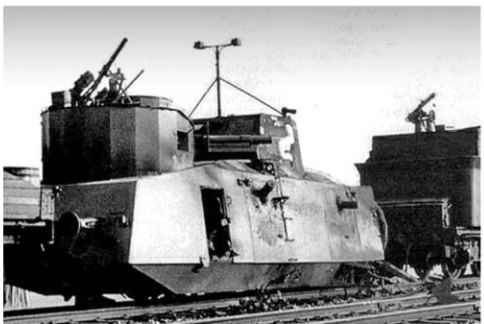
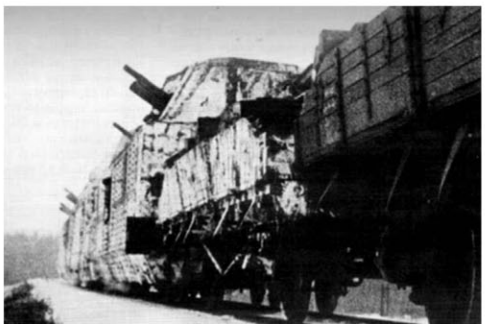
Максим Коломиец

БРОНЕПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

«СУХОПУТНЫЕ БРОНЕНОСЦЫ» КРАСНОЙ АРМИИ





Максим Коломиец

БРОНЕПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

«СУХОПУТНЫЕ БРОНЕНОСЦЫ» КРАСНОЙ АРМИИ

Москва
«Яуза»
«Коллекция»
«Эксмо»
2010

УДК 355/359
ББК 68
К 61

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника *В. Петелина*

Коломиец М. В.

К 61 Бронепоезда Великой Отечественной / Максим Коломиец. — М. : Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2010. — 304 с. : ил. — (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-699-40943-3

«Мы мирные люди, но наш бронепоезд стоит на запасном пути...» – эта песня, которую перед войной распевала вся страна, оказалась пророческой: именно Великой Отечественной суждено было стать ПОСЛЕДНЕЙ ВЕЛИКОЙ ВОЙНОЙ БРОНЕПОЕЗДОВ – в 1941–1945 гг. в боевых действиях активно участвовали более 200 «стальных крепостей» Красной Армии. И хотя многие теоретики считали этот род войск безнадежно устаревшим, советские бронепоезда на деле доказали свою высокую боевую эффективность, особенно в первый период войны, когда их строительство приняло по-настоящему массовый характер, – и по количеству, и по качеству бронепоездов СССР превзошел всех остальных участников Второй Мировой, вместе взятых!

Однако до сих пор данная тема фактически не освещена в отечественной литературе. ЭТА КНИГА – ПЕРВАЯ. Собирая материал для нее более 20 лет, обработав и проанализировав колоссальный объем информации, проследив боевой путь всех «сухопутных броненосцев» Красной Армии, ведущий историк бронетехники создал не просто лучшую, а единственную на сегодняшний день энциклопедию бронепоездов Великой Отечественной.

УДК 355/359
ББК 68

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

ISBN 978-5-699-40943-3

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 5

СОСТОЯНИЕ БРОНЕПОЕЗДОВ КРАСНОЙ АРМИИ
В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ 6

РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ
БРОНЕПОЕЗДОВ ПЕРЕД ВОЙНОЙ 80

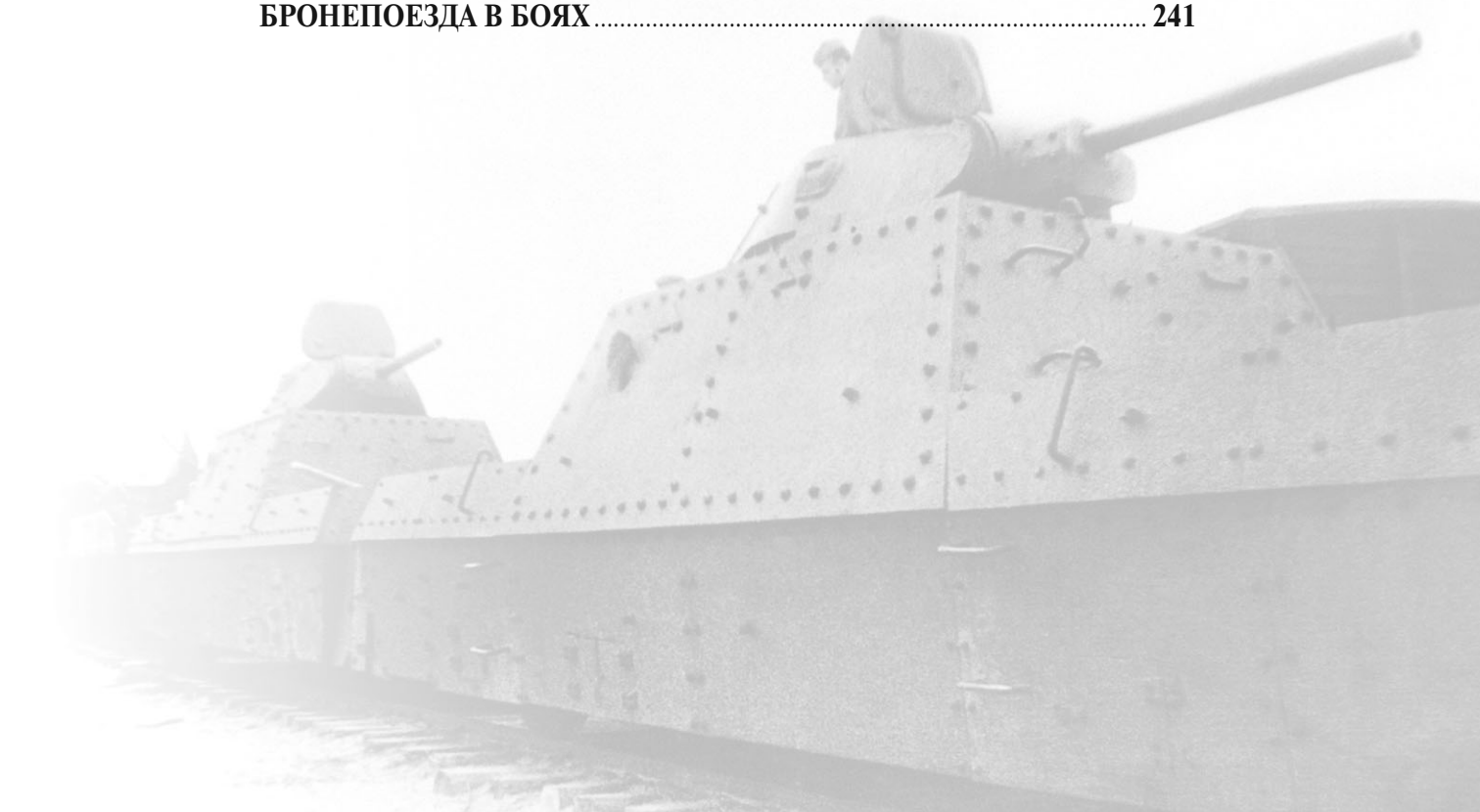
СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ
В ГОДЫ ВОЙНЫ 90

ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ И РЕМОНТ БРОНЕПОЕЗДОВ 180

ОРГАНИЗАЦИЯ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ 212

ПОДГОТОВКА КАДРОВ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ЧАСТЕЙ 235

БРОНЕПОЕЗДА В БОЯХ 241



Бронепоезд под командованием лейтенанта Булавина (22-й ОДБП) отправляется на боевую операцию. Западный фронт, ноябрь 1941 года (РГАКФД).

ВВЕДЕНИЕ

Несмотря на большое количество публикаций по истории различной военной техники Второй Мировой войны, появившихся в последние годы, тема бронепоездов до сих пор остается «в тени». И это при том, что данный вид вооружения получил в нашей стране наибольшее развитие – за XX век количество стальных крепостей, построенных на территории России и СССР, было больше, чем во всех остальных странах мира вместе взятых!

Учитывая то обстоятельство, что в отечественной библиографии данная тема освящена довольно плохо, а также большой фактический материал, собранный почти за 20 лет, мы попытаемся по возможности объективно осветить историю советских бронепоездов с 1941-го по 1945 год. При этом рассматриваются бепо, находившиеся в ведении главного автобронетанкового управления Красной Армии, а также Военно-морского флота. «За бортом» остаются бронепоезда войск НКВД по охране железнодорожных сооружений и войск ПВО.

Из-за большого количества материала и ограниченного объема книги, далеко не обо всем удалось рассказать. Прежде всего автор попытался рассказать о том, что из себя представляли бронепоездные части Красной Армии к началу Великой Отечественной войны, о строительстве бронепоездов в 1941–1945 годах, их типах и особенностях конструкции. Впервые сделана попытка на основе архивных материалов подсчитать, сколько же железнодорожных крепостей действовало на стальных магистралях нашей Родины в суровые военные годы. При подборе фотографий автор в первую очередь пытался представить бронепоезда инициативной постройки, а для типовых показать, по возможности, их различные варианты. Кроме того, в данной работе впервые повествуется о судьбе эстонских и латышских бепо, включенных в состав Красной Армии в 1940 году, а также о модернизации бронепоездов, развитии их организационной структуры, формировании подразделений, а также боевом применении в годы Великой Отечественной войны. Естественно, большой объем материала в данную книгу не вошел. Прежде всего, это касается боевого пути ВСЕХ отдельных дивизионов, действовавших в годы войны, а также их службы после войны.

Хочется выразить благодарность за помощь в работе над книгой своим друзьям и коллегам предоставленные материалы и помощь в работе над выпуском Сергею Ромадину (Краматорск, Украина), Артуру Пржечеку (Польша), Михаилу Ковальчуку (Киев, Украина), Константину Стрельбицкому (Москва, Россия), Мати Ыуну (Таллин, Эстония) и Геннадию Юнцевичу (Москва, Россия). Особая благодарность моему лучшему другу и соратнику Нине Собольковой, без поддержки и организаторского таланта которой выпуск данной книги был бы проблематичен.

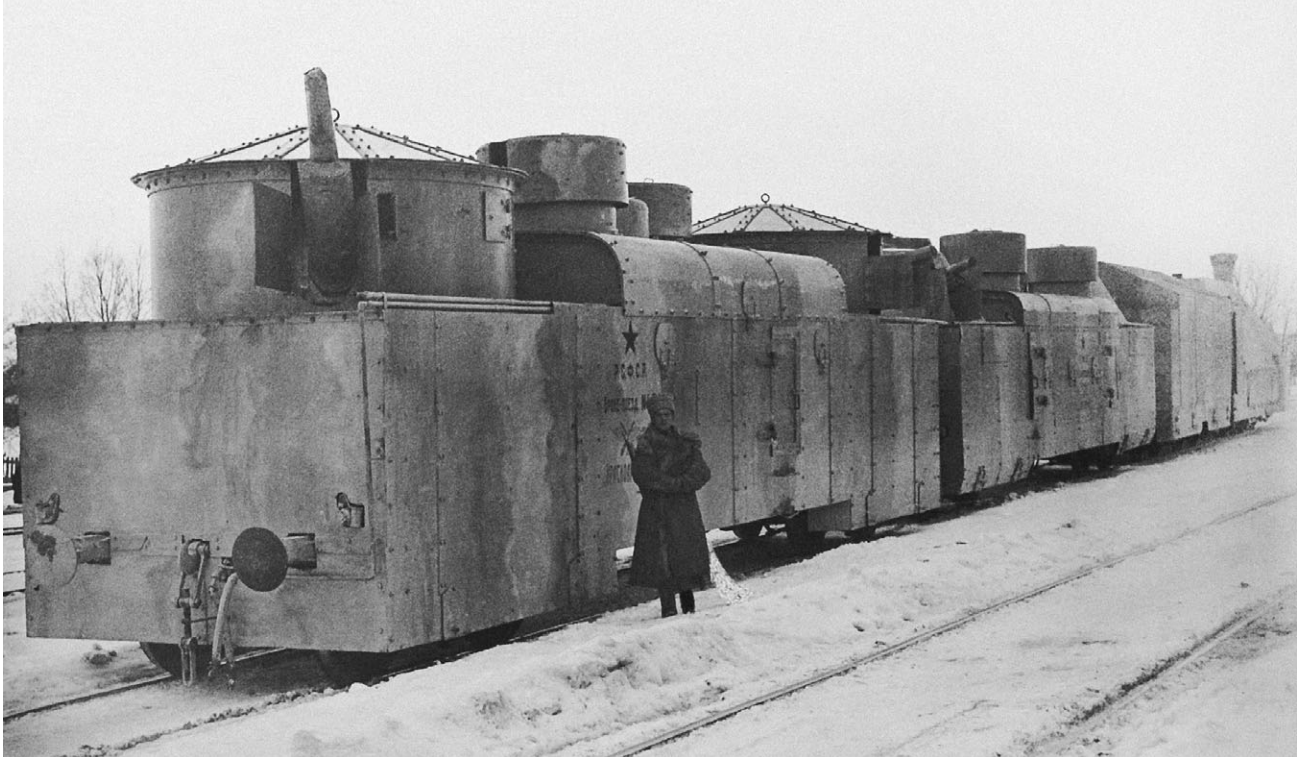
На данной книге тема отечественных бронепоездов не исчерпывается. Автор продолжает исследование данной темы, и будет признателен всем, кто пришлет какие-либо дополнения, уточнения и замечания, сделанные по данной книге. Адрес для контактов: 121096, Москва, а/я 11, или E:mail: magazine@front.ru.

СОСТОЯНИЕ БРОНЕПОЕЗДОВ КРАСНОЙ АРМИИ В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ

Бронепоезд № 34 «Красноармеец» в составе двух бронеплощадок постройки Брянского завода в Екатеринославе (ныне Днепропетровск), впоследствии известных как «днепровский тип». Зима 1920 года. Размеры бронеплощадок можно представить, сравнив с ростом стоящего рядом человека. В 1920-е годы при ремонте с этих площадок снимали пулеметные башни для уменьшения массы (АСКМ).

В годы Гражданской войны на территории бывшей Российской Империи было изготовлено и использовалось в боях более 400 различных бронепоездов – своего рода мировой рекорд. Правда, часть из них (и довольно значительная) была довольно примитивных конструкций – как правило, их сооружали в железнодорожных депо или на небольших заводах часто даже без чертежей. Меньшее количество бронепоездов было изготовлено на крупных машиностроительных предприятиях европейской России по нескольким разработанным проектам. Как правило такие бронепоезда изготавливались партиями от 5 до 20 единиц.

К моменту окончания Гражданской войны в России (февраль 1922 года) в составе Красной Армии имелось 123 бронепоезда, не считая составов, находившихся на складах. Однако после окончания широкомасштабных боевых действий их количество начало сокращаться. Кроме того, существовавшее в период Гражданской войны Управление броневых сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии (РККА), занимавшееся вопросами снабжения, боевой подготовки и разработки новой техники для авто-броне-танковых отрядов и бронепоездов, в сентябре 1924 года расформировали, а его функции передали в ведение артиллерийского управления (АУ). При этом учет бронепоездов перешел к отделу материальной части АУ РККА, в котором было всего 2 человека. К этому моменту, по неполным данным, на учете состояло 105 бронепаровозов и 326 различных бронеплощадок. Постановлением Совета труда и обороны от 20 сентября 1924 года производи-



лось сокращение количества бронепоездов в Красной Армии до 25, при этом за артиллерийским управлением закреплялось 90 бронепаровозов и 244 бронеплощадки.

Директивой заместителя председателя Революционно-военного совета СССР М. Тухачевского за № 73618/1340/М от 20 сентября сокращаемые бронепоезда выводились в резерв: «Вся матчасть расформированных бронепоездов направляется на вновь формируемые базы хранения...

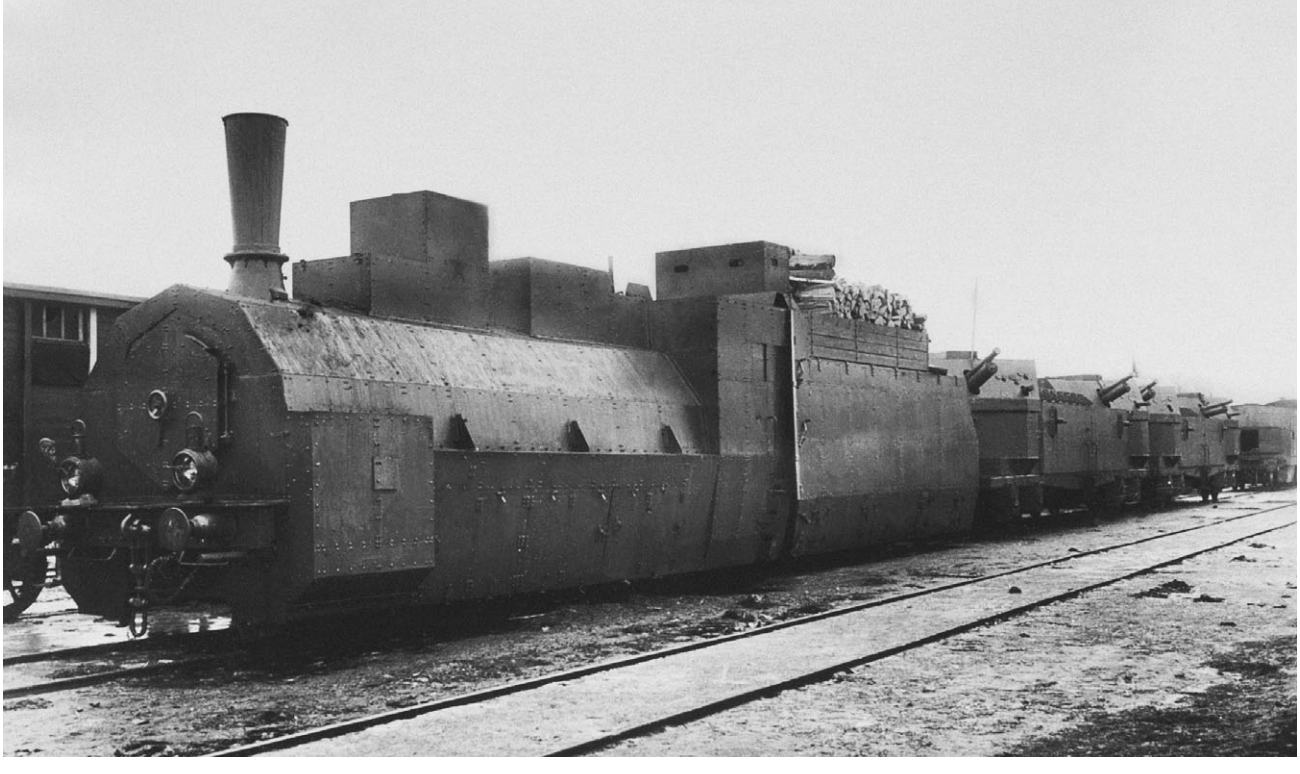
На основании изложенного АУ предназначило в действующие бронепоезда матчасть более совершенную как по своей конструкции, так и по материалу бронирования».

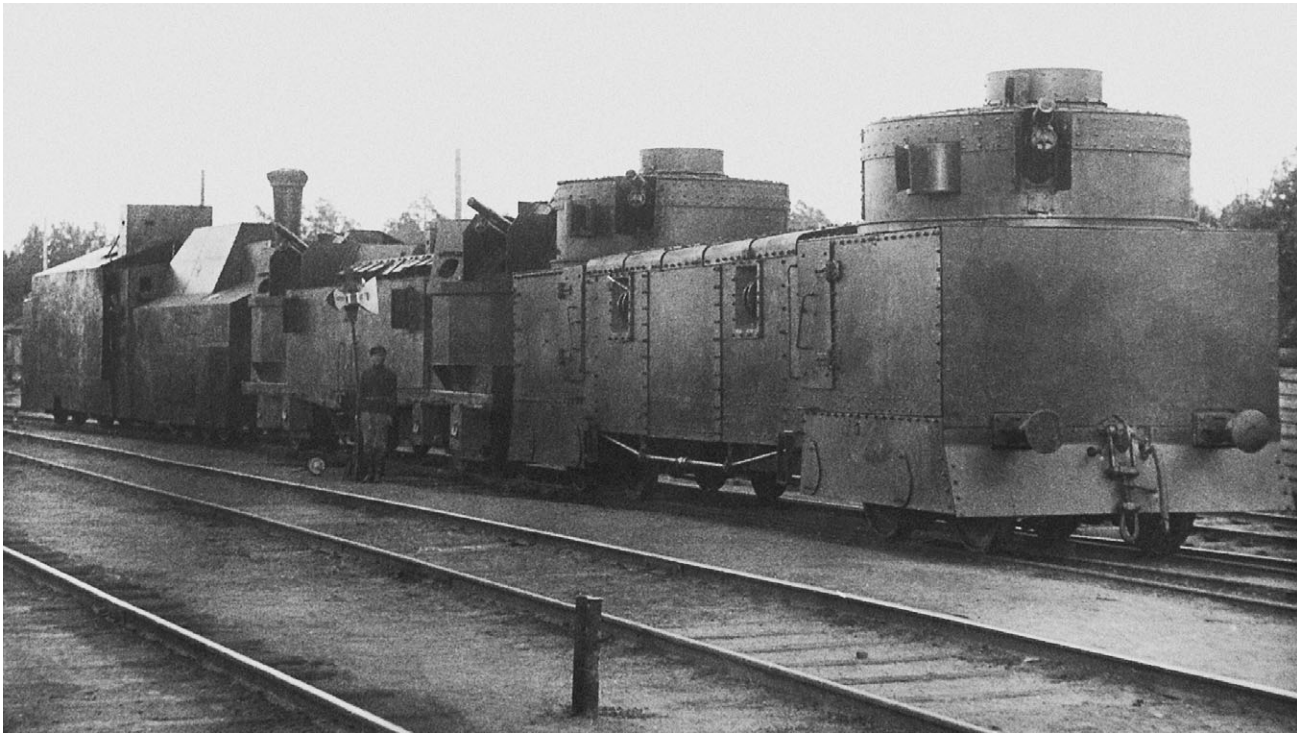
Выбор места для базы хранения бронепоездов Красной Армии начался в сентябре 1924 года и вылился в целую проблему. Сначала предлагалось организовать ее в Тульских железно-дорожных паровозо-ремонтных мастерских, но в ходе осмотра оказалось, что они требуют «переконструирования внутренней тележки для прохода в паровозные стойла». Кроме того выяснилось что освободиться мастерские могут не ранее чем через четыре месяца. В качестве временной меры, впредь до освобождения Тульских мастерских, для концентрации бронепоездных единиц решили использовать станцию Плеханово Сызранско-Вяземской железной дороги, но и тут обстояло не все благополучно.

В результате по предложению районного инспектора артиллерийских приемок АУ РККА К. Сиркена для хранения бронепоездов решили приспособить территорию Радицкого вагоностороительного завода на станции Мальцево Брянской губернии. Для этого предлагалось использовать «все железнодорожные пути, боксы (цеха) №№ 4–10, литейную (под гараж), колесный цех, техническое бюро и контору, медницкий цех, кладовые, опечатываются как не могущие быть использованы в настоящий момент: деревообделочный, механический цеха, кузница, лесопилка». Приказом РВС СССР № 1206 здесь создается база бронепоездов Красной Армии, предназначенная для хранения и ремонта броненединиц. Ее начальником базы назначили К. Сиркена, а с декабря ее возглавил военный инженер Б.А. Исаков (на этой должности до февраля 1930 года).

Одновременно на территории Тульских железно-дорожных мастерских сформировали тульский отдел бронебазы. С октября в Брянск и Тулу начала прибывать матчасть расформировываемых бронепоездов, однако этот процесс затянулся. Так, председатель артиллерийского комитета АУ РККА 29 июня 1925 года докладывал: «На заводах «Большевик», «Красный Путиловец» и Ижорский находятся броненединицы в количестве 32 бронеплощадок, большей частью трофей-

Бронепоезд постройки Сормовского завода в Нижнем Новгороде, впоследствии известный как «сормовский тип». Нижний Новгород, 1920 год. Бронировка паровоза имеет многогранную форму, на тендере видна рубка для командира бронепоезда. В ходе Гражданской войны из-за недостатка угля на бронепоездах часто использовали дрова (АСКМ).





Бронепоезд № 12 имени Троцкого с брянской (передняя) и сормовской бронеплощадками. Лето 1920 года. Данный тип брянской площадки впоследствии послужил основой для проектирования бронеплощадок типа военного склада № 60 (АСКМ).

ных (имеется ввиду захваченных у белых в ходе Гражданской войны. – ***Прим. автора***)». К началу 1926 года большая часть бронепоездной матчасти была сосредоточена в Брянске и Туле, но в течение нескольких следующих месяцев тульский отдел ликвидировали, переведя все бронеединицы в Брянск.

