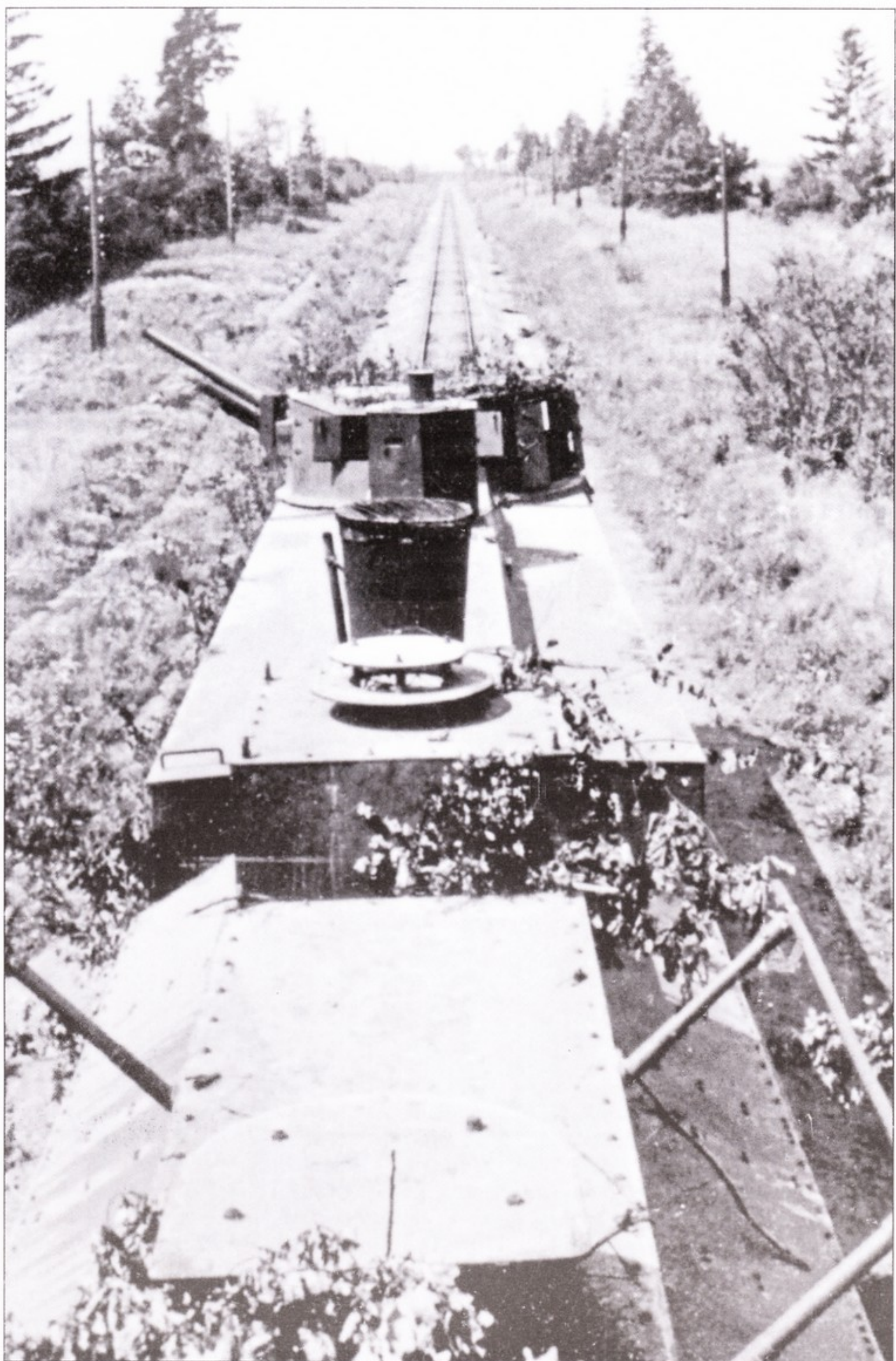
Бронепоезд «За Сталина» оснащен башнями танка Т-34. Артиллерийские вагоны бронепоезда типа БП-35 позже стали стандартным образцом. В октябре 1941 года этот бронепоезд был захвачен немцами.

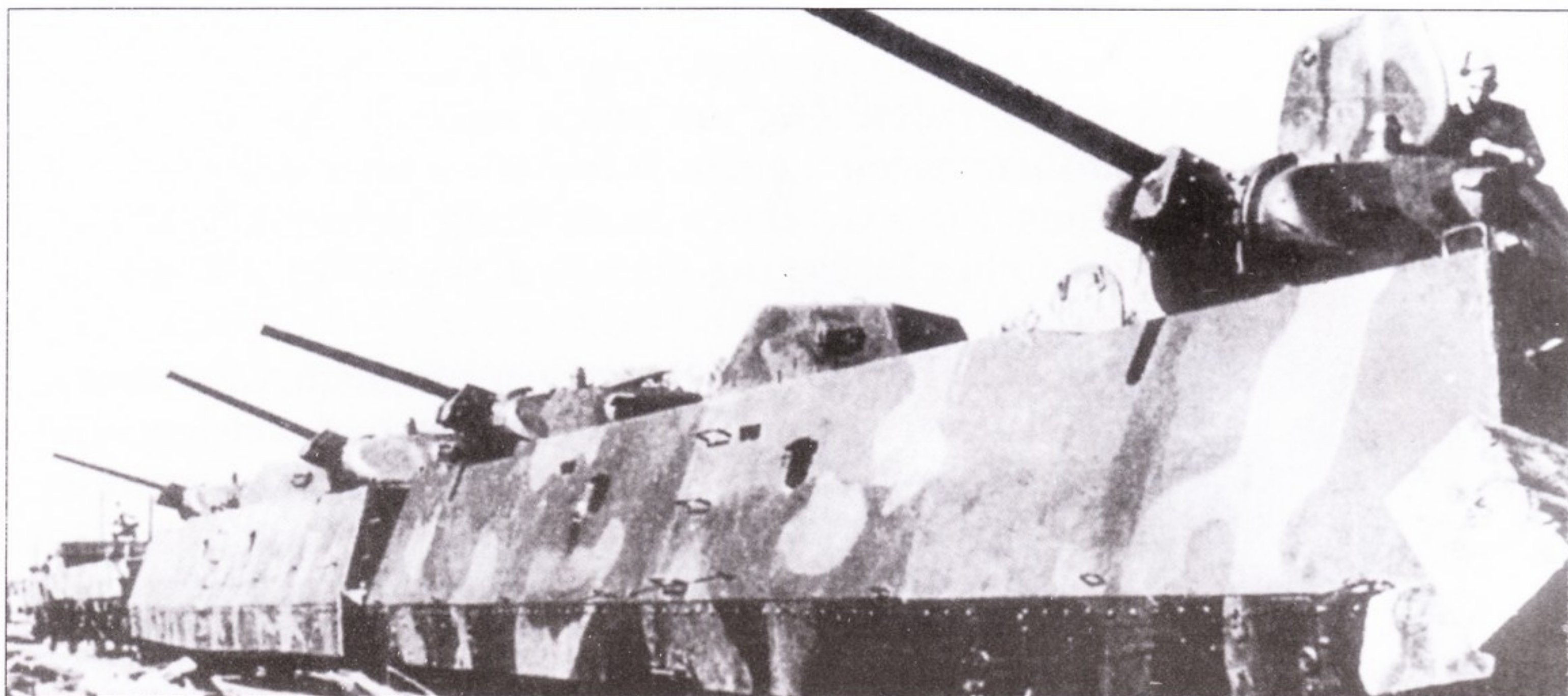
кое армейское командование изменило свое мнение и решило сформировать 7 бронепоездов, при создании которых использовали элементы немецких охранных и чешских боевых бронепоездов.

Польская армия списала большинство бронепоездов после окончания войны с Красной Россией в 1920 году, оставив 6 бронепоездов на действующей службе и 6 – в резерве. В период 1929 -1933 годов все бронепоезда модернизировали. Четыре бронепоезда получили новые броневагоны и бронелокомотивы. Стандартная конфигурация бронепоезда состояла из бронированного паровоза, 2 артиллерийских вагонов, штурмового вагона для размещения десантного отряда и пары контрольных вагонов с каждого конца. Интересной инновацией стало присоединение разведывательной группы к каждому бронепоезду. Польша закупила 6 чехословацких мотоброневагонов Татра Т 18, придав их каждому бронепоезду. Однако они не получили признания, поэтому поляки разработали специальные платформы для легких танков Рено ФТ и и танкеток ТКС, предназначенных для поддержки бронепоездов. Они могли двигаться самостоятельно, так как гусеницы касались железнодорожного полотна. Танки и танкетки могли вести огонь с этих платформ, а случае необходимости они покидали платформу и вступали в бой. Каждому бронепоезду приписали танковый отряд, который состоял из двух танкеток ТКС и одного танка Рено ФТ. Хотя они могли использоваться для разведки, их главная задача была в усилении десантного отряда бронепоезда.

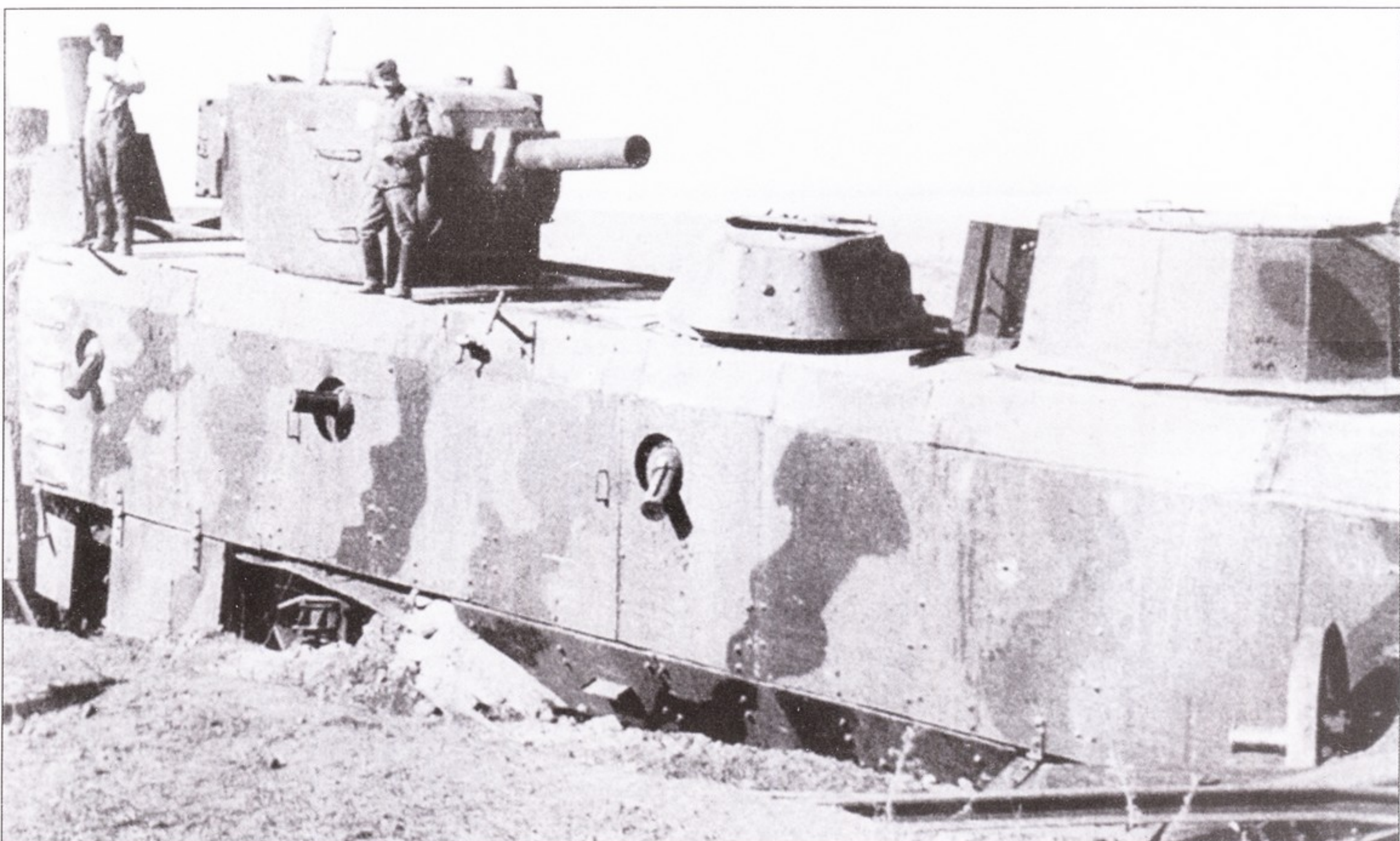
В начале войны в 1939 году в Польской армии числилось 2 железнодорожных батальона, в каждом по 5 бронепоездов, а также транспорт сопровождения и поддержки.

Многие советские бронепоезда были потеряны в боях летом 1941 года. Снимок тяжелого бронепоезда, сделанный из командирского вагона. На переднем плане видны радиоантенны, а тяжелый артиллерийский вагон – впереди. Артиллерийский вагон тип 60, построенный в 1930-1932 годах в железнодорожном военном депо, имел единственную башню.





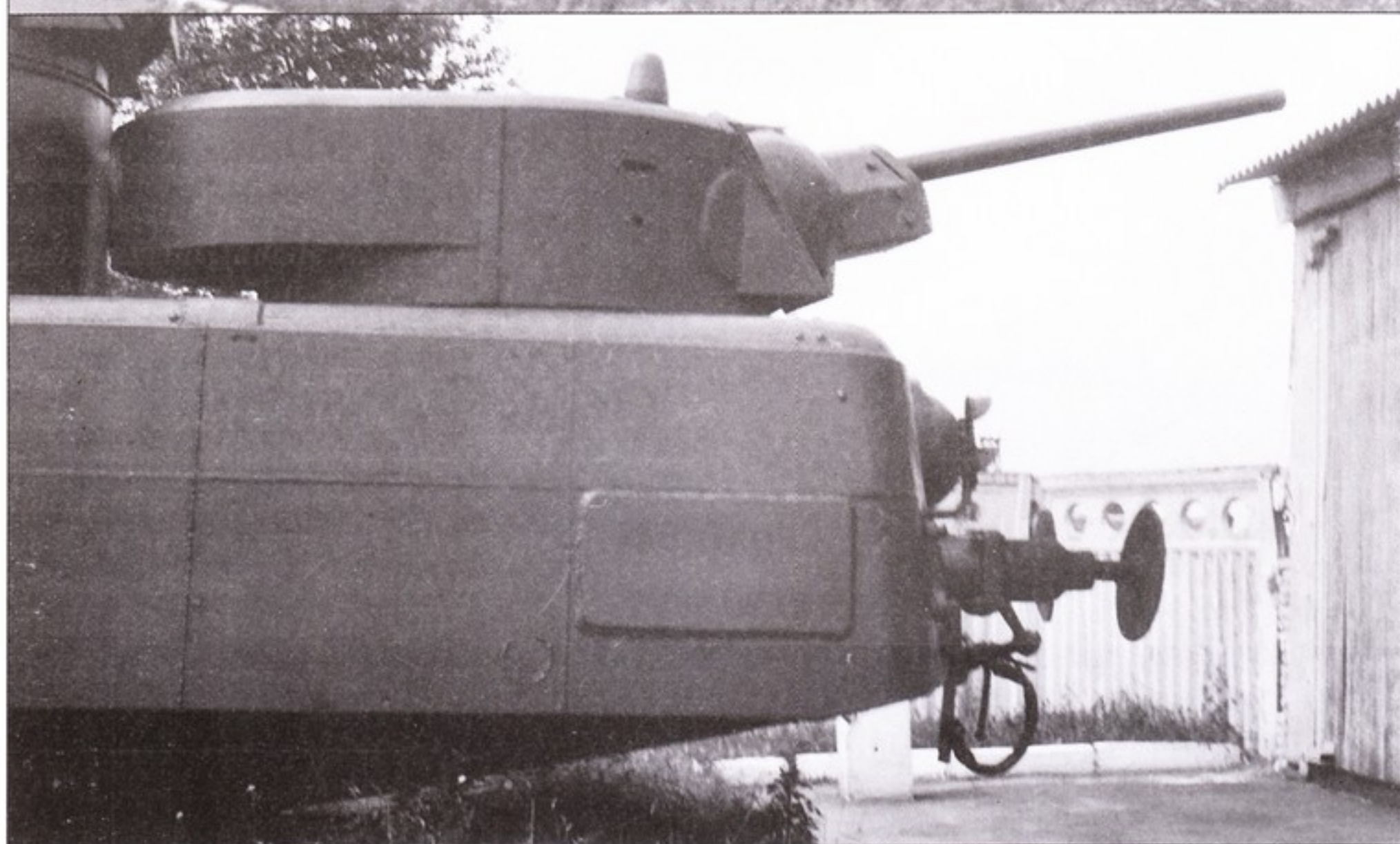
Бронепоезд «Илья Муромец» летом 1944 года. В качестве локомотива использовался паровоз типа С («скорый»). Таким же трофейным паровозом оснастили немецкий бронепоезд PZ 30. Стандартные немецкие бронепоезда типа ВР 42 получали локомотив 57-й серии.



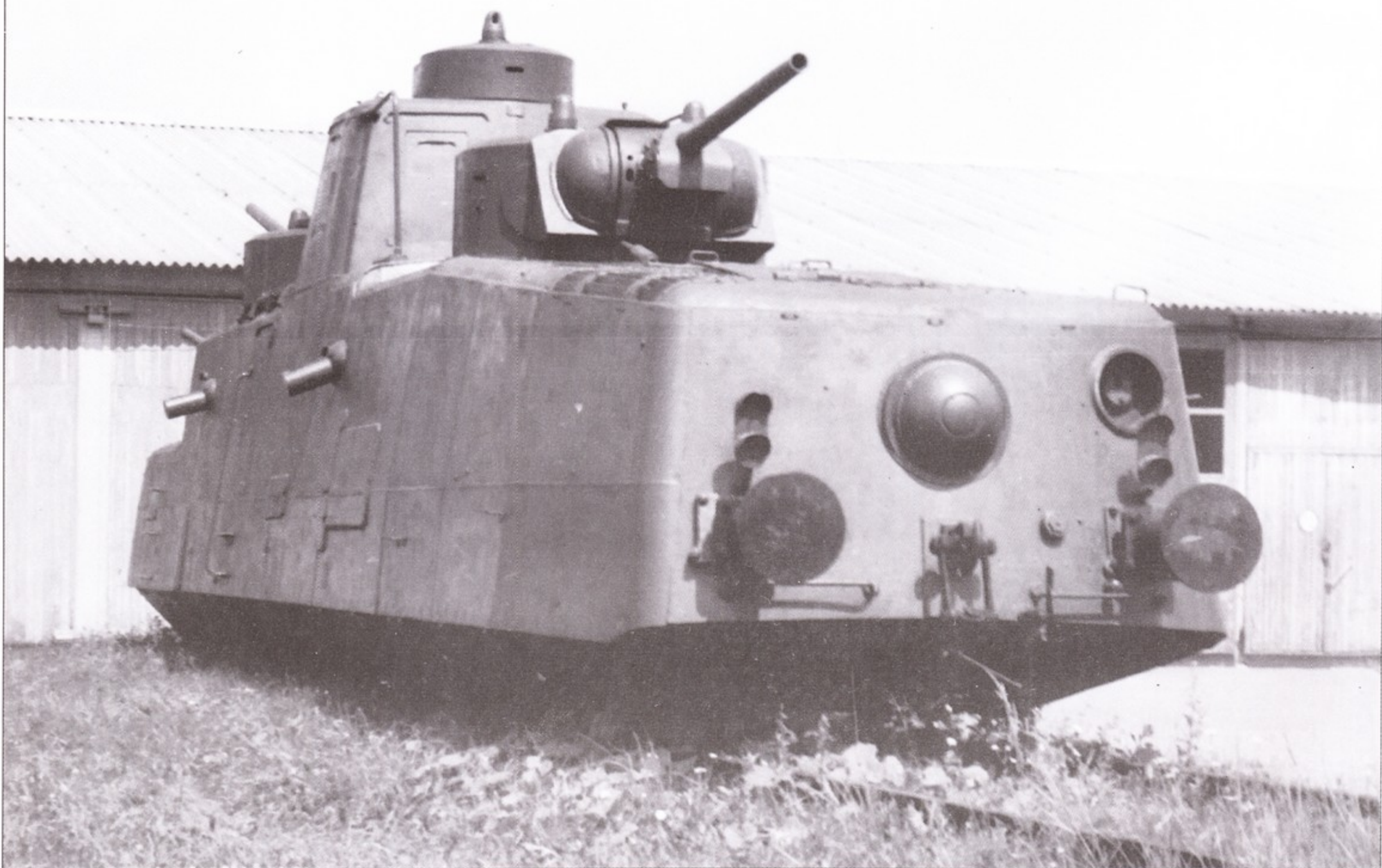
Применение бронепоездов в России имеет давние традиции. Значительным количеством бронепоездов располагала еще царская армия в период Первой мировой войны. В гражданскую войну, обе противоборствующие стороны также активно применяли бронепоезда. В тот период, боевые действия велись зачастую вдоль железнодорожных путей сообщения, и соответственно роль бронепоездов еще более возросла. Конструкции бронепоездов того времени были чрезвычайно разнообразны, начиная от гражданских локомотивов и платформ, прикрытых кустарно изготовленной броней, строившихся силами отдельных подразделений, до полностью бронированных поездов, построенных в соответствии с централизованно разработанными спецификациями. Для повышения огневой мощи большого количества различных типов бронепоездов, которые находились на вооружении РККА, а также, чтобы избежать разработки специальных дорогостоящих проектов, на бронепоездах часто устанавливались стандартные танковые башни. В середине тридцатых годов это были башни танков Т-26, БТ-2, БТ-5, БТ-7, Т-28 и Т-35, позднее чаще всего использовались башни от Т-34 и КВ-1. Такая же практика имела место и при постройке речных бронекатеров и мониторов, хотя при этом и использовался значительно меньший ассортимент танковых башен. К сожалению, информация о конструкции и боевом применении советских бронепоездов периода Великой Отечественной войны на сегодняшний день далеко не полна. Думается, что дальнейшее изучение исторических и технических архивов откроет еще много интересных подробностей и оригинальных, практически совершенно неизвестных вариантов конструкций. Снимки одного из таких оригинальных вариантов бронепоезда и приведен ниже. На нем установлен последний вариант башни танка А-20 с орудием калибра 45 мм, а так же башня типа МТ-2 со 152 мм гаубицей. Интересно, что информация об использовании башен от танков КВ-2 на бронепоездах до последнего времени отсутствовала.

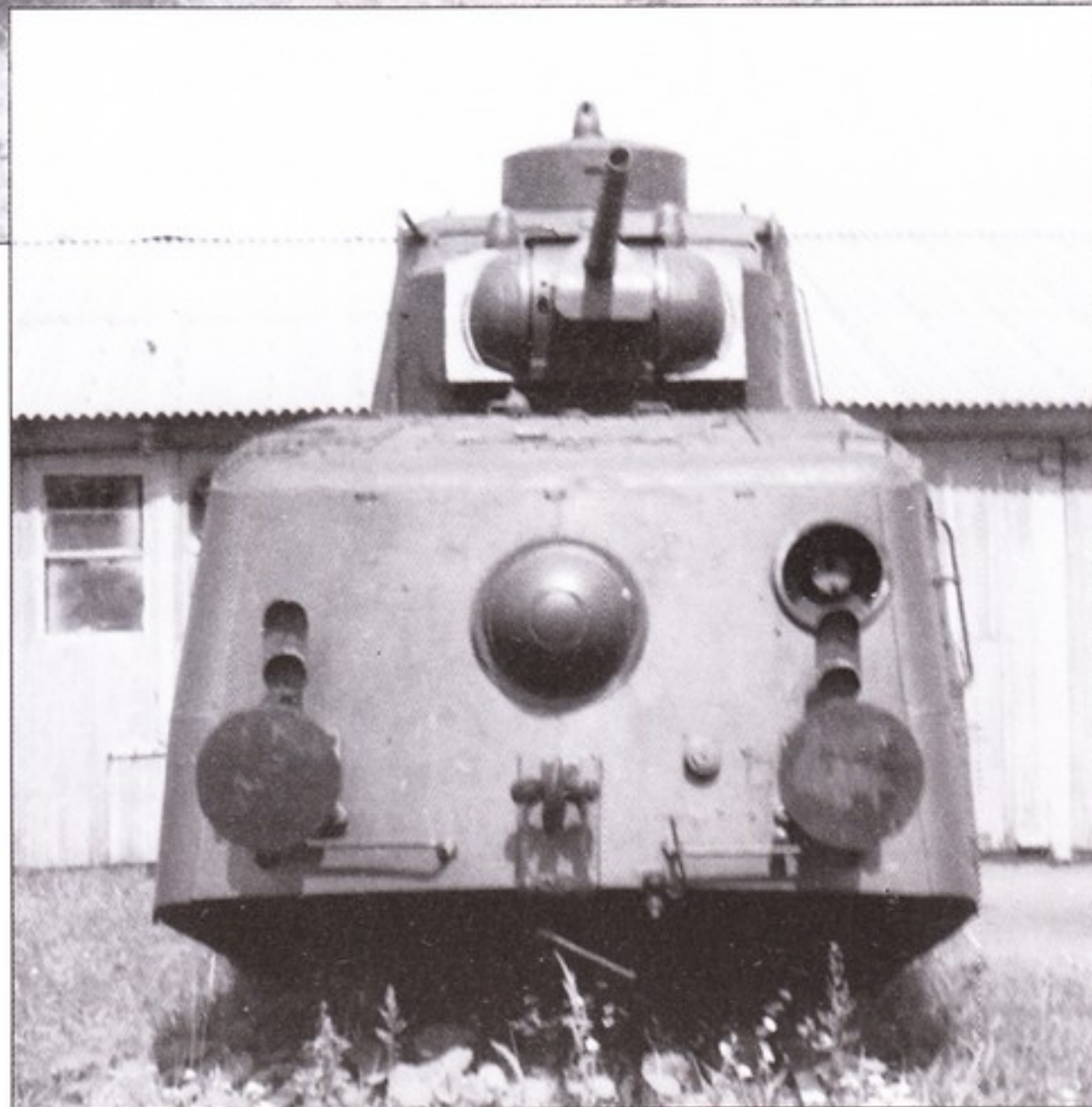
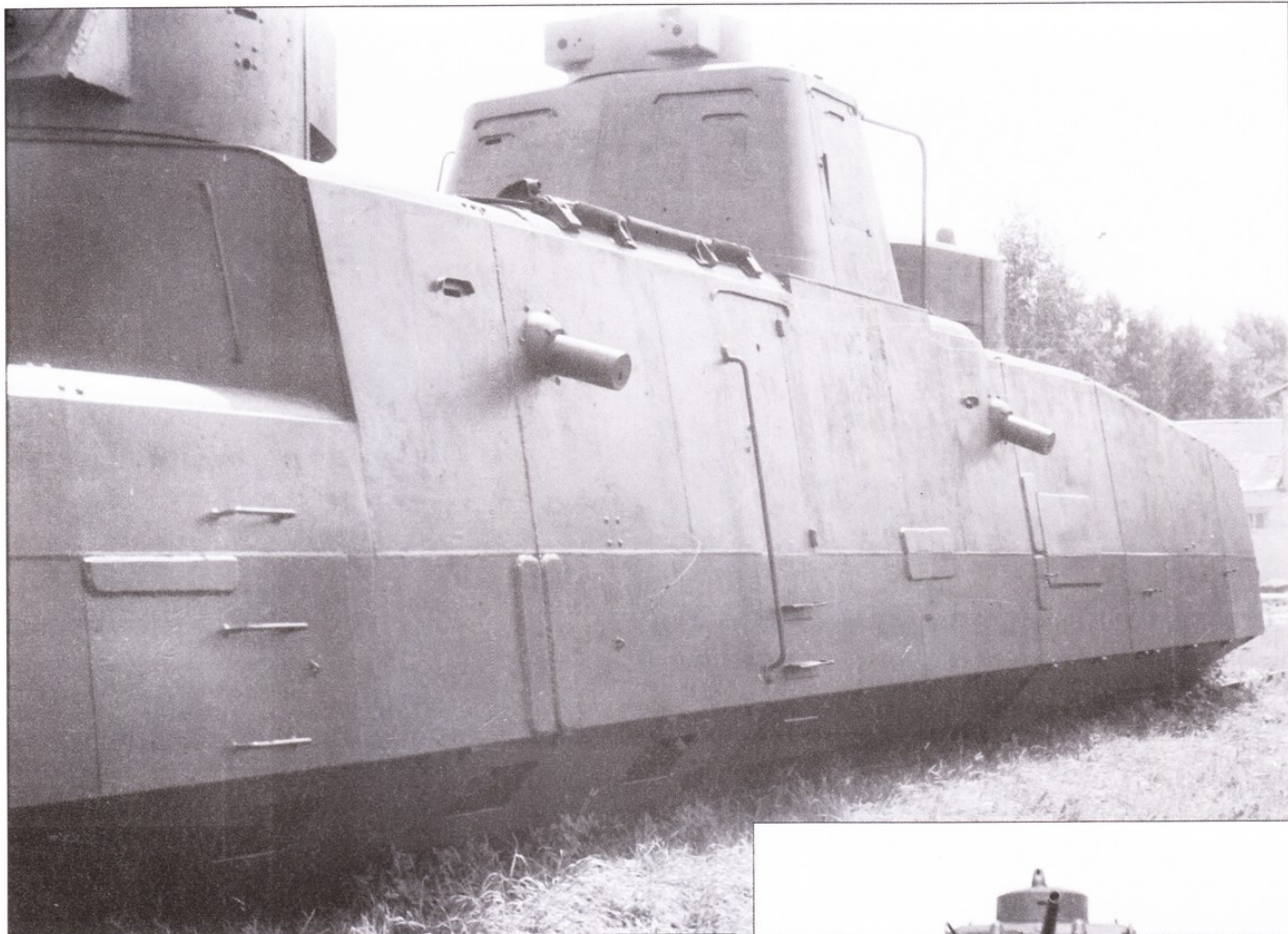


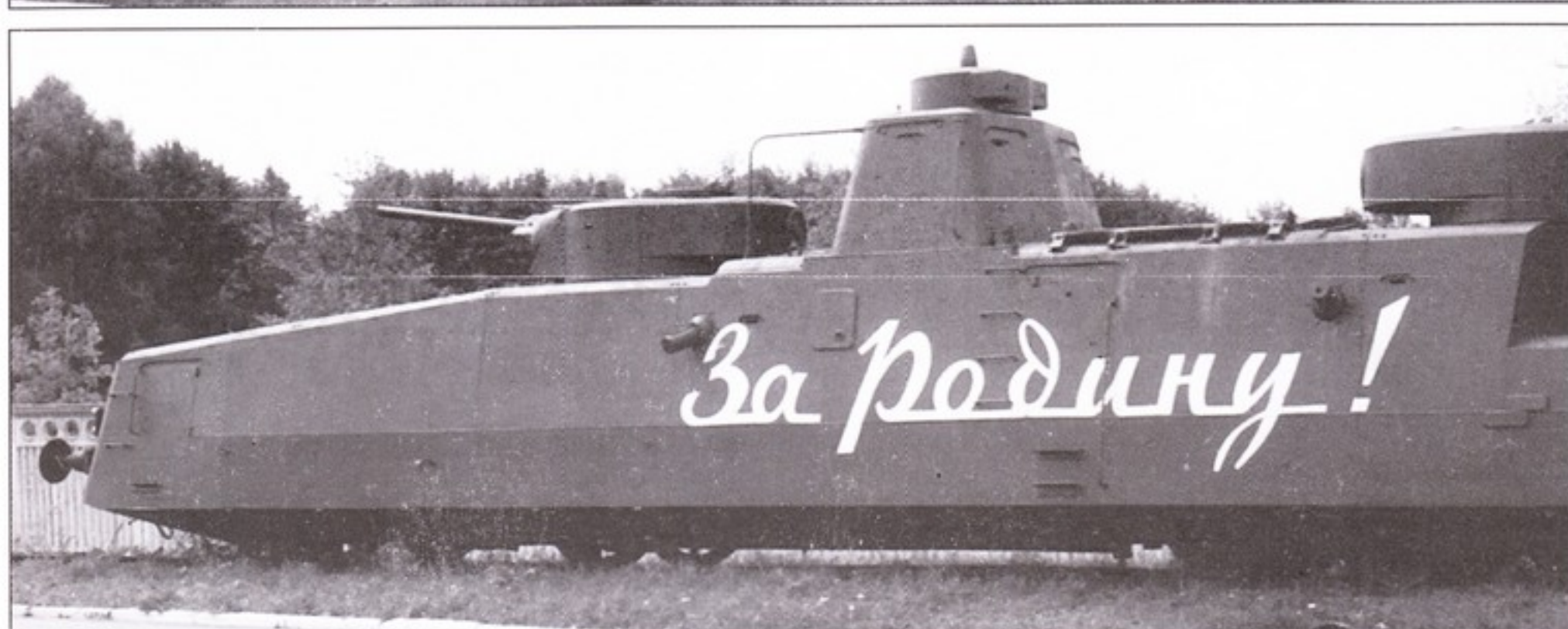
Общий вид бронепоезда с башней от танка КВ-2, на котором лучше видны детали его конструкции: бронирование и вооружение. Большое разнообразие конструкций советских бронепоездов сочетается с очень бедной технической и исторической документацией по данному предмету, это делает точную идентификацию данного бронепоезда практически невозможной. Приведенные здесь фотографии были сделаны немецкими солдатами после того, как данный бронепоезд был поврежден и захвачен. К сожалению больше никаких подробностей, об этом оригинальном бронепоезде неизвестно. Можно только предположить, что данная конструкция существовала или в единственном экземпляре, или, что это одна из многочисленных полевых переделок.



Одним самых мощных предвоенных «железнодорожных крейсеров» стал МБВ-2, построенный на заводе имени Кирова в Ленинграде. Два МБВ-2 построены в 1938 году, и второй из них, названный Стремительный, служил на Ленинградском фронте как часть 14-го отдельного батальона бронепоездов 23-й армии. В 1943 году его башни с гаубицами от танков Т-28 перевооружили 76-мм пушкой Ф-34 от танка Т-34. В настоящее время МБВ-2 - экспонат бронетанкового музея в Кубинке.







Они широко использовались в Польской кампании, придаваясь пехотным дивизиям или кавалерийским бригадам. Бронепоезда оказались на удивление эффективными в ряде случаев при столкновении в танковыми частями вермахта в основном из-за их мощной артиллерии. Однако они оказались слишком уязвимы для немецкой авиации и из 5 бронепоездов 1-го батальона, 3 потеряли из-за атак люфтваффе. Один взорвала команда при окружении. Другой команда сдала в конце Польского блицкрига. Второй батальон бронепоездов действовал в южной части Польши и окончил кампанию на юго-востоке, сдавшись Красной армии. Большинство бронепоездов 2-го батальона избежало воздушных атак и немцы захватили их невредимыми или взорванными своими командами. Красная армия использовала 6 бронепоездов во время вторжения в Польшу после 17 сентября 1939 года. Их распределили между 1-м батальоном бронепоездов Украинского фронта и 8-м батальоном бронепоездов Белорусского фронта. Эти два железнодорожных батальона также участвовали в Зимней войне против Финляндии. Вермахт и Красная армия восстановили несколько трофейных польских бронепоездов и использовали их позже в ходе войны.

Вермахт стал использовать бронепоезда в Европе в кампании 1940 года при оккупации Нидерландов, но это оказалось малоэффективным. Еще 2 немецких бронепоезда собрали из трофейных польских и чешских бронепоездов летом 1940 года. Ни Франция, ни Британия не использовали бронепоезда во время немецкого блицкрига 1940 года. Хотя англичане начали формировать бронепоезда для береговой обороны летом 1940 года из-за угрозы немецкого вторжения после падения Франции, но прекратили это как только угроза вторжения миновала.



Тяжелые потери бронепоездов летом 1941 года вынудили активизировать постройку новых бронепоездов в кратчайшие сроки в октябре того же года. На снимке бронепоезд ОБ-3 упрощенной конструкции. В составе ОБ-3 четыре артиллерийских вагона, на каждом по одной башне. Бронированный паровоз типа Ов.



Советский стандартный легкий бронепоезд с двумя артиллерийскими вагонами, каждый из которых вооружен двумя башенными 76-мм пушками. На снимке бронепоезд, вступивший в строй в январе 1942 года.



Срыв плана по выпуску бронепоездов зимой 1941-1942 годов привел к широкому использованию танковых башен для ускоренной постройки новых боевых единиц. На снимке артиллерийский бронев вагон с пушечной и пулеметной башнями среднего танка Т-28.

Легкий бронепоезд БП-43 «Москва» во время официальной церемонии передачи от железнодорожных рабочих Московской области команде бронепоезда, июнь 1943 года. Артиллерийский вагон ПЛ-43 оснащен башнями танка Т-34. Справа виден один из двух зенитных бронев вагонов ПВО-4, вооруженный 37-мм пушками.

Модернизация советских бронепоездов в 1922-1941 годы

После окончания Гражданской войны в 1922 году в Красной армии находилось на вооружении 123 действующих бронепоезда. В 1920-х годах большинство из них списали и делались попытки стандартизировать лучшие из оставшихся. Официально признано 3 типа бронепоездов:

основной тип А – полевой штурмовой бронепоезд, обычно вооруженный четырьмя 76,2-мм пушками на двух артиллерийских вагонах, имел также от 15 до 20 пулеметов;

тип Б – тяжелый бронепоезд, имевший на вооружении 107-мм и 122-мм

пушки и предназначен для огневой поддержки фронта

тип 5 – артиллерийские бронепоезда специального назначения, вооруженные 152-мм и 203-мм тяжелыми орудиями.

Команда бронепоезда имела в мирное время сокращенный состав. Проблемой оставалась принадлежность бронепоездов к формирующимся бронетанковым войскам или артиллерийским частям. К 1931 году в строю числился 21 действующий бронепоезд и 14 – в резерве. Наибольшей активностью отличались два бронепоезда из Особой дальневосточной армии, которые участвовали в небольших конфликтах против японских войск в Маньчжурии и вдоль монгольской границы.



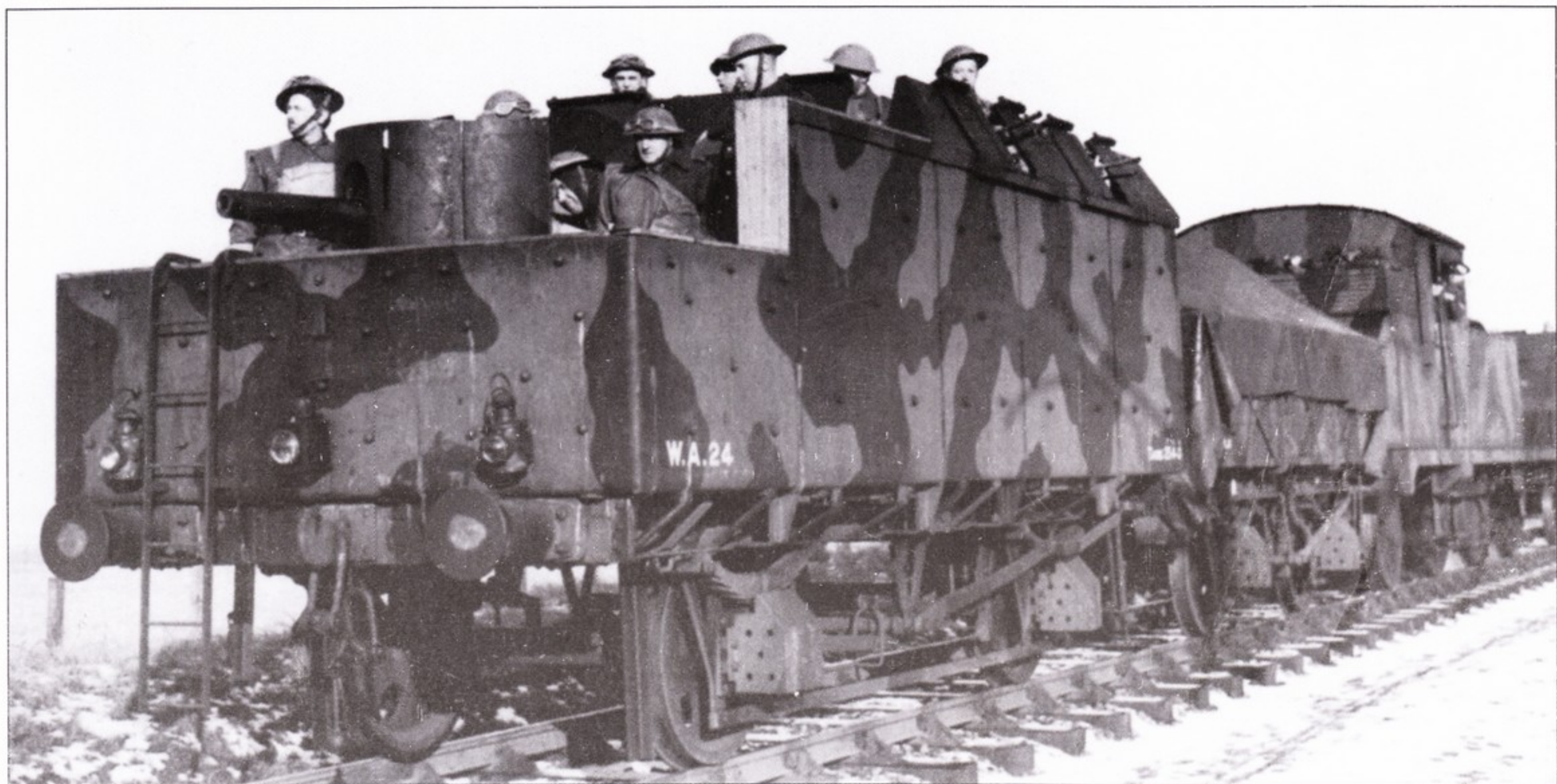


Немецкий бронепоезд Rg.32 союзники захватили 8 сентября 1944 года в Сант-Берайн (Франция). Это один из немногих бронепоездов, действовавших на Западном фронте. На переднем плане – баиня с 100-мм орудием типа I.F.H.14/19 (p), которое прежде стояло на французском самоходном орудии Лоррейн.

Советские бронепоезда модернизировали в 1930-е годы. Завод Красный Профинтерн и военное железнодорожное депо № 60 в Брянске стали центрами модернизации и выпуска новых бронепоездов. Новые стандартные легкие и тяжелые артиллерийские вагоны выпускались в Брянске, там же наладили выпуск новых бронепоездов. С 1933 по 1941 годы в Брянске выпустили 20 бронелокомотивов, 69 легких артиллерийских вагонов, 10 тяжелых артиллерийских вагонов и 27 вагонов с зенитным вооружением.

Одним из важных инноваций стало проектирование и создание железнодорожных торпед ДТ-3 на машиностроительном заводе им.Оржоникидзе в Подольске. Еще в годы Гражданской войны против бронепоездов использовался поезд с платформой впереди, нагруженной взрывчаткой. Его пускали на большой скорости против бронепоезда противника. Железнодорожная торпеда ДТ-3 состояла из небольшой двухосной платформы, приводимой в движение электромотором, питаемым аккумуляторами. Боевая часть

весом 225 кг содержала 100 кг взрывчатки. Железнодорожная торпеда ДТ-3 имела максимальную скорость 60 км/час и дальность действия около 10 км. Однако не найдено документальных подтверждений боевого использования железнодорожных торпед в годы Второй мировой войны. Железнодорожными войсками часто использовались модернизированные серийные бронеавтомобили. Для этих целей широко применяли следующие бронеавтомобили: легкие - типа БА-20ЖД и средние - типа БА-10ЖД. Они были снаб-



Британия строила бронепоезда с конца июня 1940 года для береговой охраны против возможного немецкого вторжения. Поезда обычно обозначались буквами от А до М. Основное вооружение: 6-дюймовая пушка Гочкиса впереди вагона, остальную его часть занимает секция для пехоты. После апреля 1941 года на них служили польские военнослужащие.



Бронеавтомобиль БА-20 (ЖД). Ленинградский фронт, район линии Маннергейма 22 марта 1944 года



Установка бронеавтомобиля на рельсы после установки металлических колес.



Хотя бронепоезда уже не стояли на вооружении в Советской армии после войны, оставалась идея использовать железнодорожную сеть в военных целях. На снимке БТР-40А (ЖД) оснащенный дополнительными стальными убирающимися колесами спереди и сзади для передвижения по рельсам. Он вооружен зенитной установкой ЗТПУ-2 со спаренными 14,5-мм пулеметами. Эта конверсия построена в 1969 году и просуществовала до 1991 года, когда распался СССР.



*Бронепоезд № 624 «Уфа», снимки сделаны 21 июня 1944 года. Посадка в бронепоезд по тревоге. На переднем плане два артиллерийских од-
нобашенных вагона. Башни от танка Т-34 с 76-
мм пушкой.*

жены стальными колесами для передвижения по рельсам. Каждому бронепоезду придали 2 легких и 3 средних железнодорожных бронеавтомобиля и один броневагон типа СУ.

Помимо Красной армии, бронепоездами располагали также пограничные войска НКВД. Они использовали, главным образом, мотоброневагоны типа Заамурец. В 1929 году НКВД испытала бронированный вариант пассажирской автомотрисы Дырленкова Д-2. Машина имела бензиновый двигатель Геркулес мощностью 93 л.с. и вооружение из двух башенных 76,2-мм полевых пушек образца 1902/30, по одной с каждого конца мотоброневагона. После испытаний НКВД заказал 60 мотоброневагонов Д-2 на четырех заводах, но только 40 из них построили в период с 1932-1935 годов. Их распределили по 7 полкам НКВД, каждый из которых базировался на бронепоезде из 3 мотоброневагонов и бронированного (или небронированного) паровоза и вагона с военной командой. В случае необходимости мотоброневаогны могли действовать самостоятельно от бронепоезда. Командованию Красной армии идея мотоброневагонов понравилась и оно заказало Кировскому заводу в Ленинграде создать что-то подобное. Так создали мотоброневагон МБВ-2. Его вооружили тремя башнями танка Т-28 (две впереди и одна сзади) и счетверенной зенитной установкой Максим на крыше. Испытания МБВ-2 начались в марте 1939 года. Два МБВ-2 построили до начала Великой отечественной войны.

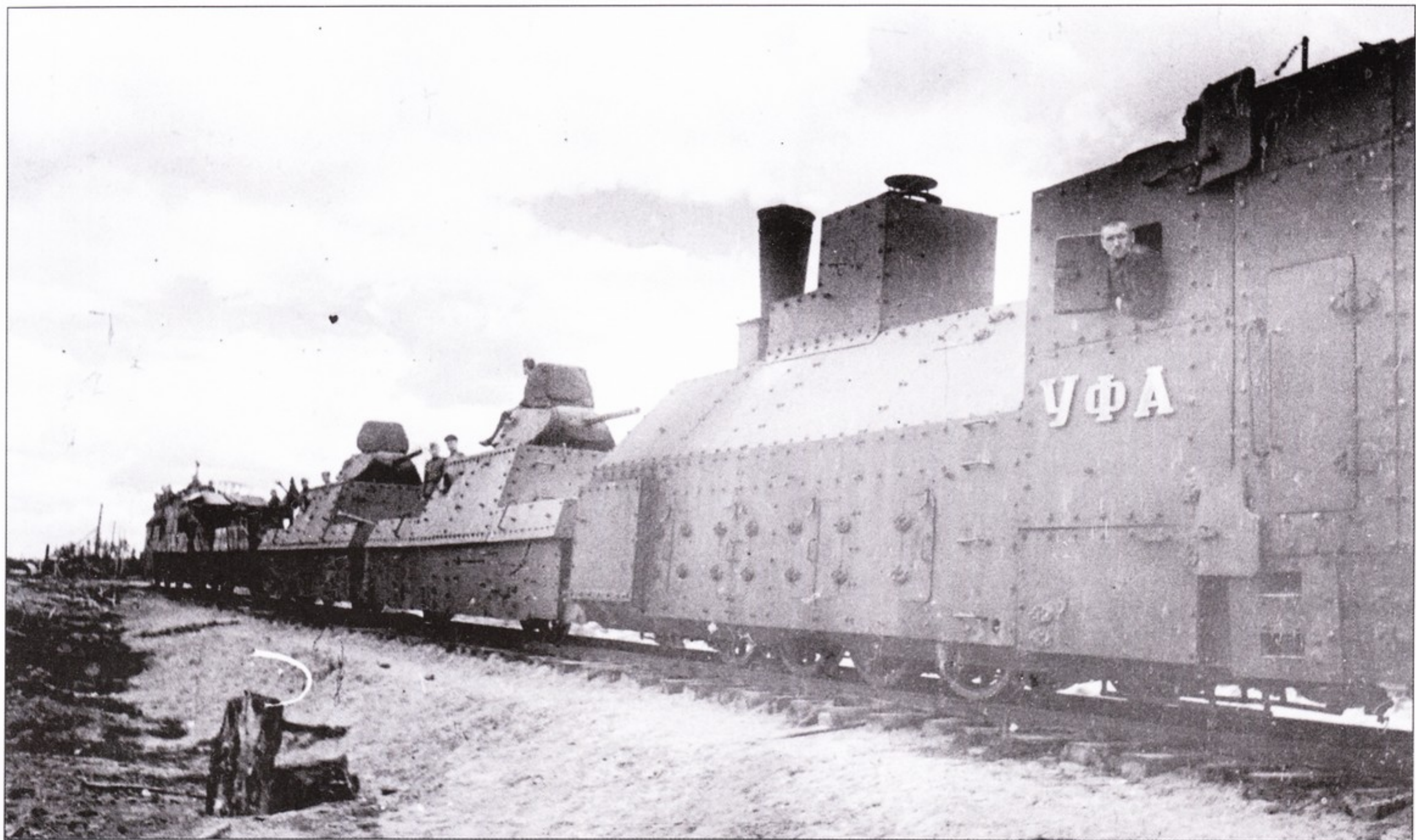
Командиры пулеметных отделений бронепоезда «Уфа» старшие сержанты Здаревский Василий Борисович (слева) и Жданов Николай Иванович (справа).

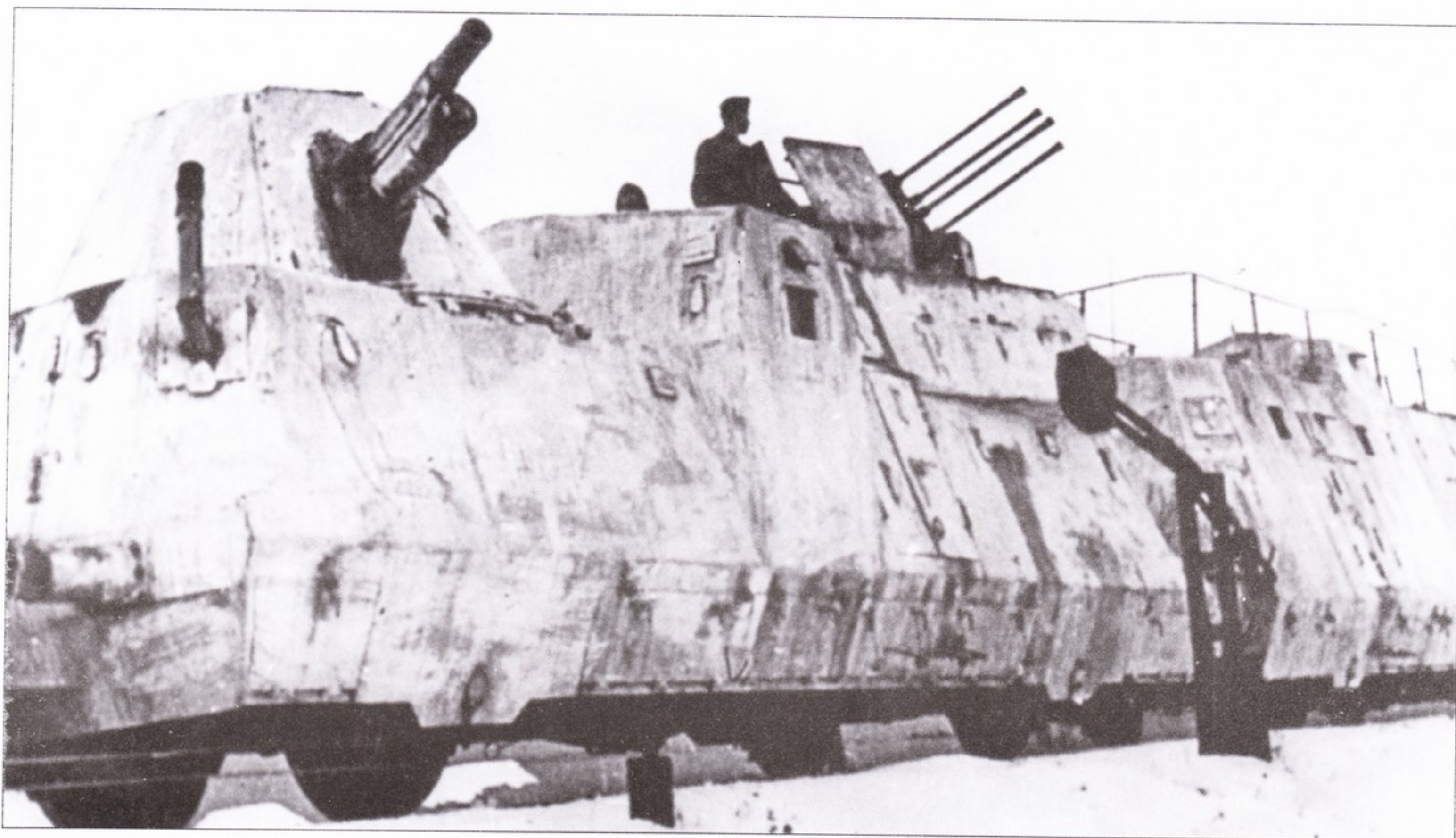


Старший сержант Игнатьев Сергей Павлович у зенитного 12,7-мм пулемета УБТ. Обратите внимание на необычную опору станины пулеметной установки - пень (чисто русское решение вопроса!).

Общий вид бронепоезда «Уфа»: на переднем плане бронированный паровоз типа Ов, правее — видны артиллерийские вагоны.

К 22 июня 1941 года Красная армия имела на вооружении 9 железнодорожных батальонов с бронепоездами и 7 автономных бронепоездов, в общей сложности насчитывалось 26 легких и 11 тяжелых бронепоездов. Подвижной состав включал 47 бронированных локомотивов, 85 легких бронев вагонов и 27 тяжелых артиллерийских бронев вагонов. Каждый батальон состоял из двух легких и одного тяжелого бронепоезда. НКВД имело 25 бронелокомотивов, 32 артиллерийских вагонов, а также мотобронев вагоны Д-2. Их распределили между железнодорожными дивизиями НКВД для патрулирования внутри страны.



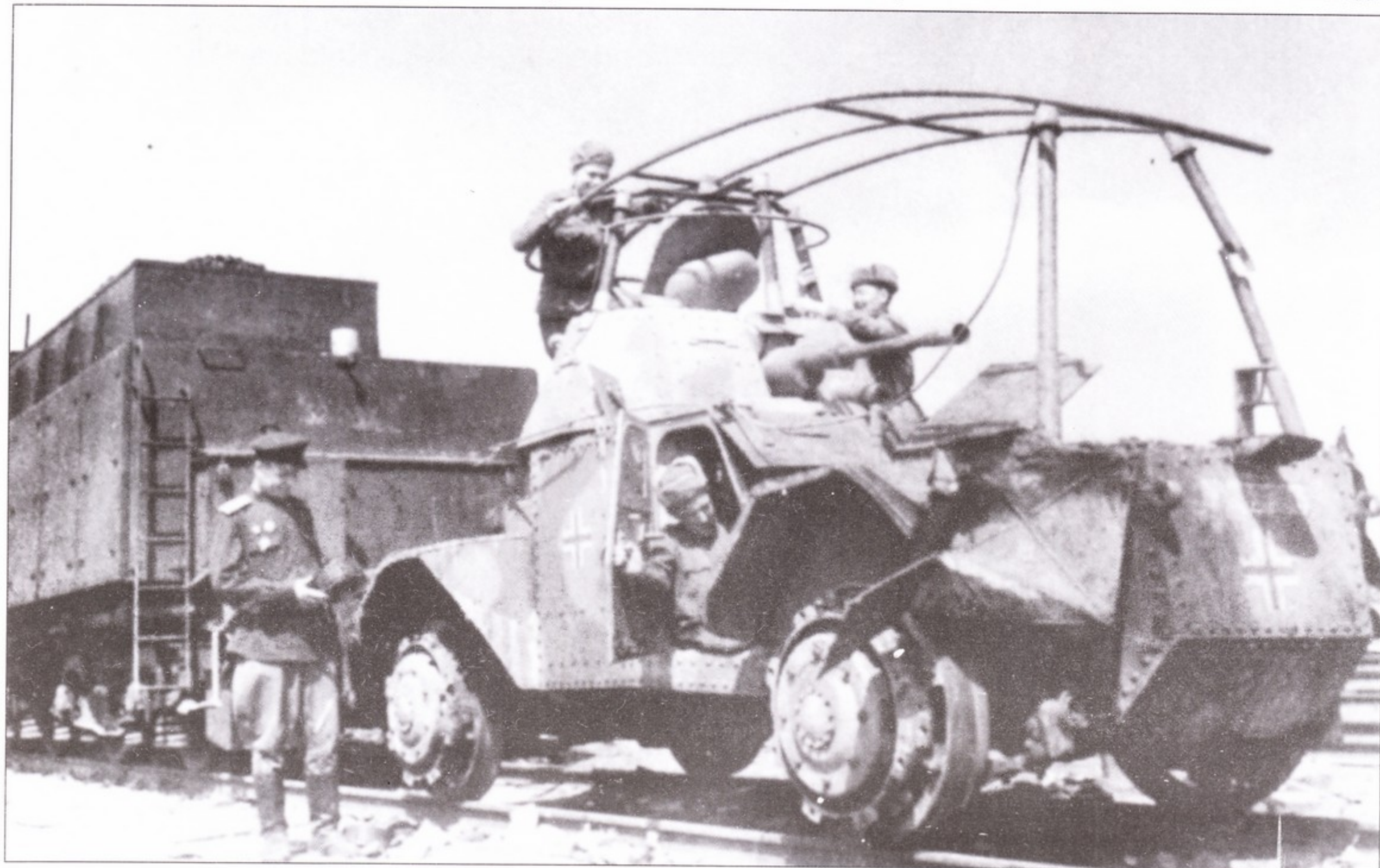


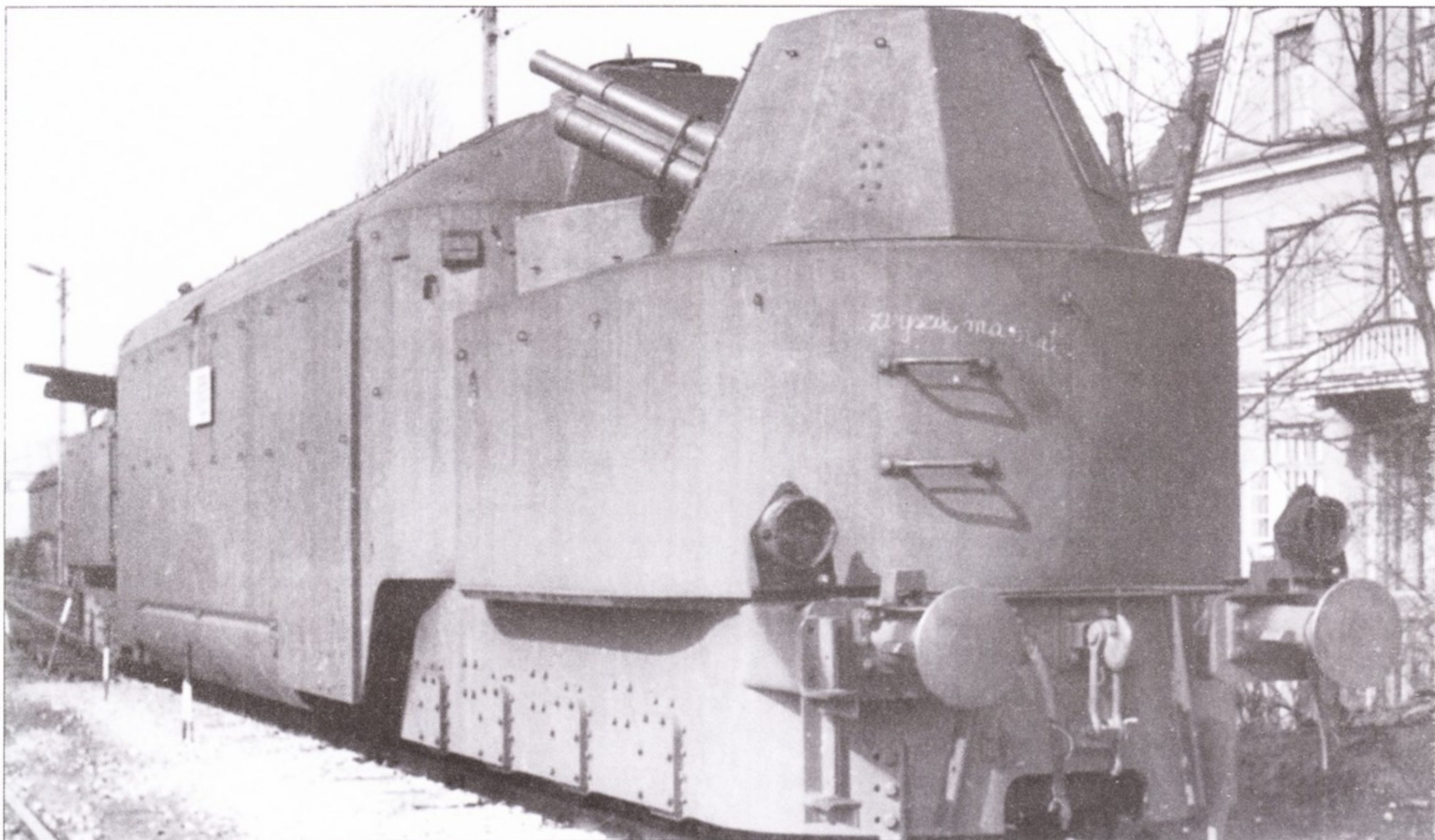
Немецкие бронепоезда типа БП-42 оснащались новым стандартным артиллерийским вагоном. Каждый бронепоезд имеет по два смешанных (артиллерийских и зенитных) вагона. На переднем плане башня с 100-мм орудием типа I.F.H.14/19 (р), справа – зенитная установка с 20-мм пушками Flak 38. На снимке бронепоезд, который начал действовать на Восточном фронте в 1943 году.