В 1925 году, используя производственные возможности бывшего Радицкого завода, на бронебазе организовали мастерские по ремонту бронеплощадок, бронепаровозов. К 1929 году мастерские могли производить до 24 капитальных ремонтов бронеединиц в год.

В ноябре 1929 года создается управление моторизации и механизации Рабоче-Крестьянской Красной Армии (УММ РККА), которое возглавил И. Халепский. При этом артиллерийское управление передавало в ведение УММ все вопросы, связанные с автобронетанковыми и бронепоездными частями. В феврале 1930 года бронебазу РККА в Брянске переформировали в военный склад № 60, который возглавил военный инженер В.П. Морозов.

Ситуация с состоянием бронепоездного парка в СССР коренным образом изменилась после создания в декабре 1929 года управления моторизации и механизации Рабоче-Крестьянской Красной Армии (УММ РККА), которое возглавил И. Халепский. При этом артиллерийское управление передавало в ведение УММ все вопросы, связанные с автобронетанковыми и бронепоездными частями. Вопросами разработки новой материальной части для бронепоездов стала заниматься 3-я секция научно-технического комитета (НТК) УММ РККА, созданная директивой штаба РККА № 020557/сс/149 от 1 апреля 1930 года. На основании этого документа первоочередной задачей являлась модернизация бронепоездов постройки периода Гражданской войны с целью повышения их боевых и технических характеристик. Эти работы предполагалось провести силами мастерских военного склада № 60.

В качестве образца для модернизации здесь выбрали матчасть, изготовленную на Сормовском заводе еще в 1920 году – бронепаровоз Ов № 3707 и бронеплощадки № 356 и 357. первоочередной задачей, помимо ремонта брони и вооружения, являлась разработка схемы электрооборудования и связи для облегчения управления составом в бою.

Для этого в командирской рубке на бронепаровозе установили телефонный аппарат для связи командира бронепоезда с бронеплощадками. Телефон дублировался световой сигнализацией (цветные лампочки), с помощью которой на бронеплощадки передавались команды «К бою», «Химическая атака», «Воздушное нападение» и «Отбой», а также рупорной связью. Командиры площадок также имели в своем распоряжении пульты световой и рупорной сигнализации для переда-

чи команд командирам орудий и одному пулеметному расчету.

Весь состав оборудовался электрическим освещением с питанием от паровой машины с генератором, установленной у сиденья машиниста. Машина приводилась в движение паром от котла паровоза, а динамо обеспечивало постоянный ток напряжением 110 вольт.

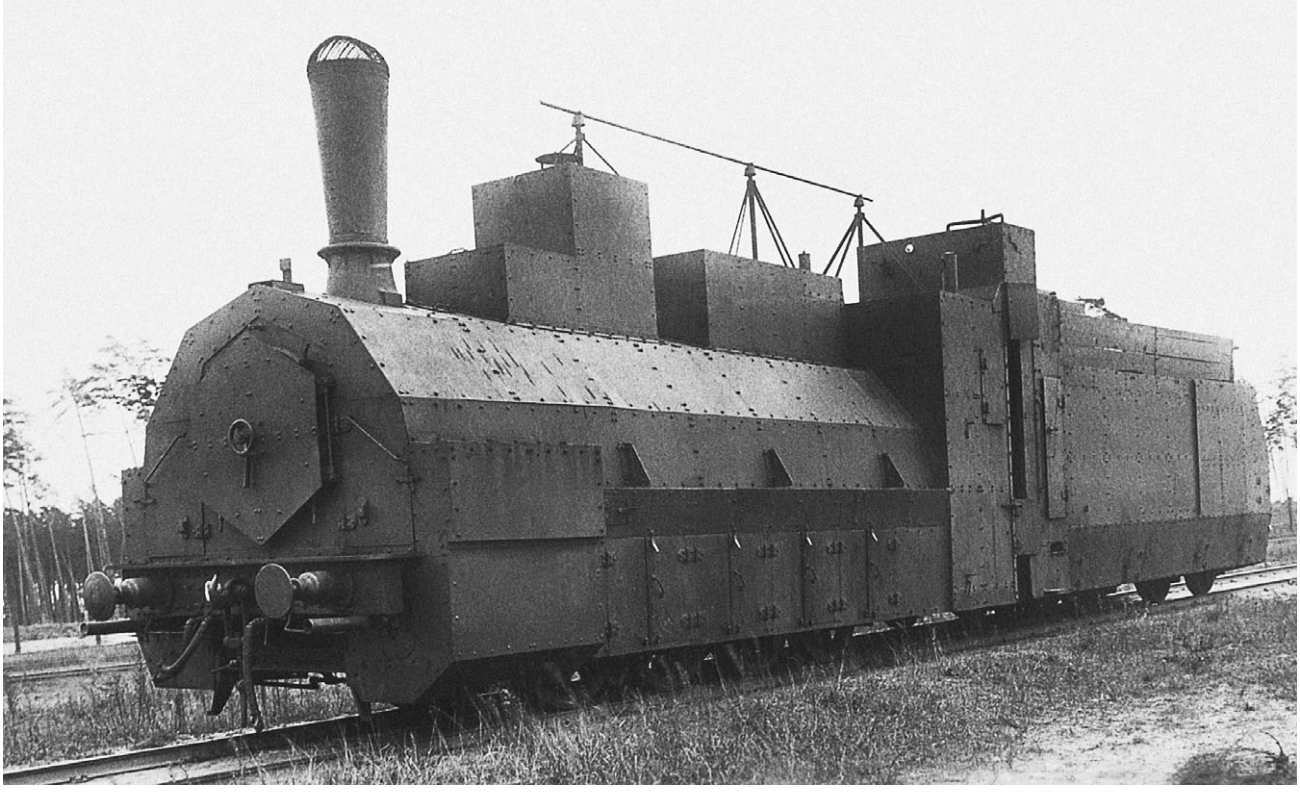
Испытания модернизированного сормовского бронепоезда прошли с 25 июня по 7 июля 1930 года на участке железной дороги Брянск – Карачев. В целом установка освещения и средств связи значительно облегчили действия экипажа и командира бронепоезда в боевой обстановке, но был выявлен и ряд недостатков: «Слышимость телефонной связи на медленном ходу была удовлетворительной, на быстром (до 45 км/ч) удовлетворительной настолько, что команды можно было передавать. Слышимость по рупорной связи была совершенно плохой и то только с бронеплощадкой № 1 (соединяющейся с тендером).

В огневом налете командир бронепоезда пользовался сигнализацией артиллерийской тревоги для подачи общих сигналов всему составу поезда. Сигналы по условному коду «для боя», «химатака», «воздушное нападение», «общий отбой» принимались на площадках хорошо... Расположение динамо-машины рядом с паровым котлом и отсутствие притока воздуха наружной температуры дает сильный нагрев динамо, что недопустимо».

В конце июля бронепаровоз отправили в Нижний Новгород, в Центральную индустриальную лабораторию «для установки приемо-передающей радиостанции и упрощения схемы связи и освещения».

К этому моменту 3-е управление Генерального Штаба РККА разработало требования, согласно которым все бронепоезда Красной Армии должны были вписываться в «льготный железнодорожный габарит 1435 мм», то есть имели возможность действовать на дорогах Западной Европы (ширина железнодорожной колеи в Европе 1435 мм, в России и СССР 1530 мм. – ***Прим. автора***). Однако в ходе проведения этих работ выяснилось, что сормовские бронеплощадки не вписываются в западно-европейский габарит без значительных переделок. Кроме того, у большинства площадок этой конструкции обнаружился прогиб рамы из-за ее сильной перегрузки. Поэтому по решению 3-й секции НТК УММ РККА от дальнейших работ по сормовским бронепоездам отказались, за исключением состава, уже прошедшего модернизацию, на котором предполагалось отработать ряд узлов. Так, осенью 1930 года на бронеплощадках № 356 и 357 установили оптические при-

Бронепаровоз Ов № 3707 сормовского типа из состава модернизированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Бронепаровоз имеет командирскую рубку новой конструкции, рамочную антенну радиостанции 61БК, а также броневую трубу для установки перископа типа «Разведчик», которая видна на крыше будки машиниста справа (АСКМ).



боры и новые стеллажи для боеприпасов, изменили схему освещения и т.д.

Параллельно с модернизацией сормовского бронепоезда мастерские военного склада № 60 разработали собственный проект бронепаровоза и легкой бронеплощадки, представленные на утверждение в УММ РККА летом 1930 года.

Конструкция бронепаровоза несколько напоминала упрощенную бронировку сормовского типа. Бронелисты (10 мм на вертикальных поверхностях, 8 мм на всех остальных и 16 мм на командирской рубке) крепились к металлическому каркасу (уголки, тавр, швеллеры) при помощи болтов. В передней части четырехосного тендера размещалась рубка командира бронепоезда с приборами для передачи команд командирам бронеплощадок. Для наблюдения за полем в бортах рубки имелось пять смотровых щелей и двухстворчатый люк, еще один люк находился в крыше. Паровозная бригада могла следить

Вид спереди на бронепаровоз Ов № 3707 сормовского типа из состава модернизированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Хорошо видна ручная сцепка, трубы парового отопления и рукава для воздушного тормоза, электропроводов и рупорной связи (АСКМ).

за железнодорожным путем через два окна в бортах, в боевой обстановке закрываемых броневыми ставнями, и два лючка со смотровыми щелями в переднем листе. Для посадки экипажа бронепаровоза, состоящего из 10 человек (командир бронепоезда, комиссар, начальник штаба, железнодорожный техник, машинист, помощник машиниста, кочегар, помощник кочегара, старший связист, старший кондуктор) служили две двери в бортах. Для обслуживания ходовой части, котла паровоза и водяного бака тендера в броне имелись люки прямоугольной формы.

Проект легкой бронеплощадки, выполненный мастерскими военного склада № 60, во многом повторял конструкцию площадки брянского типа времен Гражданской войны с изменением конструкции орудийных башен, пулеметных установок и командирской башенки.

В качестве базы предполагалось использовать американский полувагон на теле-

Вид спереди на бронепаровоз Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года. Лето 1931 года (АСКМ).

Общий вид бронепаровоза Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года. Лето 1931 года. Хорошо видно, что конструкция бронировки во многом похожа на сормовскую, но имеет командирскую рубку большего размера. Сверху смонтирована рамочная антенна радиостанции 61 БК. На дымовой трубе установлена сетка для задержки искр от горящих кусочков угля, чтобы они не демаскировали бронепоезд при движении ночью (АСКМ).

жках «Фокс-Арбель». Бронекорпус крепился на каркасе из металлического профиля при помощи болтов, причем борта делались двойными: 9-мм сталь – 100-мм зазор с деревянной прокладкой – 9-мм сталь. Из-за дефицита броневой стали проект предусматривал использование обычной (неброневой), которую предполагалось снимать с бронеплощадок постройки времен Гражданской войны.

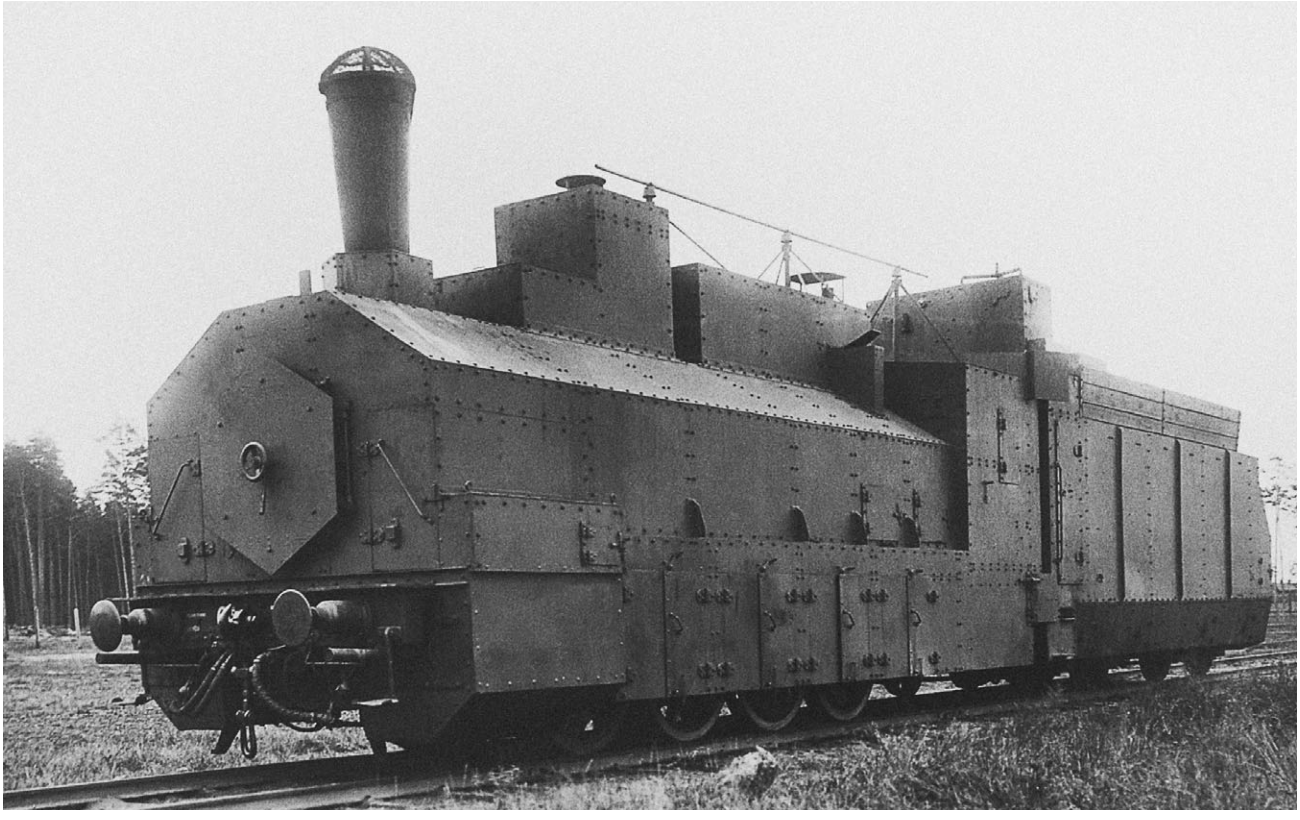
На концах площадки устанавливались орудийные башни цилиндрической формы. Они защищались 16-мм броней, а на крыше каждой имелась вращающаяся башенка для командира орудия и орудийной панорамы. Для демонтажа и установки орудия в задней части башни имелись специальные люки.

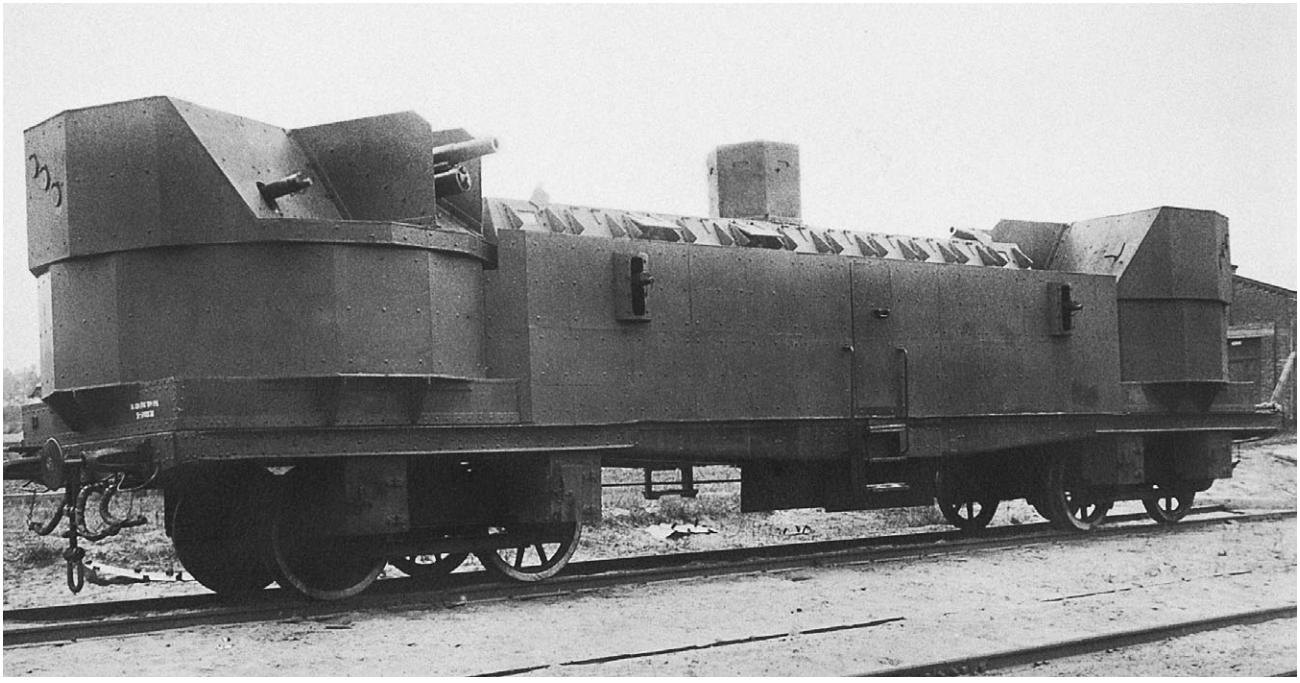
Для удобства работы экипажа на крыше бронеплощадки между башнями имелся короб, с восемью небольшими лючками (два сверху и по три с боков), которые служили и для наблюдения, и для вентиляции. В центре короба монтировалась шестигранная командирская башня с шестью смотровыми щелями.

Вооружение каждой площадки состояло из двух 76,2-мм полевых орудий образца 1902 года, смонтированных на тумбовых установках Брянского завода и шести пулеметов Максима. Четыре пулемета размещались в бортах, на установках «Верлюз»* сормовского завода, а два – в передних листах башен, справа от орудия. Стволы пушек с боков защищались броневыми «щеками». Боекомплект – снаряды и патроны в лентах и коробках – хранились в специальных стеллажах. Посадка экипажа площадки, состоящего из 20 человек, осуществлялась через две двери в бортах, кроме того, в полу имелся люк для аварийного выхода на железнодорожное полотно.

Проекты получили одобрение в УММ РККА, и в сентябре 1930 года мастерские склада № 60 приступили к бронировке 5 паровозов и двух платформ. Но из-за отсутствия необходимых материалов и загруженности мастерских текущим ремонтом броневагонов постройки Гражданской войны, к весне 1931 года удалось закончить только один бронепаровоз (Ов № 7212) и две бронеплощадки (№ 381 и 382). Причем для площадок пришлось использовать, как и предусматривалось проектом, сталь с броневагонов времен Гражданской войны. Бронепаровоз

** Установка «Верлюз» обеспечивала раздельное наведение пулемета по горизонту и вертикали.*





Броневая площадка сормовского типа № 357 из состава модернизированного бронепоезда. Военный склад № 60, лето 1931 года. Внешним отличием от аналогичных площадок периода Гражданской войны является установка высокой шестигранной командирской башенки, броневая защита бортовых пулеметных установок и стволов орудий (АСКМ).

Ов № 7212 зразу же после изготовления отправили в Центральную индустриальную лабораторию для установки радиостанции.

В документах того времени новые броненеединицы именовались как «бронепаровоз типа военсклада № 60» и «легкая броневая площадка типа военсклада № 60». Такое обозначение просуществовало в документах примерно до 1934 года.

Кроме того, заводу «Красное Сормово» поручалось в 1931 году вновь забронировать пять паровозов (по своему проекту времен Гражданской войны), а также провести модернизацию одного бронепаровоза и двух броневых площадок.

К 14 апреля 1931 года из Нижнего Новгорода прибыл модернизированный сормовский бронепаровоз Ов № 3707, а в мае – бронепаровоз Ов № 7212 типа военсклада № 60. Оба были оснащены приемопередающими радиостанциями, установленными в командирских рубках, что потребовало введение в экипаж паровозов радиста.

В августе начались испытания двух бронепоездов: один состоял из бронепаровоза Ов № 7212 и двух броневых площадок № 356 и 357, второй – из бронепаровоза Ов № 3707 и броневых площадок № 381 и 382. Испытания (с перерывами) велись на участке Брянск – Карачев до середины октября. Их результаты были рассмотрены 3 ноября 1931 года на заседании 3-й секции НТК УММ РККА, посвященной модернизации бронепоездов. В журнале заседания говорилось:

«Первый бронепоезд: паровоз Ов № 7212 бронировки типа военсклада № 60 и две модернизированных сормовских площадки № 356 и 357, каждая с двумя 3-дюймовыми пушками образца 1902 года, четырьмя бортовыми и двумя башенными пулеметами Максима.

В основном на бронепоезде проведены следующие работы по модернизации:

1. Оборудованы пункты управления огнем для командира бронепоезда, броневых площадок и орудий, с установлением следующих приборов:

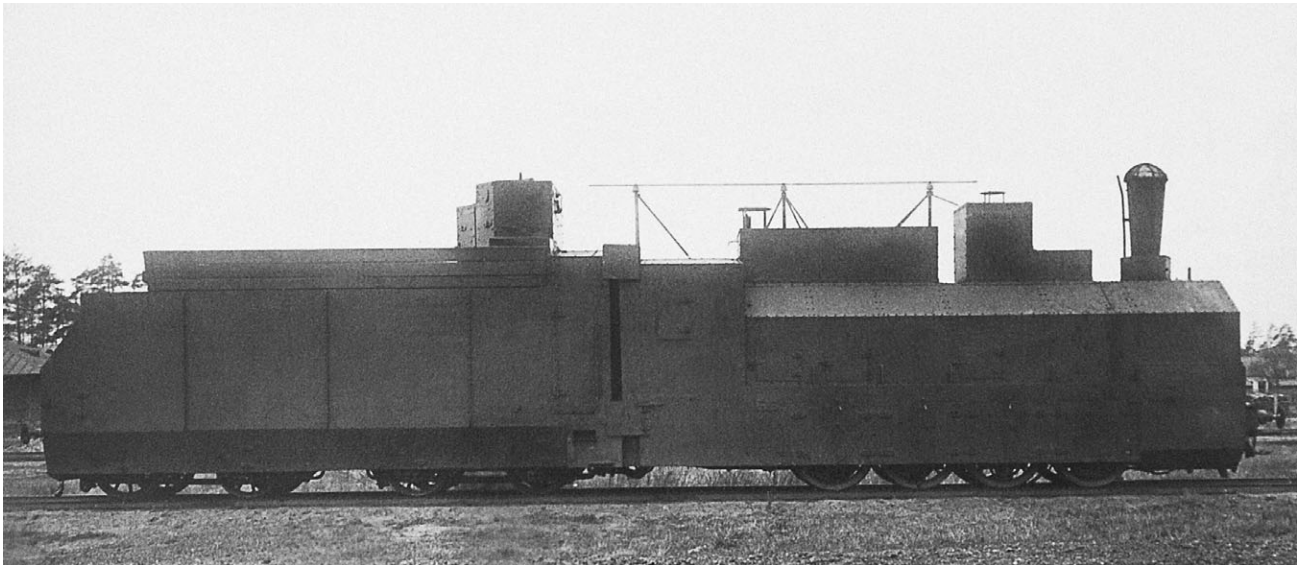
а). в командирской рубке – стереотрубы и перископического дальномера Цейса с базой 50 см, смонтированных на специальной установке, допускающей использование трубы или дальномера;

б). в наблюдательной башне одной из броневых площадок установлен дальномер Цейса с данными: увеличение 3х, база 75 см, поле зрения 23 градуса, качание призмы 20–40 градусов с механизмом для отсчета вертикальных углов и лимбом для отсчета горизонтальных углов;

в). в орудийных башнях сделаны угломерные кольца с 600 делениями по окружности (с точностью 0,1).

2. В командирской рубке на паровозе поставлена радиостанция 61БК с дальностью приема и передачи на телефон: 50 км с места, 25 км на ходу.

3. На бронепоезде выполнена телефонная связь (телефонные аппараты стандартного



Общий вид бронепаровоза Ов № 7212 типа военсклада № 60 изготовления 1930 года с правой стороны. Лето 1931 года. На тендере установлены деревянные борта для увеличения емкости угольной ямы (АСКМ).

морского типа) по схеме командир бронепоезда – командиры площадок – командиры орудий).

4. Установлено электроосвещение с питанием от турбогенератора на паровозе и резервных аккумуляторных батарей (все электроприборы стандартного морского типа, турбогенератор импортный).

5. Улучшена внутренняя укладка боеприпасов (540 снарядов, 10000 патронов на бронеплощадке). На площадках и паровозе осуществлены мероприятия по улучшению обслуживания орудий и пулеметов, наблюдению с бронеплощадок, благоустройству и отеплению. На паровозе в будке машиниста установлен зеркальный перископ.

6. На одной из бронеплощадок с целью испытания установлена новая пулеметная установка образца 1931 года.

8. Из средств ПВО на установлено открыто на тендере два пулемета Максима на треногах образца 1927 года.

Второй бронепоезд: бронепаровоз Ов № 3707 Сормовского завода, модернизированный военскладом № 60 (изготовления 1931 года) и две бронеплощадки типа военсклада № 60 1931 года (№ 381 и 382), каждая с двумя 3-дюймовыми пушками образца 1902 года, четырьмя бортовыми и двумя башенными пулеметами Максима. Бронеплощадки переделаны складом № 60 из типовых легких бронеплощадок. В основном переделка заключалась в следующем:

1. Вписывание в установленный 3-м управлением Штаба РККА в льготный железнодорожный габарит 1435 мм;

2. Обеспечение непробития вертикальных плоскостей брони при обстреле простой пулей со всех дистанций и бронебойной с дистанции 400 шагов и выше;

3. Наличие полного боекомплекта для орудий и пулеметов (540 снарядов и 10000 патронов);

4. Внутренняя компоновка бронеплощадок была сделана такой же, как и на модернизированный площадках сормовского типа, что дало возможность осуществить проведение всех элементов модернизации и установить стандартные укладки боекомплекта, инструментов, приборов управления огнем, однотипной установки внутренней телефонной связи, электроосвещения и благоустройства.

Орудийные и пулеметные установки на бронеплощадках поставлены существующих образцов (не модернизированные), телефонная связь и освещение не установлены, на паровозе Ов № 3703 смонтирована радиостанция 61БК.

Испытания модернизированных бронепоездов проведено по программе учебно-строевого управления УММ РККА. Бронепоезда обслуживались личным составом 2-го полка и 2-го дивизиона.

Проведено:

а). Испытание модернизированных бронепоездов в движении с решением тактических задач;

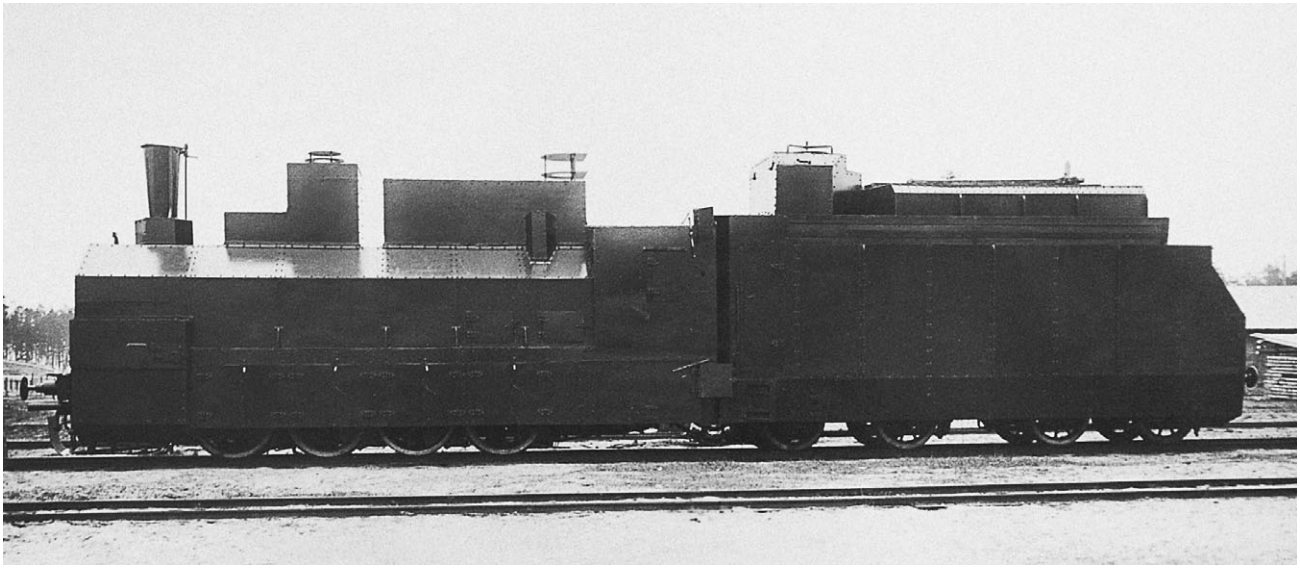
б). действие бронепоездов ночью;

в). боевые артиллерийские и пулеметные стрельбы;

г). испытание радиоустановок.

По окончании испытаний проведено совещание с начсоставом 2-го полка и 2-го дивизиона бронепоездов. Выводы:

1. Проведенная модернизация бронепоездов позволяет управлять в бою как соеди-



Бронепаровоз на жидком топливе Ов № 5866 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года, вид слева. Лето 1931 года. Хорошо виден нефтяной бак на тендере. Бронепаровозы на жидком топливе использовались в составе 7-го дивизиона бронепоездов, а также отдельных бепо № 10 и 11 (АСКМ).

нением (дивизион), так и отдельными единицами.

2. Техническому управлению УММ РККА необходимо в течении 1932 года модернизировать все бронепоезда согласно системы вооружений по типу опытных. Это приблизит наши устаревшие бронепоезда к современным техническим средствам борьбы.

3. Из средств ПВО на тендере оставить одну спаренную установку пулеметов Максима с броневым прикрытием для защиты прислуги от наземного огня.

4. Особо отмечается необходимость срочного выполнения опытных работ по установке в рубках бронепаровозов бронепоездов типа военсклада № 60 1931 года предложенных управлением связи РККА стандартных радиостанций типа 72ТК».

В ходе состоявшегося обсуждения было принято решение о бронировании паровозов по проекту военного склада № 60 и постепенной замене ими бронепаровозов изготовленных в 1918–1920 годах. К серийному производству также принимались легкие броневлощадки типа военного склада № 60. 22 декабря 1931 года на совещании при 4-м секторе технического управления УММ РККА была принята программа по производству бронепоездов на 1932 год. В протоколе заседания говорилось:

«Постановили: включить в программу 1932 года дополнительно к бронированию 10 паровозов еще 4 паровоза недодел 1931 года, на который имеются заготовки.

Программу по броневлощадкам на 1932 год, учитывая выполнение сверх программы в 1931 году 2 броневлощадок считать в 28 единиц, из них 26 легких и 2 тяжелых.

...Предусмотреть программой работ по броневлощадкам установку панорамных башенок, на легких площадках бронирование низа площадок и полную укладку военного химического, телеграфного имущества, аккумуляторов и др. под полом броневлощадок.

Бронировку отдельных аккумуляторных ящиков исключить и производить бронировку всего низа.

Броневлощадкам провести капитальный ремонт с учетом проведения всех элементов модернизации... с обязательным введением броневедииц в колею 1435 мм.

В отношении броневлощадок, которым, по мнению склада, капитальный ремонт не целесообразен в связи с невписыванием в железнодорожный габарит, склад представляет свои соображения о перебронировке их с приведением к стандартному типу. Причем считать целесообразно площадки, подлежащие перебронировке, бронировать сталью.

При ремонте и перебронировке максимально использовать все имеющиеся материалы на поступающих объектах и внутренние ресурсы склада (нижегородская броня и прочее).

Принять к сведению заявление тов. Лукьянова, что на поступающие на ремонт на склад по плану 1932 года броневлощадки будут ставится орудийные башни типа Брянского завода.

Прибывающие на склад башни всех типов подлежат обмеру и обстрелу и годные ремонтируются и устанавливаются, недостающие башни подлежат изготовлению силами и средствами склада».

На поступающих в ремонт легких броневлощадках помимо прочего заменялись и тум-

бовые орудийные установки, выпуск которых организовали на заводе «Красный Профинтерн» в Брянске. От ранее устанавливавшихся они отличались тем, что их конструкция была не литой, а клепаной.

К оснащению бронепоездов электрооборудованием подключили Всесоюзное электротехническое объединение, с которым 31 декабря 1931 года военно-инженерное управление РККА заключило договор на «поставку, монтаж и пуск 34 комплектов электрооборудования на 29 легких и 5 тяжелых бронепоездах». Планировалось в первом квартале 1932 года сдать 7 бронепоездов и далее по 9 в квартал с тем, чтобы закончить последний к январю 1933 года. Установка оборудования должна была вестись на военном складе № 60 или непосредственно в частях, куда высылались бригады рабочих. Но из-за отсутствия необходимых материалов и агрегатов окончание работ сдвинулось на конец 1933 года.

Были и другие проблемы, которые задерживали модернизацию бронепоездного парка и изготовление новой матчасти. Например, 13 апреля 1932 года начальник 3-го сектора техуправления УММ РККА Мизонов направил во 2-й сектор УММ служебную записку следующего содержания:

«Для доклада наркому о ходе модернизации бронепоездов в 1932 году прошу дать точную справку по следующим вопросам:

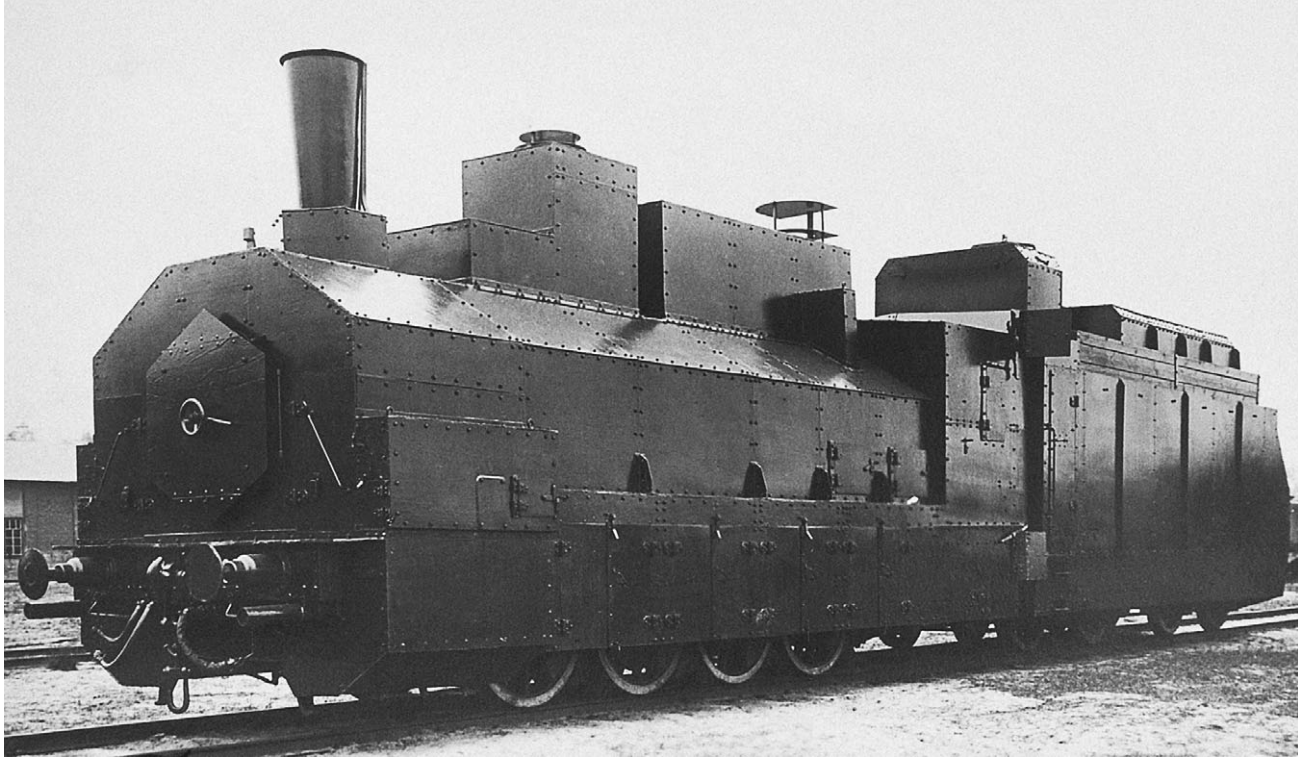
1. Когда и в каком количестве будет отгружена броня военскладу № 60 для бронирования паровозов по плану 1932 года. В настоящее время брони на складе нет.

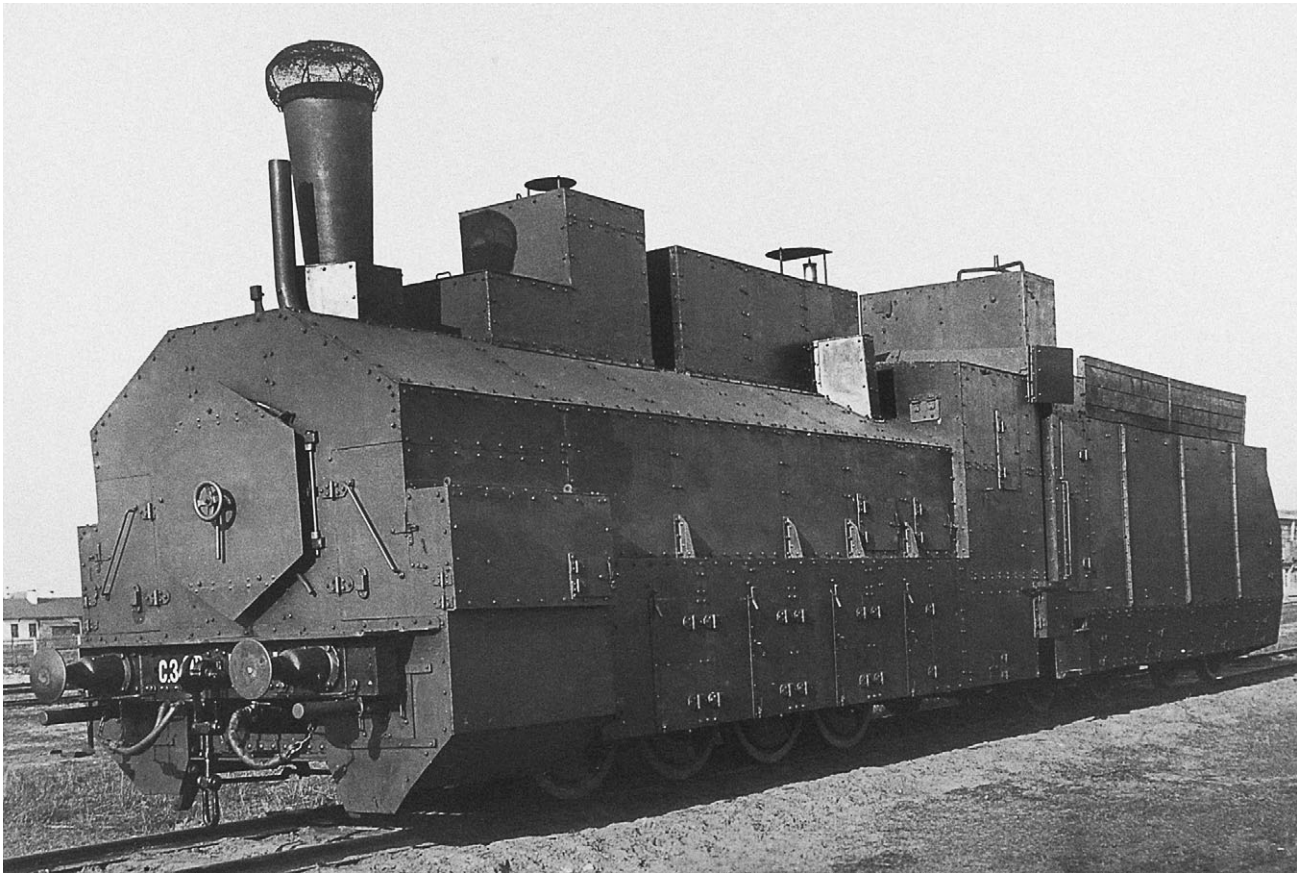
2. Сроки выпуска бронепаровозов заводом «Красное Сормово». По плану 1931 года заводу дан заказ на бронировку 5 паровозов, модернизацию 1 паровоза и 2 броневлощадок. До настоящего времени завод не сдал ни одного объекта.

3. Срок изготовления и подачи складу № 60 лобовых башенных пульустановок сормовского типа «Верлюз» в количестве 80 штук и шаровых башенных пулеметных установок в количестве 80 штук. Они требовались от артуправления заявкой 3 сектора, поданной вам в октябре 1931 года со сроками сдачи по 40 штук в январе и феврале 1932 года но до настоящего времени складом ничего не получено».

Проблемы с броней были и в последующем. Например, в марте 1933 года представитель военного склада № 60 сообщил об отсутствии брони для изготовления бронепоездов. В результате представители УММ РККА приняли решение о возможной замене брони толщиной 10 и 15 мм другой: 13, 15 и 16 мм из бракованных бронелистов, которые не шли на танки. Допускалось их использование в случае их непробития 7,62-мм винтовочной пулей с дистанции 200 – 50 м.

Бронепаровоз на жидком топливе Ов № 5866 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года. Лето 1931 года, сфотографирован на военном складе № 60 перед отправкой в состав 7-го дивизиона бронепоездов Закавказского военного округа. Конструкция бронепаровоза отличается от Ов № 5381 (смотри фото на стр. 17–18) рядом мелких деталей и отсутствием сетки против искр на трубе (АСКМ).





В 1933 году мастерские склада № 60 разработали улучшенный вариант легкой

бронеплощадки. В качестве базы теперь использовалась рама 4-х осного 50-тонного вагона на тележках «Даймонд» (такие вагоны начал изготавливать брянский завод «Красной Профинтерн»). Броневая защита бортов делалась комбинированной: 15-мм броневая сталь – воздушный зазор – 12-мм обычная сталь. Как и в площадке типа военсклада № 60, крепление брони к каркасу из металлического профиля осуществлялось при помощи болтов.

Коренным образом была переработана конструкция орудийных башен: теперь они изготавливались из плоских 15-мм бронелистов, сваренных между собой, и в плане имели вид правильного 20-угольника. Башенка на крыше для установки панорамы также делалась сварной в виде 10-угольника. В целом благодаря более плотной компоновке удалось уменьшить высоту корпуса и броневагона в целом по сравнению с бронеплощадкой типа военсклада № 60.

Вместо бортовых пулеметных установок «Верлюз» установили шаровые, с бронированным кожухом для пулемета. Такие же установки смонтировали в башнях. Все это позволило увеличить углы обстрела пулеметов, а также облегчило ведение огня из них.

На командирской башенке смонтировали танковую панораму ПТК, обеспечивавшую круговой обзор, что улучшало наблюдение за полем боя.

Была улучшена боеукладка, что позволило увеличить возимый боезапас до 560 снарядов и 30000 патронов (120 коробок), введена внутренняя связь между командиром бронеплощадки, командирами орудий и пулеметными расчетами, установлены 10 аккумуляторов для аварийного освещения.

Кроме бронеплощадки, была переработана и конструкция бронепаровоза. На нем несколько изменили конструкцию командирской рубки, в которой смонтировали радиостанцию 71-ТК-1 с поручневой антенной, на тендере установили шестигранную бронебашню ПВО со спаренной установкой пулеметов Максима, изменили толщины брони: 10 мм вертикальные листы, 8 мм наклонные и крыша, 15-мм командирская рубка, 13 мм башня ПВО и будка машиниста.

Проекты новых образцов рассмотрели в УММ РККА и в конце 1934 года передали

Общий вид бронепаровоза Ов № 5381 типа военсклада № 60 бронировки 1931 года. Лето 1931 года. Отличие от бронепаровоза Ов № 7212 в отсутствии рамочной антенны, а также в ряде мелких деталей, например конструкция ручек люков для доступа к ходовой части паровоза (АСКМ).

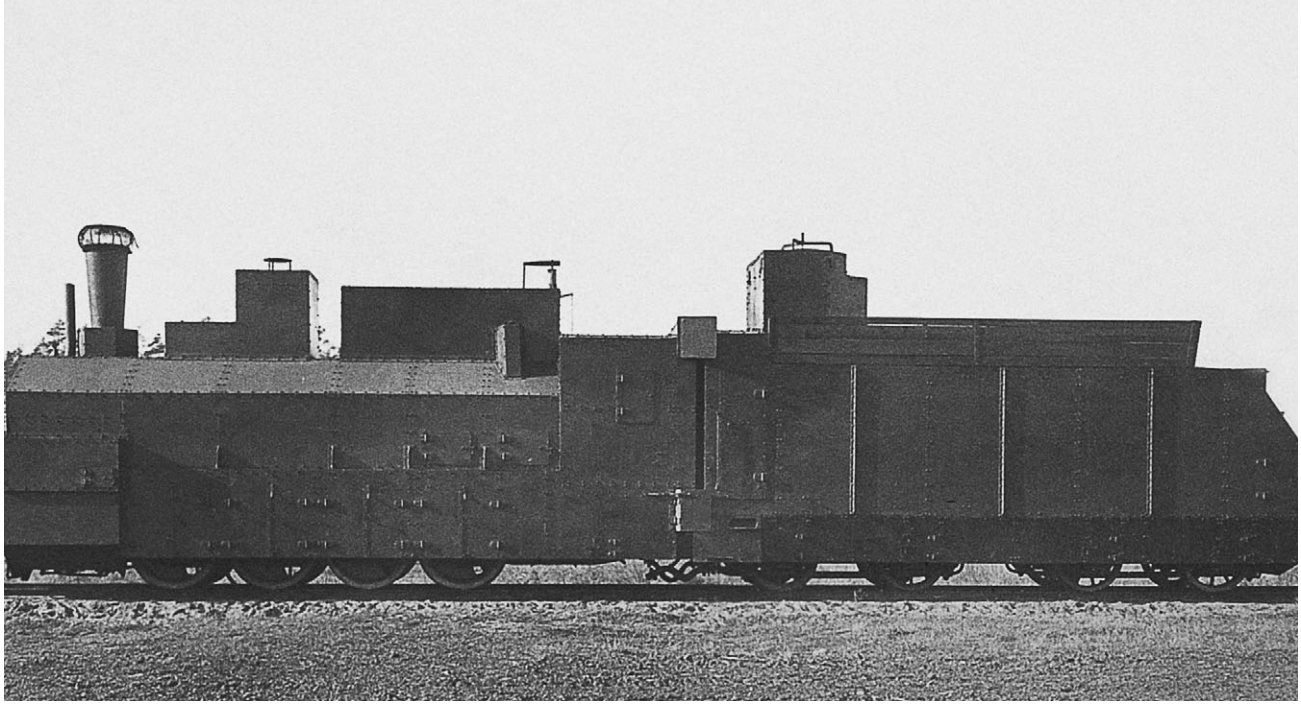
для организации их серийного производства на брянский машиностроительный завод «Красный Профинтерн»* под обозначением ПЛ-35 и ПР-35 («бронеплощадка легкая образца 1935 года» и «бронепаровоз образца 1935 года»).

«Красный Профинтерн» уже имел опыт подобных работ во время Гражданской войны, а с 1933 года здесь уже велась бронировка тяжелых бронеплощадок. Для изготовления бронепоездов на заводе организовали специальный сборочный цех, который с 1938 года переименовали в машиносборочный цех № 6. Сборка тумбовых установок и монтаж орудий на них вел артиллерийский цех (с 1938 года – цех № 3). Броневой лист поставлялся с Ижорского завода в Ленинграде, а термообработка бронедеталей осуществлялась термическим цехом «Красного Профинтерна».