Вермахт использовал различные типы конверсионных бронемашин для рельсовой разведки, когда их шины заменялись стальными колесами. На снимке трофейный броневик Панар/Panzerpahwagen (Fu) 178-P-205 (f) с большой рамочной радиантенной, захваченный Красной армией в 1944 году. Всего вермахтом использовалось 47 железнодорожных броневиков.

Советские бронепоезда в 1941 -1945 годы

Советское командование широко использовало бронепоезда в боях на границе летом 1941 года и они понесли большие потери. Согласно немецким источникам, по крайней мере, 47 бронепоездов немцы захватили или уничтожили, а также 7 из 9 броневагонов МБВ Д-2 НКВД были потеряны на этом ТВД. Часть трофейных советских бронепоездов захватили неповрежденными или незначительно поврежденными и позднее передали на службу вермахту. Советские потери летом 1941 года оказались столь велики, что в октябре того же года приняли специальную программу по постройке новых бронепоездов. К ноябрю части бронепоездов насчитывали только 6 железно-

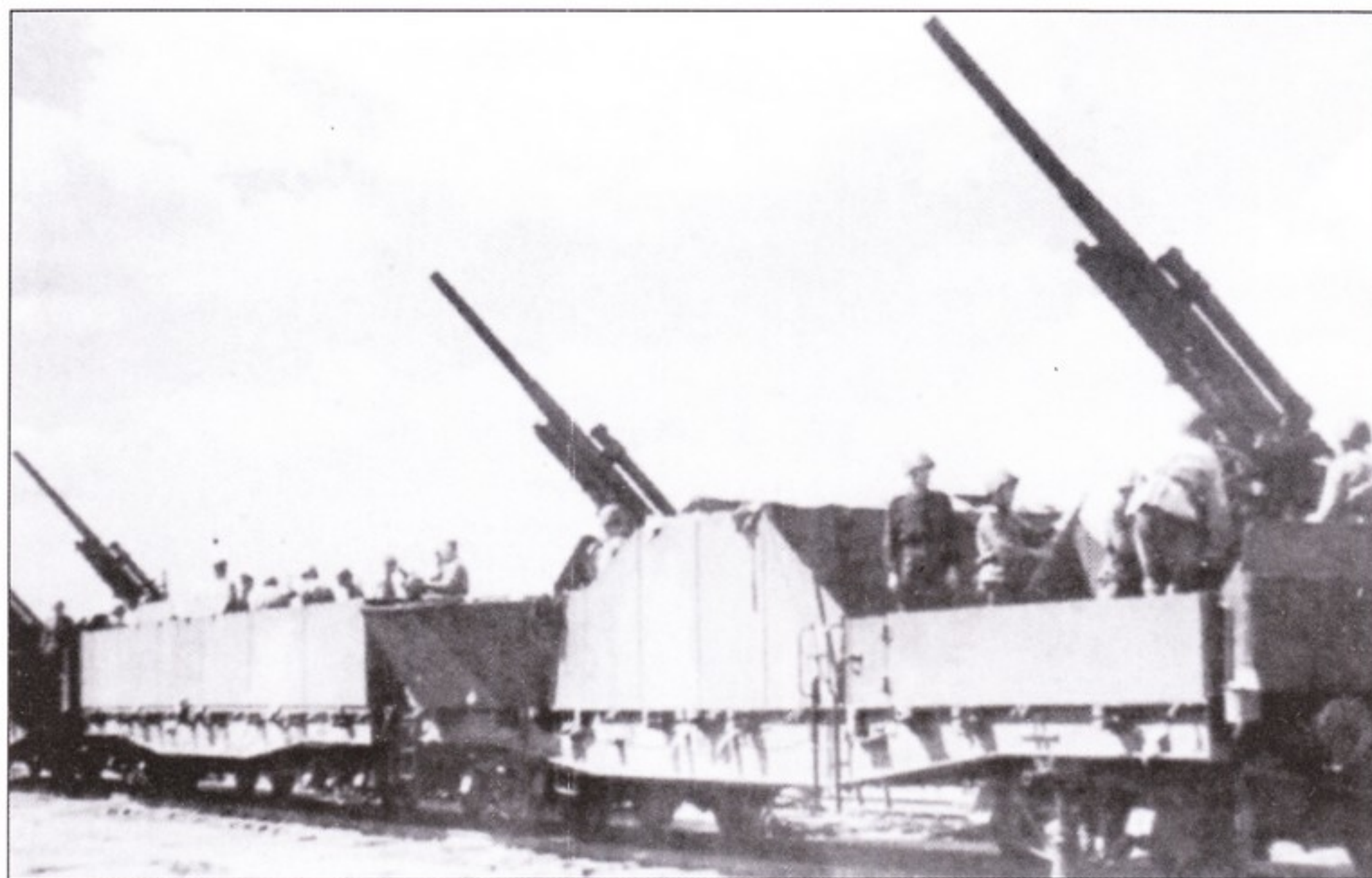




Немецкий мотоброневоз Panzertriebwagen 16 уникальной конструкции, артиллерийские вагоны которого размещались по обе стороны от бронированного дизельного локомотива WR 550 D14. Каждый броневоз вооружен 76-мм башенной пушкой. Его захватили в 1945 году и передали Польской армией (здесь он получил обозначение локомотор). Использовался в боях с повстанцами УПА до конца 1940 годов. В 1974 году передан в варшавский железнодорожный музей.



Немцы также строили зенитные бронепоезда для защиты железнодорожной сети от атак самолетов союзников. Они использовали пару усиленных бетоном кольцевых башен на каждом вагоне и различные типы зенитного оружия. На снимке: вооружение бронепоезда состоит из 30-мм трехствольного пулемета MG151 в каждой башне. Поезд захвачен американской армией около город Лагенпроцельтен на реке Майн севернее Вюрсбурга в начале апреля 1945 года.



Два 85-мм зенитных орудия установлены на 4-осной бронированной платформе - вариант советского зенитного броневоза.



Результат бомбежки германского бронепоезда PZ 1 на станции Вязьма, 10 декабря 1942 года.



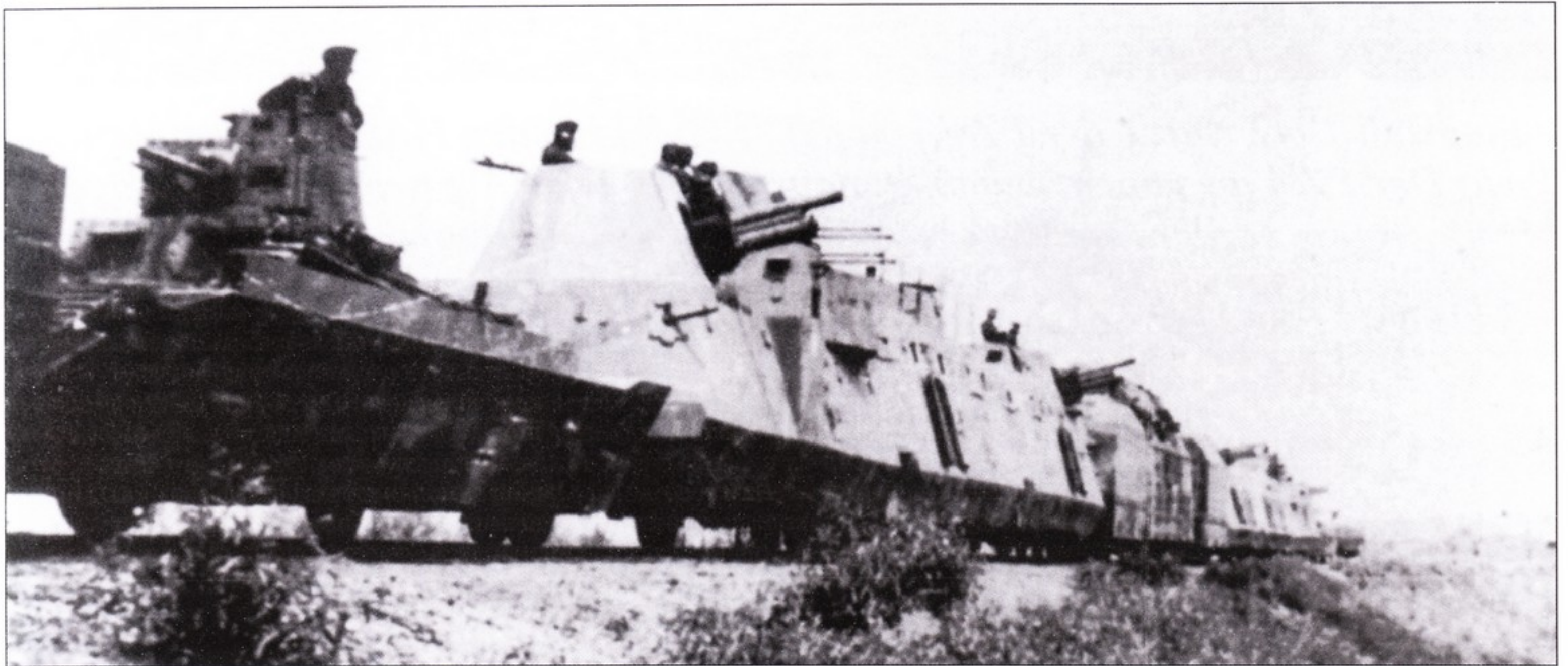
После подрыва 30 мая 1942 года германский бронепоезд PZ 27 был заново отремонтирован. От старого поезда остались лишь локомотив и артиллерийские вагоны. Снимок сделан в ноябре 1942 года в районе Вязьмы.

Стандартная конструкция бронепоезда БП-44 включала новый вагон истребителя танков впереди и в конце поезда. При этом использовались башни танка Pz.Kpfw IV. На снимке бронепоезд Pz.75 на станции Хагенау захваченный американской армией в мае 1945 года.

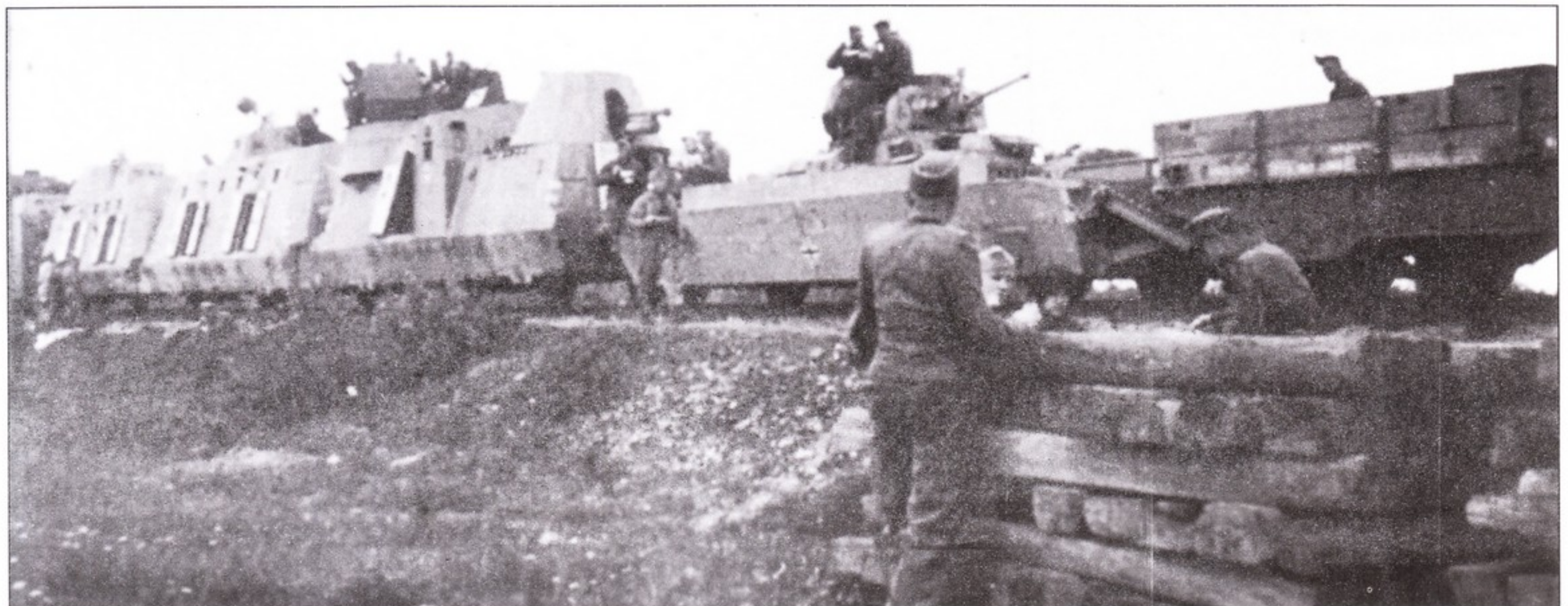




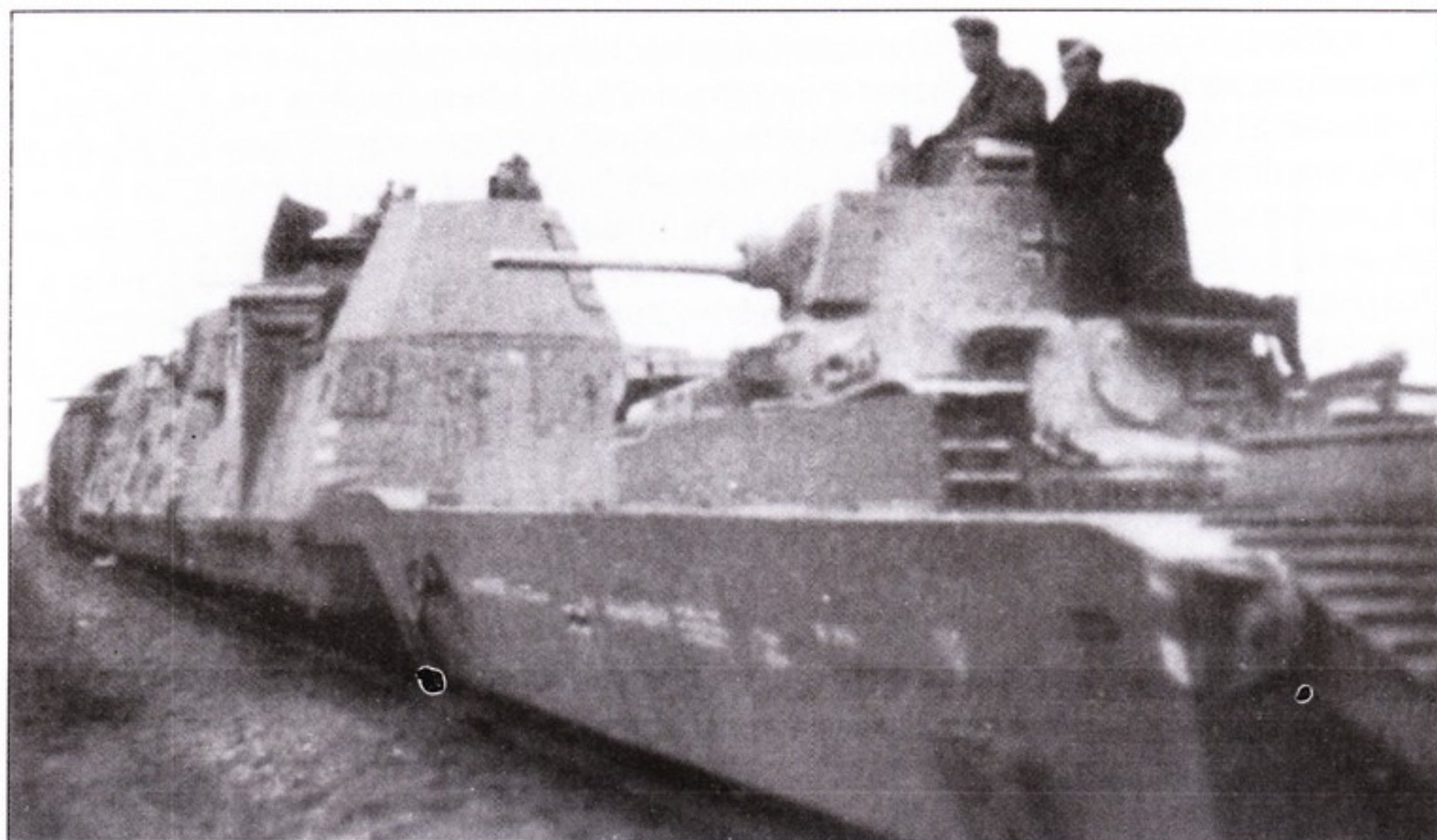
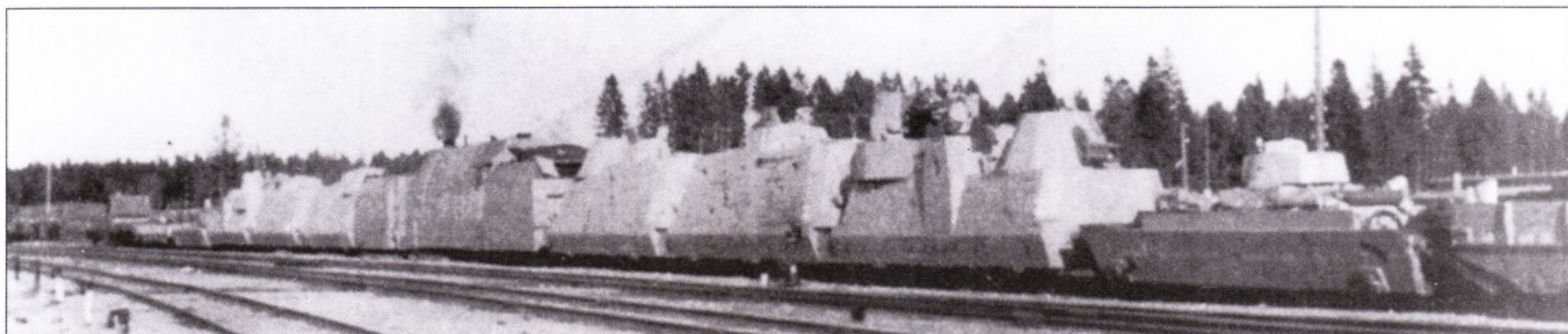
В декабре 1942 года построили первый стандартный бронепоезд PZ 61 по проекту 6-й инспекции. Его передали командованию группы армий «Центр».



Второй бронепоезд того же проекта PZ 62 в феврале 1943 года направили в группу армий «Дон/Юг» накануне контрнаступления на Харьков.



Третий стандартный бронепоезд PZ 63 в мае 1943 года передали в распоряжение командования группы армий «Север». Его использовали для патрулирования линии Ленинград – Волхов.



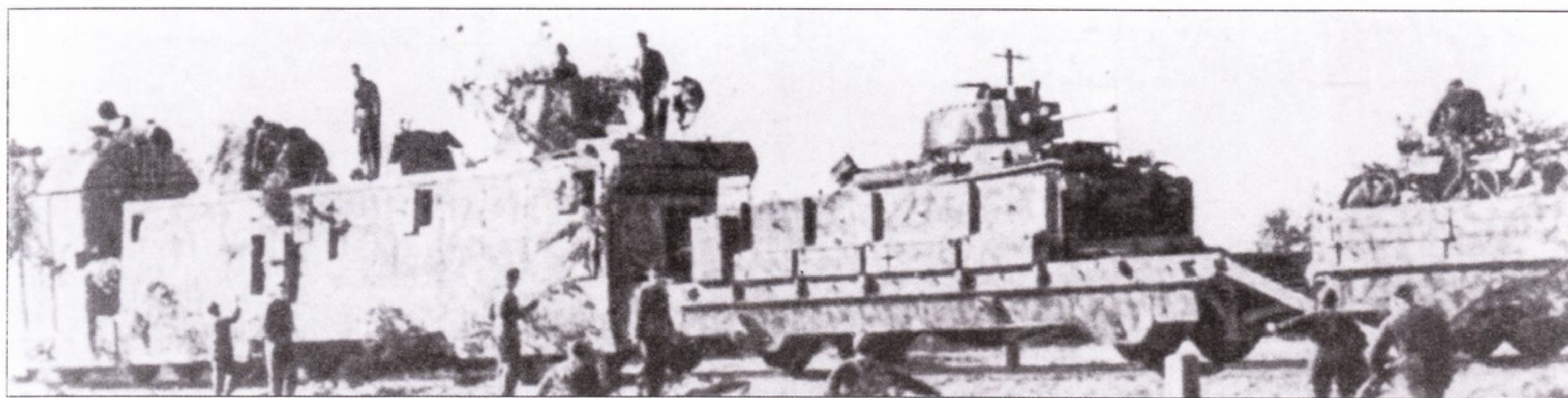
Следующие новые стандартные бронепоезда попали уже не на фронт, а были переданы летом 1943 года для борьбы с партизанами, которые развязали в тылу рельсовую войну. На снимке: бронепоезд PZ 66 в августе в тылу группы армий «Центр».

В октябре 1943 года группы армий «Центр» получила бронепоезд PZ 67.

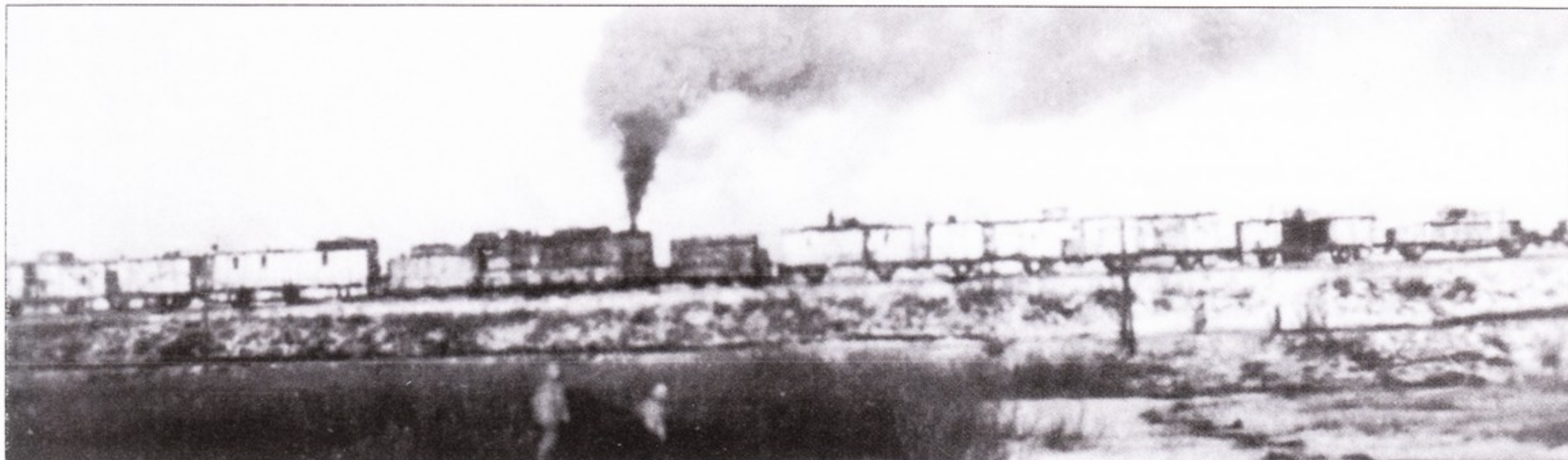
рожных батальонов (перед началом войны числилось 10 батальонов). К ноябрю 1941 года Государственный комитет обороны (ГКО) дал задание на формирование 40 новых железнодорожных батальонов. В августе 1941 года Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) дал задание на выпуск 52 новых бронепоездов типа НКПС-1942. Их спроектировали в железнодорожных мастерских Полтавы, и 20 из них построили из местных ограниченных ресурсов. Около 40 новых бронепоездов построили на различных паровозостроительных заводах и железнодорожных депо летом и осенью 1941 года. При этом для ускоренной постройки часто использовались башни различных танков. Из-за недостатка 4-осных платформ, необходимых для постройки тяжелых артиллерийских вагонов, использовали упрощенный тип ОБ-3 (облегченный броневой

Бронепоезд PZ 68 передан группе армий «Центр» в начале ноября 1943 года.

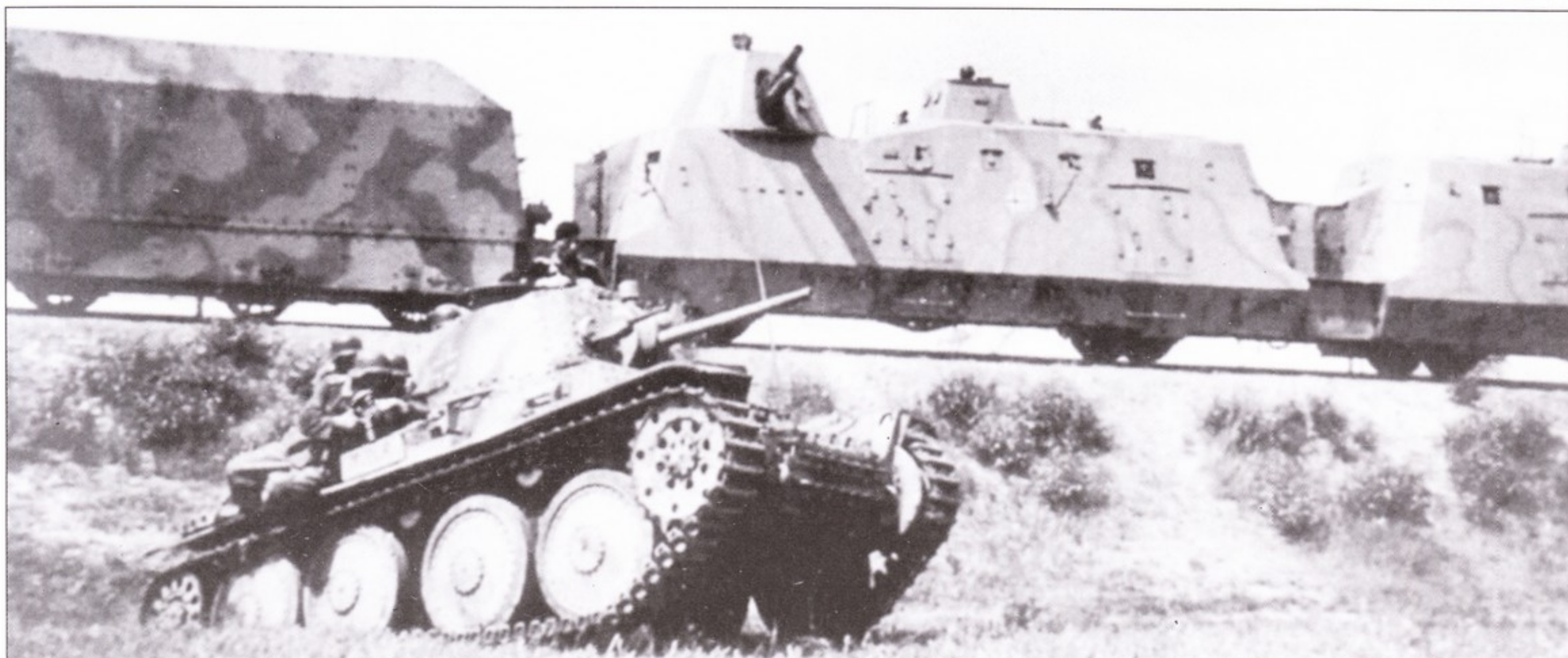
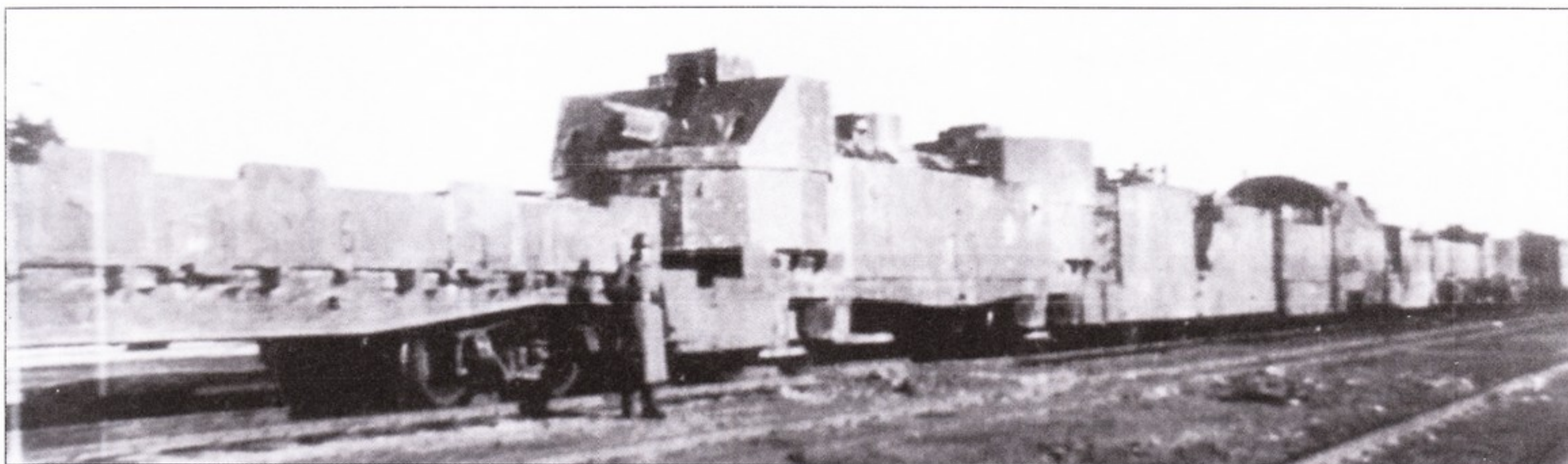
В конце августа на фронт прибыл первый бронепоезд типа ВР 42, построенный на базе старого бронепоезда PZ 1.