Паровозы под бронирование (Ов или Оп) подавались заводами Наркомата путей сообщения (НКПС) – главным образом Воронежским, Мичуринским, Конотопским и Велико-Лукским – после проведения капитального ремонта. Для этого чаще всего использовали паровозы изготовления 1895–1906 годов, которые оборудовались специальными устройствами – специальный модератор, паровое отопление, дополнительная перегородка в баке тендера. При ремонте все паровозы подготавливались к переходу для действий на западно-европейской колее 1435 мм: у паровоза при помощи сдвига бандажей, у тендера сдвигом колесных центров. Кроме того, Воронежский паровозоремонт-

** Основан в 1873 году как Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод на станции Бежица Брянской губернии. Помимо прочей продукции занимался изготовление м паровозов и вагонов. В 1918 году переименован в Государственный Брянский завод, вплоть до 1921 года являлся ведущим предприятием по ремонту и изготовлению бронепоездов для Красной Армии. В 1923 году предприятие посетила делегация Красного Интернационала профессиональных союзов (Профинтерн), после чего его переименовали в Брянский завод «Красный Профинтерн». С 1926 года начал производство 50-тонных 4-осных большегрузных товарных вагонов на тележках «Даймонд» и паровозов ЭУ, с 1931 года выпускал железнодорожные цистерны, с 1936 года – паровозы СО. В 1939 году переформирован в комбинат «Красный Профинтерн», в составе которого имелись паровозо и вагоностроительный заводы. В 1940 году на комбинате работало 24 тысячи человек, он давал 28% паровозов СО, 100% цистерн и 30% большегрузных вагонов от общего выпуска в СССР. В конце июля – начале августа 1941 года эвакуирован в Красноярск, Ворошиловград, Горький, Бузулук, Нижний Тагил, Ковров и Челябинск. Восстановление предприятия началось в конце 1943 года. Сегодня это АО «Брянский машиностроительный завод» – одно из крупнейших машиностроительных предприятий России.*

Вид слева на бронепаровоз Ов № 5381 типа военсклада № 60 изготовления 1931 года. Лето 1931 года (АСКМ).



ный завод модернизировал паровозы с Ов на Оп: с пароперегревателем и машиной простого действия.

Для изготовления бронеплощадок использовались рамы и тележки 50-тонных крытых товарных вагонов, выпуск которых вел «Красный Профинтерн».

Испытание и приемка ходовых частей для бронеплощадок велись непосредственно на заводе инспектором НКПС, отстрел орудийных установок и их приемка осуществлялась военпредом артиллерийского управления Красной Армии. Готовые бронеплощадки и бронепровозы принимались военпредами АБТУ РККА, после чего передавались в войска.

Для обеспечения серийного изготовления бронепоездов на заводе «Красный Профинтерн» создали конструкторское бюро и технологический сектор при техотделе спецпроизводства. К началу Великой Отечественной войны на заводе «Красный Профинтерн» была сосредоточена вся техдокументация по бронепоездам – чертежи, технологическая документация – необходимая для их серийного производства.

После передачи серийного производства на «Красный Профинтерн» мастерские военного склада № 60 с начала 1935 года стали заниматься главным образом ремонтом и модернизацией бронепоездной техники: перебронировкой паровозов, заменой орудийных установок, монтажом электрооборудования и т.п. Кроме того, созданное при мастерских конструкторское бюро вело разработку новых образцов техники для вооружения бронепоездов и их изготовление.

В июне 1937 года мастерские и конструкторское бюро военного склада № 60 выделили в самостоятельное подразделение – броневую ремонтную базу № 6, которой передали часть территории склада.

Начиная с этого времени и до августа 1941 года бронерембаза № 6 являлась единственным предприятием, занимавшимся ремонтом специальной части бронепоездов (бронекорпуса, вооружение и внутреннее оборудование).

Что же касается военного склада № 60, то с середины 1937 года он занимался только хранением военной техники и вооружения. По состоянию на 16 февраля 1940 года его емкость составляла:

«Запчасти, агрегаты и вооружение боевых гусеничных, колесных и транспортных машин – 4409 т или 377 вагонов;

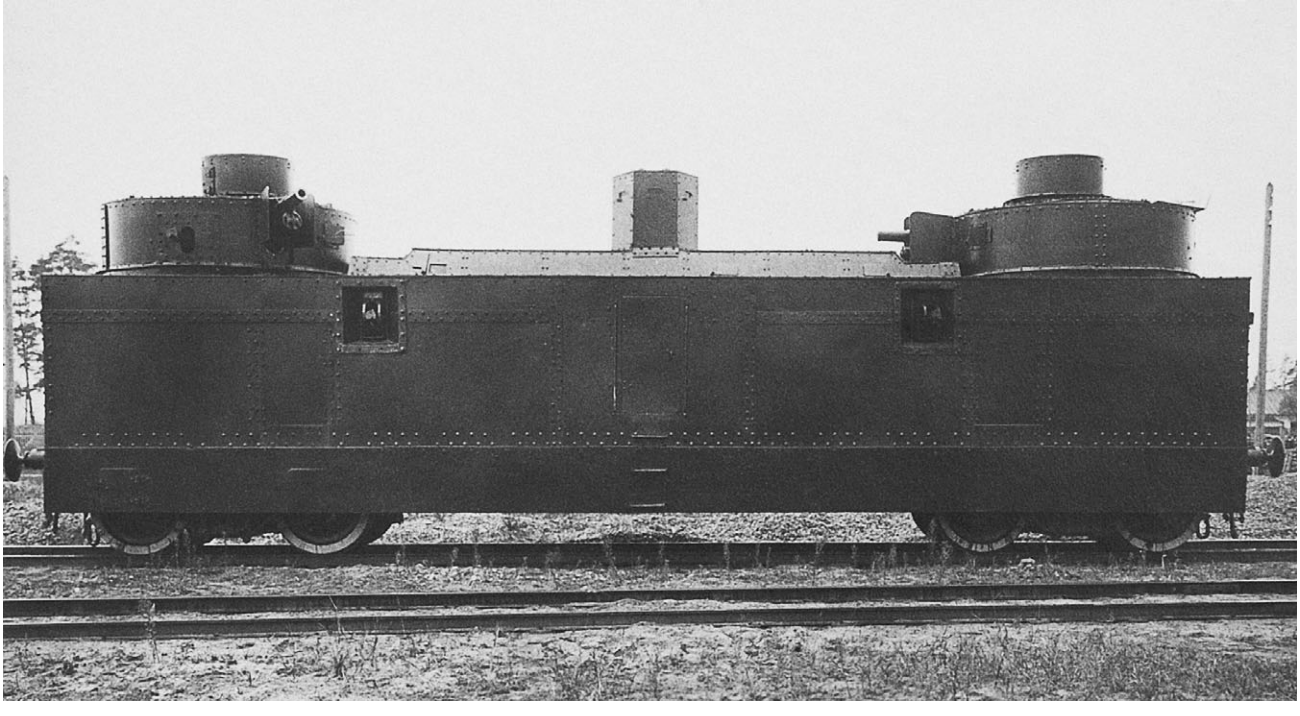
Бронепоезда –14, состоящие из 14 бронепаровозов и 28 бронеплощадок, всего 42 единицы;

Машины БТ, Т-26, ГАЗ-АА, трактора – всего 160 штук;

Машины Т-28, Т-35 – 12 штук».

В августе – сентябре 1936 года в КБ военсклада № 60 под руководством заместителя начальника технической части мастерской склада Тузова и начальника конструкторского бюро интенданта 3-го ранга А. Щербова

Вид сбоку на легкую бронеплощадку типа военсклада № 60. Лето 1931 года. Бортовые пулеметы смонтированы в установках типа «Верлюз», справа и слева от которых видны забронированные двери, оставшиеся от бронеплощадки постройки периода Гражданской войны (АСКМ).

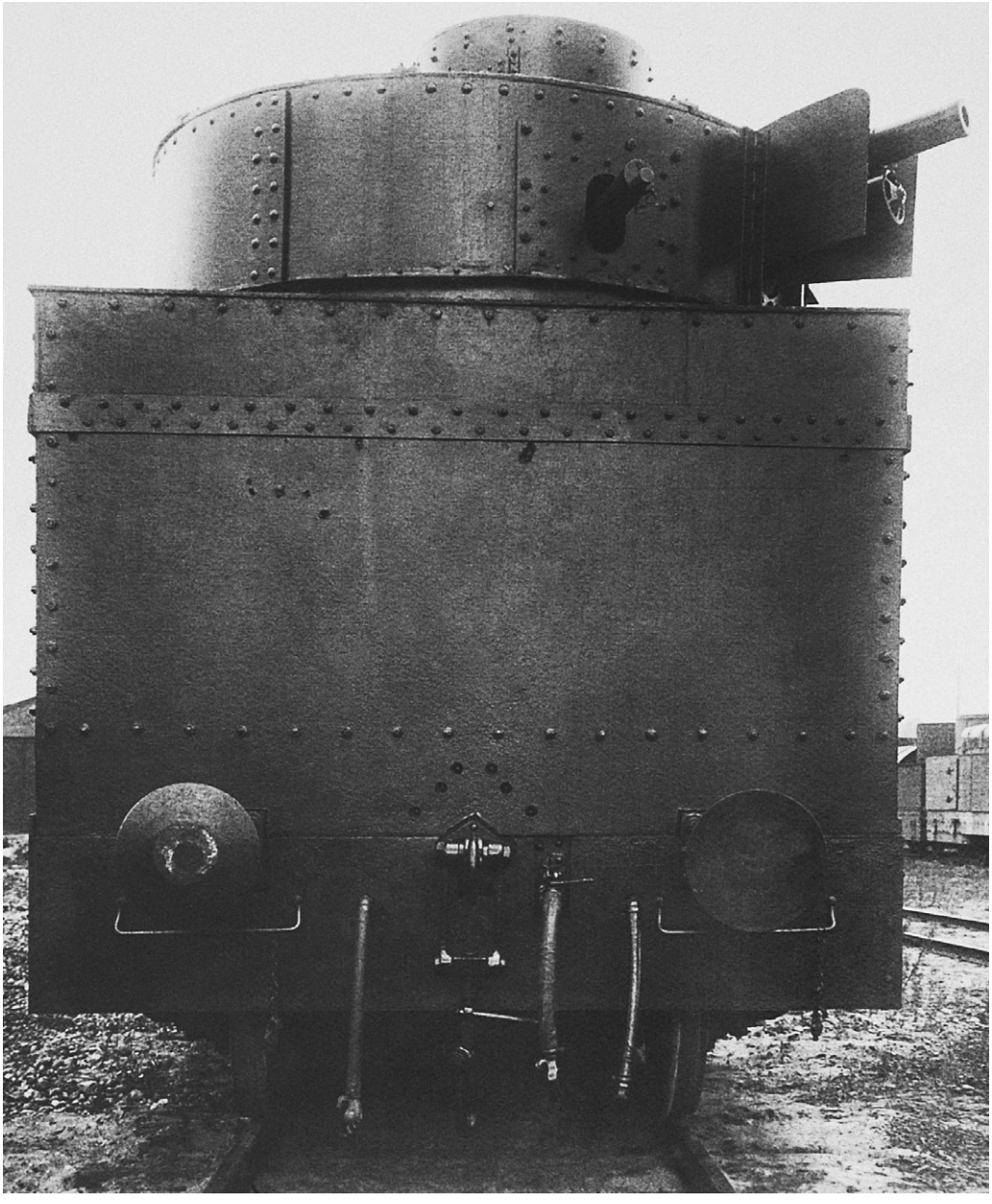


разработали проект легкой бронеплощадки, получившей обозначение ПЛ-36.

На ней предполагалось увеличить толщину брони до 20 мм, кроме того, для повышения пулестойкости борта корпуса, командирская башенка и орудийные башни делались наклонными (8 градусов к вертикали). Крепление брони к каркасу и раме вагона осуществлялось болтами с полупотайной головкой гайками внутрь с шайбами Гровера, затем между собой бронелисты должны были свариваться.

Артиллерийское вооружение состояло из двух 76,2-мм орудий образца 1902/30 года с длиной ствола в 40 калибров на модернизированных тумбовых установках. Последние обеспечивали угли обстрела по вертикали от -5 до +37 градусов, что позволяло вести заградительный огонь по самолетам.

Существенно было переделано пулеметное вооружение. Помимо двух пулеметов Максима в орудийных башнях, еще четыре устанавливалось в пулеметных башенках (по две на каждом конце платформы), что существенно повысило маневренность пулеметного огня. Возимый боекомплект составлял 560 снарядов и 27000 патронов, уложенных в специальные стеллажи.



Легкая бронеплощадка типа военсклада № 60 (военный номер № 382), вид спереди, Сфотографирована на военном складе № 60 летом 1931 года во время испытаний. Хорошо видно, что корпус собирался на болтах, а башня на заклепках (АСКМ).

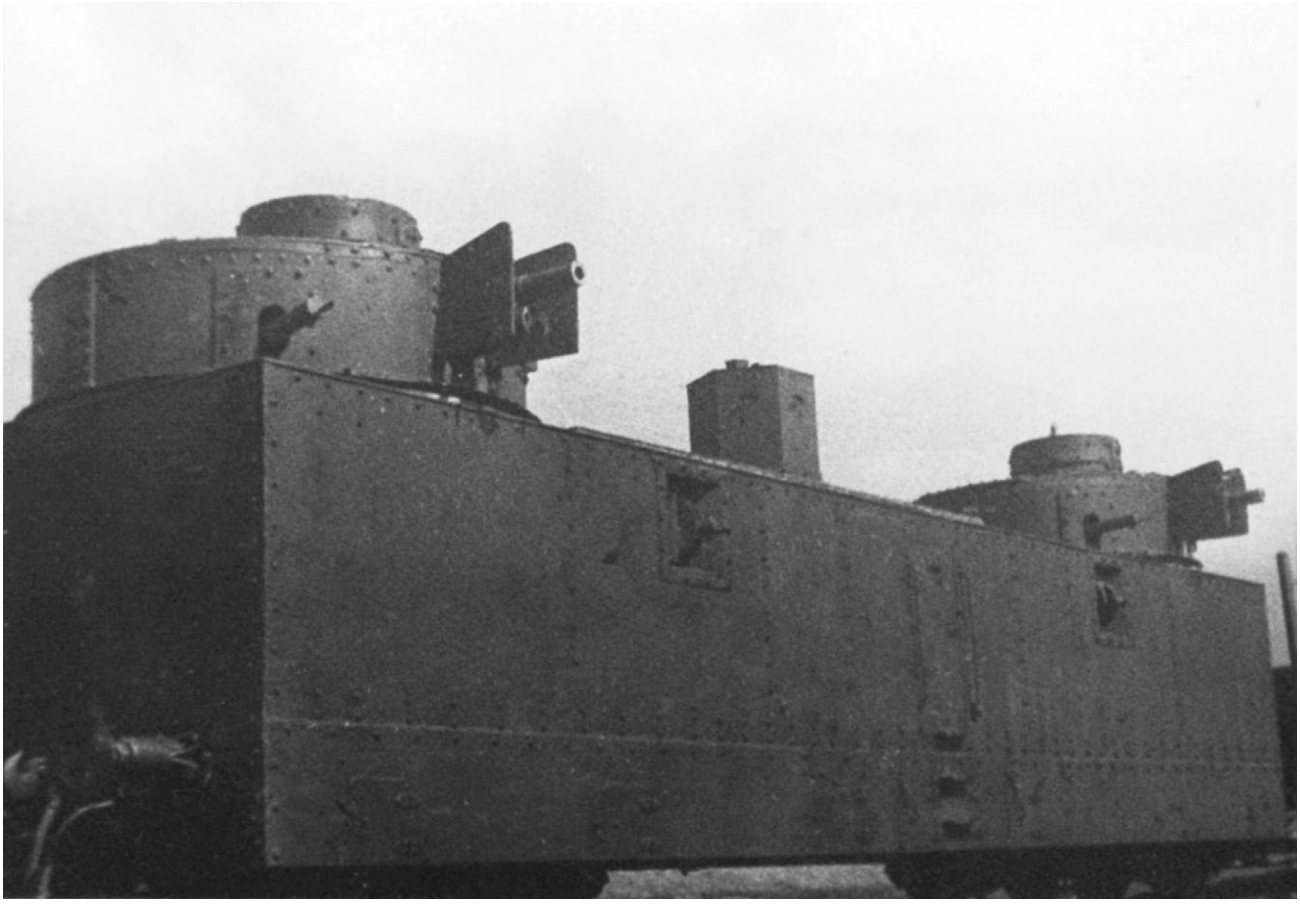
Для удобства наблюдения за полем боя смотровые щели в командирской башенке, а также в корпусе и орудийных башнях оснащались пуленепробиваемыми стеклами «Триплекс», а в панорамных башенках устанавливались перископы типа «Разведчик». Кроме того, были разработаны укладки на бронеплощадки подрывного и химического имущества, шанцевого и другого инструмента, имущества связи и запасных частей для орудий и пулеметов.

После рассмотрения проекта бронеплощадки ПЛ-36 и его обсуждения, руководство АБТУ РККА (1 января 1935 годаУММ РККА переименовали в автобронетанковое управление (АБТУ) Рабоче-Крестьянской Красной Армии. – ***Прим. автора***) приняло решение на основе представленного варианта разработать упрощенную конструкцию, своего рода гибрид ПЛ-35 и ПЛ-36: от первой брали конструкцию корпуса с увеличением толщины брони до 20-мм, от второй орудийные башни с тумбовыми установками и вооружением, а также внутренние укладки инструмента и имущества.

Проект такой площадки, получившей обозначение ПЛ-37, был разработан мастерскими военного склада № 60 весной 1937 года, и после согласования с АБТУ РККА передан на завод «Красный Профинтерн» для разработки рабочих чертежей и организации серийного производства. По ряду причин начало изготовления ПЛ-37 началось только в начале 1938 года.

Как и ее предшественница, ПЛ-37 изготавливалась на раме и ходовой части 50-тонного 4-х осного вагона на тележках типа «Даймонд» производства завода «Красный Профинтерн». Толщина брони составляла 20 мм (борта, башни, командирская башенка) и 15 мм (крыша), листы крепились к металлическому каркасу и раме вагона при помощи болтов. Орудийные башни и панорамные башенки на их крыше имели наклонные борта. Броня площадки обеспечивала защиту от 7,62-мм бронебойных пуль на всех дистанциях, пробивалась 12,7-мм бронебойными пулями пулемета ДК с 650 м и 37-мм бронебойным снарядом с 1200 м.

Вооружение ПЛ-37 состояло из двух 76,2-мм пушек образца 1902/30 года на мо-



Легкая бронеплощадка типа военсклада № 60 бронировки 1932 года. Фото сделано в 1942 году (ЦАМО).

дернизированных тумбовых установках образца 1937 года конструкции завода «Красный Профинтерн» с углом возвышения 37 градусов. Благодаря новым орудиям и установкам дальность стрельбы ПЛ-37 составила 14 километров (у ПЛ-35 – 12 км, у площадки типа военсклада № 60 – 10 км. Кроме того, в отличии от ПЛ-35 орудия на ПЛ-37 оборудовались ножным спуском, что облегчало ведение огня. Пулеметы устанавливались в шаровых установках как на ПЛ-35. Боекомплект составлял 560 снарядов и 28500 патронов (114 коробок), уложенных в специальные стеллажи.

Бронеплощадки ПЛ-37 оборудовались паровым отоплением (от паровой машины паровоза), внутренним освещением и аккумуляторами для аварийного освещения. Под полом были сделаны укладки шанцевого инструмента, запасных частей для орудий и пулеметов, инструмента для ремонта брони, подрывного имущества и имущества связи.

Смотровые щели в башенке командира бронеплощадки (шесть штук), во входных дверях (по одной) и орудийных башнях (по одной) оснащались смотровыми приборами с пуленепробиваемыми стеклами «Триплекс», что облегчило наблюдение за полем боя.

Все бронеплощадки ПЛ-37 вписывались в западно-европейский железнодорожный габарит и были подготовлены к переходу для действий на железных дорогах колеи 1435 мм.

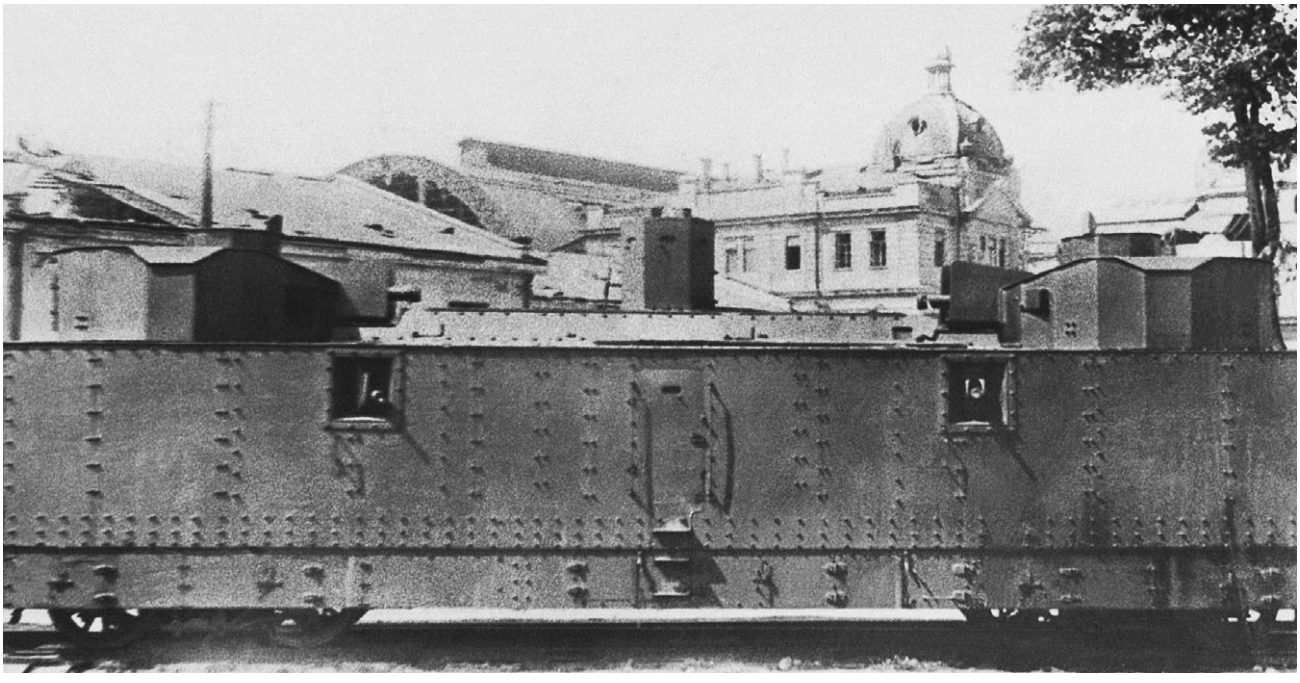
Изготовление бронеплощадок ПЛ-37 велось вплоть до начала Великой Отечественной войны и эвакуации завода «Красный Профинтерн» в августе 1941 года.

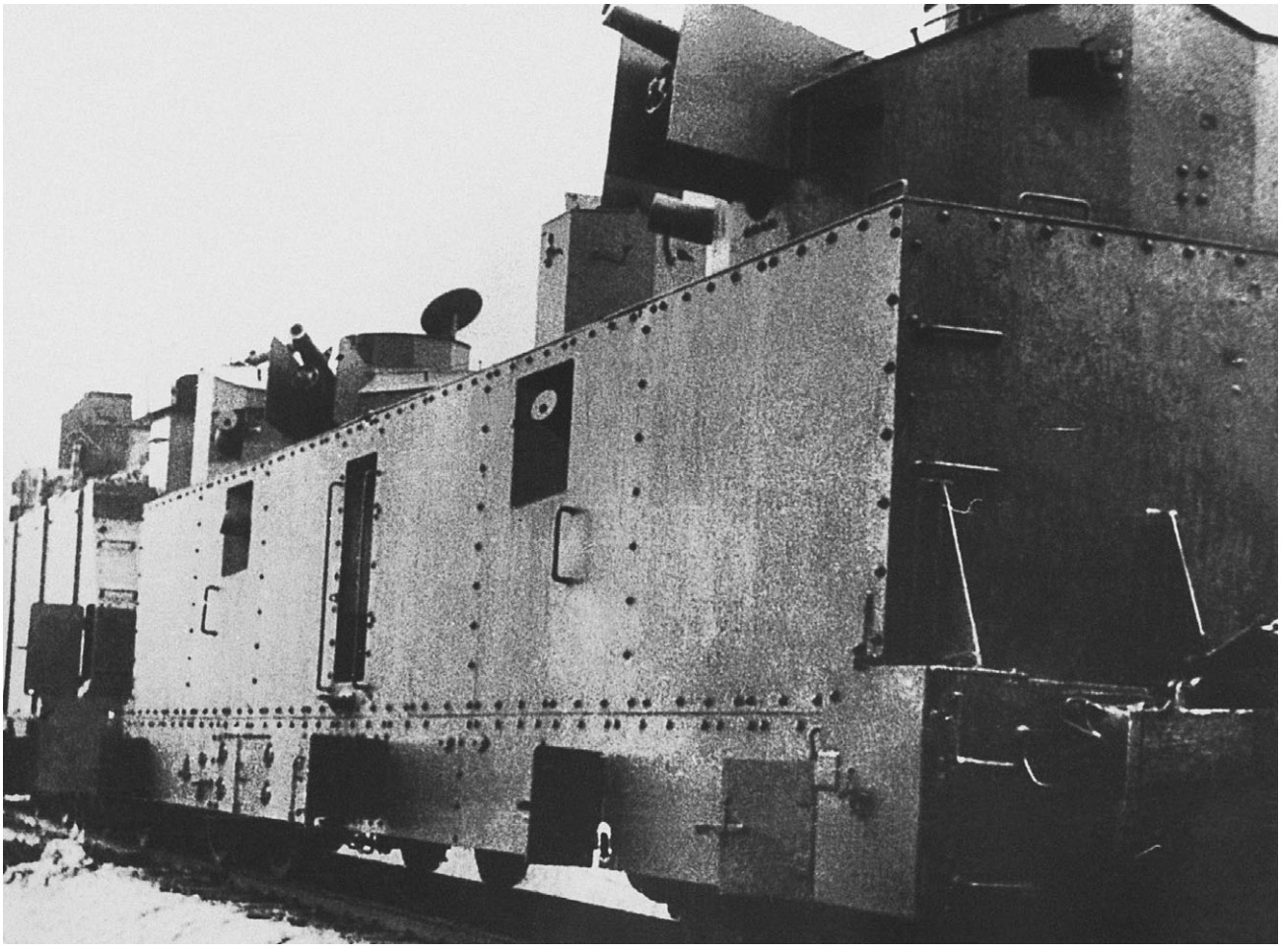
Одновременно с ПЛ-37 был разработан проект бронепаровоза ПР-37, отличавшийся от ПР-35 увеличением толщины брони до 20 мм, некоторым изменением схемы бронировки котла и установкой прожектора МСПР-Л-45 производства Московского прожекторного завода имени Кагановича. Однако ПР-37 остался только на бумаге, и лишь установку прожектора ввели на бронепаровозах ПР-35 начиная с 1937 года.

В 1938 – 1939 годах несколько бронеплощадок ПЛ-35 прошли модернизацию на бронерембазе № 6. На них установили башни от ПЛ-37 с 76,2-мм орудиями образца 1902/30 года на модернизированных тумбах завода «Красный Профинтерн», провели усиление брони, получив пулестойкость эквивалентную 20 мм бронелисту, заменили средства внутренней связи. Однако оказалось, что стоимость работ по модернизации выше, чем затраты на постройку новой ПЛ-37. Поэтому от дальнейших работ по улучшению ПЛ-35 отказались. Всего подобным образом модернизировали (по разным данным) от 8 до 10 ПЛ-35.

В 1940 году бронерембазой № 6 был разработан проект легкой бронеплощадки ПЛ-40 и бронепаровоза ПР-40. На них предлагалось увеличить толщину брони до 20–30 мм, использовать вместо пулеметов Максима 7,62-мм ДС и 12,7-мм ДК (последние в качестве зенитных), улучшить средства свя-

Легкая бронеплощадка ПЛ-35 изготовления 1934 года, так еще имеет бортовые пулеметные установки типа «Верлюз». За исключением башен, ПЛ-35 внешне походила на бронеплощадки типа военсклада № 60 (АСКМ).





Легкая бронеплощадка ПЛ-35 бронировки 1936–1938 годов с шаровыми пулеметными установками в бортах. Кроме того, видно отличие в расположении заклепок на бортовых листах брони по сравнению с ПЛ-35 изготовления 1934 года, изображенной на предыдущем фото (АСКМ).

зи и увеличить возимый боезапас. Изготовление бронекорпусов должно было вестись при помощи сварки – к этому времени завод «Красный Профинтерн» освоил автоматическую сварку железнодорожных цистерн по методу академика Б. Патона, предполагалось использовать этот опыт и при изготовлении бронеплощадок и бронепаровозов. Проекты были рассмотрены в августе 1940 года на совещании в АБТУ РККА по вопросу использования бронепоездов и их дальнейшего развития. В целом ПЛ-40 и ПЛ-40 получили одобрение, и после устранения ряда замечаний предполагалось изготовить опытные образцы на бронерембазе № 6 во втором полугодии 1941 года. Однако начавшаяся война помешала осуществить это мероприятие.

ТЯЖЕЛЫЕ БРОНЕПЛОЩАДКИ. Работы по созданию и изготовлению тяжелых бронеплощадок начались на военном складе № 60 в начале 1930 года. Из-за недостатка материалов и финансирования в качестве базы для изготовления новых тяжелых бронеплощадок использовали подходящие, часто однобашенные броневагоны времен Гражданской войны. Их ремонтировали, вооружали 107-мм пушкой образца 1910 года и оснащали необходимым оборудованием.

В конце того же года мастерские военсклада № 60 разработали проект типовой тяжелой бронеплощадки. После его рассмотрения в УММ РККА в начале 1931 года, эти тяжелые бронеплощадки начали изготавливать в мастерских склада.

Ее конструкция во многом повторяла конструкцию легкой бронеплощадки типа военсклада № 60. В качестве базы использовался 4-осный американский полувагон. Из-за отсутствия брони корпус, крепившийся болтами к металлическому каркасу, имел двойные стенки из обычной (не броневой) стали.

Как и в случае с легкими площадками, для изготовления тяжелых предусматривалось материалов, снятых с броневагонов постройки времен Гражданской войны.

На одном конце площадки располагалась цилиндрическая орудийная башня цилин-

Легкая бронеплощадка ПЛ-35 изготовления 1934 года с бортовыми пулеметными установками типа «Верлюз». Фото сделано в 1942 году (АСКМ).

дрической формы из 20-мм стали. Ее конструкция была похожа на башню легкой бронеплощадки типа военсклада № 60, но имела больший диаметр и высоту. Для демонтажа и установки орудия в задней части башни имелись специальные люки, кроме того в бортах башни располагались шесть двухстворчатых люков для вентиляции.

На крыше бронеплощадки между башнями имелся короб, с восемью небольшими лючками (два сверху и по три с боков), которые служили для наблюдения и вентиляции. В передней части короба монтировалась шестигранная командирская башня с шестью смотровыми щелями.

Вооружение бронеплощадки состояло 107-мм орудия образца 1910 года и одного пулемета Максима в башне и четырех бортовых Максимов. Орудие монтировалось на тумбовой установке Брянского завода, пулеметы – на установках «Верлюз» (бортовые) и шаровой (башенной). Боекомплект – снаряды, заряды и патроны в лентах и коробках – хранились в специальных стеллажах. Посадка экипажа площадки, состоящего из 15 человек, осуществлялась через две двери в бортах, смещенные друг относительно друга, а в полу имелся люк для аварийного выхода на железнодорожное полотно. Для обслуживания ходовой части бронеплощадки в нижней части корпуса располагались 18 люков (по 9 с каждой стороны). Изготовление таких бронеплощадок началось в начале 1931 года в мастерских склада № 60.

Летом следующего, 1932 года, здесь же разработали проект модернизированной тяжелой бронеплощадки. Главным отличием от серийного варианта стала орудийная башня новой конструкции, изготовленная из плоских бронелистов и имевшая в плане форму 20-гранника. Кроме того, на новой бронеплощадке улучшили боеукладку, провели электрическое освещение и паровое отопление.

После рассмотрения проекта и его одобрения УММ РККА мастерские военного склада № 60 изготовили два образца такой бронеплощадки, которые вместе с бронепаровозом составили «модернизированный тяжелый бронепоезд», который в начале 1933 года был предъявлен на испытания, проведенные с 28 января по 5 марта. В акте об испытаниях, направленном в УММ РККА, говорилось:

«...Кроме основных элементов модернизации, выполняемых на тяжелых бронепоездах, введены следующие элементы:

– внутренняя телефонная связь;

– электроосвещение с установкой турбогенератора;

– укладка различного рода имущества, положенного содержать в тяжелом бепо;
– башня на тендере паровоза с пулеметами для зенитной стрельбы;
– шаровые установки пулеметов Максима в орудийных башнях;
– установка второй панорамы для ускорения наводки по подвижным целям;
– стандартный смотровой прибор с непробиваемым стеклом в орудийной башне – одной из площадок;
– установка перископа ПСФ-2 в будке машиниста;
– установка перископа «Разведчик» у одной из пулеметных установок;
– установка свето-сигнального аппарата «Люкас» в рубке командира бепо;
– стол-тренога для приборов управления огнем в комрубке новой конструкции;
– монтировка рупорной связи с резиновыми шлангами;
– постановка танкофонов;
– прикрытие междувагонных соединений.

К пульустановке:
– ограничитель углов рассеивания;
– дополнительное охлаждение;
– сиденье для пулеметчиков (2 пулемета);
– заслонки для закрытия амбразур;
– скобы для съемки надульников.

Бепо был испытан стрельбой на полигоне склада: одна бронеплощадка четыре выстрела, другая шесть, и пробегом от станции Брянск до Снежитская и обратно, всего 24 км. При этом отмечалась неудовлетворительная подготовка паровоза к пробегу, который имел ряд неисправностей.

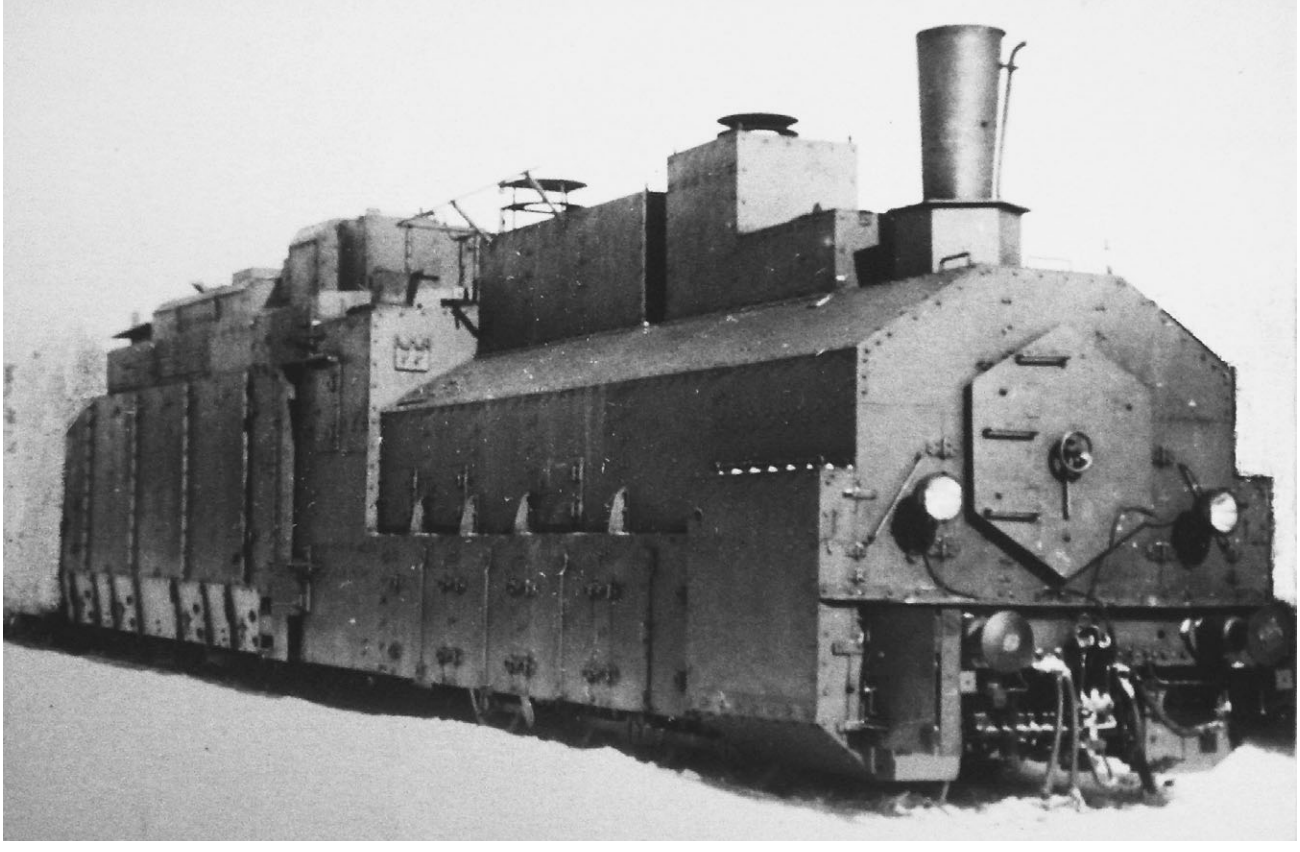
Выводы: в основном все элементы дополнительной модернизации отвечают своему назначению повышают боеспособность бронепоезда и обеспечивают лучшее управление и обслуживание последнего.

По отдельным точкам необходимо: переконструировать крышу башни зенитного пулемета на тендере, усовершенствовать танкофоны, составить монтажные чертежи и спецификации на все модернизации, установить дополнительное электроосвещение головы и хвоста бронепоезда, сконструировать установку перископа ПСФ-2 в будке машиниста.

Признать лучшей установкой в башне – шаровую

Считать необходимым все вновь введенные элементы модернизации включить в перечень модернизации легких и тяжелых бронепоездов для выполнения их на всех бронеплощадках и бронепаровозов выпущенных в 1933 году.

Бронепаровоз ПР-35 бронировки завода «Красный Профинтерн» 1936 года. Паровоз на жидком топливе – на тендере хорошо виден нефтяной бак. На крыше установлена рамочная антенна радиостанции 71-ТК-1 (АСКМ).



Бронепаровоз ПР-35 бронировки завода «Красный Профинтерн» 1939 года. Хорошо видна установка рамочной антенны радиостанции 71-ТК-1 (АСКМ).

Отметить слабое внедрение электросварки на бронепоездах и бронеплощадках.

Считать необходимым включить в табель тяжелого и легкого бронепоезда перископов: одного типа ПСФ-2 и четырех типа «Разведчик» и одних часов для рубки командира бронепоезда».

Следует сказать, что этот бронепоезд был построен на средства «красногвардейцев и партизанской комиссии при Харьковском горсовете и Сталинградском землячестве». В рапорте на имя К. Ворошилова, направленном 13 февраля 1933 года комиссия писала:

«Приступая к штурмам на ударных социалистических стройках в 1931 году украинская партизанская комиссия взяла на себя обязательство построить к юбилею 15-летия Красной Армии бронепоезд имени любимого вождя Красной Армии К.Е. Ворошилова. Бронепоезд построен на средства штурмовых рот красногвардейцев, партизан и красноармейцев на стройках Украины: Тракторстроя, Турбостроя, Авиастроя и т.д. – где партизаны своим личным примером и организацией работ вели за собой все профорганизации и рабочую массу.

Сталинградским землячеством на Украине избрана почетно-боевая команда бронепоезда имени Клима Ворошилова в составе 104 человек из бойцов Гражданской войны. Первым в этом списке состоит т. Щаденко.

Прилагая при сем список команды с характеристиками на Ваше рассмотрение, вновь берем на себя обязательство приложить все усилия к овладению новой военной техникой, чтобы в грядущих боях быть достойной командой бронепоезда имени Клима Ворошилова постройки 1933 года».

На данном рапорте Ворошилов написал резолюцию: «Бронепоезд включить в состав РККА. Надеюсь, что в будущих классовых битвах бронепоезд не посрамит своих славных строителей. Революционно-Военный Совет СССР приносит глубокую благодарность».

23 февраля 1933 года постановлением РВС СССР тяжелый бронепоезд «Клим Ворошилов» в торжественной обстановке был передан отдельному полку бронепоездов.

Одновременно с этим УММ РККА приняло решение о серийном изготовлении модернизированных тяжелых бронеплощадок на заводе «Красный Профинтерн». В марте мастерские склада № 60 передали туда все чертежи, сюда же прибыл и модернизированный тяжелый бронепоезд.

Первая тяжелая бронеплощадка была сдана «Красным Профинтерном» в июле, затем по одной в августе, сентябре, октябре и по две в ноябре и декабре. Таким образом, в 1933 году изготовили 8 тяжелых бронеплощадок, и еще 2 в 1934-м, после чего их производство прекратили. Всего в 1930–1934 годах бронепоездные части Красной Армии получили

26 тяжелых бронеплощадок, из них 16 изготовили мастерские склада № 60 и 10 завод «Красный Профинтерн». В документах того времени первые именовались «тяжелые бронеплощадки типа военсклада № 60», а вторые – ПТ-33 (тяжелая бронеплощадка 1933 года). С 1935 года все они получили обозначение ПТ-35 (видимо по аналогии с легкими бронеплощадками ПЛ-35).

Летом 1936 года конструкторское бюро военного склада № 60 под руководством заместителя начальника технической части мастерской склада Тузова и начальника конструкторского бюро интенданта 3-го ранга А. Щербова разработало проект тяжелой бронеплощадки, получившей обозначение ПТ-36.

Ее бронирование усилили до 20 мм, а для увеличения пулестойкости борта корпуса устанавливались под углом в 8 градусов. Крепление брони к каркасу и раме вагона осуществлялось болтами с полупотайной головкой гайками внутрь с шайбами Гровера, а между собой бронелисты сваривались.

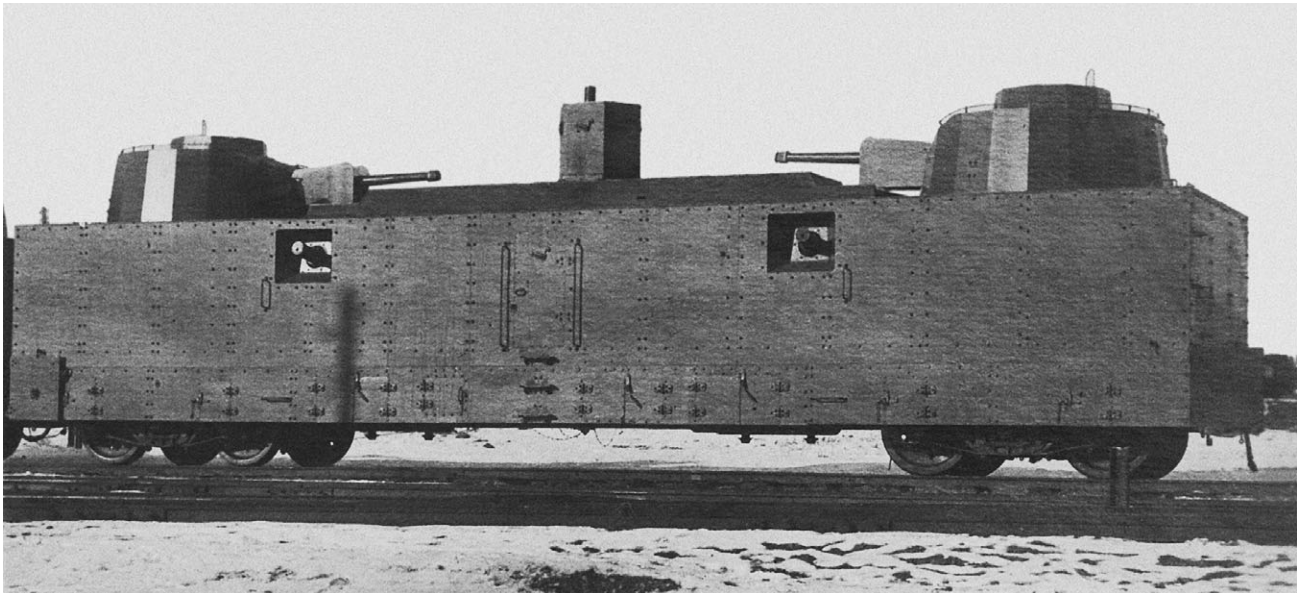
Основное вооружение состояло из 107-мм орудия образца 1910/30 года в башне и пяти пулеметов в шаровых установках.

Орудие монтировалось на модернизированной тумбовой установке завода «Красный Профинтерн», которая обеспечивала углы обстрела по вертикали от -3 до + 37 градусов. Один пулемет размещался в орудийной башне, два в бортах корпуса и два в специальных пулеметных башенках на переднем конце платформы. Кроме того, впервые в конструкции отечественных бронеплощадок на ПТ-36 установили счетверенную (комплексную) зенитную пулеметную установку из четырех «максимов». Она размещалась в задней части площадки и могла вести огонь через сдвижной люк в крыше. Возимый боекомплект составлял 160 снарядов раздельного заряжания, уложенных в лотках на специальные стеллажи, и 37000 патронов в коробках.

Наблюдение за полем боя велось через смотровые щели со стеклами «Триплекс» в командирской башенке, орудийной и пулеметных башнях.

На ПТ-36 были разработаны укладки подрывного и химического имущества, шанцевого и другого инструмента, имущества связи и запасных частей для орудий и пулеметов. Кроме того, была введена система выключе-

Общий вид цехов брянского завода «Красный Профинтерн», 1933 год. Вплоть до августа 1941 года это предприятие было единственным в СССР, производившим бронеплощадки и бронепаровозы (РГАКФД).



Общий вид бронеплощадки ПЛ-37 изготовления 1939 года. На командирской башенке видна установка прибора ПТК, внизу, справа и слева от входной двери люки для доступа к ящикам с подрывным имуществом, инструменту и имуществу связи (АСКМ).

ния рессор площадки для облегчения ведения огня из орудия.

Проект новой тяжелой бронеплощадки и модернизированной тумбовой установки для 107-мм орудия рассмотрели в сентябре 1936 года на заседании АБТУ РККА. После всестороннего обсуждения и внесения в конструкцию ряда изменений было принято решение об изготовлении опытного образца.

В начале 1937 года завод «Красный Профинтерн» изготовил опытный образец тумбовой установки, который в марте смонтировали на опытном образце тяжелой бронеплощадки, построенной мастерскими военного склада № 60. В апреле бронеплощадка прошла заводские испытания, выявившие необходимость внесения ряда изменений: установке подвижных щитов для закрытия амбразуры орудия, переноске назад водяного бака для охлаждения пулемета в орудийной башне, совершенствование конструкции системы выключения рессор площадки.

Работы по устранению выявленных недостатков и доработке конструкции площадки затянулись – повторные заводские испытания провели лишь в конце 1937 года, а полигонные (437 выстрелов из орудия) – в августе-сентябре 1938 года. В заключении отчета о полигонных испытаниях говорилось:

«Скорострельность составляет 5–6 выстрелов в минуту с исправлением наводки и 6–8 выстрелов в минуту без исправления...

Орудийному расчету при стрельбе работать удобно, кучность удовлетворительная, наличие двух приводов поворотного механизма позволяет работать одновременно с двух сторон».

Летом 1939 года были проведены войсковые испытания опытного образца тяжелой бронеплощадки, к этому моменту получившей обозначение ПТ-38 («бронеплощадка тяжелая образца 1938 года»). По их результатам АБТУ РККА подняло вопрос о принятии ПТ-38 на вооружение Красной Армии. Однако в связи с тем, что производство 107-мм пушки образца 1910/30 года прекращалось (взамен ее планировалось выпускать новую 107-мм пушку М-60), вопрос о производстве новой тяжелой бронеплощадки «повис в воздухе».

В ноябре 1939 года АБТУ РККА разработало тактико-технические требования на проектирование и постройку тяжелой бронеплощадки ПТ-122.

Новая площадка вооружалась 122-мм пушкой А-19 образца 1931 года, четырьмя 7,62-мм пулеметами ДС (два бортовых и два в отдельных башенках конической формы) и двумя спаренными 12,7-мм ДШК на зенитной установке. Боекомплект составлял 100 снарядов, 25000 патронов к ДС и 10000 к ДШК. Бронезащита планировалась в 30-мм (торцевая), 20 мм (вертикальная и орудийная башня), 15 мм (наклонная и пулеметные башенки) и 10 мм (крыша). Пост командира бронеплощадки оборудовался без постоянной башни, но с выдвижным перископом в броневой трубе.

Эскизное проектирование ПТ-122 началось в начале декабря на бронерембазе № 6. Но уже в феврале 1940 года бронеплощадка под тумбовую установку 122 мм пушки была исключена из плана опытных заказов АБТУ РККА «ввиду отсутствия необходимости в данной бронеплощадке для бронепоездных частей Красной Армии».

Общие виды легкой бронеплощадки ПЛ-35, прошедшей модернизацию до уровня ПЛ-37. Характерной особенностью таких площадок были угольники на торцевых стенках, оставшиеся от конструкции ПЛ-35. Артиллерийские башни установлены от ПЛ-37 (АСКМ).

Осенью 1940 года вновь встал вопрос о производстве ПТ-38. К этому моменту бронерембаза № 6 внесла в конструкцию последней ряд изменений и улучшений. В ноябре в план работ на второе полугодие 1941 года по заводу «Красный Профинтерн» включили изготовление двух ПТ-38 для вооружения ими одного тяжелого бронепоезда. Однако осуществлению данного плана помешала Великая Отечественная война.