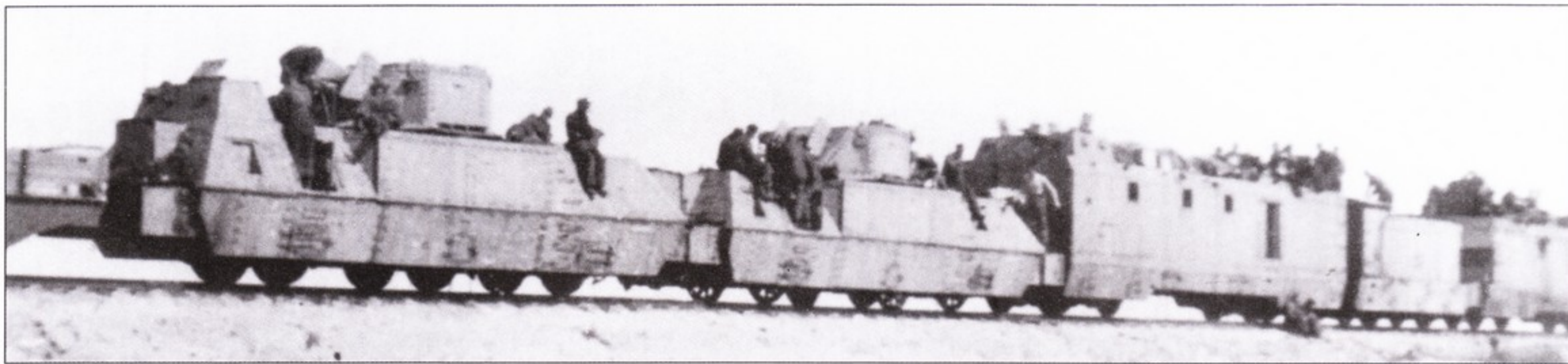
В октябре 1943 года группа армий «Юг» получила модернизированный бронепоезд PZ 31, который потеряли в боях спустя два месяца.



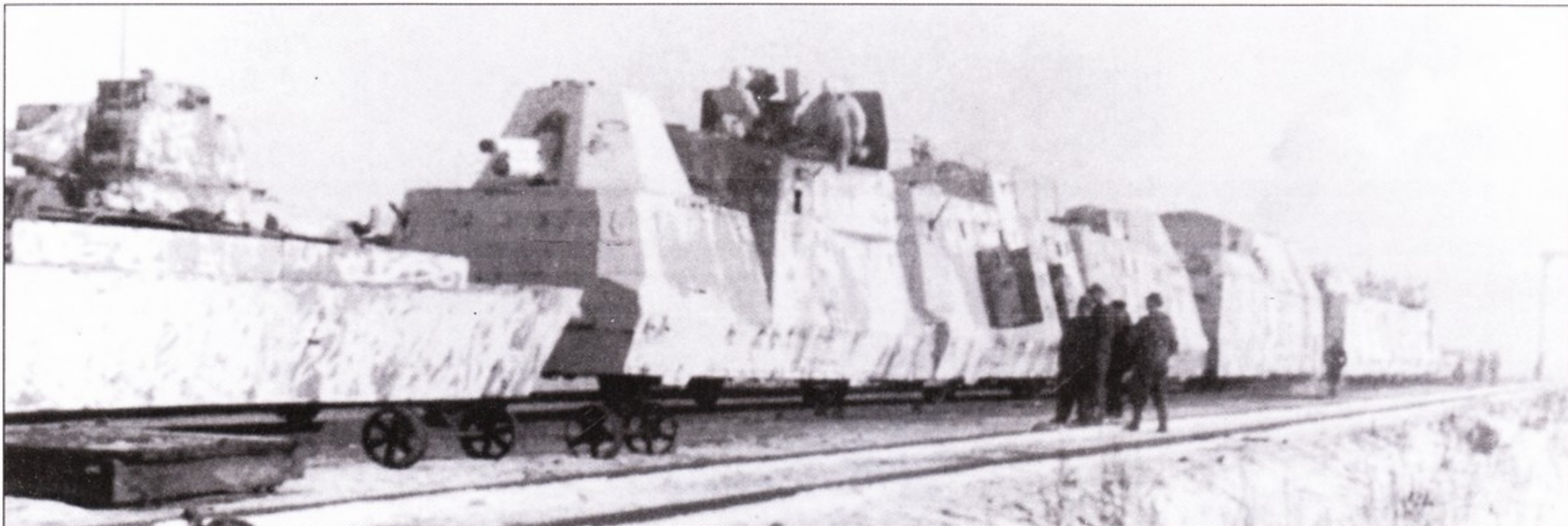
Бронепоезд PZ 7 устаревшего типа с дополнительными вагонами-платформами вооруженными башнями танка (вероятно танка Pz III J). С апреля 1943 года он активно участвовал в антипартизанской войне в районе Коростень.



Главными бронепоездами южного сектора Восточного фронта стали PZ 11 (вверху) и PZ 62 (внизу). На переднем плане виден танк Pz.Kpfw 38 (t).



21 февраля 1944 года модернизированный бронепоезд PZ 30 направили в Николаев. В его составе видны артиллерийские вагоны трофейного советского бронепоезда ОБ-3, зенитный и командный вагоны трофейного советского бронепоезда БП-35.



На рубеже 1943-44 годов группа армий «Юг» получила три последних бронепоезда серии ВР 42: PZ 69 в ноябре 1943 года, PZ 70 в декабре 1943 года и PZ 71 в январе 1944 года. На снимке бронепоезд PZ 71.

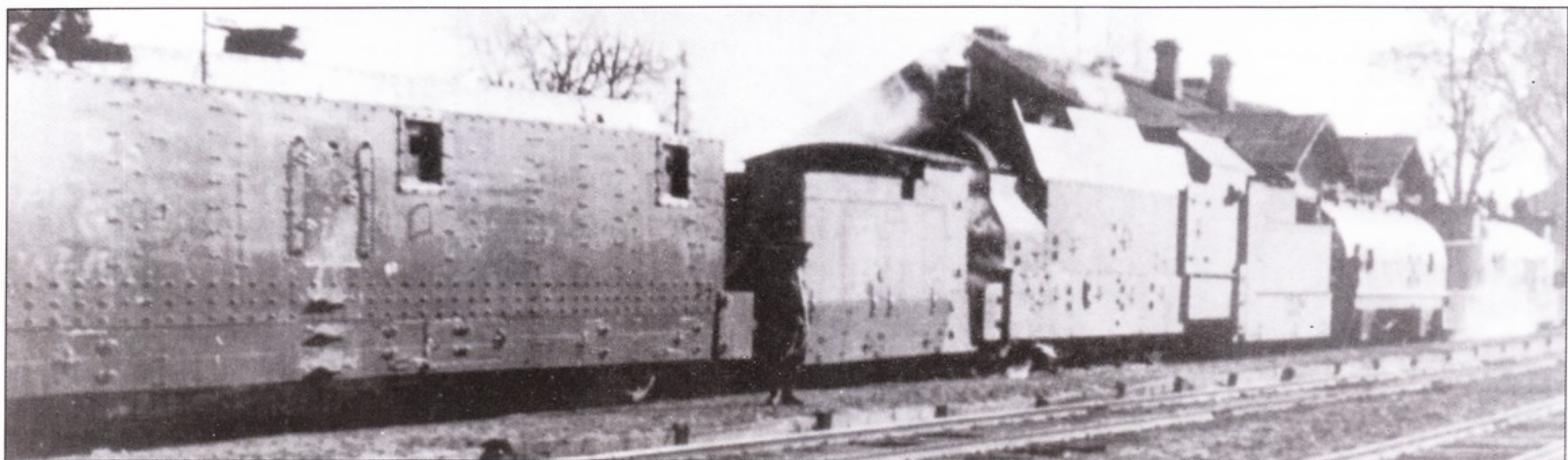
-3, популярное название «третий»). Для их постройки применялись 2-осные платформы с одной танковой башней. Оказалось, что их выпуск легче наладить и башня танка приспособлена для установки разных орудий калибра 76 мм. Их производство развернулось на 9 различных заводах и 43 железнодорожных мастерских. Первые 7 бронепоездов ОБ-3 построили к ноябрю 1941 года. В общей сложности каждый легкий бронепоезд ОБ-3 получал 4 артиллерийских вагона взамен двух предвоенных с двумя башнями. К ноябрю 1942 года построили около 78 новых бронепоездов НКПС-1942 и ОБ-3.

Окончательно стандартный проект бронепоезда времен войны разработали весной 1942 года и он получил обозначение БП-43. Это легкий бронепоезд упрощенной конструкции оборудовали 4 новыми артиллерийскими вагонами типа ПЛ-43, каждый из которых вооружили тан-

ковой башней Т-34 на бронекоробке, установленной на 2-осной платформе. Из-за важности борьбы с авиацией противника каждый бронепоезд получил два вагона типа ПВО-4, вооруженных двумя бронебашнями со стандартной 37-мм зенитной пушкой. Бронелокомотив типа ПР-43 использовался с паровозом серии Ов («Овечка») или Ок. Всего построили с 1942 года 27 бронепоездов типа БП-43: два построили в 1942 году, 18 – в 1943 году и один – в 1944 году. Новый выпуск бронепоездов позволил обеспечить снабжение железнодорожных батальонов: 40 батальонов действовало к январю 1942 года и 67 батальонов – в августе того же года. Каждый железнодорожный батальон имел обычно два бронепоезда (вместо трех в предвоенное время). К концу 1942 года действовал 61 железнодорожный батальон, из них 41 – на фронте и остальные в резерве. В такой численности бронепоезда оставались

почти неизменными в течение войны, к концу войны их численность сократилась до 52 железнодорожных батальонов.

Хотя советские бронепоезда активно использовались в течение всей войны, их тактическая ценность уменьшалась из-за уязвимости от воздушных атак, а также от огня танков и артиллерии. Бронепоезда в основном использовались в оборонительных операциях. Зенитные поезда разрабатывались еще в 1930-х годах. Это были броневагоны типа СПУ-БП. К 1941 году построили только 27 таких броневагонов. Железные дороги играли важнейшую роль в снабжении частей Красной армии и нуждались в защите с воздуха. Усиление ПВО бронепоездов началось с осени 1941 года и продолжалось до конца войны. Бронепоезда ПВО отличались большим разнообразием зенитного вооружения: от счетверенной установки пулеметов Максим до 85-мм зенитной пушки. К концу 1942 года



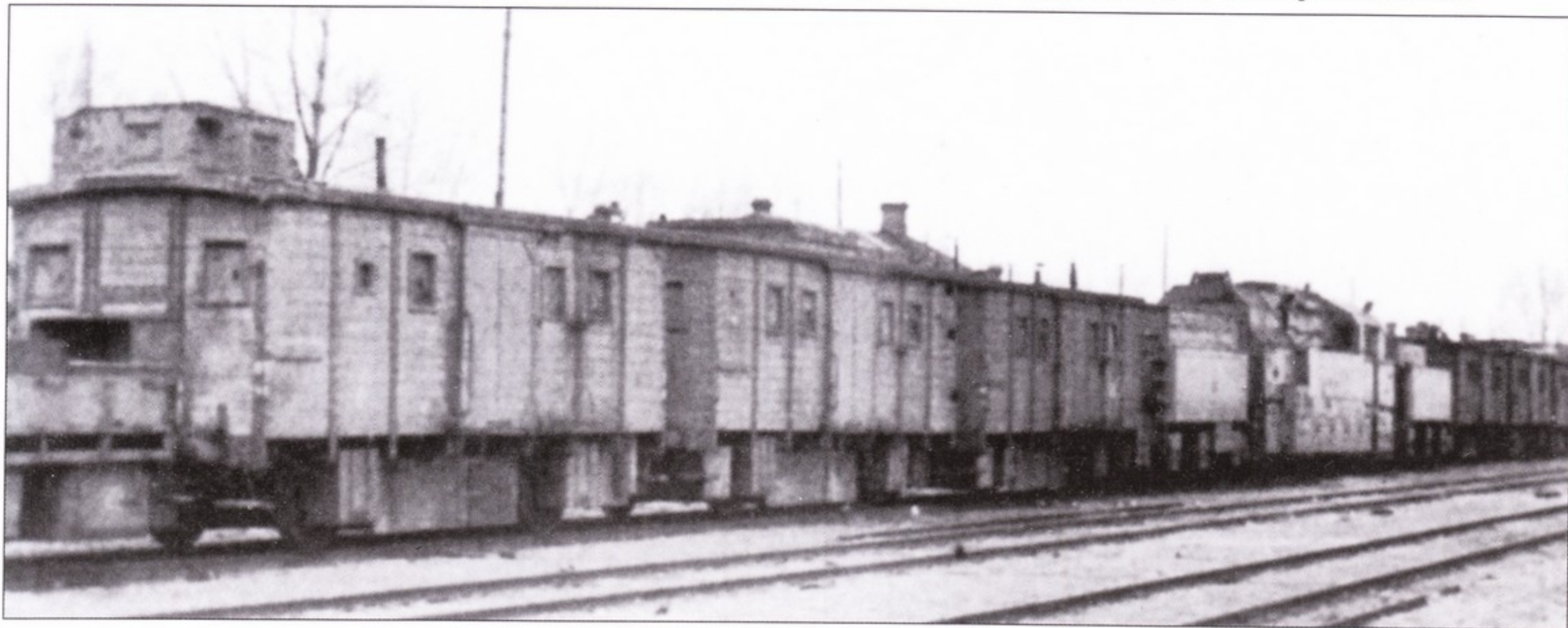
В марте 1944 года в ходе наступления советских войск в Западной Украине Ковель был окружен и находившийся там бронепоезд PZ 10 получил серьезные повреждения после ударов артиллерии и авиации. На снимке PZ 10 незадолго до отправки в Ковель.



Бронепоезд группы армий «Север» в мае 1944 года на станции Фариново (к югу от Полоцка) во время инспекции штаба 2-й полковой группа бронепоездов (командир полковник фон Тюркхайм). На переднем плане командный бронепоезд № 72В, параллельно ему сзади слева виден бронепоезд PZ 26, справа - пассажирский поезд. За ним едва заметен по дыму из труб - бронепоезд PZ 67.



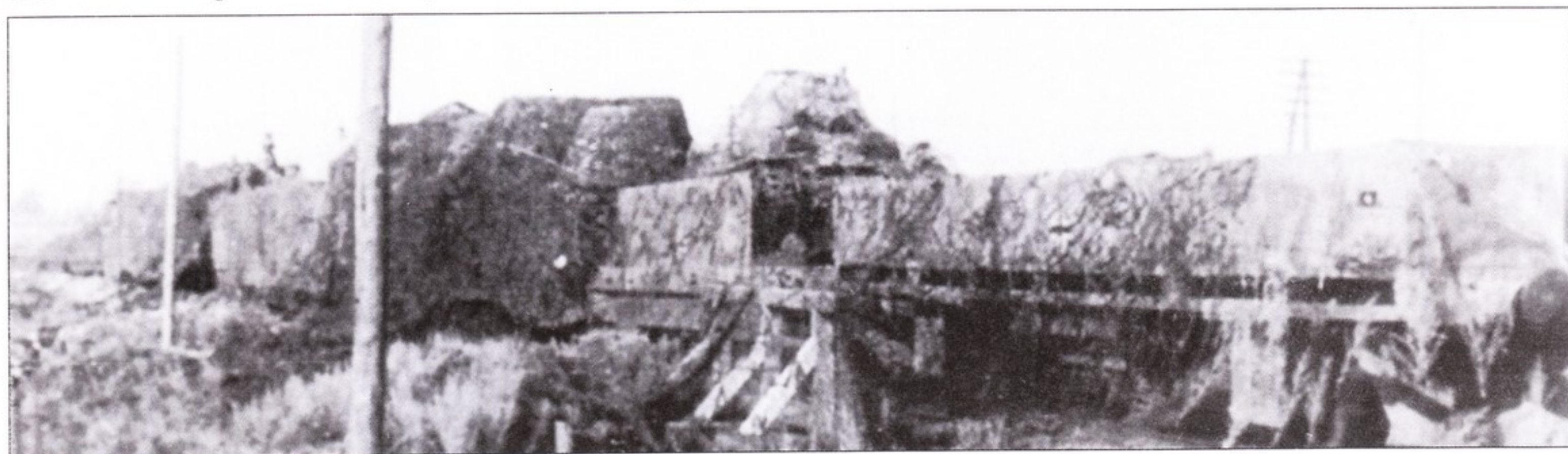
Во время инспекции: слева капитан Хоппе (командир PZ 67), в середине подполковник фон Тюркхайм, справа лейтенант Зитциус (командир бронепоезда 72В). Он почти закрывает своей фигурой на снимке капитана Шифера (командира PZ 26). Справа: в это же время проходила инспекция, которую проводил командир 3-й полковой группа бронепоездов полковник Гюнтер. Он беседует с капитаном Пирсдорфом (командиром PZ 66) - на снимке он второй справа. Слева на заднем плане виден бронепоезд 72А.



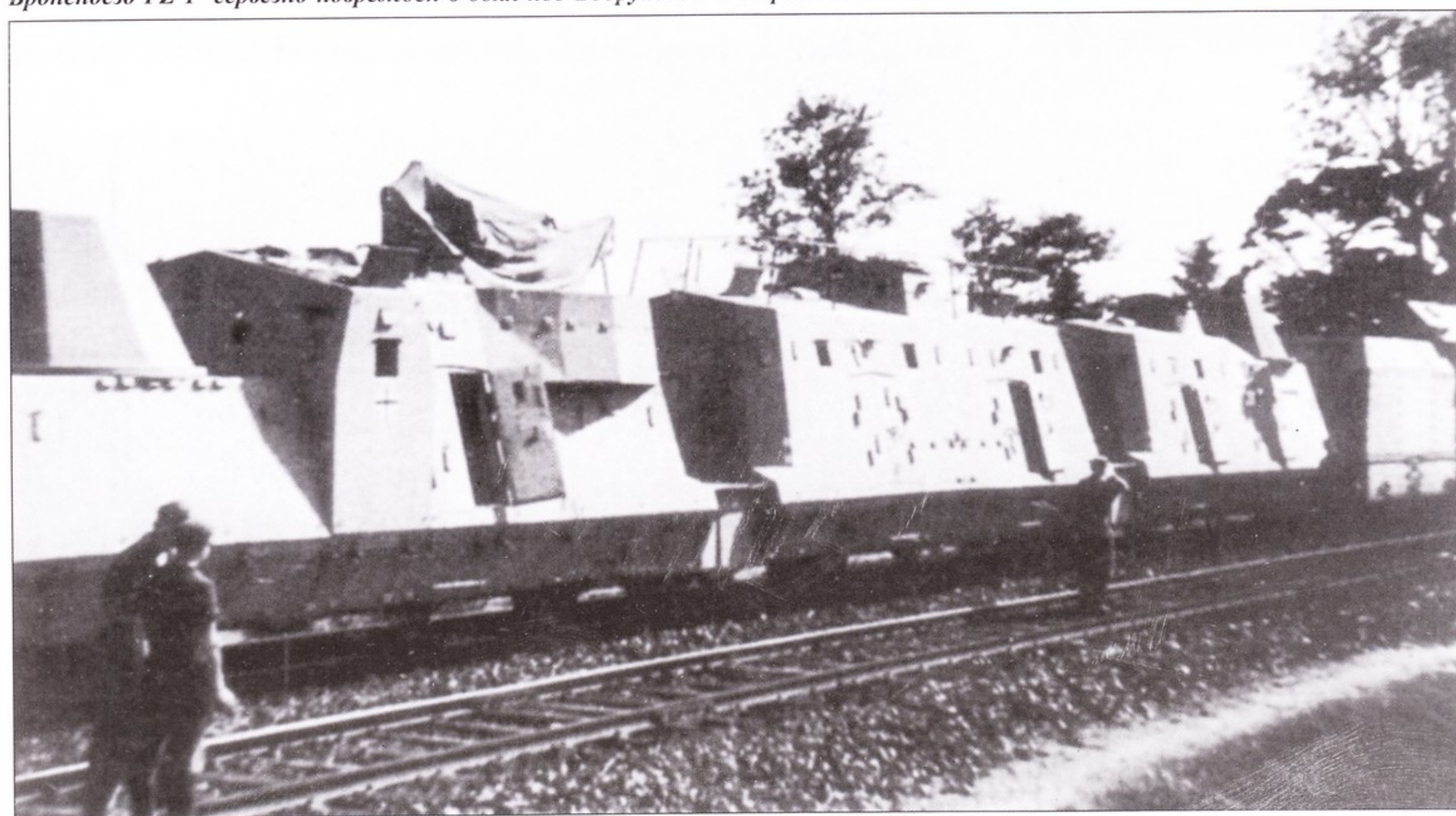
Бронепоезд PZ 2 весной 1944 года после потери артиллерийских вагонов был переделан в охранный поезд. В июне того же года его восстановили и переделали в бронепоезд. Он стал таким, каким был в сентябре 1939 года.



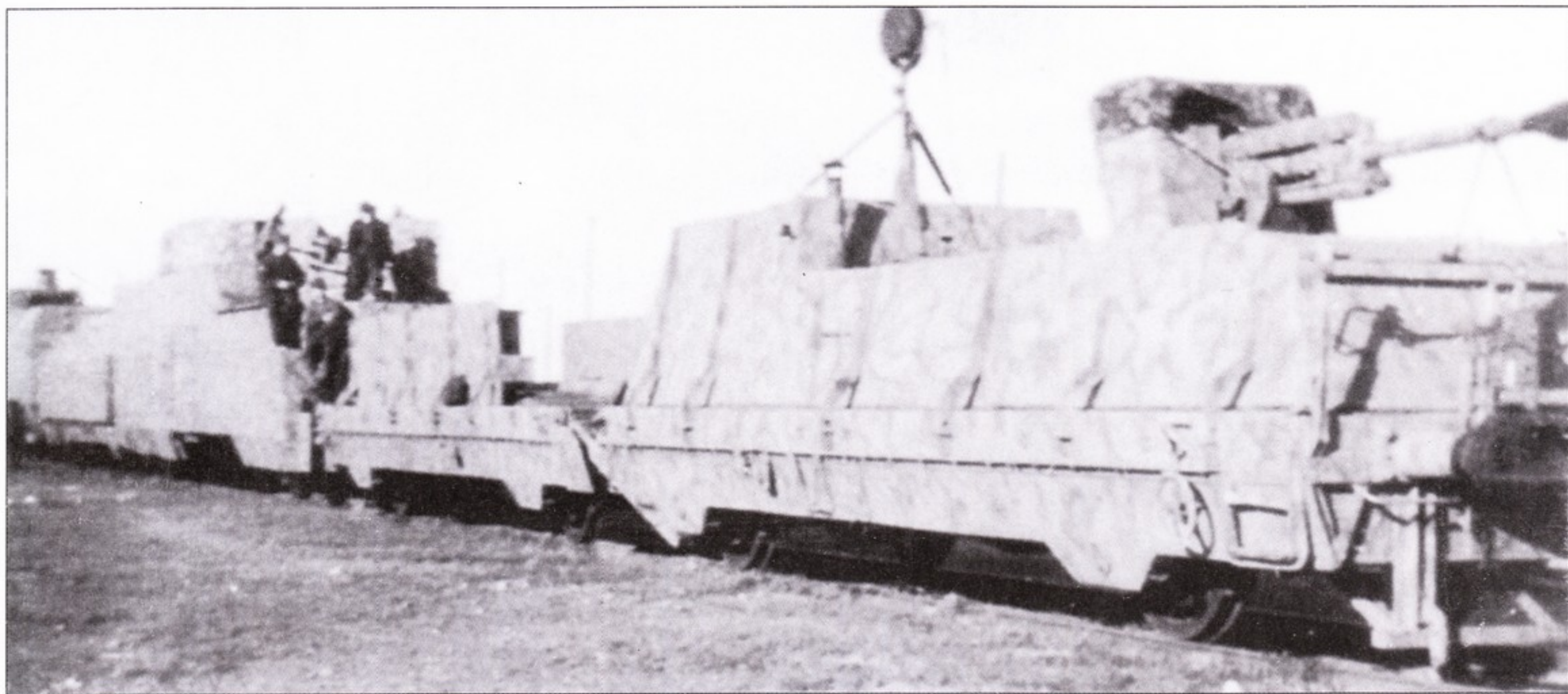
Жертвой советского наступления летом 1944 года на фронте группы армий «Центр» стал и бронепоезд PZ 61. С декабря 1943 года его сопровождал мотоброневаго PT 17, который также был уничтожен.



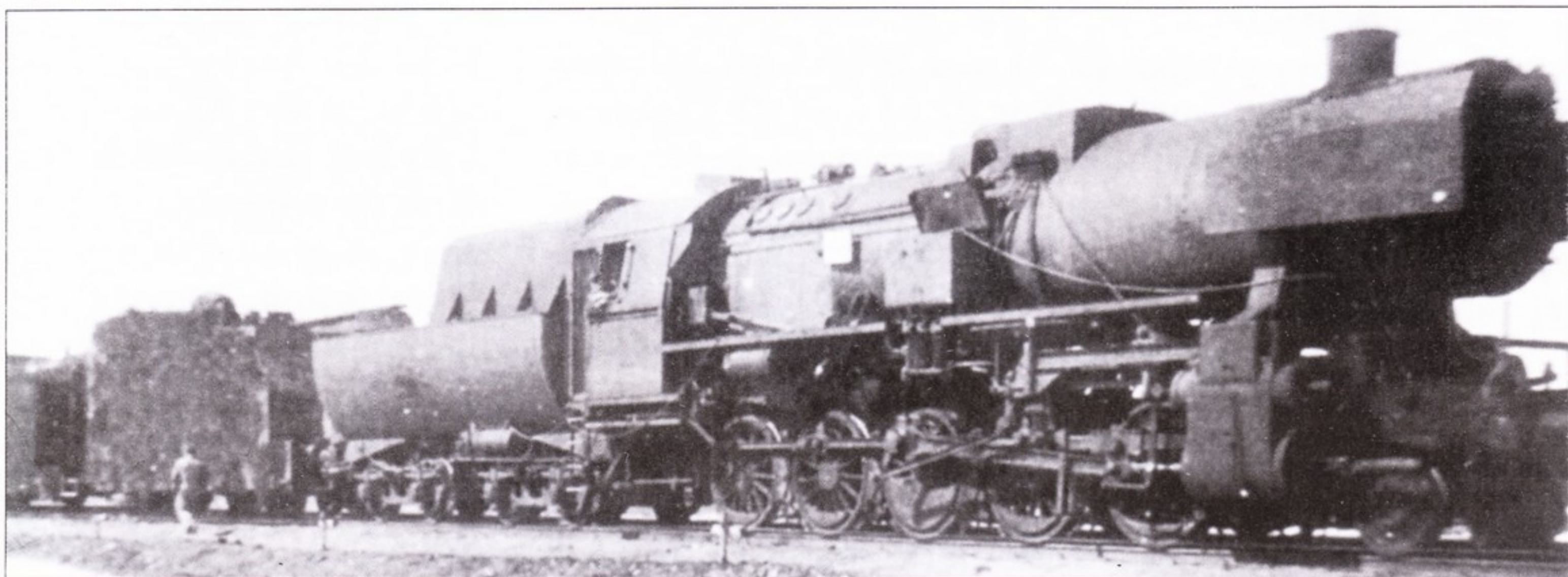
Бронепоезд PZ 1 серьезно поврежден в боях под Бобруйском и взорван своей командой 27 июня 1944 года.



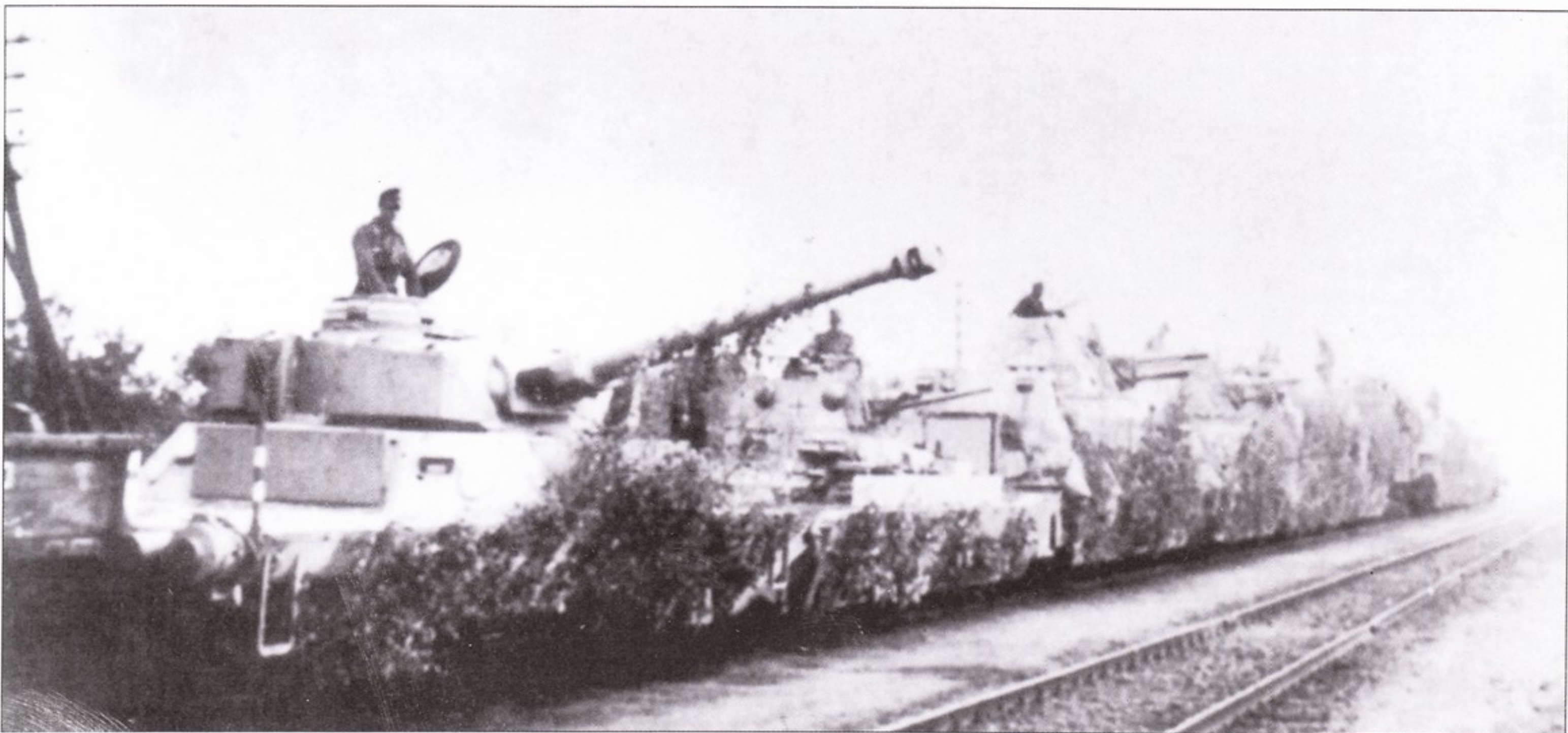
Очень короткая карьера была у бронепоезда PZ 74. Его строили в спешке и отправили на фронт 25 июля 1944 года, не закончив постройку. 29 июля его уничтожили массированным огнем в бою к юго-востоку от Варшавы.