Что касается опытного образца ПТ-38, то вплоть до июля 1941 года он находился на бронерембазе № 6 в Брянске, а затем был эвакуирован в Москву.

В декабре 1941 года ПТ-38 включили в состав бронепоезда № 1 (с декабря 1942 года – № 696) 22-го отдельного дивизиона бронепоездов. В его составе бронеплощадка прошла всю войну, показав хорошие боевые и эксплуатационные качества. После расформирования дивизиона в мае 1946 года ПТ-38 передали 1-у отдельному полку бронепоездов, а затем на военный склад № 3707 в Брянске.

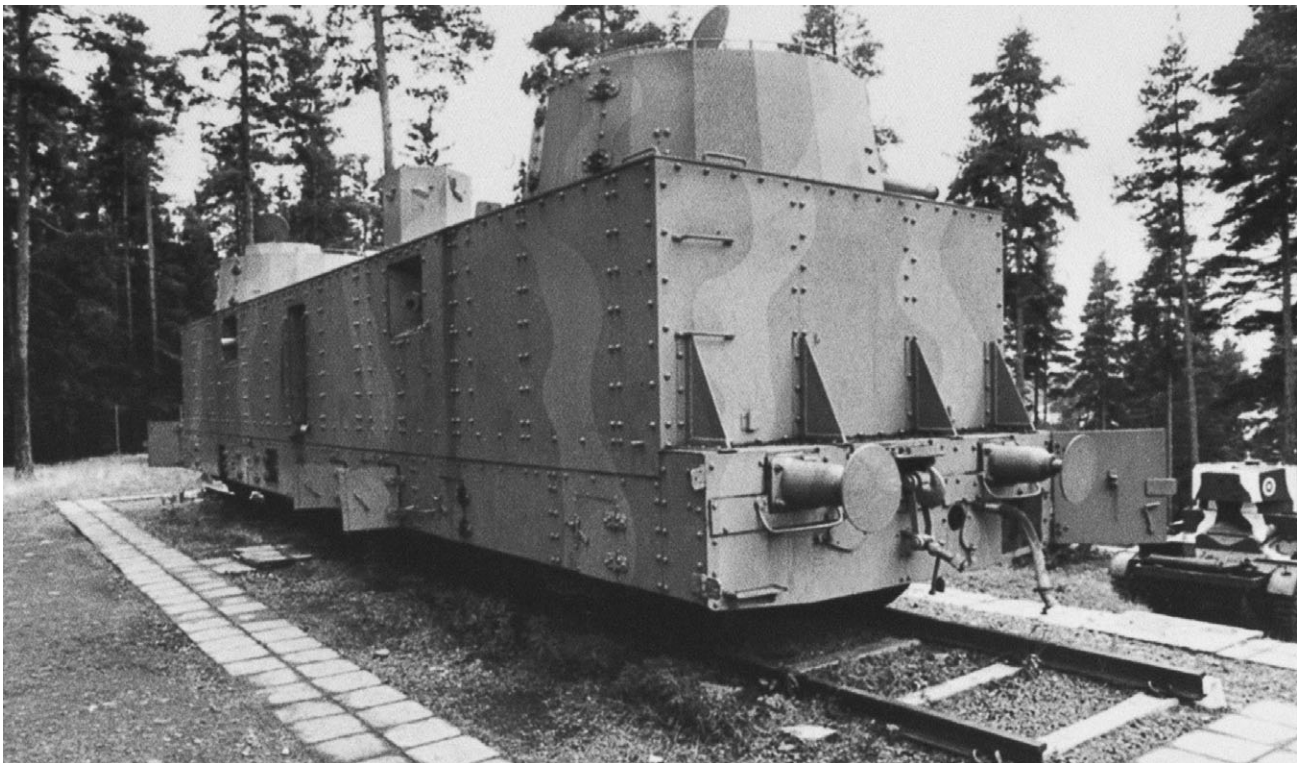
ПЛАТФОРМА СПУ-БП. В 1935 году АБТУ РККА приняло решение об усилении средств противовоздушной обороны бронепоездов. К этому моменту на тендере паровозов ПР-35 стали устанавливать бронебашню со спаренной установкой пулеметов Максима, но этого было явно недостаточно. Поэтому конструкторское бюро военного склада № 60 получило задание на разработку зенитной платформы, вооруженной счетверенной установкой пулеметов Максима. Данная работа была закончена к октябрю 1935 года группой конструкторов под руководством инженера Мухина.

Проект представлял собой шестигранную башню, склепанную из 20-мм брони с дверью в одной из стенок и сдвижной крышей на роликах. Внутри устанавливалась стандартная комплексная счетверенная зенитная установка пулеметов Максима и размещался боезапас – 40 коробок с лентами (10000 патронов).

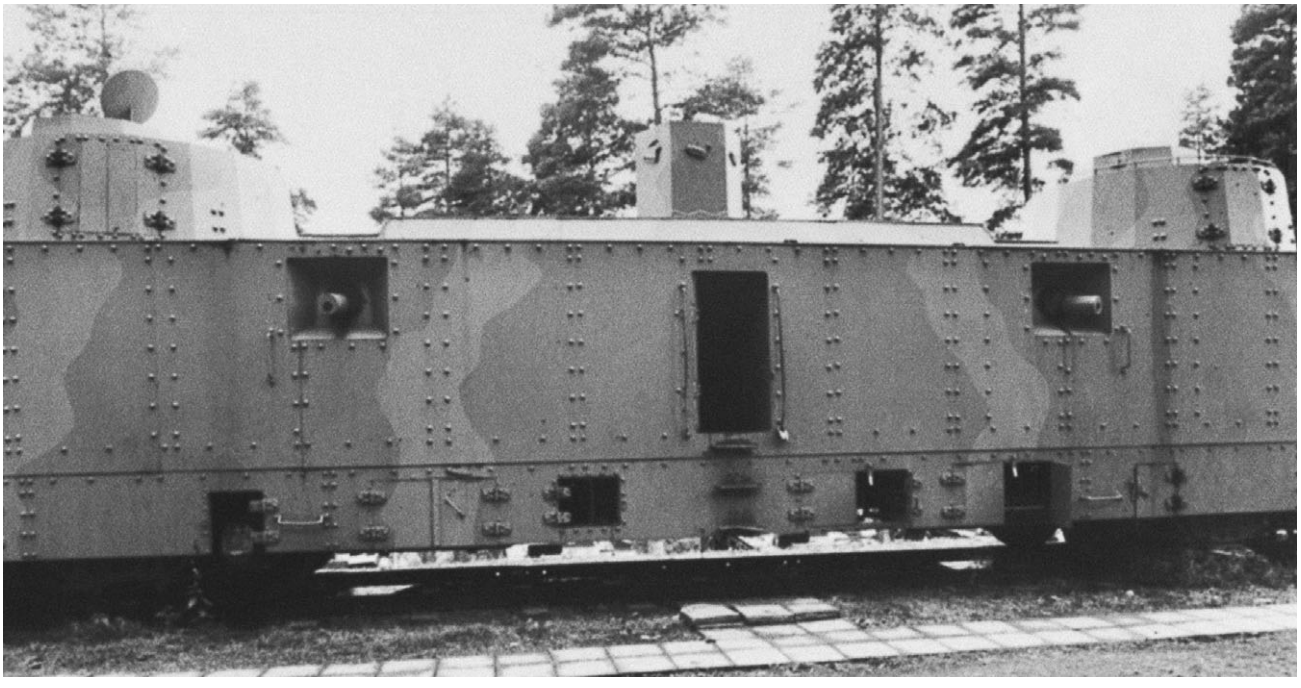
Башня монтировалась в центре стандартной 20-тонной 2-осной грузовой платформы при помощи болтов. Кроме того, внутри башни прорезался люк-лаз для аварийного выхода расчета пулеметной установки под платформу.

В начале 1936 года мастерские военного склада № 60 изготовили опытный образец платформы, получивший обозначение СПУ-БЕПО – специальная пулеметная установка для бронепоездов. После кратковременных испытаний первый образец СПУ-БЕПО вместе с чертежами передали на завод «Красный Профинтерн» для организации их серийного изготовления. Предполагалось, что каждый бронепоезд получит на вооружение по одной СПУ-БЕПО, но к началу Великой Отечественной войны их изготовили всего 28 штук, чего хватило на оснащение около 60% бронепоездов.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТОРПЕДЫ. В июле 1935 года АБТУ РККА приняло решение о разработке железнодорожных торпед для борьбы с бронепоездами противника. Работы по их созданию поручили конструкторскому бюро машиностроительного завода имени Орджоникидзе в подмосковном Подольске, а взрыватели для них (контактный и дистанционный) проектировали на заводе



Общие виды легкой бронеплощадки ПЛ-35, прошедшей модернизацию до уровня ПЛ-37, находящейся в экспозиции финского музея бронетанковой техники в местечке Парола. Это единственная сохранившаяся до сегодняшнего дня советская бронеплощадка довоенной постройки находится в очень хорошем состоянии. Бронеплощадка входила в состав бронепоезда войск НКВД по охране железных дорог и была захвачена финнами под Петрозаводском осенью 1941 года. На фото хорошо видны уголки для придания жесткости переднему и заднему листам корпуса, которые использовались только на ПЛ-35 (фото из архива Я. Магнуского).



№ 80 народного комиссариата боеприпасов в городе Дзержинске Горьковской области.

К началу 1936 года изготовили опытные образцы железнодорожных торпед, получивших обозначение ЖДТ-3, а к июлю первые 20 серийных образцов поступили в войска. По дополнительному штату каждый бронепоезд должен был получить по пять ЖДТ-3.

Торпеда представляла собой четырехколесную тележку размерами 1703 х 1750 х 456 мм и массой 225 кг (из них 100 кг тротила), приводимую в движение двумя стартерами с питанием от аккумуляторов, обеспечивающими скорость по рельсам до 60 км/ч и дальность движения до 10 км.

В 1936 году завод «Красный Профинтерн» вел работы по созданию приспособления для запуска железнодорожных торпед с бронепоездов и обеспечения защиты от них. В отчете об этих работах говорилось:

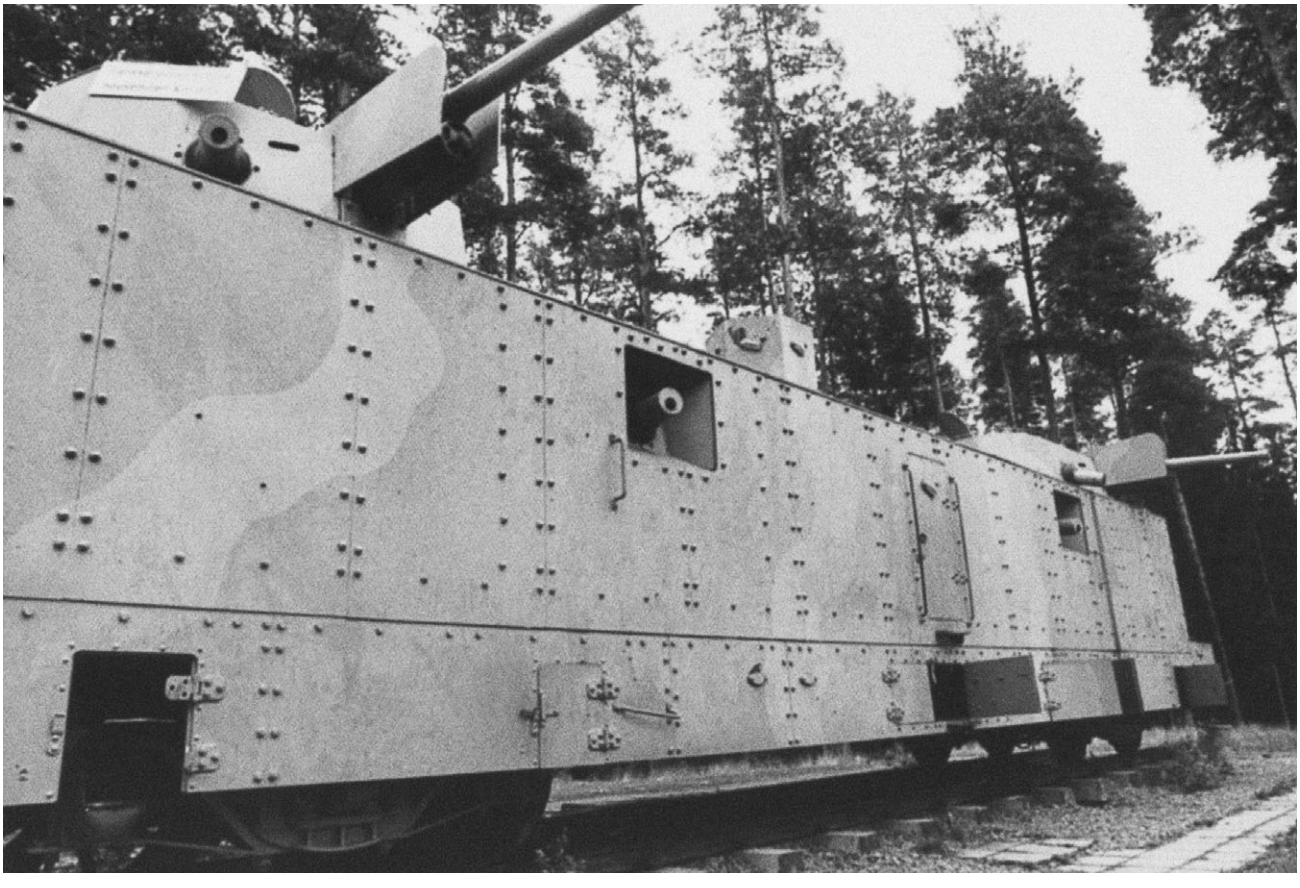
«Приспособления для выпуска и защиты от железнодорожных торпед изготовлены, смонтированы на контрольных площадках и испытаны в полку бронепоездов. В 1937 году заказана установочная серия приспособлений».

Всего за 1936–1939 год изготовили 86 серийных образцов ЖДТ-3. К 1940 году эксплуатация и испытания торпед показали их невысокую эффективность и ненадежность работы дистанционного взрывателя. Поэтому 16 мая 1940 года в своем письме в наркомат обороны начальник АБТУ КА Д. Павлов предложил снять ЖДТ-3 с вооружения бронепоездов, но до начала войны вопрос остался не решенным. Сведения о боевом использовании железнодорожных торпед автору обнаружить не удалось.

ЗЕНИТНЫЕ БРОНЕПОЕЗДА. В ходе советско-финлядской войны командование Красной Армии пришло к мысли о необходимости иметь зенитные бронепоезда для прикрытия железнодорожных узлов и районов сосредоточения войск.

Так, 15 января 1940 года начальник АБТУ РККА Д. Павлов направил на имя наркома обороны К. Ворошилова письмо следующего содержания:

«В целях создания подвижных жд. средств для борьбы с авиацией и закрытыми целями противника прошу Вашего ходатайства перед Председателем комитета обороны СССР тов. Молотовым о срочном отпуске подвижного железнодорожного состава о об установке на



нем 76-мм пушек образца 1931 года с приборами управления и минометов по тактико-техническим условиям АБТУ И АУ РККА».

К письму прилагался проект постановления Комитета Обороны СССР:

«О выделении подвижного состава и установке на нем артиллерийских систем, предназначенных для создания 5 железнодорожных батарей (с 76-мм пушками образца 1931 года) для стрельбы по воздушным целям:

Обязать Наркомсредмаш (Главтрансмаш) немедленно выделить АБТУ РРКА 15 штук 50-тонных платформ производства завода имени Урицкого.

Обязать Наркомтяжмаш произвести на заводе «Красный Профинтерн» (Орджоникидзеград) установку 76-мм обр. 1931 года на 10 50-тоных платформах производства завода имени Урицкого и на 5 платформах – приборов управления артиллерийским огнем по тактико-техническим требования АУ и АБТУ КА.

Обязать НКПС выделить 5 штук 20-тонных платформ для АБТУ.

Обязать НКТМАШ произвести на 5 20-тонных платформах установку минометов».

Автору не удалось найти подтверждения о принятии данного постановления, но видимо какое-то решение по данному вопросу «наверху» приняли. Во всяком случае, уже 16 января 1940 года начальник артиллерийского управления Красной Армии комдив Савченко направил в адрес начальника АБТУ РККА Д. Павлова следующее письмо: «Для оборудования бронепоездов зенитным вооружением первые 6 бронеплощадок с установленным щитовым прикрытием направить на завод № 8 имени Калинина, г. Мытищи, Московская область».

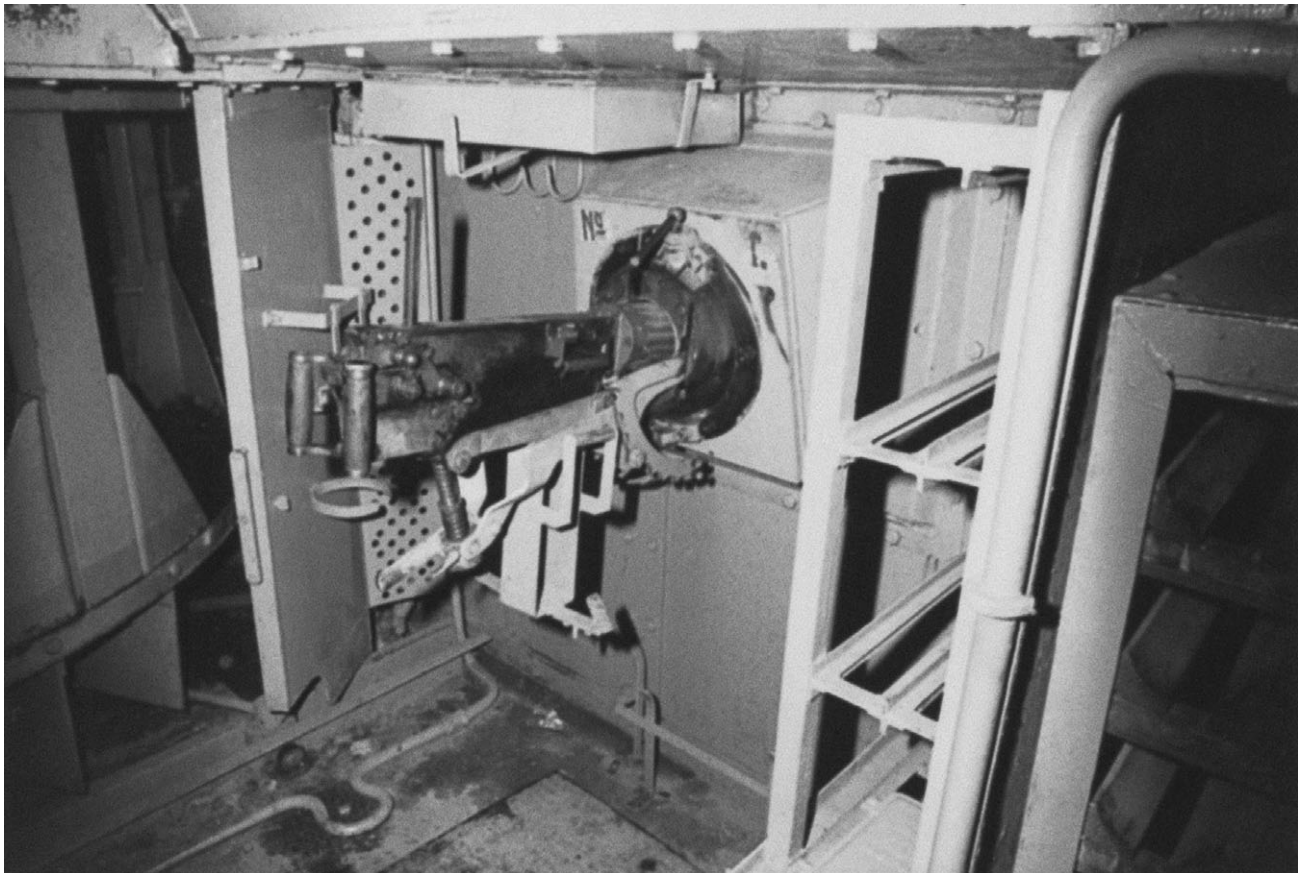
Изготовление и вооружение бронеплощадок закончили в марте 1940 года, и после испытания вооружения матчасть направили в распоряжение 18-го полка ПВО, расквартированного в городе Карачев.

4 мая 1940 года начальник военного склада № 60 интендант 1-го ранга Сорокин-Ражев докладывал начальнику 9-го отдела АБТУ РККА:

«Доношу, что 4 мая с.г. на основании распоряжения ГШ № 5\3\117, переданного начштаба ОРВО, получено от 18 полка ПВО – Карачев следующие бронеобъекты:

1. 10 шт. орудийных бронеплощадок на каждой бронеплощадке имеется счетверенная зенитная пульустановка, 2 бортовых пулемета и 2 76-мм зенитных пушки обр. 1931 г.

Вид изнутри на бортовую шаровую установку пулемета Максима ПЛ-35, модернизированной до уровня ПЛ-37. Справа от нее видны стеллажи для укладки коробок с пулеметными лентами (ставились по две в ряд), слева виден вращающийся пол орудийной башни. Под телом пулемета видно крепление для установки коробки с лентой (фото из архива Я. Магнуского).



2. 5 бронеплощадок для наблюдения и управления огнем. На каждой имеются оптические приборы для наблюдения и ведения огня...

Прошу сообщить назначение указанного имущества и продолжительность хранения его на складе».

Три месяца спустя, 9 августа, Сорокин-Ражев вновь беспокоил начальство:

«Вторично докладываю, что получено от 18 полка ПВО:

1. Зенитные 50-тонные бронированные платформы № 9045, 11060, 11061, 9044, 11063, 11072, 11003, 11066, 9043, 11062.

2. 5 штук 50-тонных бронированных платформ для приборов управления огнем № 11010, 9023, 9041, 9032, 11054...

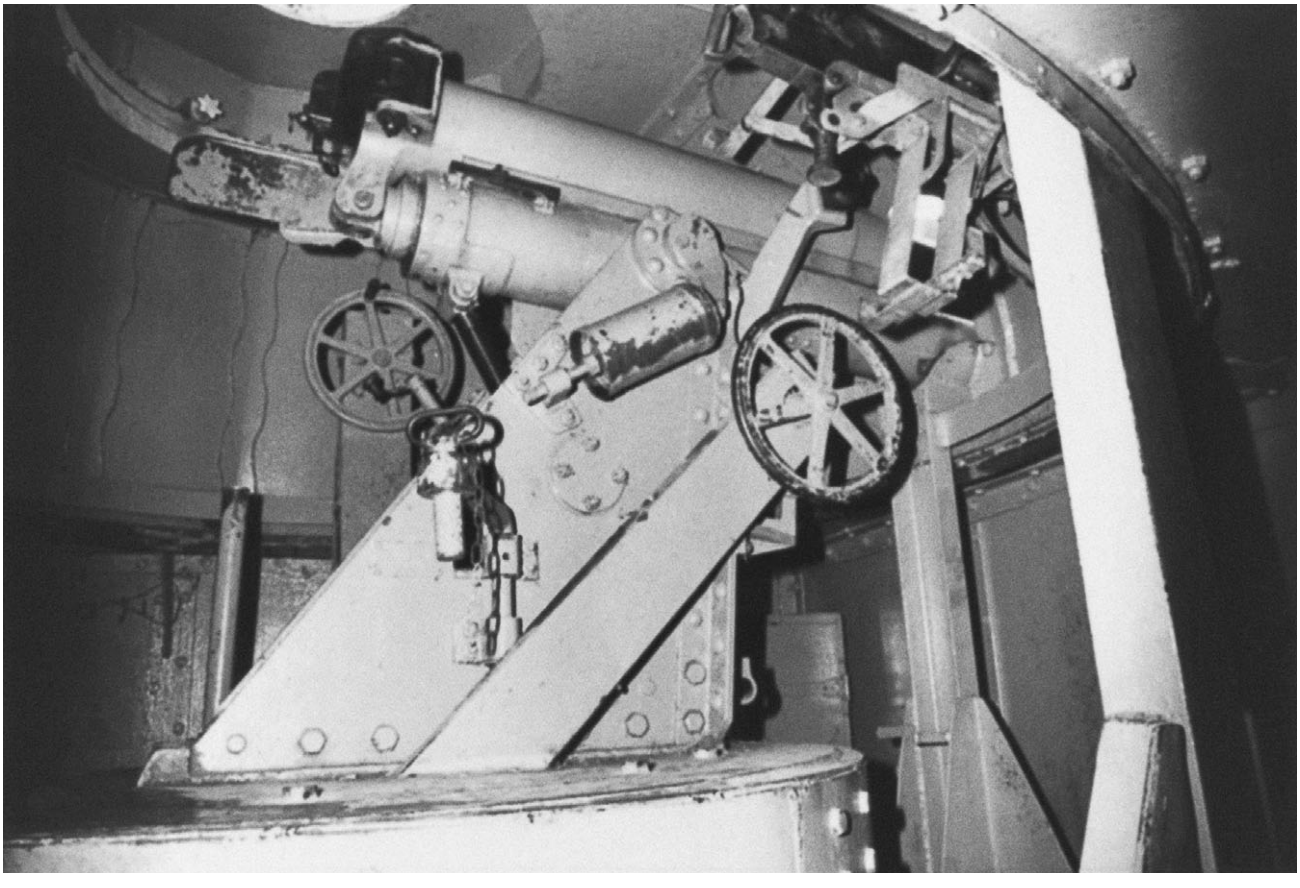
Прошу сообщить когда указанные объекты будут отправлены со склада № 60, так как места хранения слад не имеет и хранит их на открытом воздухе».