Артиллерийский вагон бронепоезда PZ 28 вооружен трофейной советской 76,2-мм пушкой ЗиС-3. В задней части платформы виден бункер для боеприпасов и прожектор. Он был потерян 29 июня 1944 года в бою под Борисовым - восточнее переправы через р.Березину.



В бою 8 июля 1944 года бронепоезд PZ 21 потерял бронированный локомотив. До конца своей карьеры (31 октября того же года) бронепоезд водил небронированный паровозом № 52 6233.



После модернизации PZ 30 получил орудийные башни немецкой конструкции и новый бронированный локомотив. В августе 1944 года его вместе с PT 19 отправили в район западнее Варшавы.



После освобождения Франции базировавшиеся там бронепоезда (PZ 22, PZ 24 и PZ 25) в октябре-ноябре 1944 года отправили на Восточный фронт. Они получили дополнительное вооружение и были переданы командованию группы армий А. На снимке: бронепоезд PZ 22 в Словакии.

действовал 21 зенитный поезд, к концу 1943 года их число возросло до 69 и в конце 1944 года их насчитывалось 93 и в мае 1945 года – 84. Некоторые зенитные бронепоезда придали фронтам для защиты важных объектов. Всего за время войны построили около 200 бронепоездов ПВО.

Бронепоезда вермахта в 1941-1945 годах

Весьма слабое участие немецких бронепоездов в европейском блицкриге 1939-1940 году снизило их роль и значение у командования вермахта. В 1941 году инженерный железнодорожный инспекторат 10 предложил проект будущего бронепоезда. Так как не оставалось времени реализовать этот план, 1 июня 1941 года вышел приказ создать 6 бронепоездов для широкой (русской) колеи, чтобы оказать поддержку войскам во время предстоящей

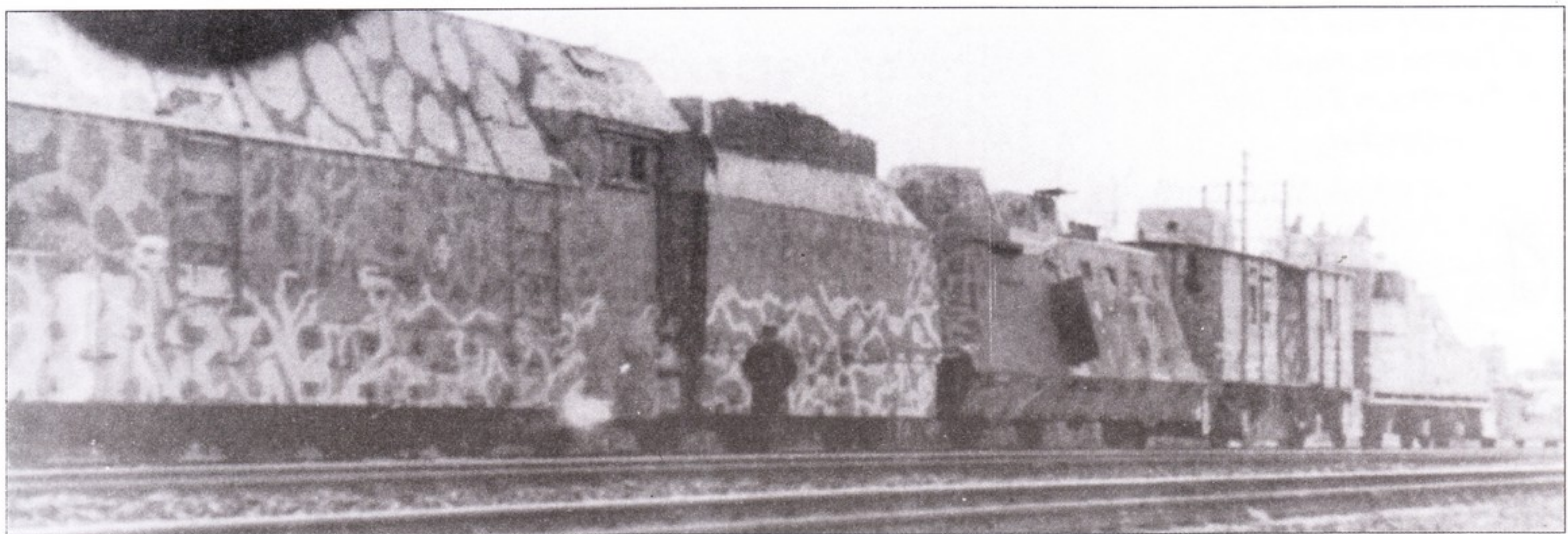
операции Барбаросса. Каждая из трех групп армий (Север, Центр и Юг), которые должны участвовать во вторжении, получили по 2 бронепоезда. Бронепоезда состояли из частично бронированного локомотива 57-серии, расположенного в центре, по обе стороны от него располагались бронев вагоны типа от Pz.26 до Pz.31, далее – три платформы типа OMPP с трофейными французскими танками Сомуа С-35 и вагоны с открытым верхом для отряда пехоты. По краям – контрольные вагоны-платформы. Первоначально на бронепоезда возлагалась задача захвата ключевых железнодорожных мостов. В конце лета 1941 года 6 из существующих бронепоездов (Pz.1-4, 6-7) переделали на русскую колею для действий на Восточном фронте. Хотя вермахт мало уделял внимания бронепоездам в кампании летом 1941 года, позже мнение командования вермахта изменилось и численность немецких

бронепоездов росла в течение всей войны. Железные дороги были жизненно необходимы для снабжения вермахта и обширная железнодорожная сеть требовала мобильной охраны, для этой роли лучше всего подходили бронепоезда. Они широко использовались также для борьбы с партизанами в тылу.

Два польских бронепоезда, захваченных Красной армией в 1939 году, перешли в руки немцев в районе границы. Из двух бронепоездов собрали один и передали на службу вермахта под обозначением Pz.10. В течение 1942 года немецкие железнодорожные войска переоборудовали трофейные советские бронепоезда для своих нужд. Их отдельные элементы включали в состав существующих бронепоездов, в других случаях из них формировались новые бронепоезда. Импровизированные трофейные советские бронепоезда с примитивной защитой из мешков с песком и



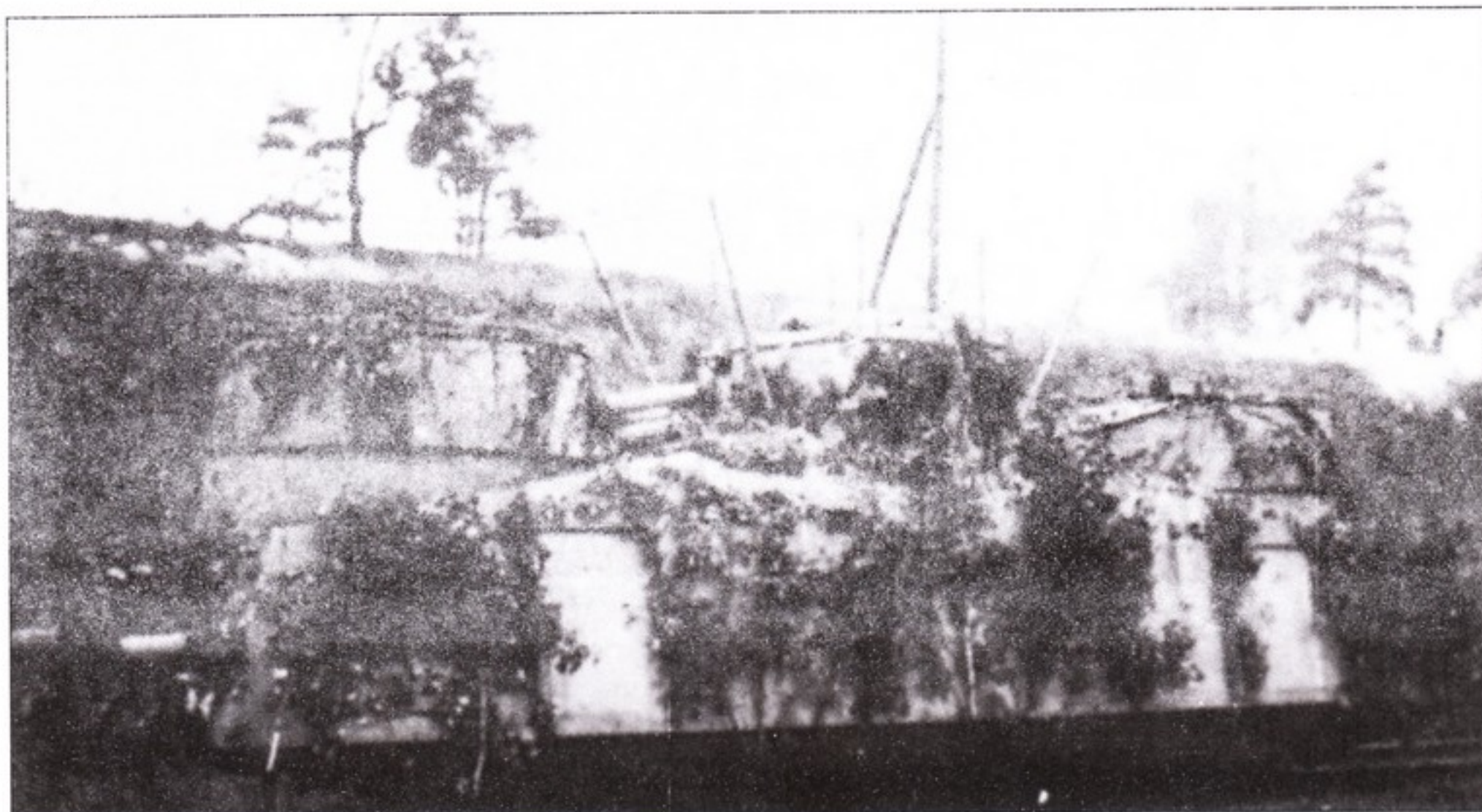
В октябре 1944 года охранный поезд «Блюхер» переделали в бронепоезд PZ 52 и направили в Восточную Пруссию. Снимок PZ 52 сделан в Голдапе.

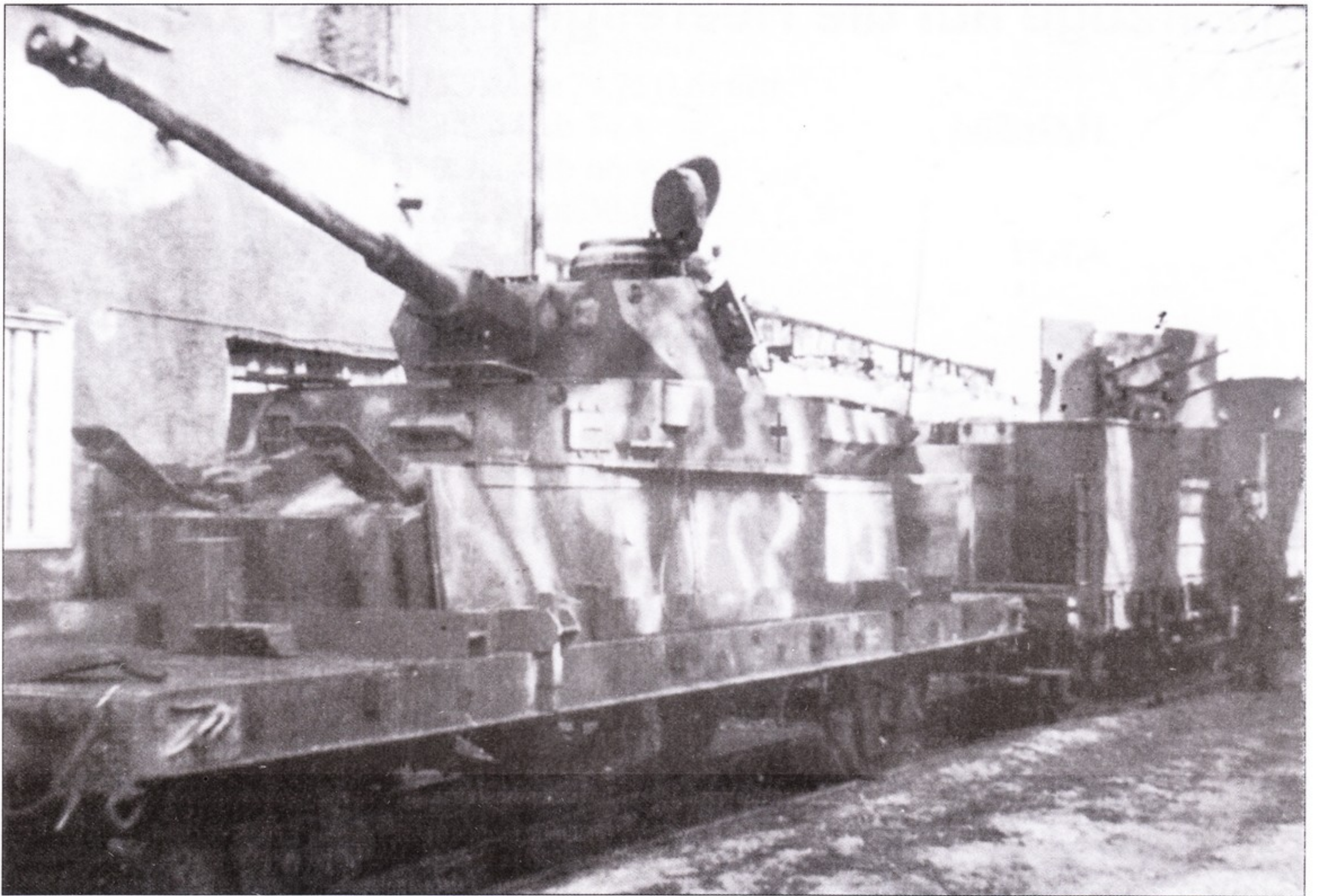


Бронепоезд PZ 65 после серьезных повреждений, полученных в боях, был отремонтирован и передан в запасной батальон на Балканах. Командный вагон построили на базе грузового, артиллерийские вагоны также отличаются по конструкции – прежде всего наличием башен с 20-мм счетверенным зенитным автоматом «Вирбельвинд» (Смерчь). В начале февраля PZ 65 отправили на фронт в район р.Одер, когда Красная армия ее уже форсировала и двинулась дальше на запад.

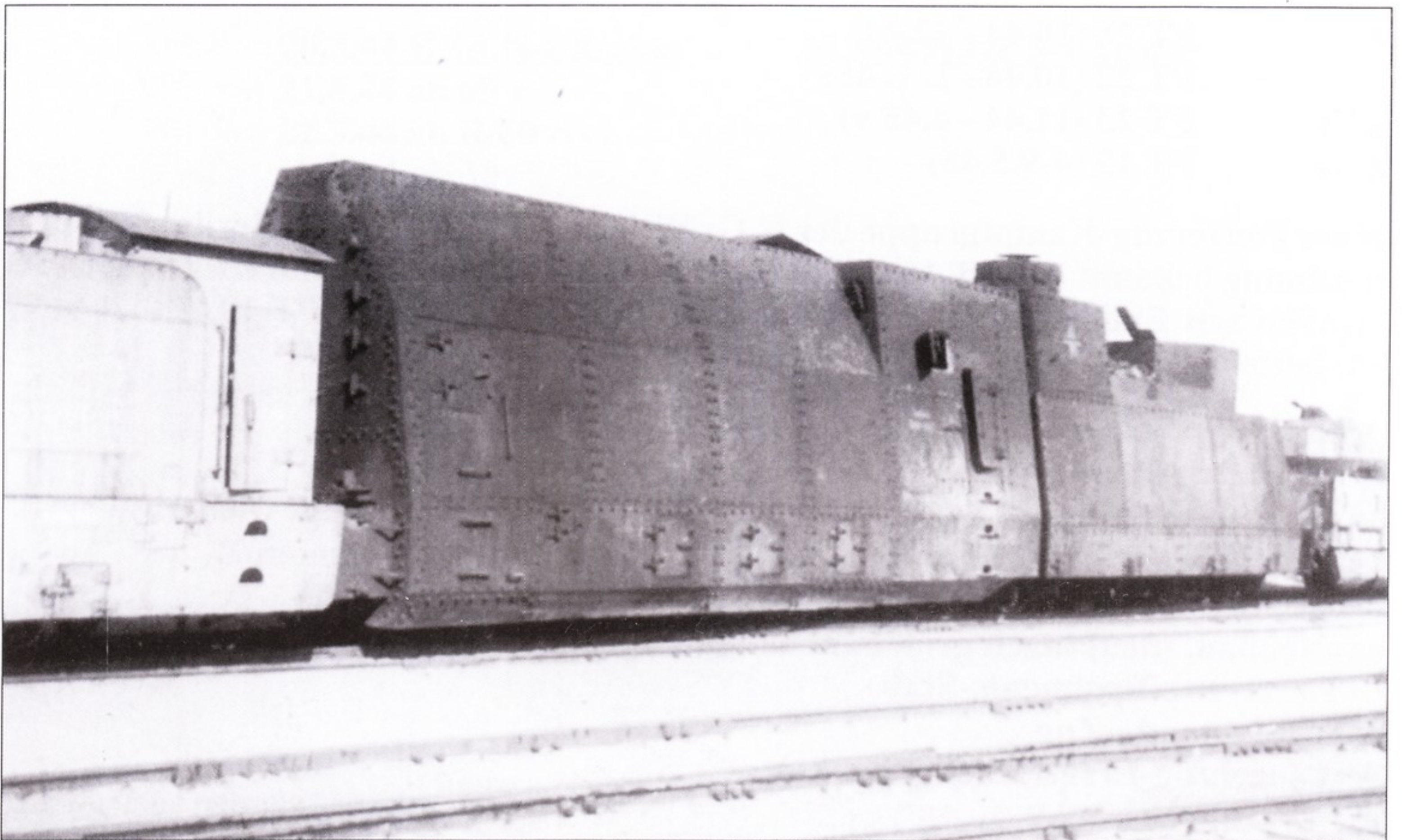
бетонных блоков так же шли в дело. Ценность бронепоездов выросла в рельсовой войне. Инспекторат 6 разработал бронепоезд П-42, используя элементы польских и советских бронепоездов. Его вооружили двумя артиллерийскими башнями с полевыми 76-мм пушками и двумя 100-мм гаубицами. Два зенитных вагона имели платформы, вооруженные счетверенным 20-мм зенитным автоматом. Эти бронепоезда имели также платформы для перевозки легких танков Pz.Kpfw 38(t). Бронепоезда сопровождалась трофейными французскими бронев автомобилями Панар 178, приспособленными для езды по рельсам, в

Мотоброневоз PТ 19 замаскированный ветками. Он сопровождал бронепоезд PZ 30.

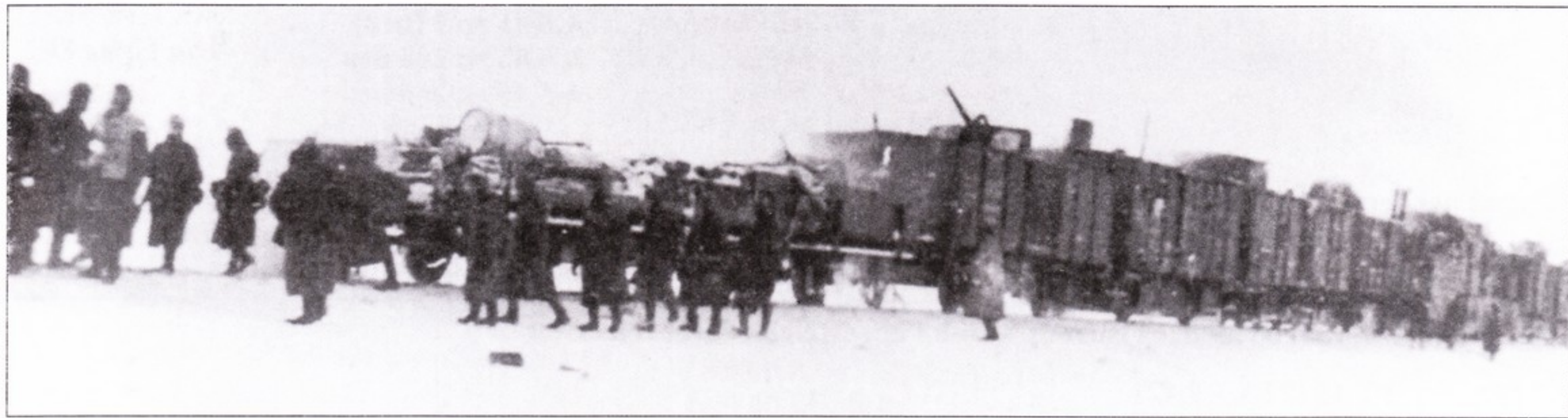




Последние часы бронепоезда. Через день после начала последнего советского наступления 17 апреля 1945 года бронепоезд, переделанный из охранного поезда № 350, отправили на фронт в район Одера. Бронированная платформа оснащена башней танка Panzer IVH.



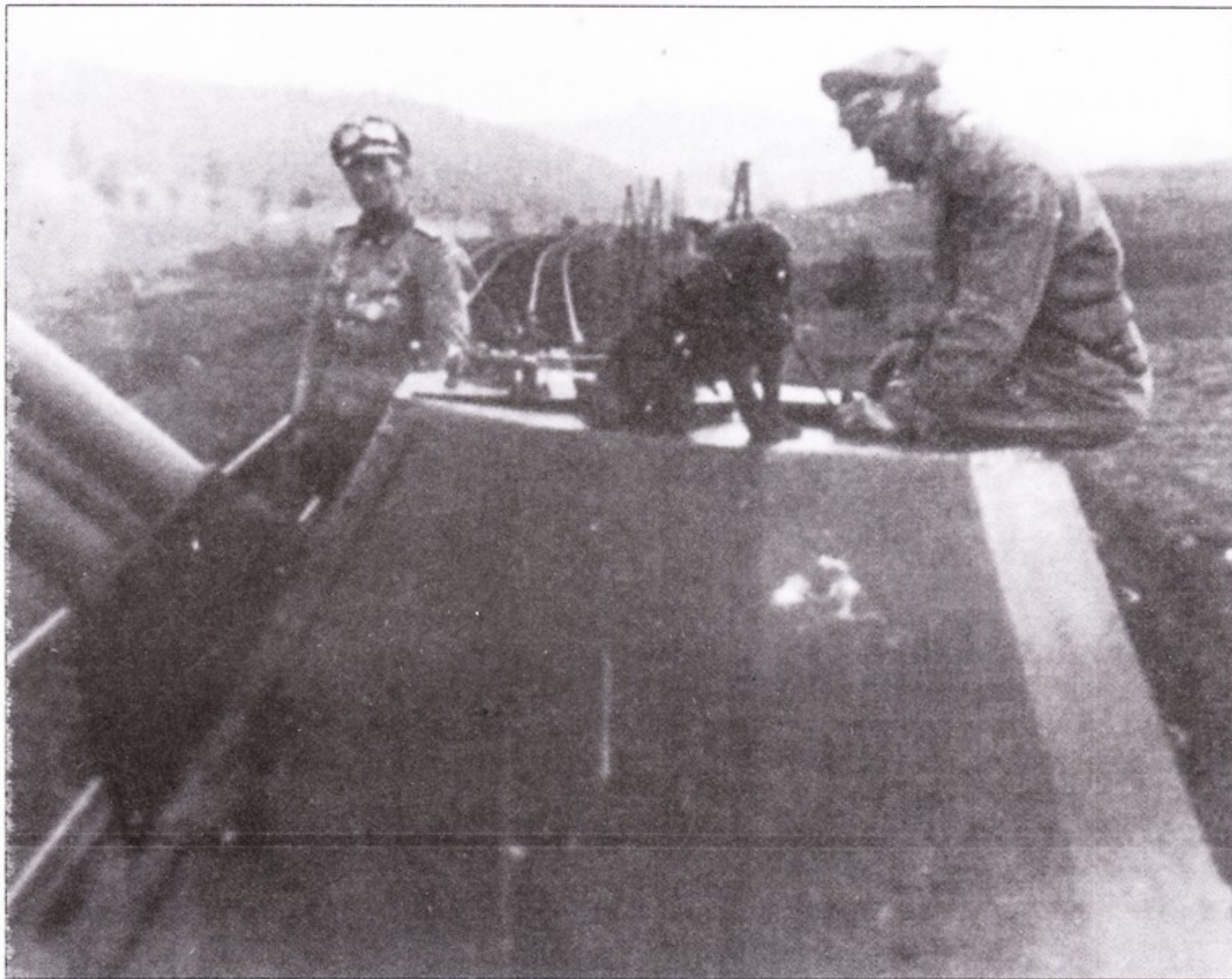
Снимок сделан в Рембертове весной 1944 года: слева бронированный дизельный локомотив WR 360 C 14, который в конце войны сопровождал бронепоезд PZ 83. Затем виден советский бронированный паровоз – по такому образцу оборудовали немецкие паровозы 57-й серии, предназначенные для бронепоездов BP 42 и BP 44. Справа вагон бронепоезда PZ 25.



Бронепоезд РЗ 6 группы армий «Север» патрулировал зимой 1941/42 годов в районе Дно – Батецкая – Старая Русса – Новгород.

Модернизированный РЗ 7 был уничтожен в боях в конце апреля 1945 года в моравском местечке Оломоуц.

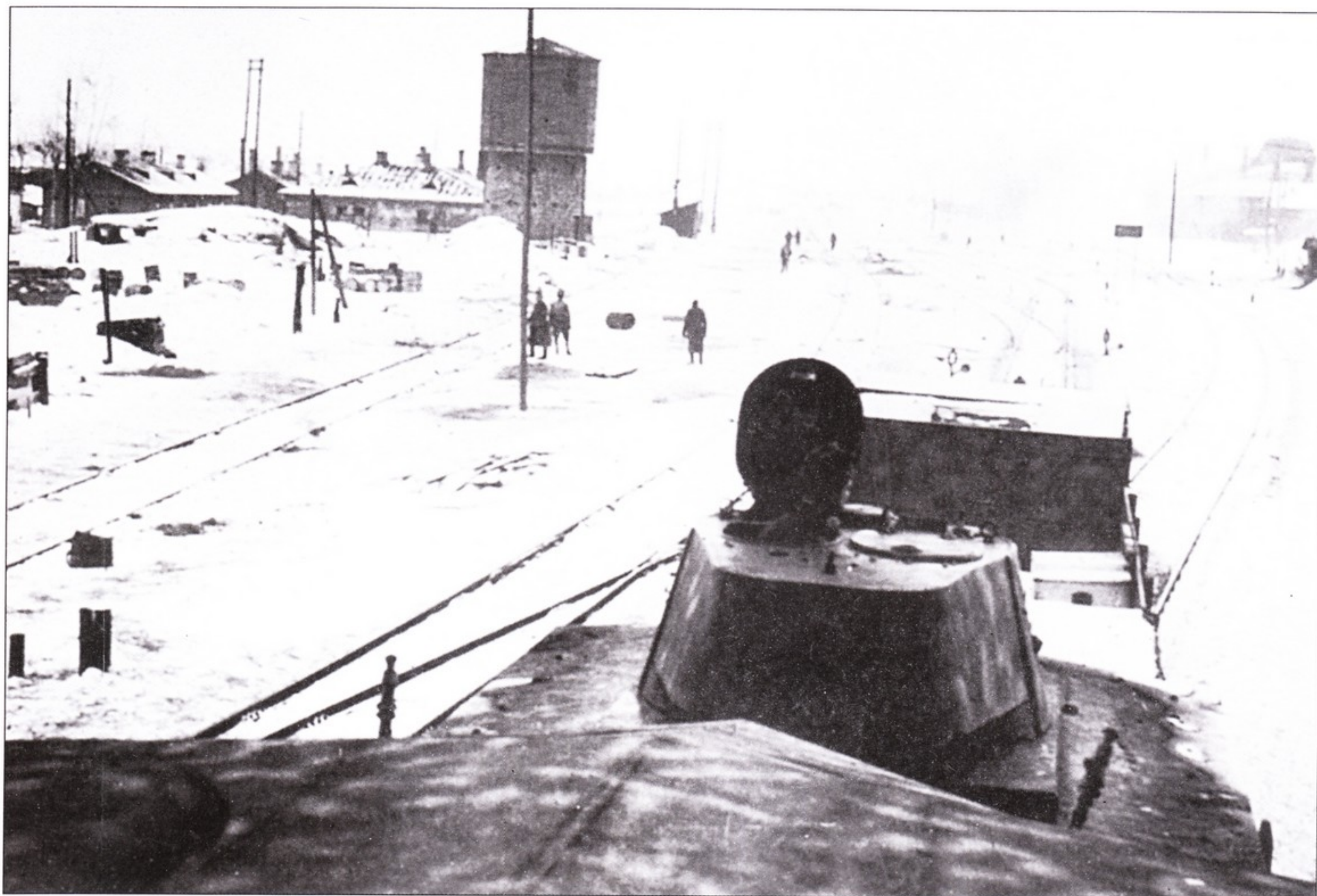
качестве разведывательных машин. Первый новый бронепоезд типа БП-42 (Рз.61) выпустили в декабре 1942 года, всего построили до февраля 1944 года 12 таких бронепоездов. Позднее построили новый тип бронепоезда БП-44 с усиленным вооружением из четырех башен с 100-мм или 105-мм орудиями. К нему добавили также броневagon с башней танка Рз.Крfw. IV Ausf Н для борьбы с танками и артиллерией противника. Эти вагоны устанавливались спереди и позади бронепоезда. Первый бронепоезд БП-44 (Рз.73) выпустили в июне 1944 года, еще 9 построили до весны 1945 года. Немецкие бронепоезда численно уступали советским. Только 21 немецкий бронепоезд действовал в 1942 году, 29 - в 1943 году, 45- в 1944 и 55 – в 1945 годах.



Снимок конца войны. Десант бронепоезда пошел в контратаку – не все же ему в вагонах сидеть.



Бронепоезд № 28 на неустановленной станции в центральной части Восточного фронта. Рядом – советский паровоз серии Щ.



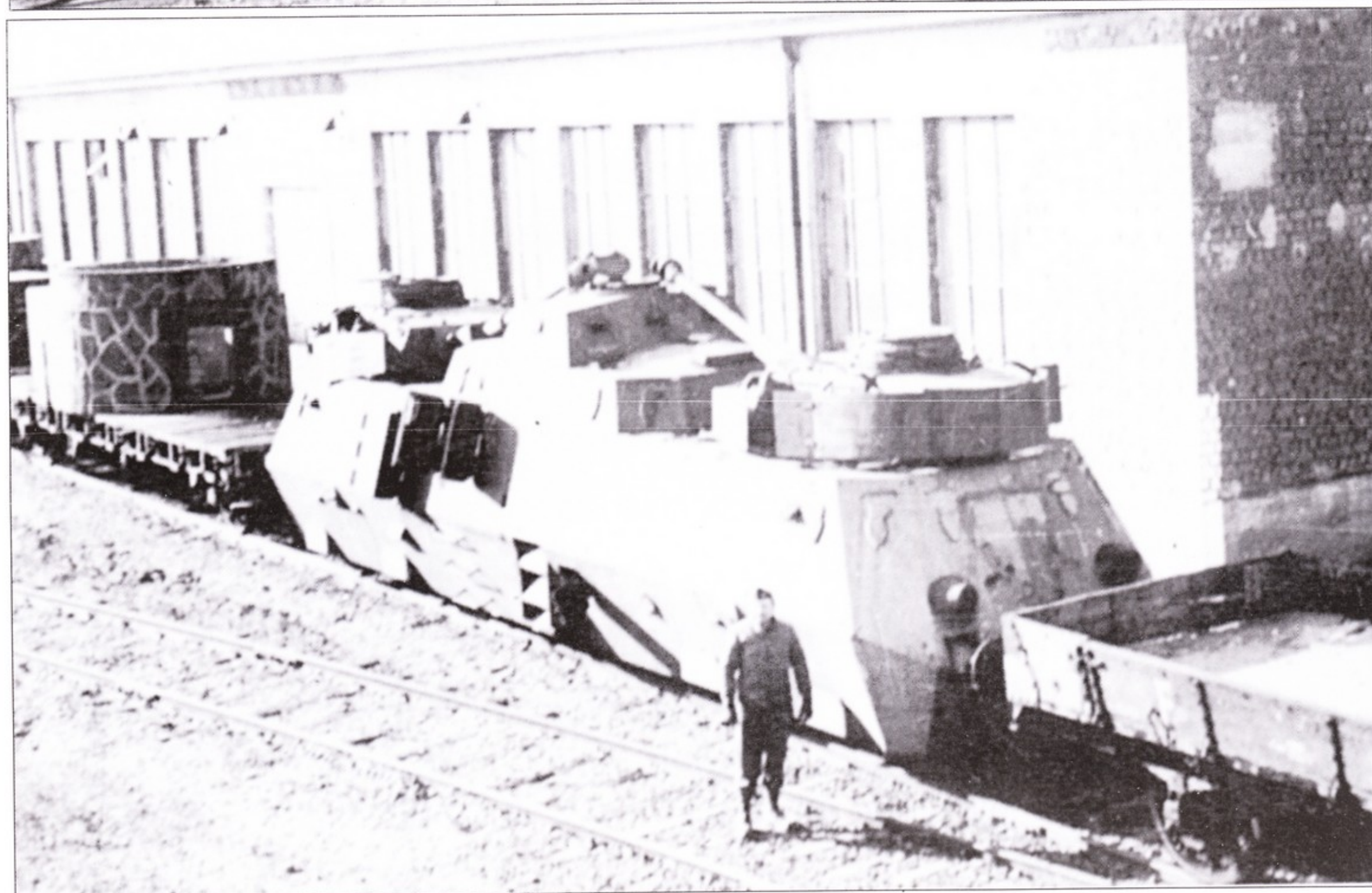
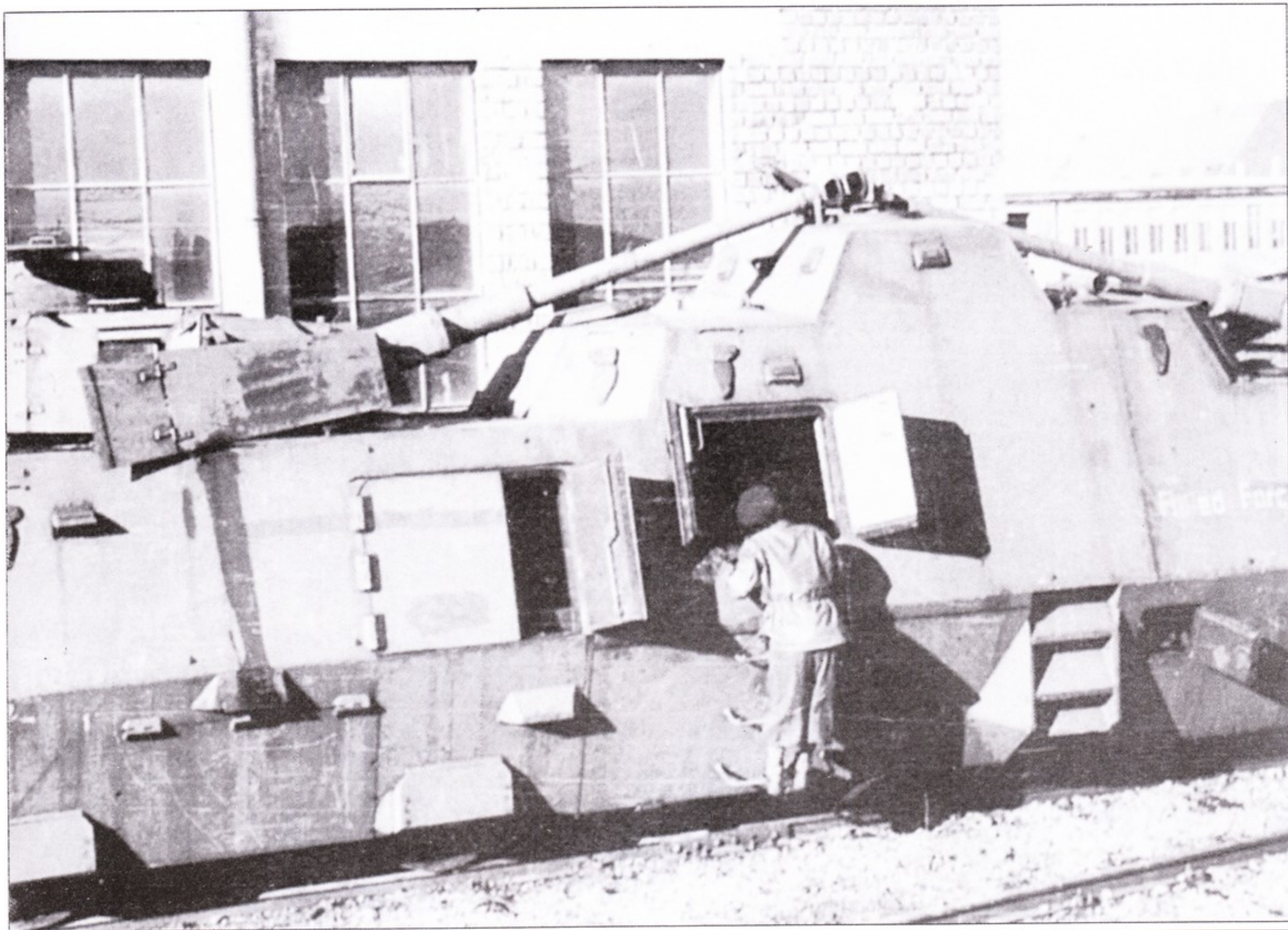
Бронепоезд № 51 прибыл на станцию, группа армий «Норд», Восточный фронт, весна 1944 г.



Фотография бронепоезда № 63. Пулемет из корпуса танка Pz.Kpfw. 38(t) демонтирован. Хорошо видна часть рампы, предназначенной для схода танка с платформы.



Еще один снимок бронепоезда № 63. Десант построился перед разведкой.



Идея, возникшая в середине 1943 г., нашла воплощение в металле только в 1944 – 1945 г.г. – слишком поздно, чтобы кардинальным образом изменить в пользу Германии ситуацию на фронтах. Идея заключалась в изготовлении самоходных броневозов, вооруженных двумя башнями от танков Pz.Kpfw. IV. Вagonы предполагалось использовать для борьбы с советскими танками. Скорее всего ни один такой броневоз (№№ 51 – 53) в войска не попал.



В 1944 г. итальянская фирма Ансальдо изготовила девять бронедрезин тип ALn-56. Их использовали на Балканах.

Первый немецкий броневаягон РТ 15 действовал в составе бронепоезда Рз.25. Немцы модернизировали 7 трофейных советских мотоброневаягонов типа Д-2, установив новый мотор и вооружение. С декабря 1943 года они стали использоваться на фронте под обозначением от РТ 17 до РТ 23. Наиболее мощным немецким броневаягоном стал РТ 16, который состоял из бронированного дизельного локомотива. Два артиллерийских вагона, вооруженных 76,2-мм башенными пушками; располагались с каждой стороны. Его построили в конце 1943 года и направили в Польшу летом 1944 года, где отступали войска группы армии Центр.

Управление бронепоездами первоначально велось вермахтом, но вскоре немцы перешли к советской практике формирования железнодорожных частей. Успешное использование бронепоездов Рз.2 и Рз.68 на переправе у реки Березины в ноябре 1943 года ускорило образование первого полка бронепоездов в 1944 году. Каждый такой полк состоял из 3 батальонов, каждый из которых имел на вооружении по 2 бронепоезда. Существовал план объединить все бронепоезда разных групп армий под единое командование для лучшей координации. Два полковых штаба сформировали осенью 1944 года, но эффект их работы оказался небольшим из-за катастрофического положения на Восточном

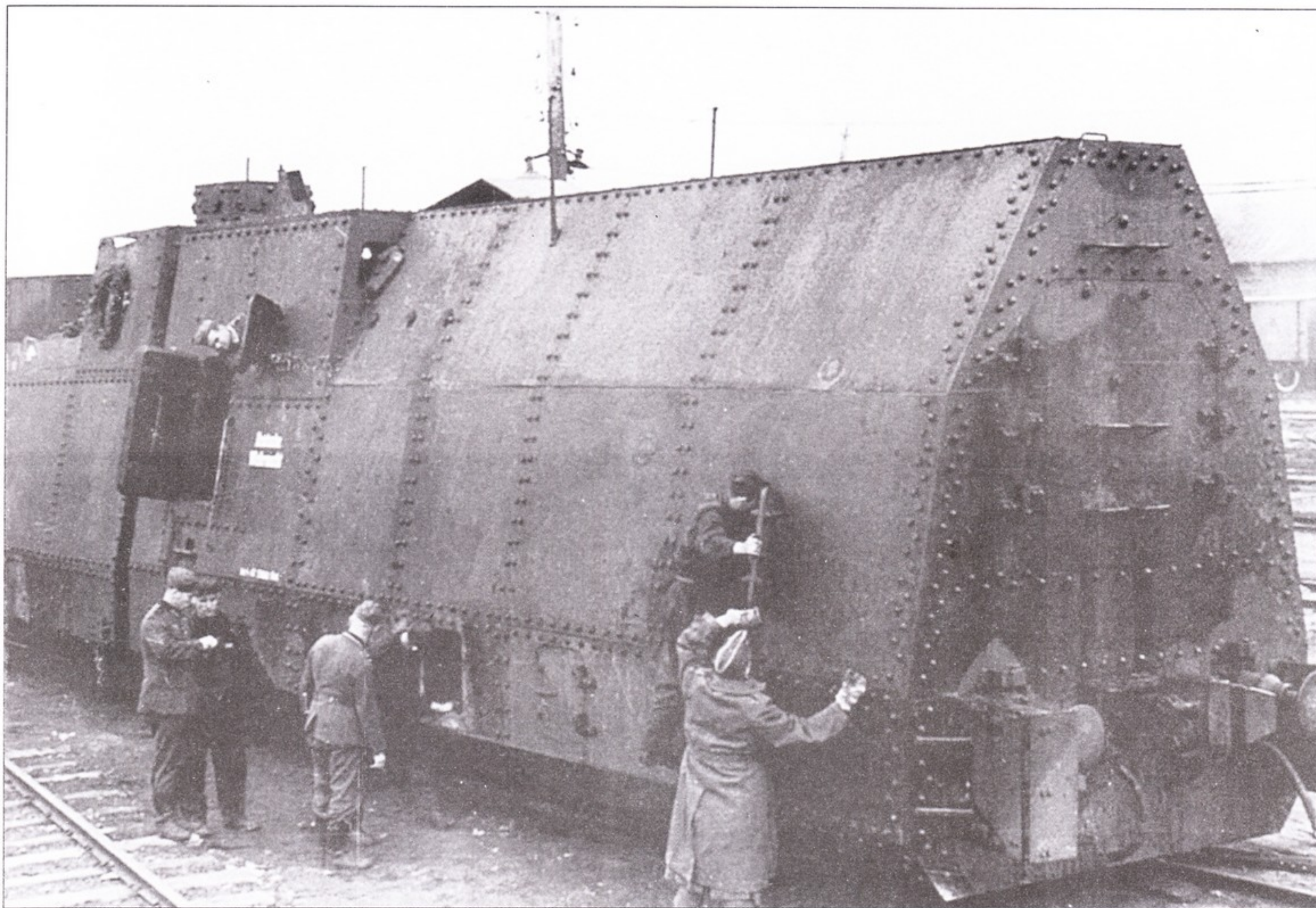
фронте в этот период. В общей сложности вермахт использовал 73 бронепоезда во время войны. Большинство из них действовало на Восточном фронте и на Балканах. Некоторые из них захватили английские и американские войска весной 1945 года.

Бронепоезда других стран во Второй мировой войне

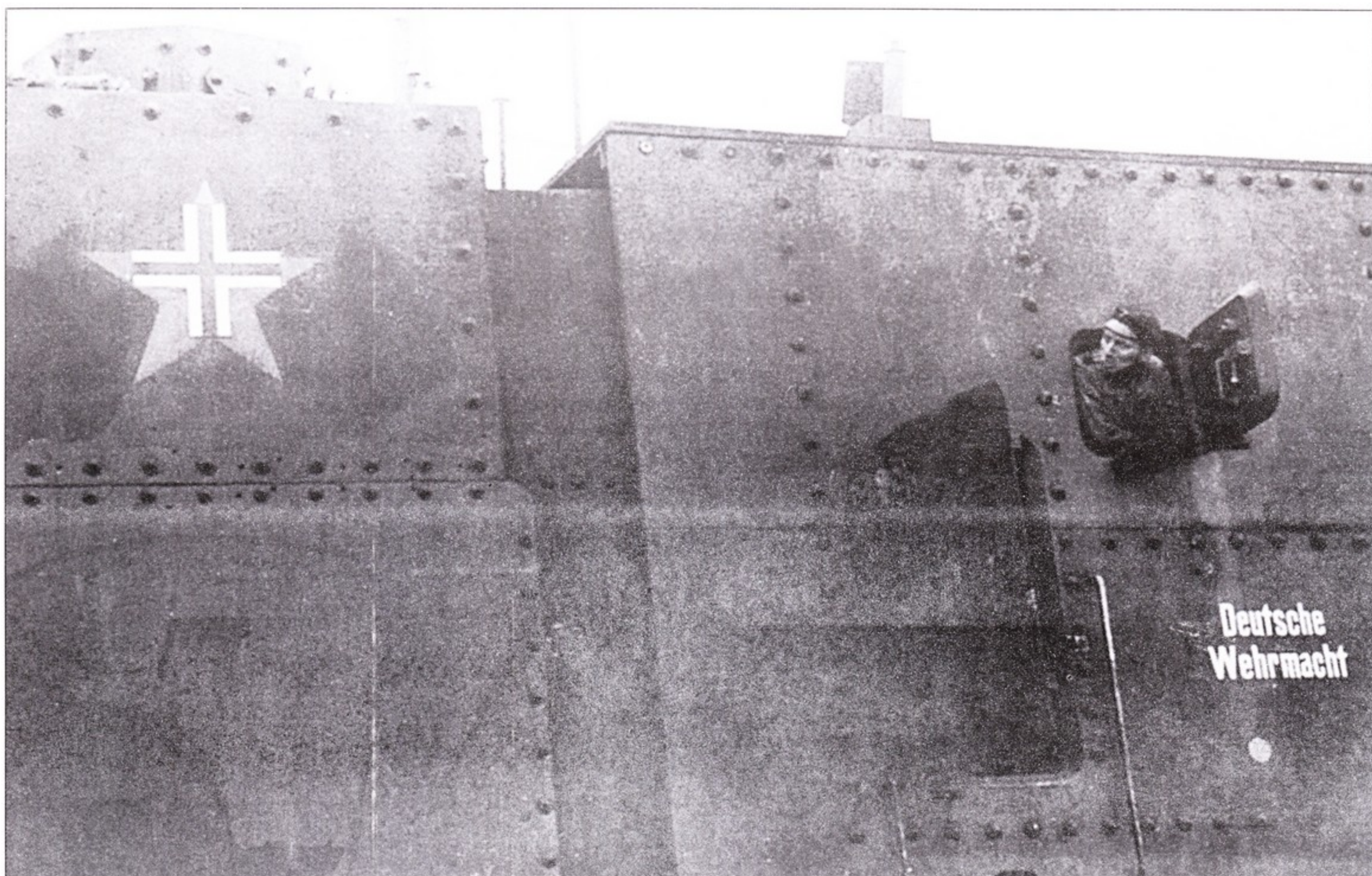
Ряд армий других стран также использовали бронепоезда в ходе Второй мировой войны, но в гораздо меньшем масштабе, чем Советский Союз и Германия. Италия использовала импровизированные бронепоезда для борьбы против югославских партизан. Для этих целей фирмой



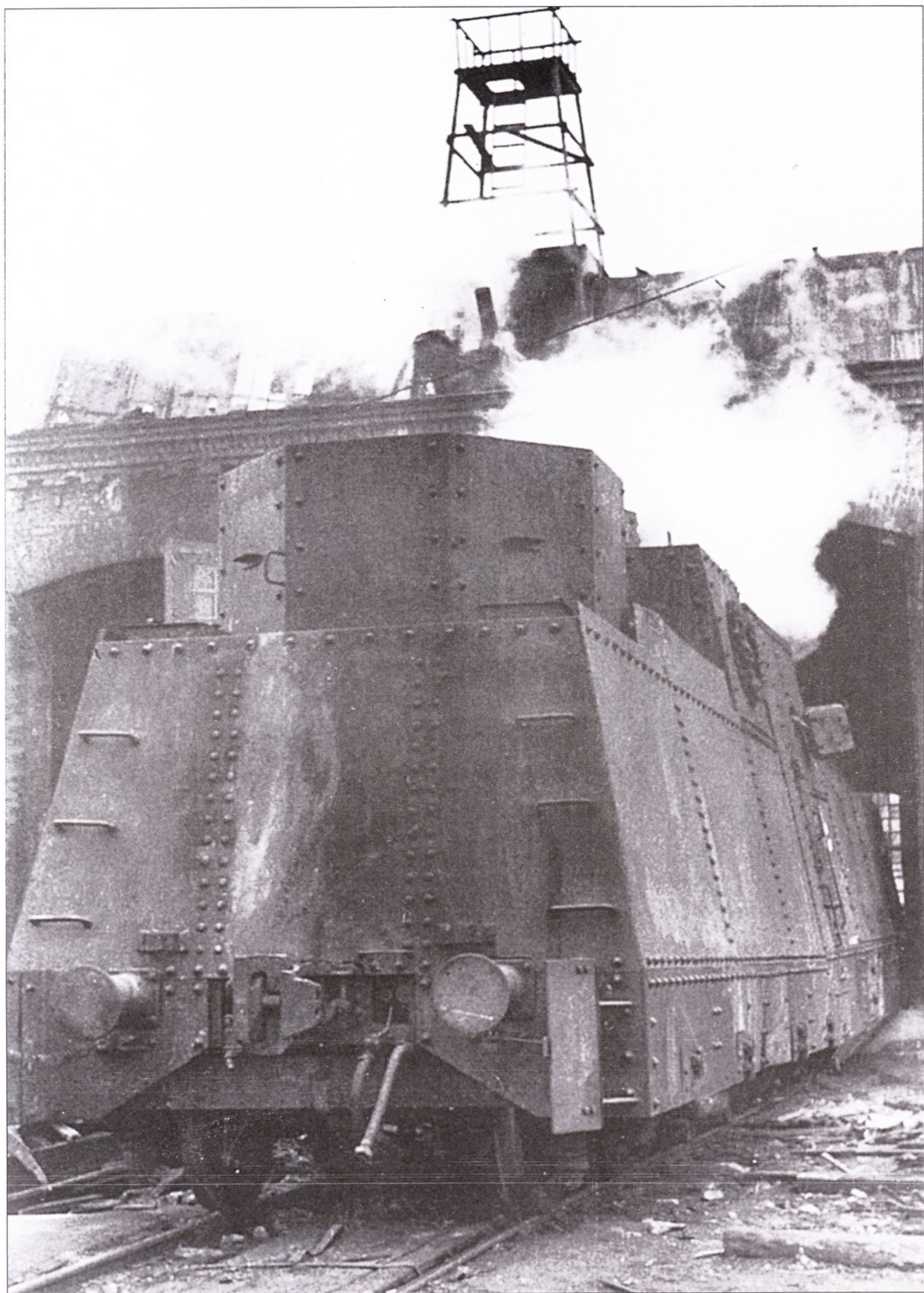
Бронепаровоз серии 57 с дополнительным тендером. На тендере изображена эмблема в виде восходящего солнца, символ бронепоезда № 63.



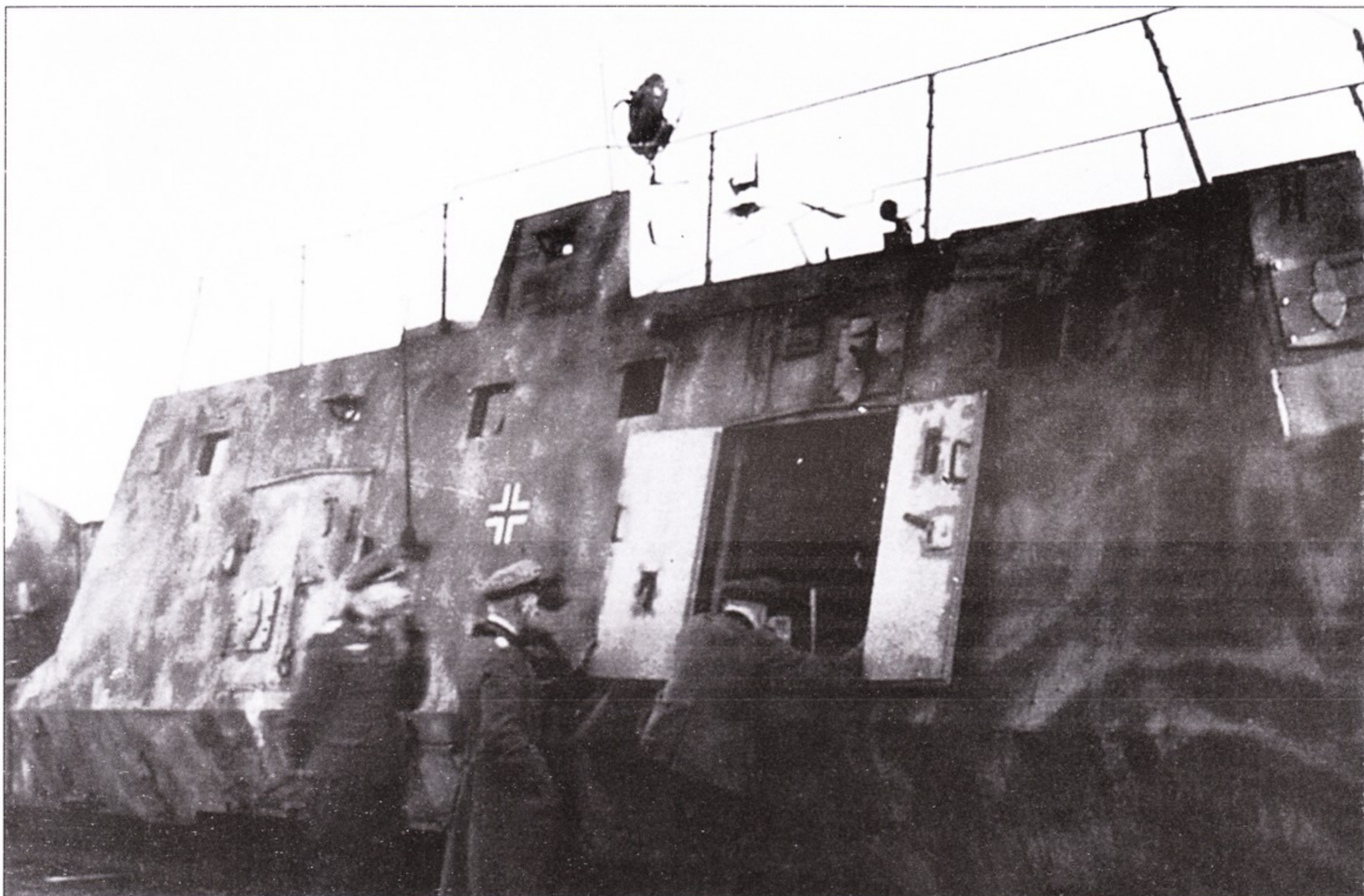
Завод в Рославле, апрель 1942 г. Трофейный советский бронепаровоз.



На бронепаровозе поверх красной звезды нарисован черно-белый крест.



Советский броневоз в ж.д. мастерских Рославля, 1942 г.



Офицеры у штабного вагона. В штабном вагоне располагались не только офицеры и командование бронепоезда, а также связисты и санитары, даже – пехотинцы, часть десанта бронепоезда. По центру вагона на крыше установлена наблюдательная рубка, оснащенная прожектором. По периметру крыши смонтирована поручневая радиоантенна. В каждый поезд включался запасной штабной вагон, который обычно служил казармой для пехоты.

Ансальдо-Литторина построили бронев вагоны An-56 в двух вариантах: основной тип с двумя 81-мм минометами и модифицированный вариант вооруженный спаренными 47-мм пушками в танковых башнях. Итальянская армия регулярно использовала бронеавтомобили АВ 40 и АВ 41 на стальных колесах для передвижения по рельсам для разведывательных целей. Британская армия использовала более дюжины бронепоездов для береговой обороны в 1940 году, ожидая немецкое вторжение. Они оставались в боевом строю до конца 1943 года.