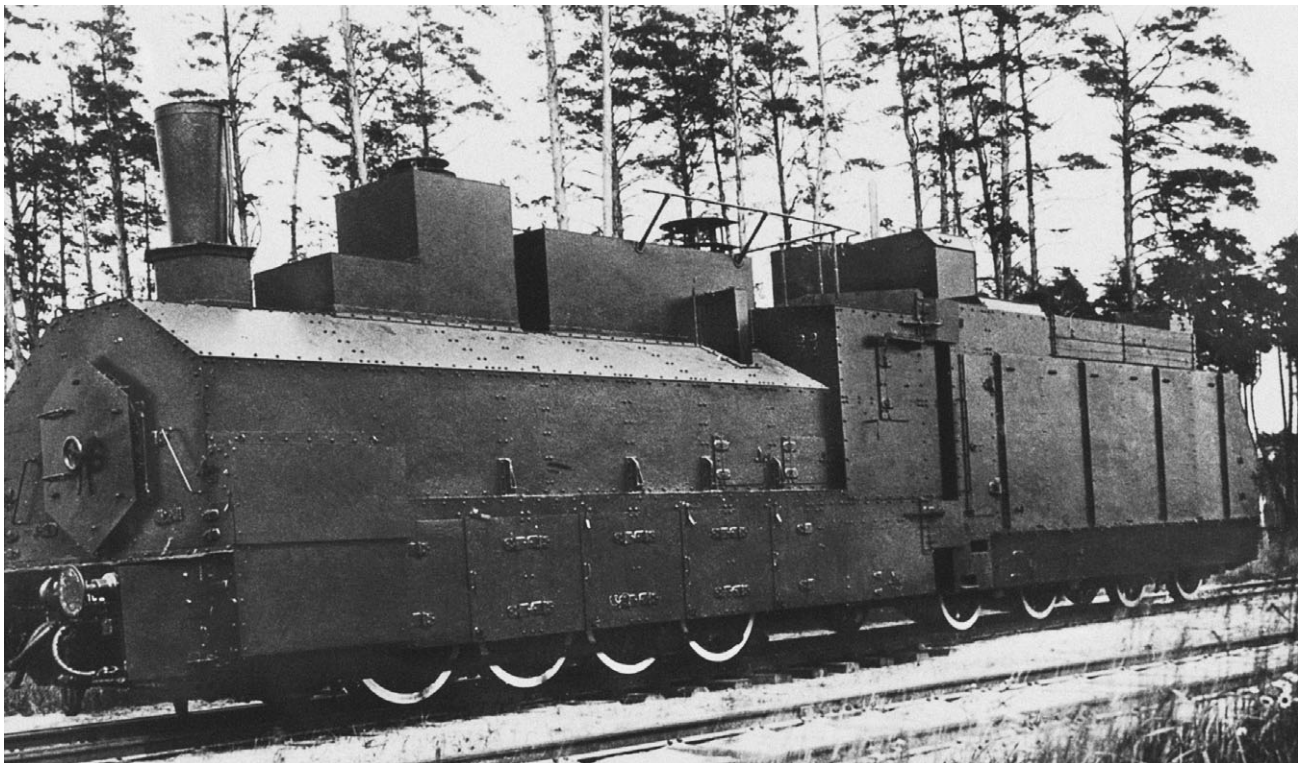
Тем не менее, зенитные бронеплощадки находились на складе № 60 как минимум до декабря 1940 года, а возможно и до начала Великой Отечественной войны. Во всяком случае, можно точно сказать, что зенитный бронепоезд, вооруженный этими площадками, был разбит немецкими войсками во время боев на Березине 13 июля 1941 года.

Помимо упомянутых выше зенитных бронеплатформ, в июне 1940 года бронерембаза № 6 разработала эскизный проект зенитного бронепоезда. В качестве основы был принят проект легкого бронепоезда с паровозом ПР-35 и двумя бронеплощадками ПЛ-37, в переработанных башнях которых планировалось установить 76-мм зенитные пушки образца 1931 года. Кроме того, в состав зенитного бронепоезда включались вагоны управления огнем. Предполагалось изготовить опытный образец зенитного бронепоезда в первой половине 1941 года, но из-за отсутствия необходимых средств это осуществлено не было.

МИНОМЕТНЫЕ БРОНЕПЛОЩАДКИ. Проектирование этих образцов началось в январе 1940 года, одновременно с зенитными железнодорожными батареями (см. главу «Зенитные бронепоезда»). Толчком для их проектирование стало формирование года началось формирование отдельных стрелковых рот бронепоездов, в составе которых имелась минометная рота (4 82-мм миномета).

Модернизированная тумбовая установка 76,2-мм полевой пушки образца 1902/30 годов на бронеплощадке ПЛ-35, модернизированной до уровня ПЛ-37. Справа виден маховик вертикальной наводки орудия, над ним – шаровая пулеметная установка. Слева вдалеке – маховик поворота башни, над ним панорамная башенка (фото из архива Я. Магнуского).





Бронепаровоз ПР-35 изготовления 1937–1940 годов. Конструкция практически полностью соответствует бронепаровозу типа военсклада № 60, но используется сварка брони отдельных элементах, установлена радиостанция 71-ТК-1 с рамочной антенной и башня ПВО в задней части тендера (АСКМ).

Предполагалось, что минометы, установленные на специальной бронеплощадке смогут усилить огневую мощь бронепоезда, а в случае необходимости они легко снимались и могли действовать с земли.

Проект минометной бронеплощадки разработали на заводе «Красный Профинтерн» в сжатые сроки, и уже к началу марта изготовили пять таких площадок. Конструктивно они были просты: броневой борт высотой 1300 мм и толщиной 10 мм защищал 4 82-мм миномета (по два на борт), которые устанавливались на специальных опорах. Кроме того, в каждом борту имелось по одной амбразуре для установке пулемета.

Вместе с зенитными, минометные бронеплощадки (№ 11068, 11070, 11069, 11073 и 8961) с вооружением (по 4 миномета и по 2 пулемета Максима на станках Соколова на каждой), прибыли на склад № 60 4 мая 1940 года.

Одна из них (№ 8961 с 4 82-мм минометами №№755, 772, 780 и 761) 24 августа 1940 года прибыла Ленинградские Краснознаменные броне-танковые курсы усовершенствования командного состава Красной Армии для проведения испытаний с целью «выявления целесообразности иметь на вооружении бронепоездов Красной Армии такие площадки».

Испытания прошли на Лужском полигоне с 5 по 30 сентября комиссией под председательством начальника ЛБТКУКС генерал-майора танковых войск Чернявского и показали возможность использования минометных батарей в составе бронепоездов РККА. Однако дальнейшие работы по минометным площадкам были прекращены.

Минометные батареи находились на военном складе № 60 как минимум до декабря 1940 года. Их дальнейшая судьба автору неизвестна.

РЕМОНТ БРОНЕЕДИНИЦ. Ремонт бронепоездов (броня, вооружение, внутреннее оборудование) вела бронерембаза № 6 в Брянске, а ходовые части бронеплощадок и собственно паровозы – на паровозо-вагоноремонтных предприятиях НКПС, по техническим срокам ремонта согласно правил ремонта НКПС и по истечении сроков освидетельствования котлов. При ремонте бронепаровозов производилась их перебронировка и установка нового оборудования. Как правило, эти работы велись на бронерембазе № 6, где паровозы разбронировались и направлялись в капитальный ремонт на предприятия НКПС. Снятой броней бронировались паровозы, вышедшие из капремонта. Объем данных мероприятий был небольшой – так, в 1940 году бронерембаза № 6 перебронировала 3 паровоза. Кроме того, за тот же период паровозоремонтные предприятия НКПС капитально

Легкий бронепоезд № 29 из состава 7-го дивизиона бронепоездов во время учений войск Закавказского военного округа. Лето 1936 года. Бронепоезд состоит из бронеплощадок типа военсклада № 60, причем хорошо видно, что бронировка их бортов отличается друг от друга: на ближней различимы заклепанные пулеметные амбразуры, оставшиеся в листах от броневагона постройки периода Гражданской войны. Бронепоезд имеет бронепаровоз типа военсклада № 60 на жидком топливе (АСКМ).

отремонтировали 7 бронепаровозов, а до 1 августа 1941 года – еще 6.

На Дальневосточном фронте и Забайкальском военном округе бронепаровозы ремонтировались на Ворошилов-Уссурийском и Читинском паровозоремонтных заводах НКПС, причем делалось это без их перебронировки.

СОСТОЯНИЕ МАТЧАСТИ К ЛЕТУ 1941 ГОДА. 16 мая 1940 года начальник автобронетанкового управления Красной Армии командарм 2-го ранга Д. Павлов направил на имя Маршала Советского Союза Кулика, в то время заместителя народного комиссара обороны, письмо следующего содержания:

«Докладываю о бронепоездах Красной Армии.

Пи существующей насыщенности Красной Армии танками, авиацией и артиллерией – в отношении бронепоездов считаю необходимым проведение следующих мероприятий.

1. Определить тактическое применение существующих бронепоездов в общей системе вооруженных сил Красной Армии, изложив параграф 390 полевого устава (проект 1939 года) в следующей редакции:

«Бронепоезда обладают мощным артиллерийским и пулеметным вооружением, броневой защитой, постоянной боевой готовностью и быстротой передвижения. Они являются в общевойсковом бою действительным средством поражения живой силы, технических и огневых сил противника в районе железной дороги. Только зависимость бронепоездов от железной дороги ограничивает их применение в общевойсковом бою.

Задачи, возлагаемые на бронепоезда являются:

а) в содействии пехоте и коннице в бою (особенно в обороне) путем поражения войск противника;

б) в захвате совместно с десантом узлов и пунктов (станций, мостов) важных в оперативном отношении и удержание их до подхода своих войск;

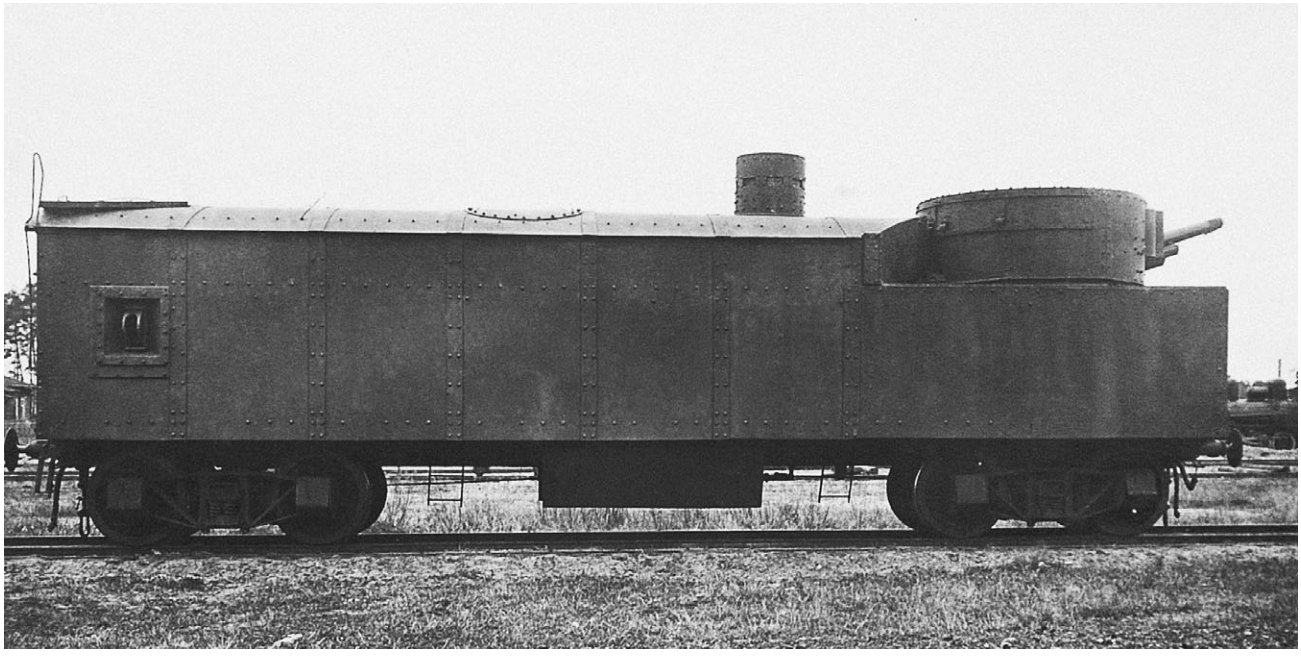
в) в охране важных станций, жд сооружений, перегонов и побережья;

г) в сопровождении наиболее важных воинских эшелонов.

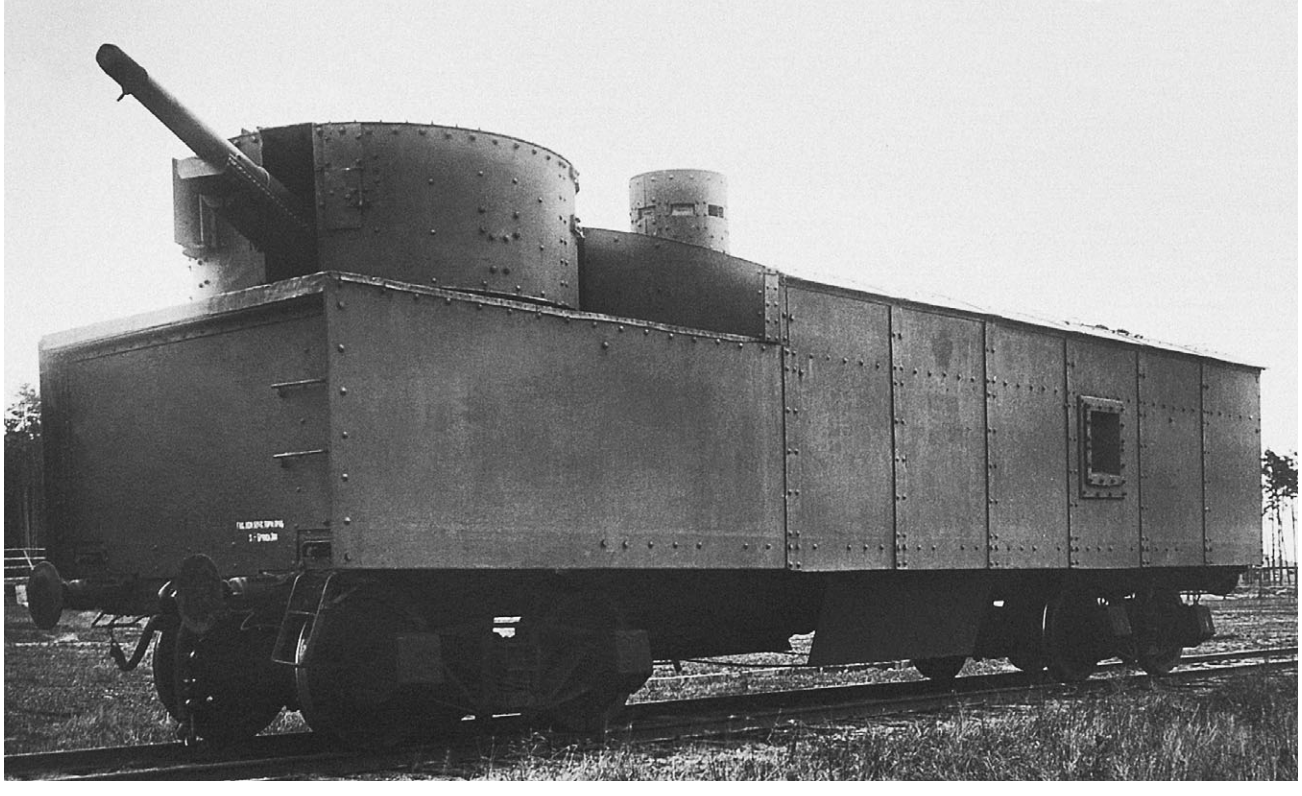
2. Поручить Генеральному Штабу Красной Армии пересмотреть организацию боевых подразделений бронепоездов и определить количество потребных в военное время бронепоездов и их дислокацию.

3. На вооружении оставить существующий тип легкой бронеплощадки с имеющийся на ней орудийными системами. Замену 76-мм пушек обр. 1902 года на пушки обр. 1902/30 года не производить.

4. Тяжелые бронеплощадки, вооруженные 107-мм пушками обр. 1910 года снять с вооружения как устаревшие по матчасти артил-



Общие виды тяжелой бронеплощадки типа военсклада № 60, изготовленной в 1930 году путем переделки броневагона белых из состава бронепоезда «Генерал Дроздовский» (построен в Ростове в 1919 году). Переделка заключалась в замене артиллерийской башни, демонтаже пулеметных башенок на крыше (отверстия под них заклепаны), монтаже бортовых пулеметных установок «Верлюз» и замене внутреннего оборудования. Фото сделано на территории военного склада № 60 летом 1931 года. Хорошо видно, что бортовая пулеметная установка левого борта смещена относительно установки правого (АСКМ).

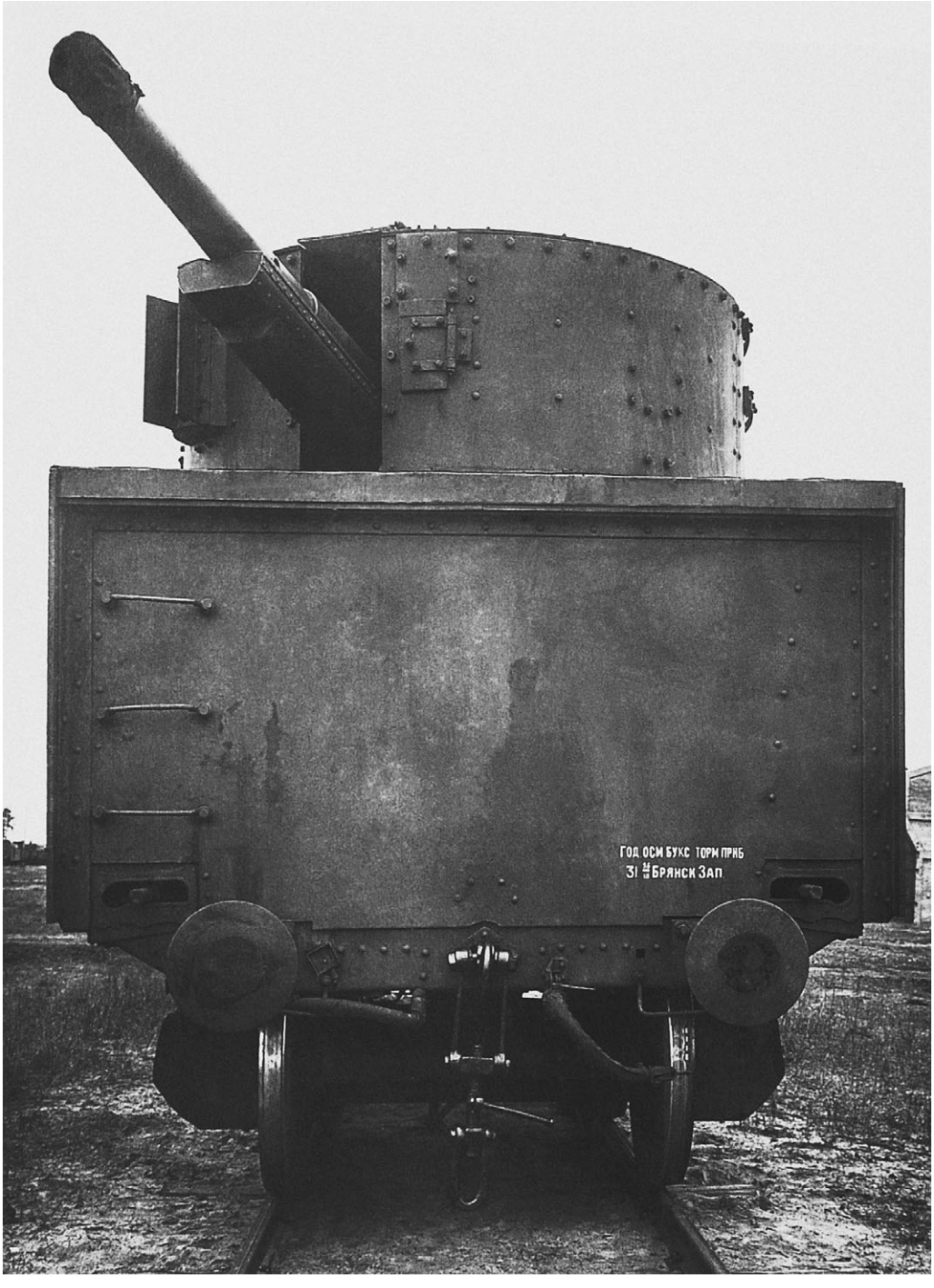


лерии и бронировке и не оправдывающие своего назначения сточки зрения тактического применения.

5. Бронеплощадки на тележках «Фокс-Арбель» в количестве 14 штук немедленно снять с вооружения как устаревшие по оборудованию и небезопасные по эксплуатации по ходовым частям.

6. В качестве тяговой единицы бронепоездов оставить существующий бронепаровоз Ов. Других тяговых единиц (бронетепловоз и пр.) не создавать.

7. Боевых единиц нового образца с новым вооружением и броней большей пулестойкости (мотоброневагоны, бронедрезины и пр.) не создавать.



Тяжелая бронеплощадка типа военсклада № 60, изготовленная в 1930 году путем переделки броневагона белых, вид спереди. На лобовом листе корпуса написано: «Год осм. букс торм. приб. 31 14/III Брянск Зап.» (АСКМ).

Тяжелые бронеплощадки типа военсклада № 60, изготовленные в 1931–1932 годах. Снято во время учений отельного полка бронепоездов в 1933 году. Хорошо видно, что конструктивно эти площадки похожи на легкие типа военсклада № 60 (АСКМ).

8. Железнодорожные мины (ЖДТ-3) – снаряды на железнодорожных тележках – как не оправдывающие своего назначения в современных условиях боя снять с вооружения.

9. Подготовить все бронепоезда к переводу на колею западноевропейских железных дорог согласно приложенного плана.

10. Содержание (эксплуатация и деповский ремонт) и руководство боевой подготовкой бронепоездов передать введение УВОСО Генерального Штаба Красной Армии (Управление военных сообщений. – ***Прим. автора***). На АБТУ РККА возложить материальное снабжение и заводской ремонт.

По данным вопросам прошу Ваших указаний.

Приложение. 1. Объяснительная записка по бронепоездам на 6 листах

2. План работ по подготовке бронепоездов к переводу на железнодорожную колею Западно-Европейских дорог.

Объяснительная записка по бронепоездам.

Общее количество бронепоездов в Красной Армии следующее:

Легких – по штату 33, имеется 28;

Тяжелых – по штату 14, имеется 13;

Батальонов тяжелых бронедрезин – по штату 1, имеется 1...

Состояние материальной части.

а) Бронепаровозы.

Для бронировки использованы типовые паровозы НКПС серии Ов выпуска 1900 – 1906 годов. Максимальная скорость – 45 км/ч, броня – 10 мм.

16 бронепаровозов бронировки 1930–1934 годов по состоянию броневых корпусов, электро-телеграфного и прочего оборудования требуют перебронировки в заводских условиях.