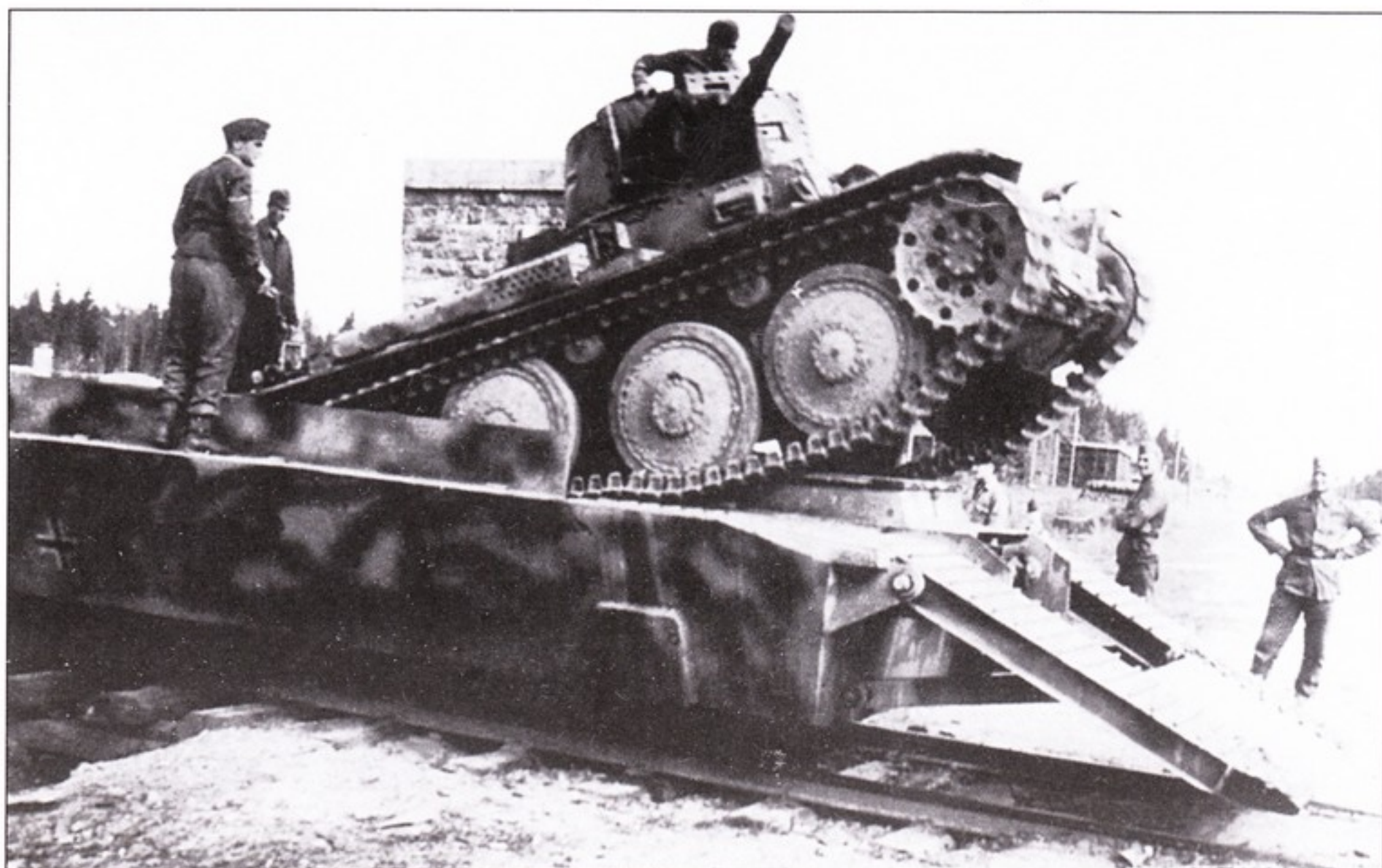
Закат эры бронепоездов

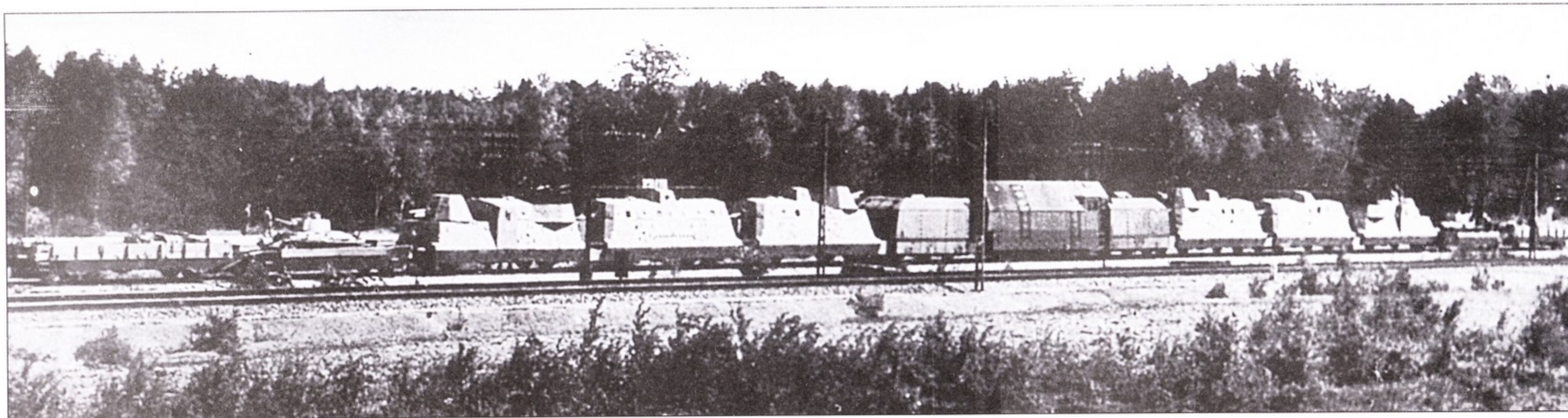
Бронепоезда использовались в ряде конфликтов после Второй мировой войны, но стало ясно что их дни сочтены. Обычно их применяли в колониальных конфликтах или региональных войнах в отдаленных районах, где танки и другой бронетранспорт нельзя было использовать. Советские и Польские армии использовали бронепоезда против повстанцев УПА на Западной Украине в период 1945-1949 годов. Французская армия использовала бронепоезда для защиты железнодорож-

ной сети в Индокитае в 1947-1954 годах, а позже в 1950-х в боях против повстанцев в Алжире. Британия использовала бронев вагоны в Малайзии во время борьбы мятежниками, включая дюжину бронев вагонов построенных фирмой Викман. Импровизированные бронепоезда использовались в колониальной войне в Бельгийском Конго в 1959-1960 годах. Во время конфликта с КНР советская армия сформировала несколько танковых поездов для патрулирования границы на большом протяжении. Русские бронепоезда использовались во время региональных конфлик-

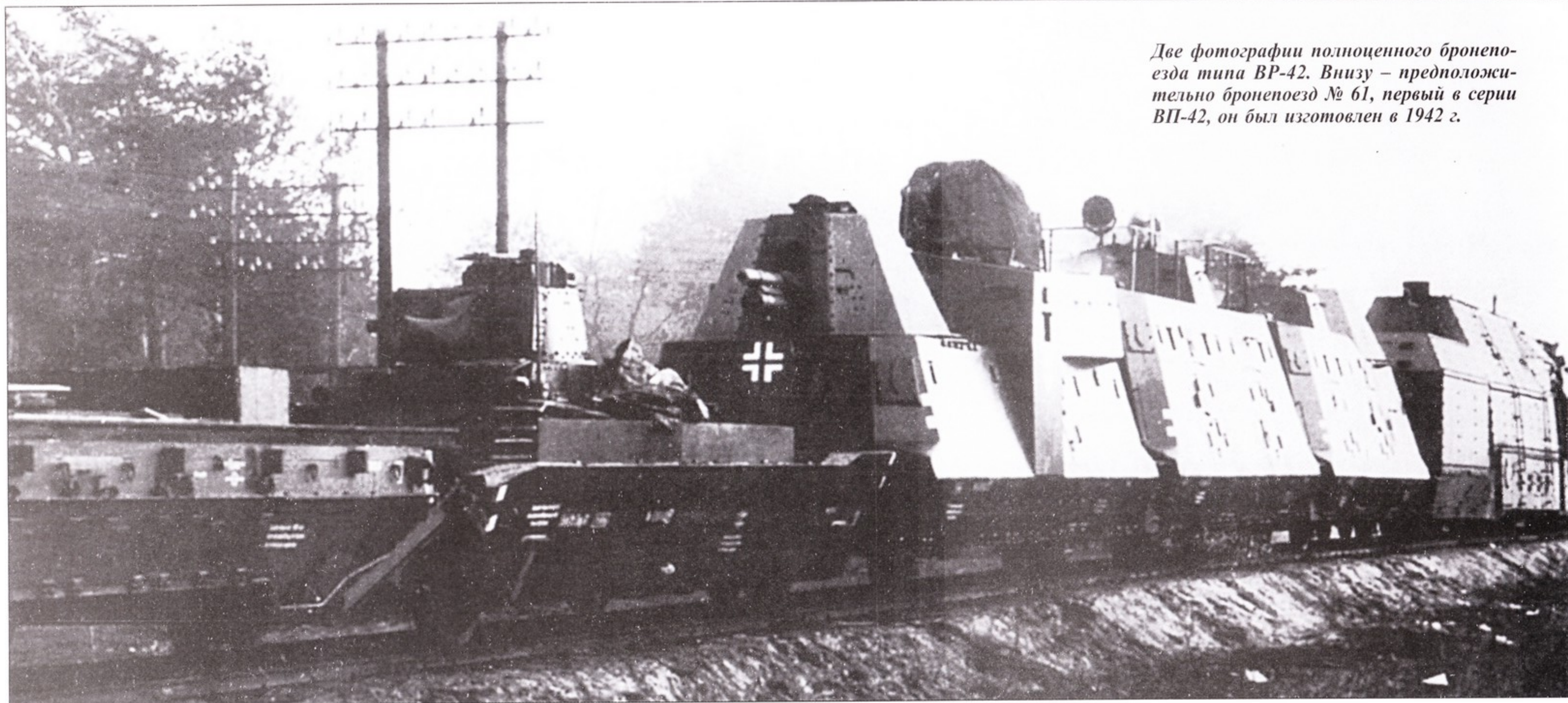
тов в Армении и Чечне в 1990-х годах. Во время гражданской войны в Югославии в 1990-х годах импровизированные бронепоезда построили и использовали в боях вооруженные силы Хорватии, Сербии и Боснии. Поскольку бронепоезда не предусматривали тактического применения в большинстве стран, они остаются полезным оружием для патрулирования железных дорог и борьбы с партизанами и могут вновь возродиться, когда в этом возникнет необходимость. Сейчас немногие сохранившиеся бронепоезда стали экспонатами военных музеев.

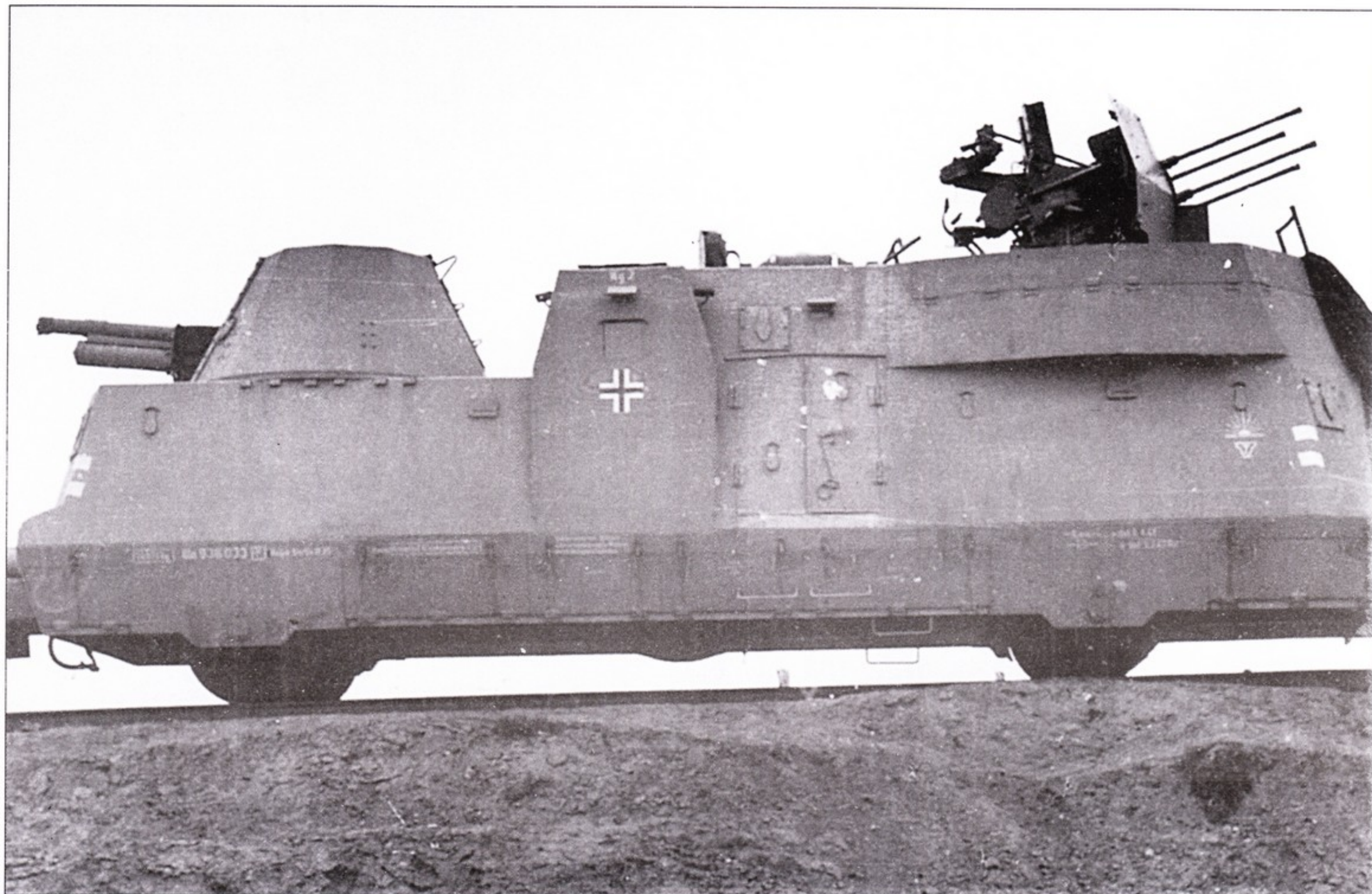
Отдельные вагоны бронепоезда типа ВР-42. Танковая платформа. С платформы съезжает танк Рз.Крфв. 38(t). Бронеборта платформы закрывают от обстрела ходовую часть танка. К торцу вагона прикреплены мостки рампы.



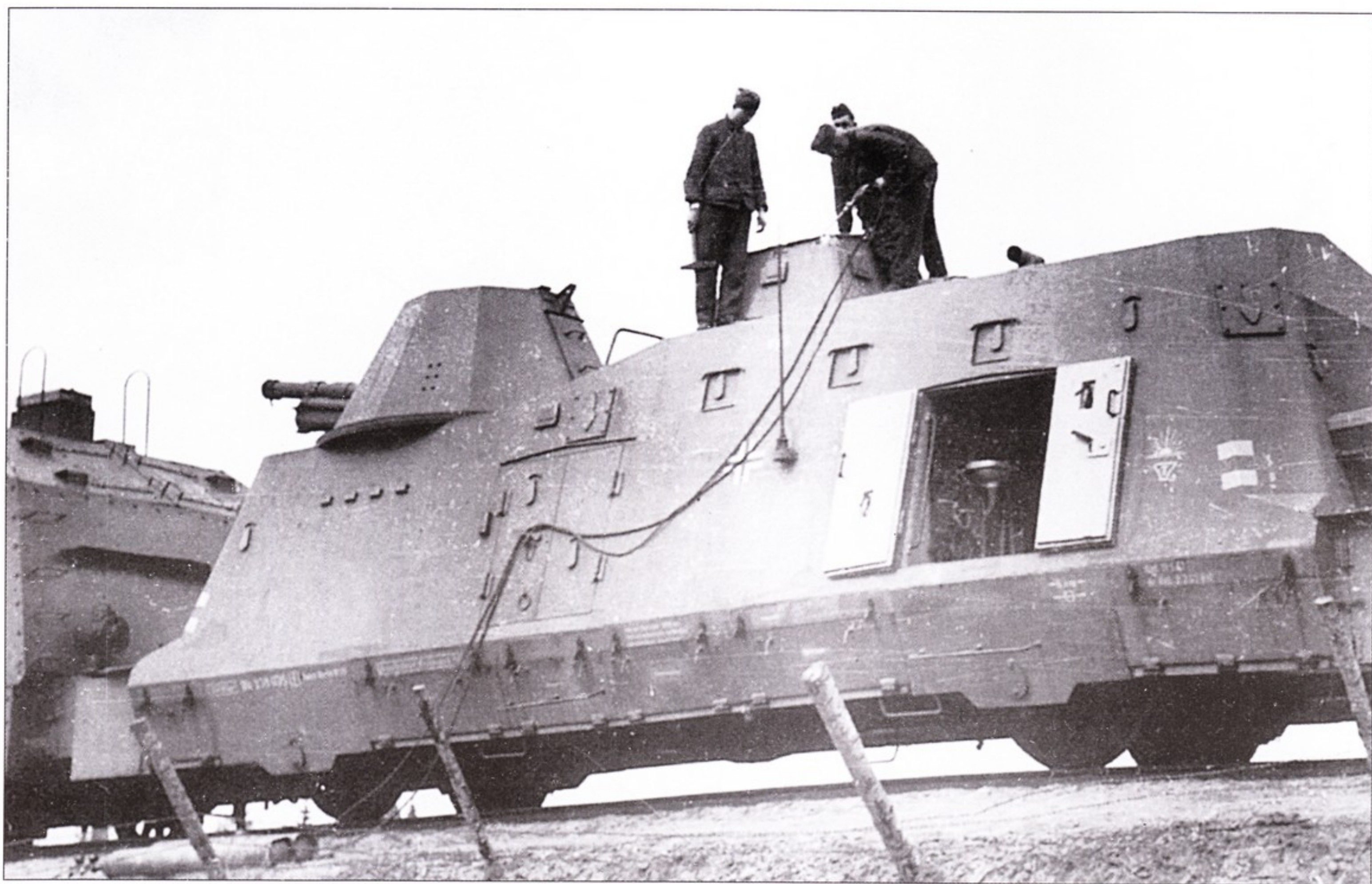


Две фотографии полноценного бронепоезда типа ВР-42. Внизу – предположительно бронепоезд № 61, первый в серии ВП-42, он был изготовлен в 1942 г.

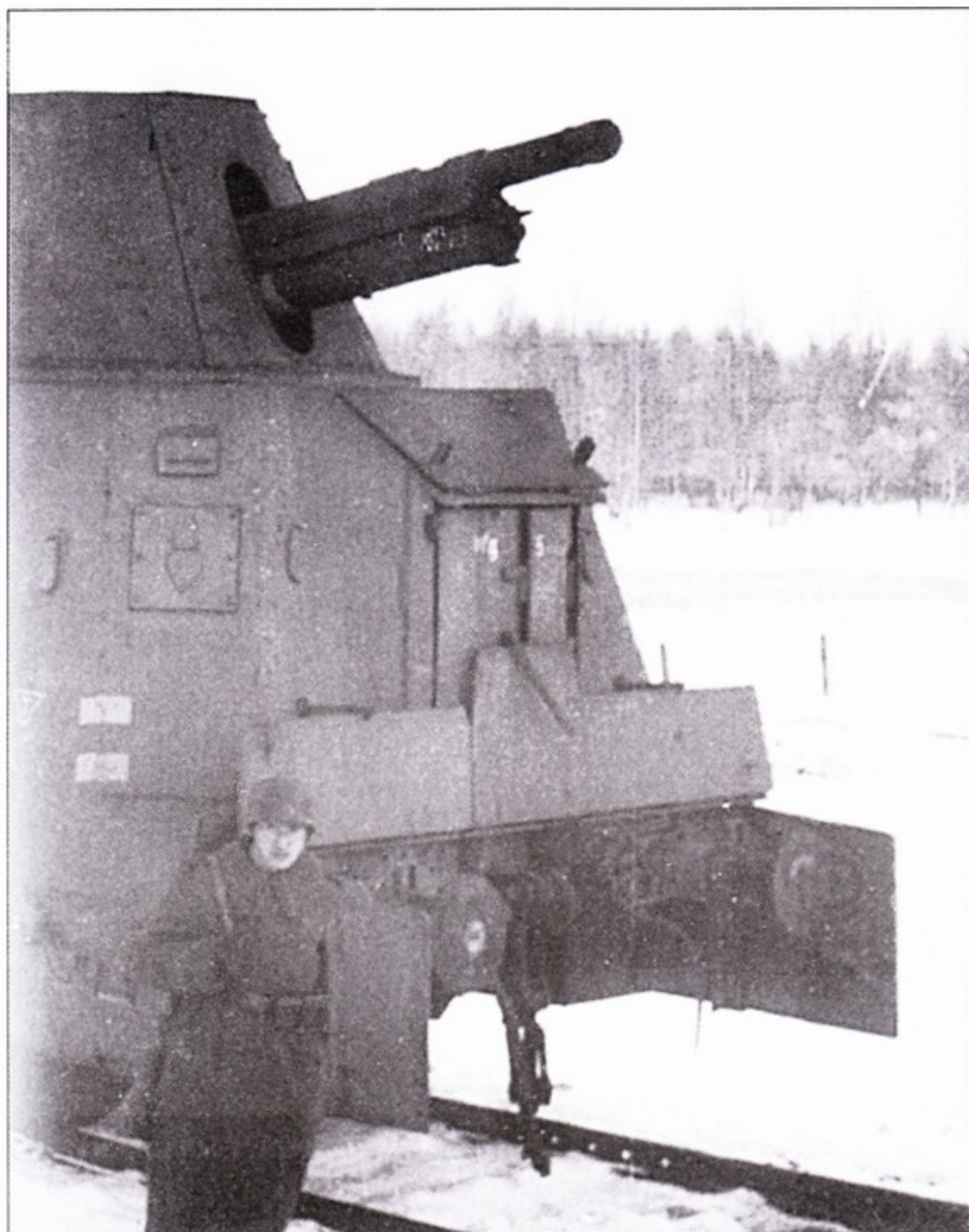




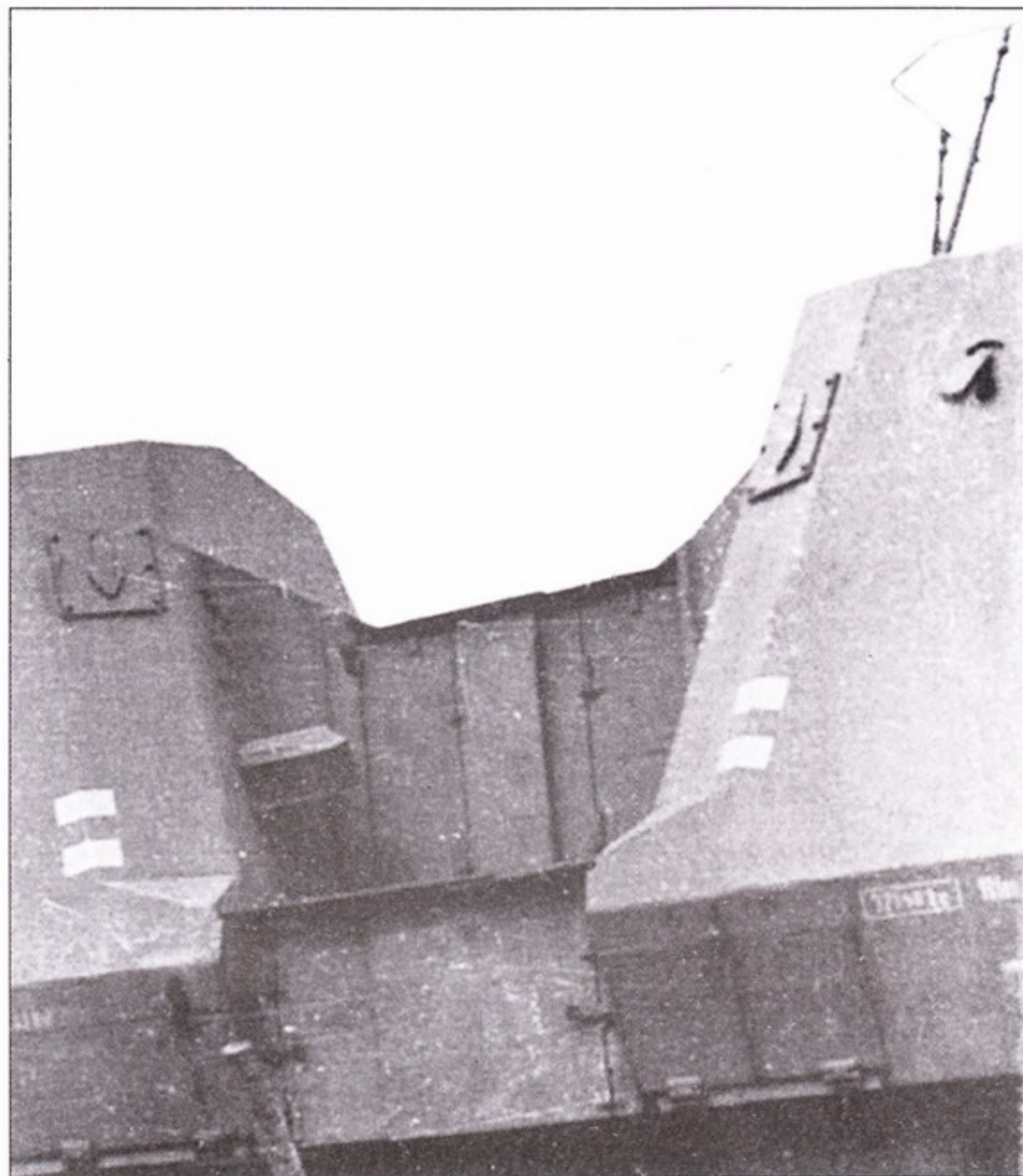
Вагон, прицепленный к бронепоезду за платформой с танком. В башне установлено советское 76,2-мм орудие – 7,62 ст Ф.К.-295(r), на платформе смонтирована 20-мм счетверенная пулеметная установка.



Артиллерийский вагон бронепоезда ВР-42. Такие вагоны прицеплялись до и после паровоза. В башне установлена легкая гаубица Ф.Н. 14/19(r). Половина вагона отведена под десант пехоты.

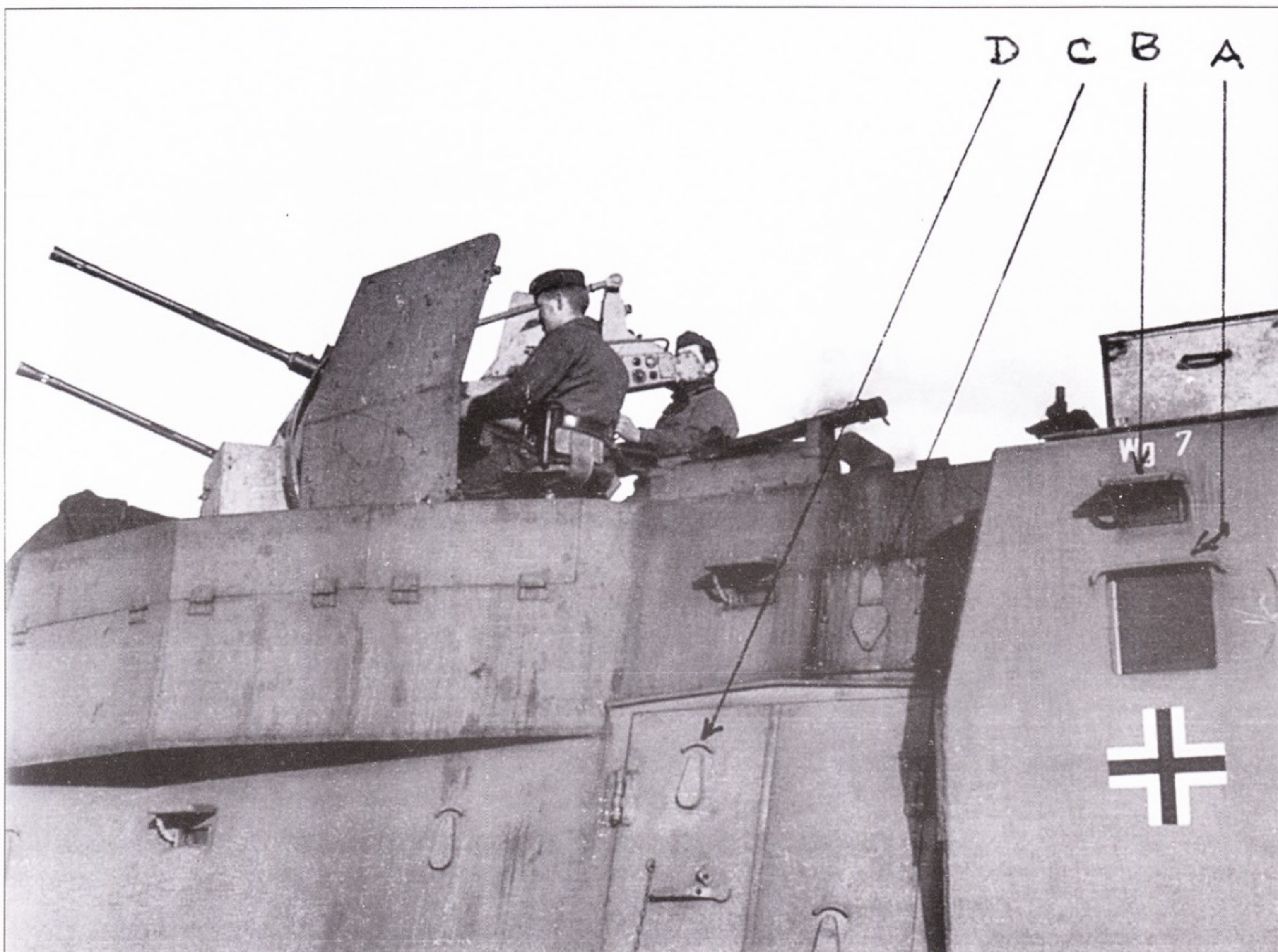


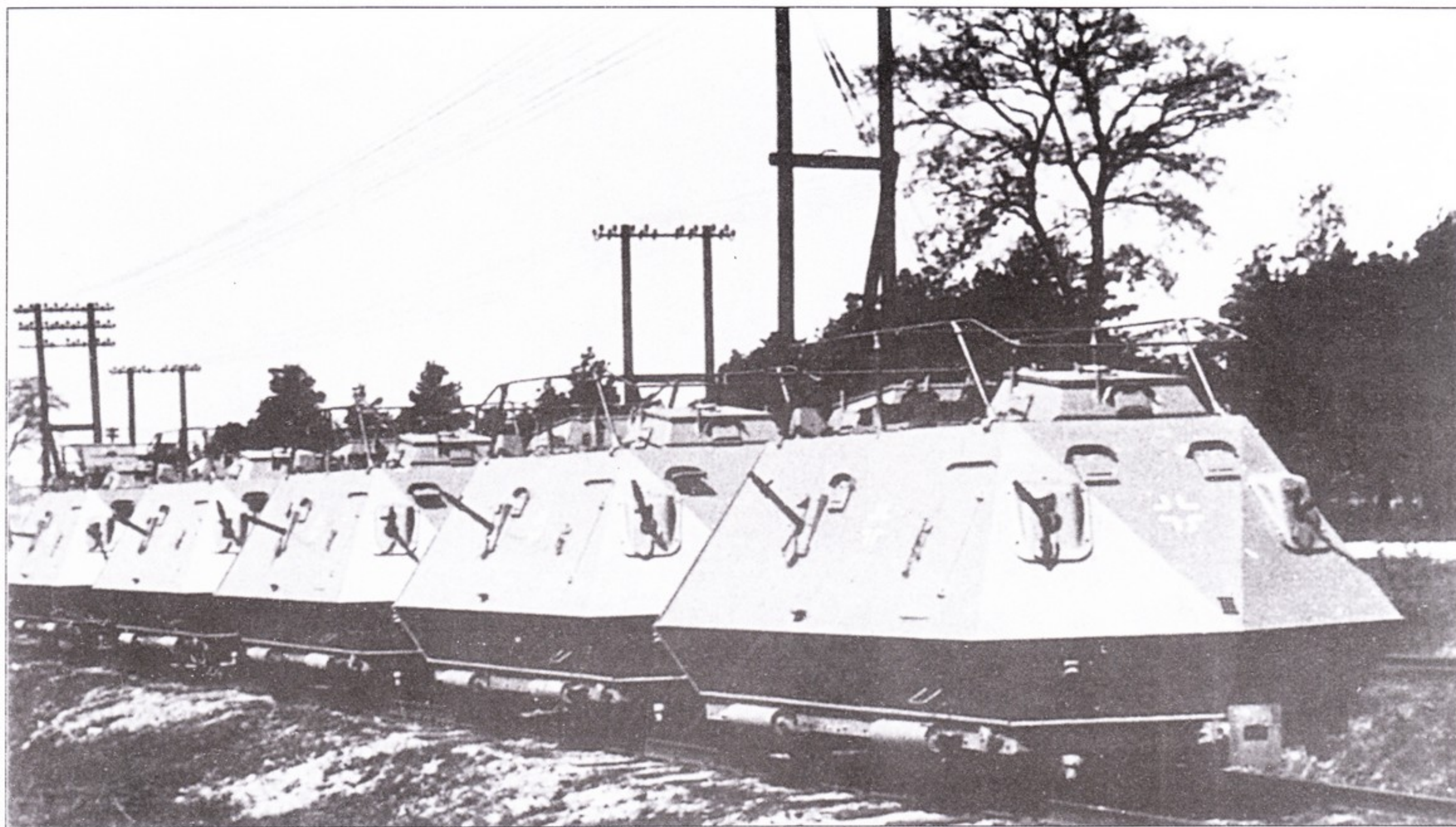
В торцах вагонов имелись дверцы для перемещения экипажа по составу. Переход между вагонами закрывался бронепанелями. На снимке панели уложены в торце вагона.



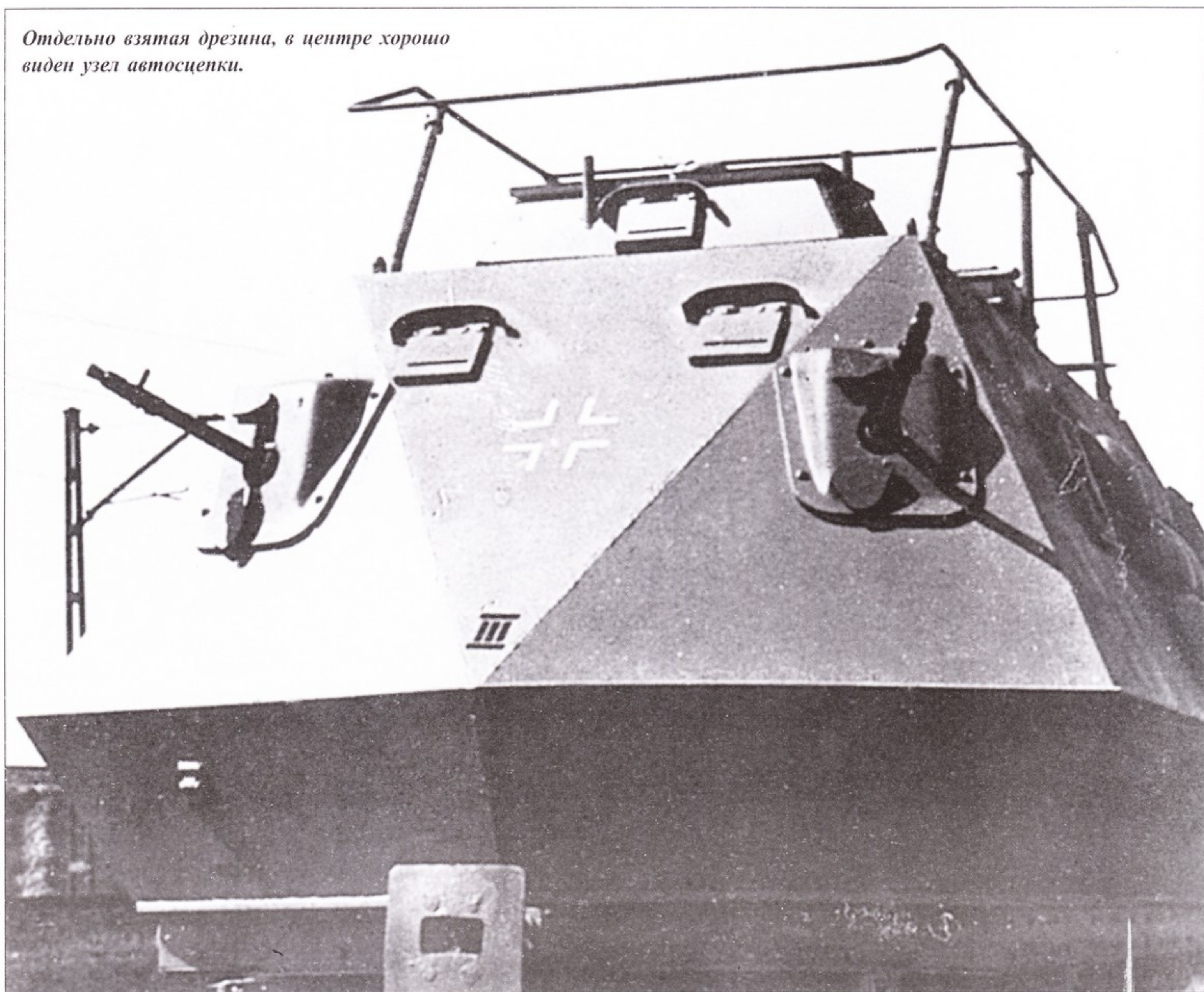
Переход между вагонами – панели установлены на место и образуют стенки, крышу и пол перехода.

Зенитная батарея бронепоезда. Стрелками отмечены: А – окошко В – наблюдательное окошко с бронекрышкой, бронекрышка открыта, С – пулеметная амбразура D – амбразура для стрельбы из личного оружия.

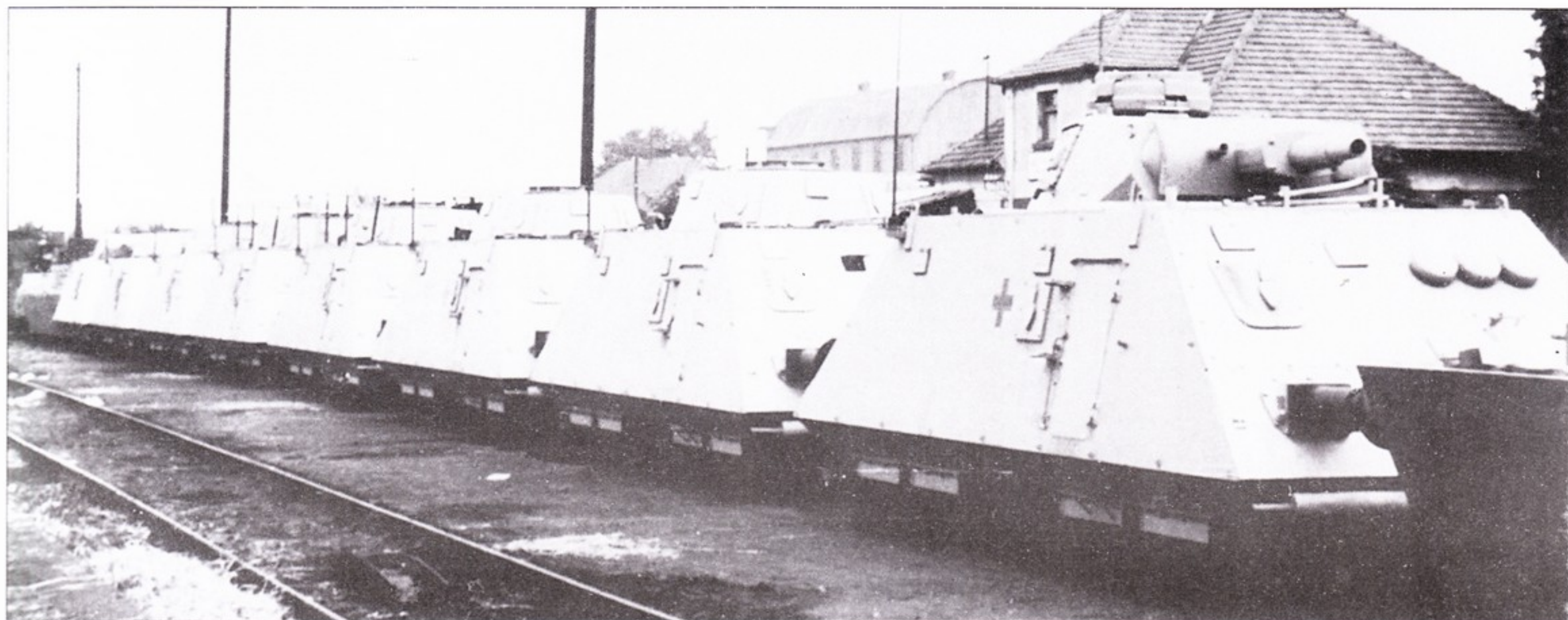




Легкий разведывательный поезд состоялся из десяти идентичных друг другу броневозов. Каждая возина вооружена только пулеметами, экипаж возины составлял пять человек.

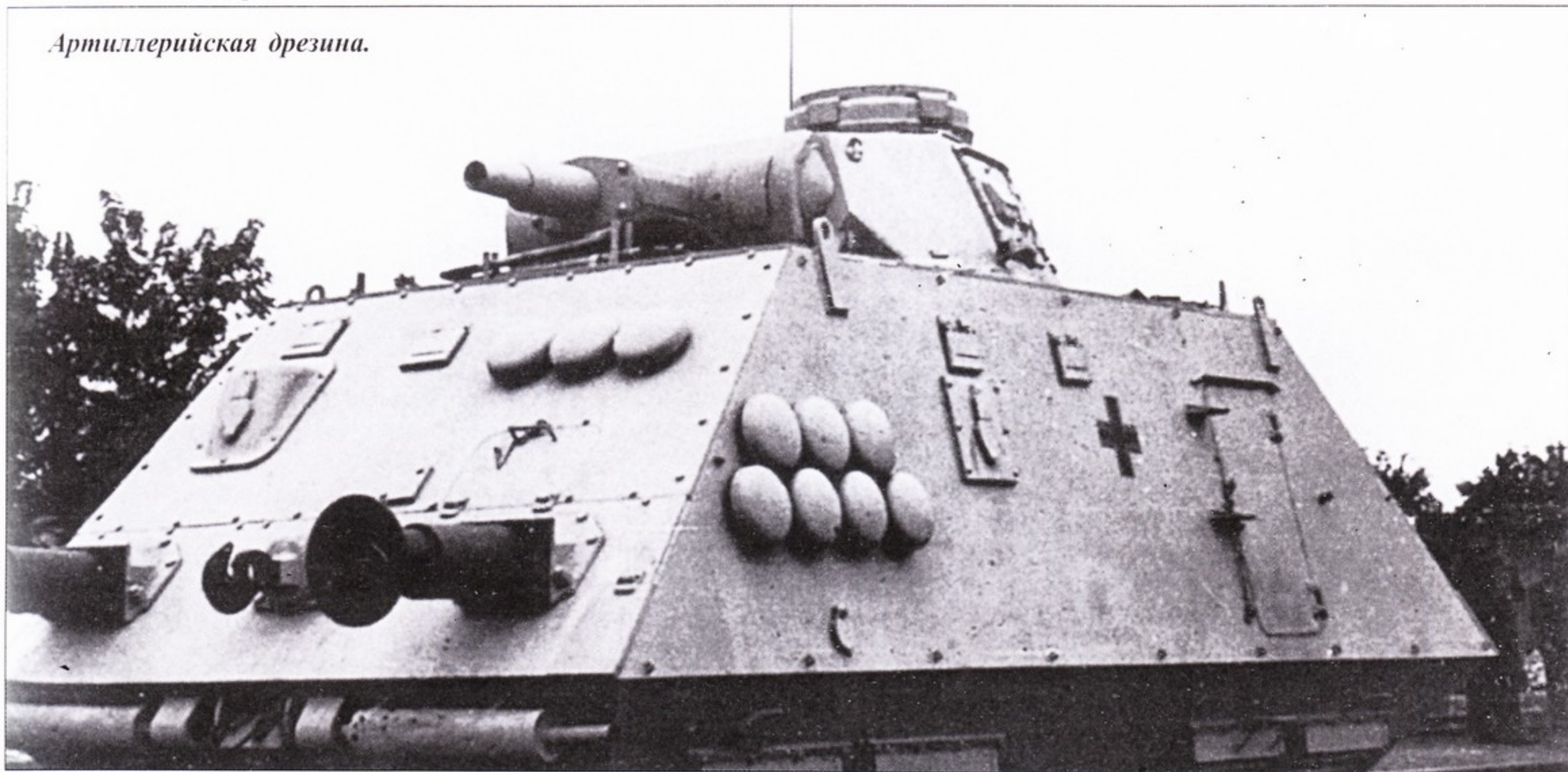


Отдельно взятая возина, в центре хорошо виден узел автосцепки.

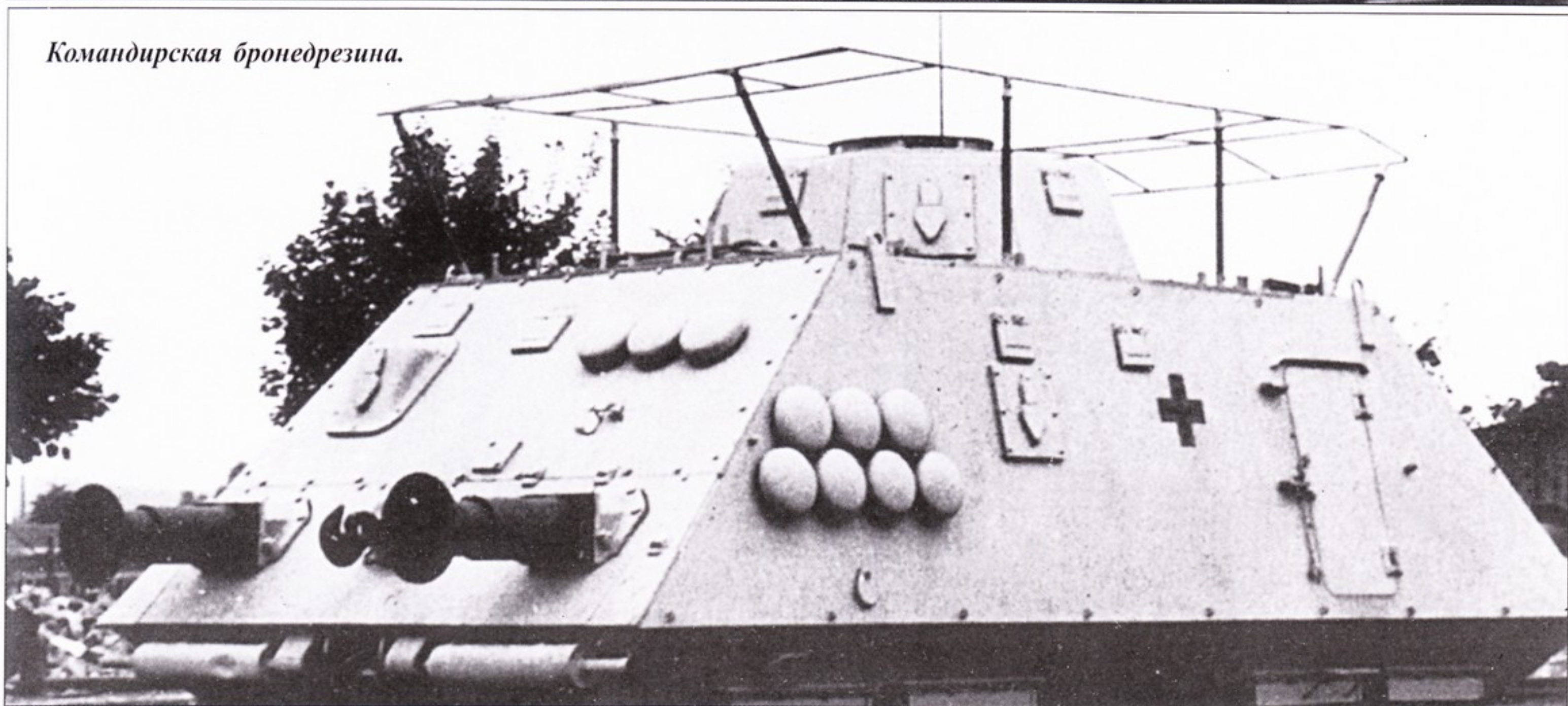


Тяжелый разведывательный («скаут») поезд составлялся из 12 бронедрезин разного типа: двух зенитных, четырех артиллерийских с башнями танков Pz.Kfz. III/IV, четырех вооруженных пулеметами пехотных дрезин, двух штабных вагонов. По концам состава прицеплялись платформы с танками и контрольные платформы. Все такие поезда были построены в конце 1944 г. и, скорее всего, по причине нехватки материалов согласно штату они укомплектованы не были. На снимке – поезд, составленный из восьми, а не из 12 дрезин. Не хватает зенитных и артиллерийских вагонов.

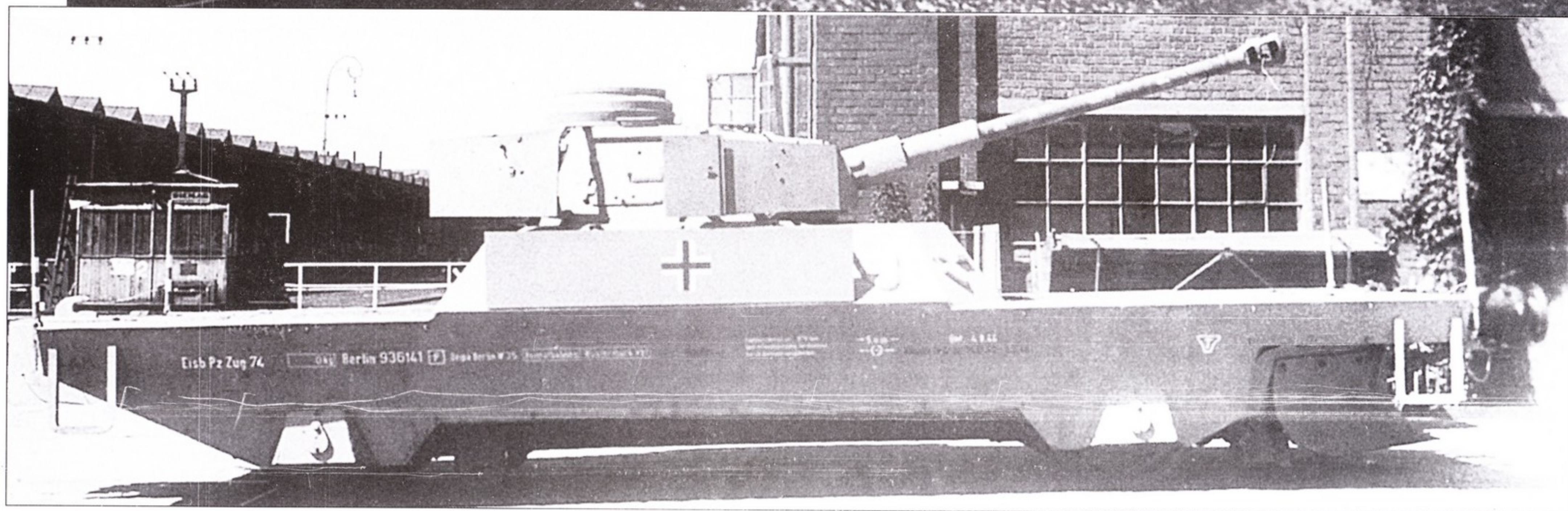
Артиллерийская дрезина.



Командирская бронедрезина.



Важнейшим отличием бронепоезда ВР-44 от ВР-42 стало включение в состав «вагонов преследования» взамен контрольных площадок. Вагон представлял собой платформу с невысоким бронированным казематом, на крыше которого ставилась башня танка Pz.Kpfw. IV Ausf. H, вооруженную длинноствольной 75-мм пушкой. Такие вагоны значительно увеличили эффективность бронепоезда по части поражения советских танков.





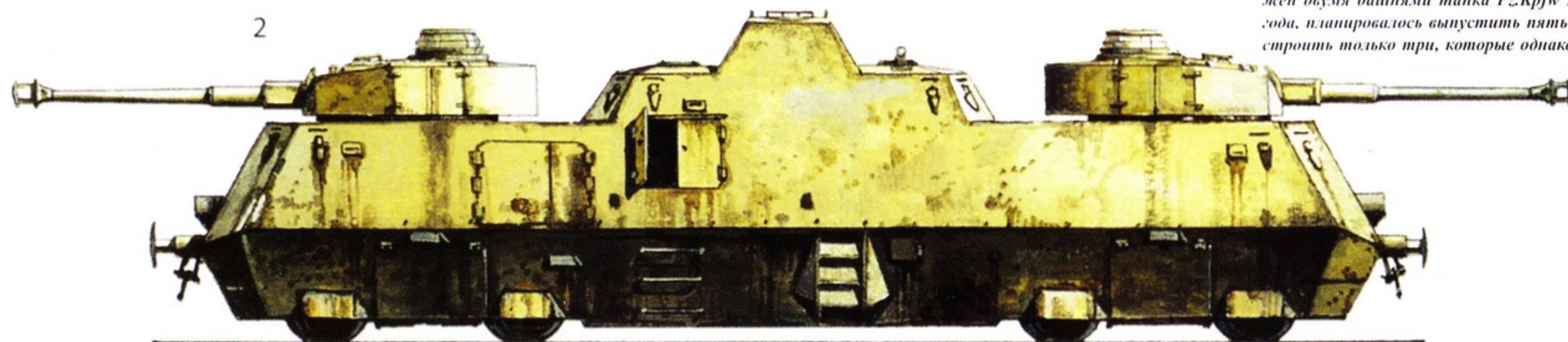
Немецкие броневозы 1941-1945 годов:

1. Мотоброневозы фирмы Штейер

Фирма Штейер-Даймлер-Пух зимой 1943 года получила задание разработать и построить семейство легких и тяжелых мотоброневозов. На рисунке 1 показан мотоброневоз этой фирмы в двух вариантах: артиллерийский вагон, вооруженный башней танка Pz.Kpfw IV с короткоствольной 75-мм пушкой и командный вагон для перевозки штурмовой группы пехоты и команды бронепоезда. В проекте остался зенитный броневоз. Каждый бронепоезд состоял из 12 мотоброневозов: два зенитных, четыре артиллерийских, шесть командных и два контрольных wagons. Такие мобильные бронепоезда (s.SP.) могли действовать как целый бронепоезд, так и отдельными мотоброневозами в зависимости от поставленных задач. Планировалось выпустить 16 таких бронепоездов, но удалось построить до конца войны только 6, начав производство в мае 1944 года. Они получили нумерацию 201(s.SP.) до 206(s.SP.) и действовали на фронте с ноября 1944 год по апрель 1945 года.

2. Мотоброневоз истребитель танков

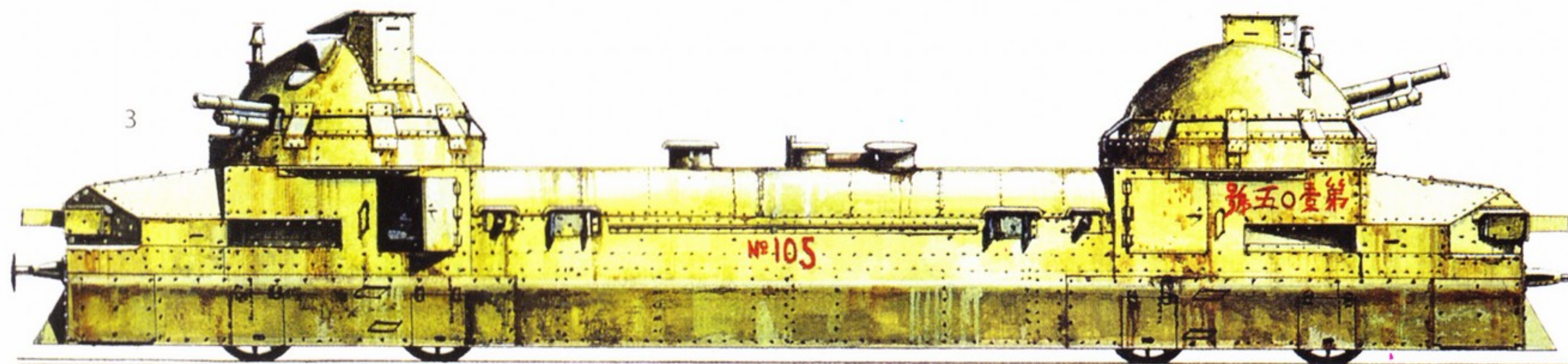
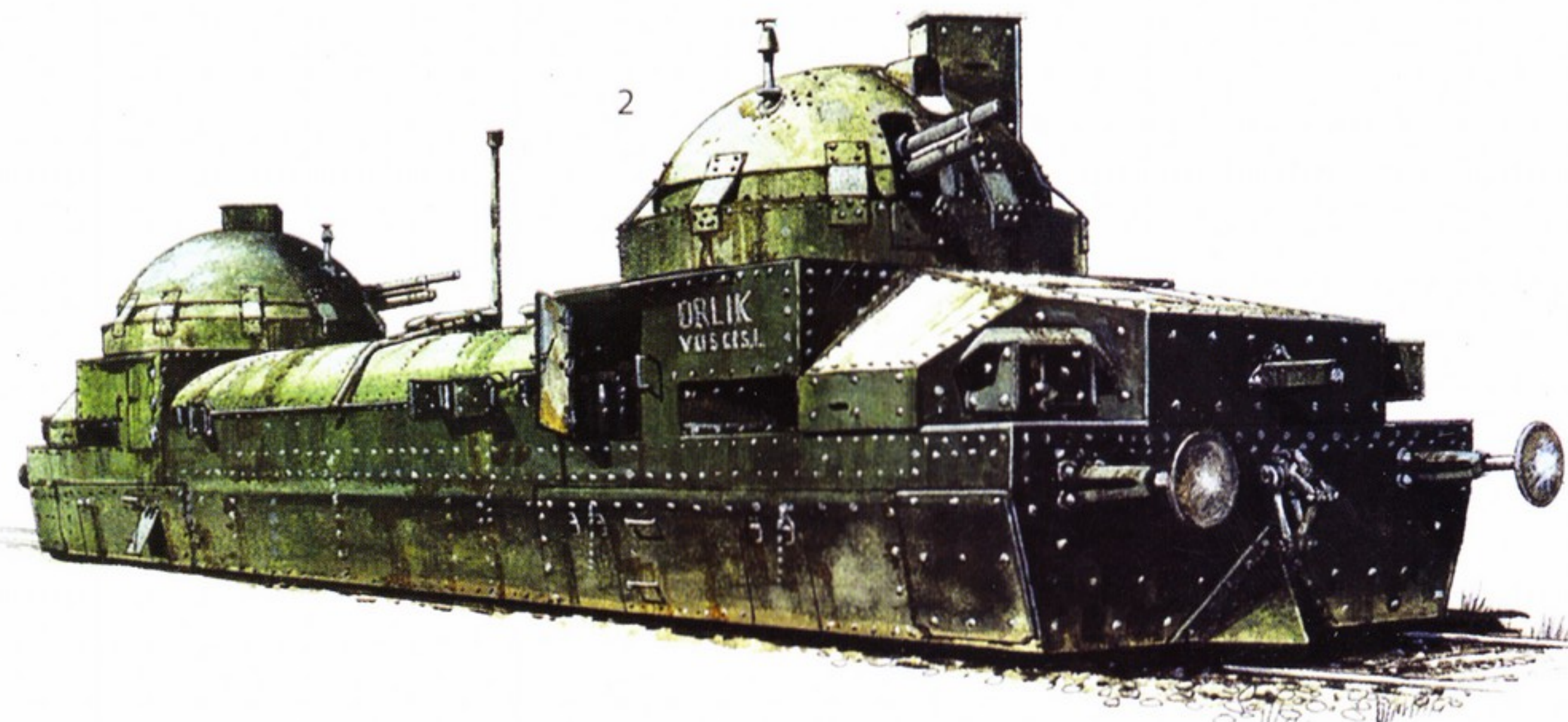
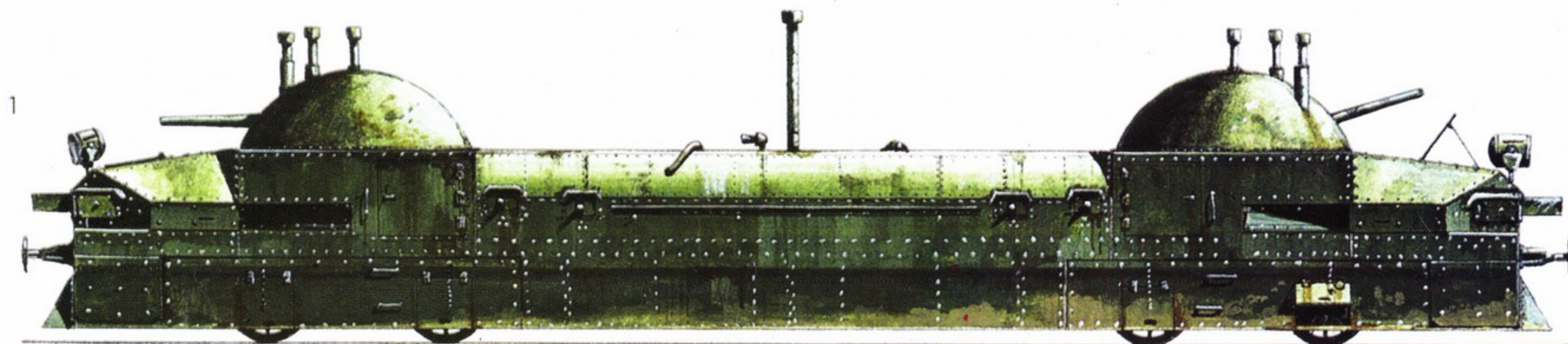
Штейер получил задание также на постройку мотоброневоза истребителя танков. По конфигурации он похож на советский мотоброневоз МБВ-2, который захватили и использовали в нескольких экземплярах с лета 1941 года. Немецкий мотоброневоз вооружен двумя башнями танка Pz.Kpfw IV Ausf.H. Его производство началось в декабре 1944 года, планировалось выпустить пять таких мотоброневозов (№ 51-№ 55), но успели построить только три, которые однако не успели попасть на фронт.



3. Мотоброневоз № 16

Мотоброневоз № 16 стал уникальным проектом, работа над которым началась в 1944 году на базе бронированного дизельного локомотива WR550D14. Согласно первоначальному проекту мотоброневоз SP 42 состоял из двух броневозов по обеим сторонам от локомотива, вооруженных зенитной 20-мм пушкой Flak 38. В декабре 1942 года схема поменялась, на вооружение приняли артиллерийские башни с трофейными советскими 76,2-мм пушками образца 1902/30 года. Машину построили летом 1944 года и снабдили дополнительно парой мотоброневозов истребителей танков (по одному с каждой стороны). Он вооружен башнями танка T-34, установленными на бронеплатформах. Бронепоезд использовался в юго-западной Польше до конца 1944 года, в конце войны его захватили части 61-й советской армии. После войны он использовался в Польской народной армии для борьбы с повстанцами на юго-востоке Польши и списали лишь в конце 1960-х годов.





Бронированный вагон
«Заамурец»:

1. «Заамурец» царской армии
1916 год.

2. «Орлик», Сибирь 1918 год

3. Бронепоезд № 105 Маньчжурская
армия, 1935 год.

На рисунке 1 Заамурец изображен в первоначальной конфигурации, когда его построили в Киеве. В сентябре 1917 года его перестроили в Одесских железнодорожных мастерских, где башню подняли для лучшего обзора. Заамурец в этой конфигурации существовал до начала Гражданской войны. После захвата Чешским легионом в июле 1918 года его модернизировали чехи, когда у них кончились снаряды для 57-мм пушек. Они установили стандартные полевые 3-дюймовые пушки (рис. 2). На рисунке № 3 Заамурец в последней конфигурации, когда его захватили японцы.