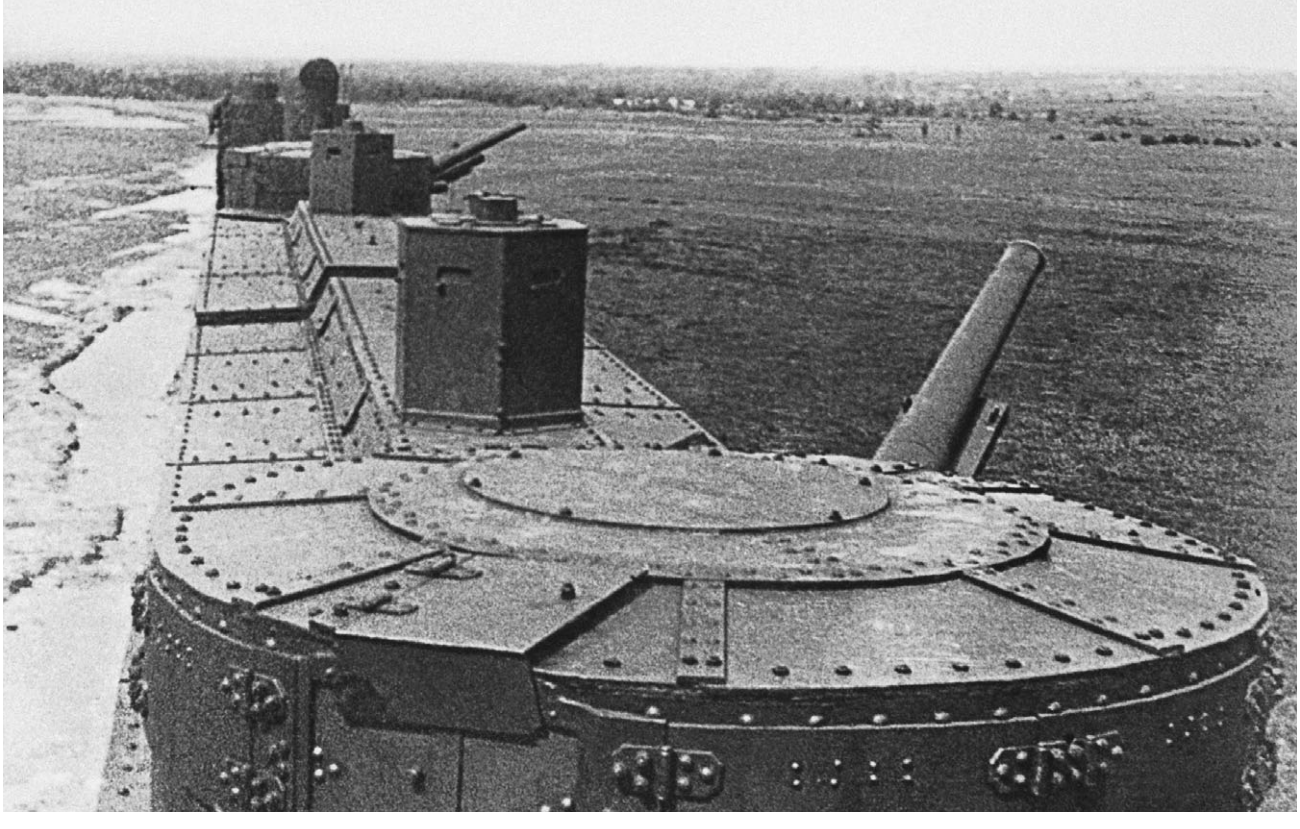
Через каждые шесть лет котлу, машине и экипажной части бронепаровоза производится капитальный ремонт. Продолжительность разбронирования, капитального ремонта и бронирования вновь от шести месяцев до одного года. В связи с этим бронепоезда простаивают длительное время без бронепаровозов так как резервных бронепаровозов не имеется.

Броневлощадки легкие.

а) Новые броневлощадки постройки 1939 – 40 годов имеют 76-мм пушки образца 1902/30 года, толщина брони 20 мм. Количество таких броневлощадок – 16 штук (это ПЛ-37. – ***Прим. автора***).

б) Броневлощадки постройки 1933–1936 годов имеют 76-мм пушки обр. 1902 года, броня – в различных комбинациях сталь и броневая сталь, соответствующая по пулес-

Тяжелый бронепоезд, оснащенный броневлощадками типа военсклада № 60 изготовленными в 1931–1932 годах, на учебных стрельбах. Отдельный полк бронепоездов, район Брянска, лето 1933 года. Хорошо видна конструкция орудийной башни, собранной на болтах и заклепках и люк для установки и демонтажа орудия (АСКМ).



тойкости 13 – 15 мм броне. Опыт модернизации (доведение пулестойкости до 20 мм и смена артсистем) показал нерентабельность этой работы. Изготовление новых бронеплощадок обходится дешевле, чем модернизация. Количество таких площадок – 38 штук (это ПЛ-35. – ***Прим. автора***).

В) Бронеплощадки постройки 1930 – 1932 годов на ходовых частях типа «Фокс-Арбель» имеют 76-мм пушки образца 1902 г. Броневой корпус состоит из двойных листов 9-мм котельной стали с прокладкой между ними дерева (дерево сгнило). Внутренняя связь отсутствует. Орудийные башни часто заедают вследствие плохой конструкции ее и прогиба рамы бронеплощадки. Ходовая часть перегружена. Распоряжением НКПС № 302 от 14.6.36 г. Подвижной состав на тележках «Фокс-Арбель» признан негодным к эксплуатации и изъят из товарного парка жд сети. На этом основании бронеплощадки на тележках «Фокс-Арбель» НКПС с 1939 года не ремонтируются. Эти бронеплощадки фактически не являются боевыми и не могут быть учебными. Количество их – 14 штук (это площадки типа военсклада № 60 и модернизированные сормовские. – ***Прим. автора***).

Тяжелые бронеплощадки.

Бронеплощадки постройки 1930 – 1934 годов. Каждая вооружена 107-мм пушкой обр. 1910 года и 5 пулеметами «Максим». В связи со снятием с вооружения 107-мм пушки обр. 1910 года тяжелые бронеплощадки должны быть перевооружены, но по конструкции корпусов и башен, состоянию брони (хуже чем на старых легких бронеплощадках), внутреннему оборудованию – модернизировать их не целесообразно. Количество их – 26 штук».

В течение 1940 года завод «Красный Профинтерн» изготовил еще 10 легких бронеплощадок и 5 бронепаровозов, а до 1 августа 1941 года – еще 7 ПЛ-37 и 4 ПР-35. Из этого количества часть ПР-35 была отправлена на замену разбронированных бронепаровозов, отправленных в капитальный ремонт, а часть ПЛ-37 поступили на замену бронеплощадок типа военсклада № 60.

Таким образом, к началу Великой Отечественной войны бронепоездные части имели положенное по штату количество бронепаровозов – 47 штук (а с учетом находящихся в ремонте – 50), 85 легких и 27 тяжелых бронеплощадок (включая опытную ПТ-38). Справедливости ради следует отметить, что часть паровозов была сильно изношена и требовала текущего или капитального ремонта. То же самое относилось к бронеплощадкам постройки 1931 – 1935 годов.

Помимо бронепоездов отечественного изготовления, к началу Великой Отечественной войны в составе Красной Армии была и матчасть иностранного производства. Речь, прежде всего, идет о бронепоездах Латвии и Эстонии, армии которых вошли в состав РККА в 1940 году после присоединения стран Прибалтики к Советскому Союзу. А так как информация по данному вопросу в литературе практически отсутствует, автор счел необходимым рассказать об этом подробнее.

К лету 1940 года армия Эстонии имела в своем составе полк бронепоездов, дислоци-

Немецкий бронепоезд № 28, сформированный из трофейного советского тяжелого бепо, по пути на фронт. Осенью 1941 года бронепоезд действовал в составе группы армий «Центр» в районе Брянск – Орел (АСКМ).

Немецкие солдаты осматривают тяжелую бронеплощадку типа ПТ-33 бепо № 20. Хорошо видна граненая башня, сваренная из плоских бронелистов и защита ствола орудия. Данный бронепоезд до войны входил в состав 7-го дивизиона как кадр второй очереди тяжелого бепо № 56. После начала войны стал отдельным тяжелым бронепоездом, позже получившим № 20 (АСКМ).

рующийся на станции Тапа. Он состоял из двух дивизионов и насчитывал три бронепоезда (еще один находился в резерве и разворачивался в случае начала боевых действий), тяжелую железнодорожную батарею, два взвода тяжелых пулеметов и два стрелковых взвода. Личный состав полка состоял из 350 человек.

28 ноября 1940 года комиссия под председательством представителя управления автобронетанковых войск Прибалтийского Особого военного округа (ПрибОВО) старшего лейтенанта Королькова в составе: представителя главного автобронетанкового управления Красной Армии военинженера 3-го ранга Смирнова, представителя от 22-го стрелкового корпуса Комуссаар, капитана Хрущева и представителя бывшей Эстонской армии (ликвидатор полка бронепоездов) капитана Валк, произвела осмотр матчасти бронепоездов и вспомогательных вагонов бывшей Эстонской армии. Всего было изучено 26 различных бронеплощадок, 3 паровоза, несколько вагонов (мастерские, кухни, казино и т.п.), 10 платформ, 2 моторных дрезины и другое имущество. Комиссия составила акт, в котором отразила техническое состояние изученных объектов, и направила его в ГАБТУ КА. Рассмотрев документ, руководство автобронетанкового управления 31 января 1941 года приняло следующее решение:

«Состояние материальной части бронепоездного имущества бывшей Эстонской армии.

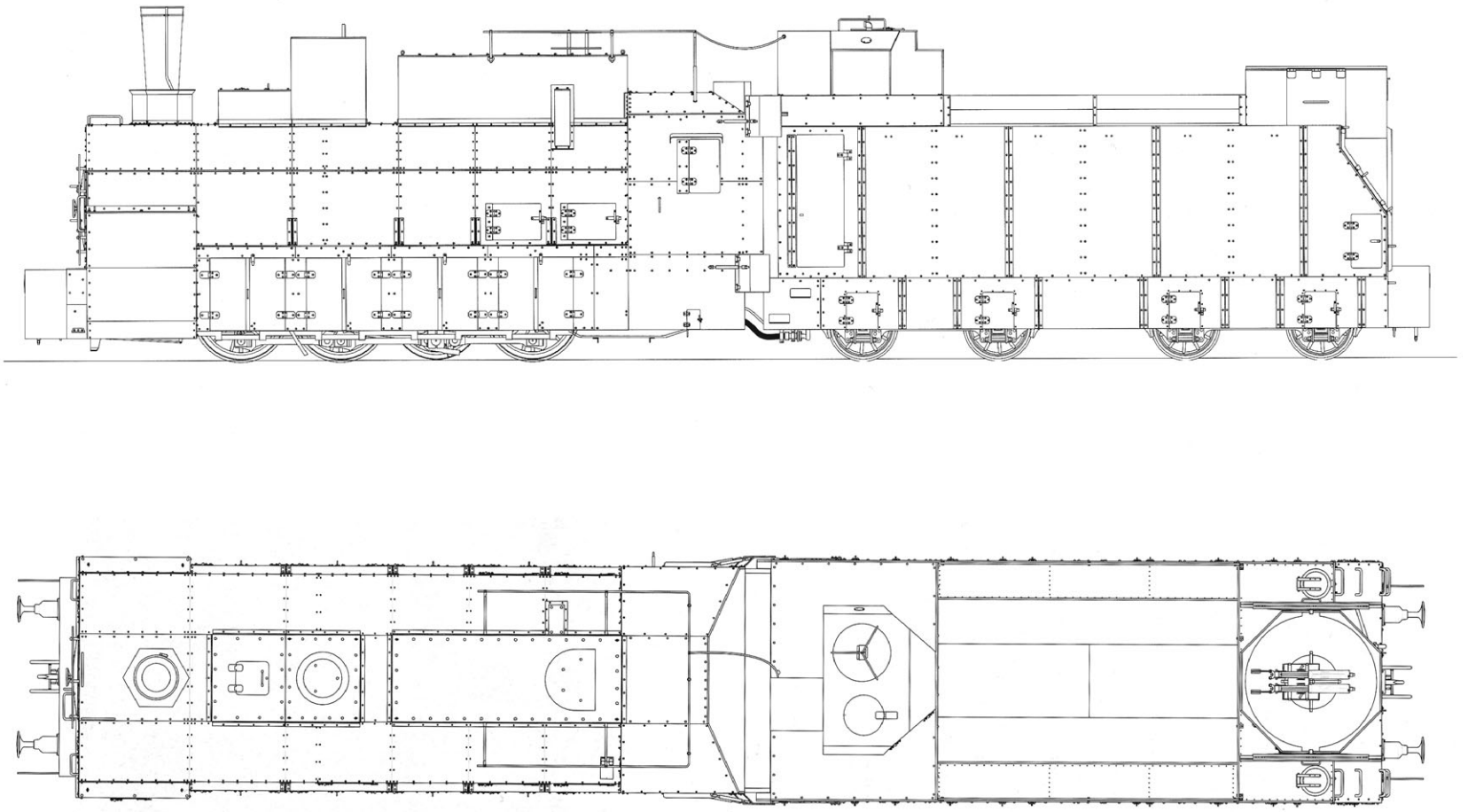
Бронеплощадки № 102, 302 – вооружение по две 107-мм пушки «Шнейдер» (на колесах), пулеметные установки под пулеметы Максима – по 2 шт. со щитами и по 2 шт. открытых. Броня – хромоникелевая сталь 10 мм, ходовая часть 4-осного вагона, выключатель рессор имеется. Отопление – переносимая печь, средняя часть обшита деревом.

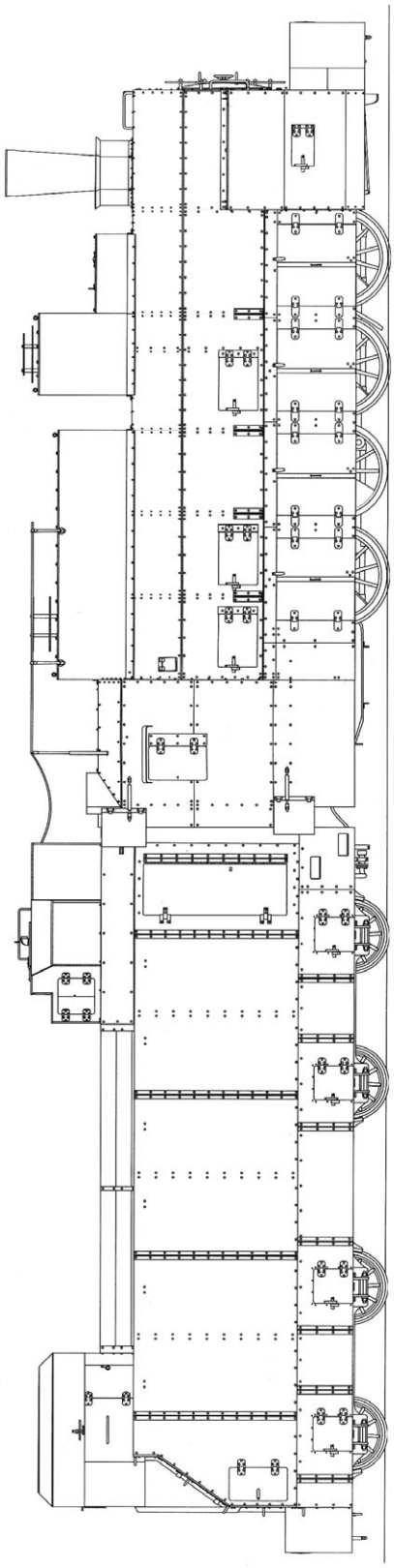
Состояние: корпус не требует ремонта, ходовая часть в удовлетворительном состоянии, пулеметы отсутствуют.

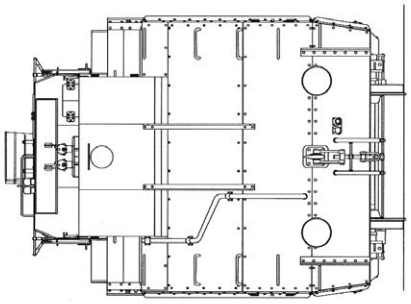
Решение: направить на склад № 60 на предмет окончательного определения об использовании (перевооружение или переделки под снарядный погреб) и показа конструкторам отдельных узлов.

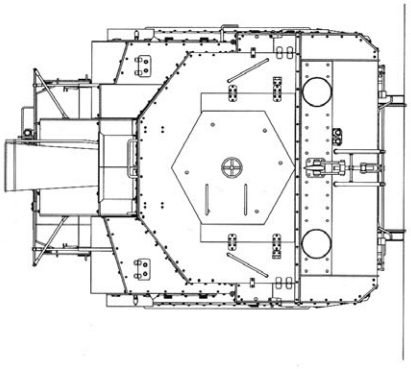
Бронеплощадки № 104, 305 – вооружение по две 152-мм гаубицы «Шнейдер», броня уг-

Бронепаровоз ПР-35 бронировки завода «Красный Профинтерн» 1936–1938 года с радиостанцией 71-ТК-3 и башней ПВО на тендере. Чертеж выполнил В. Мальгинов

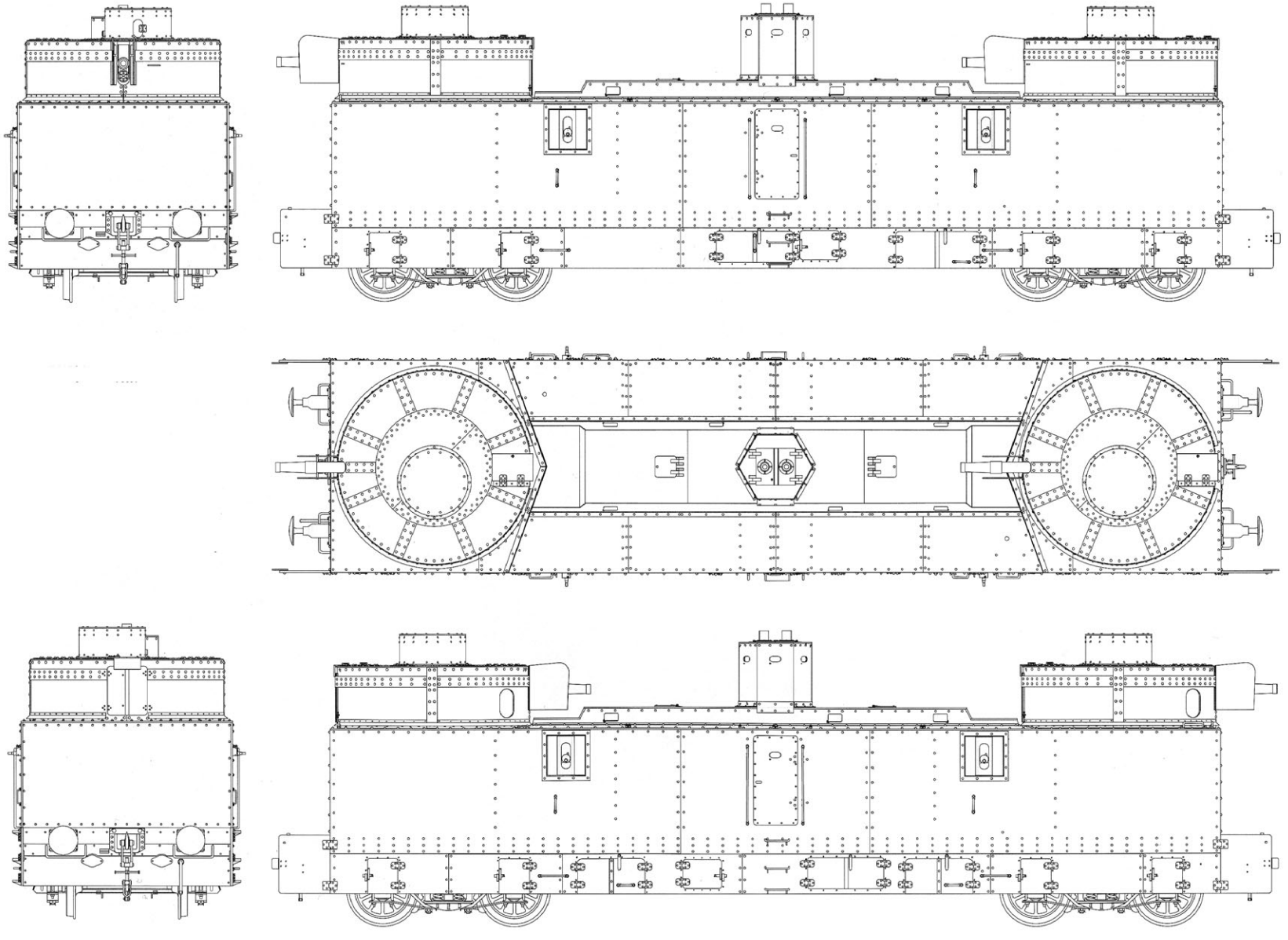


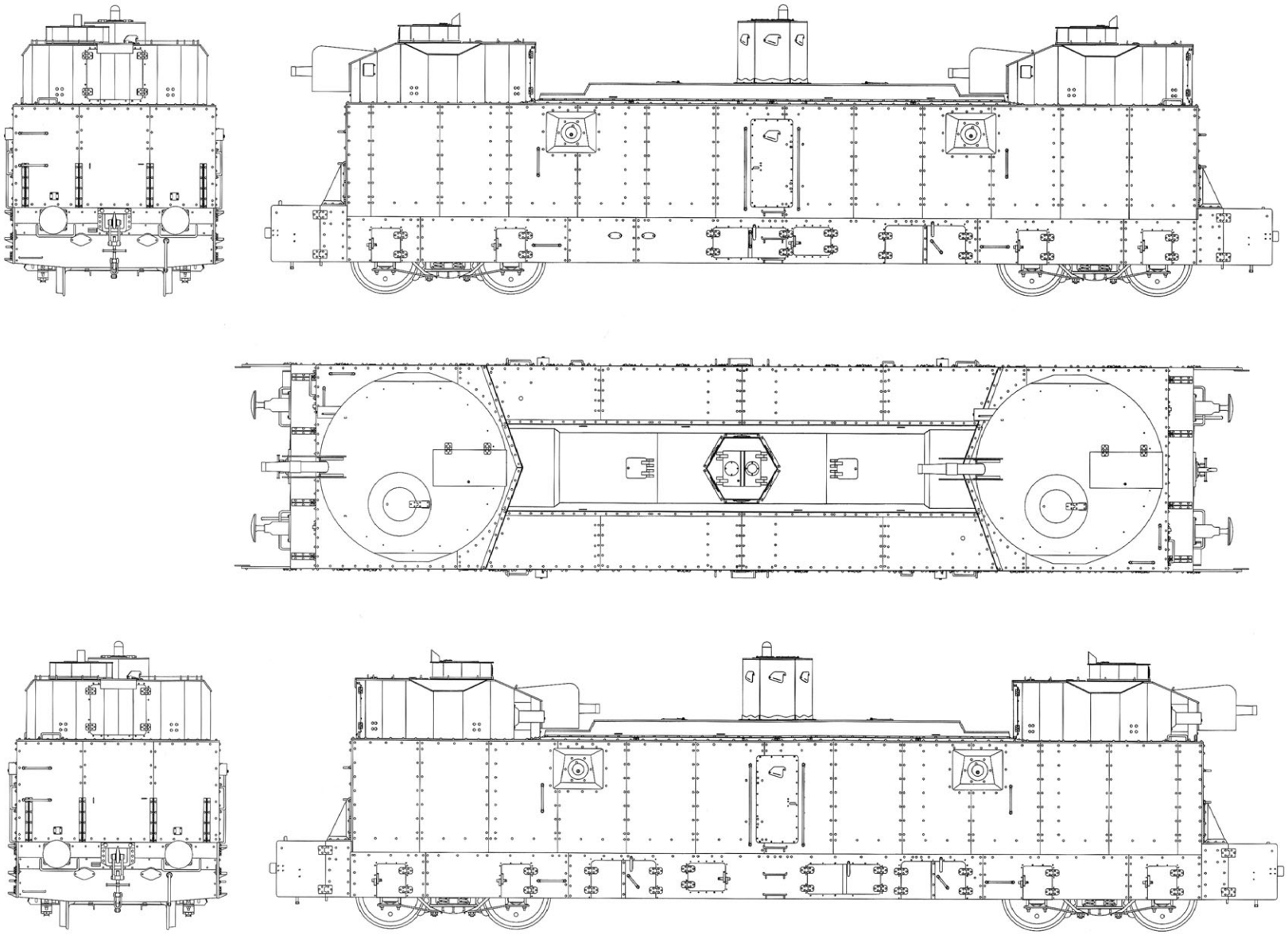






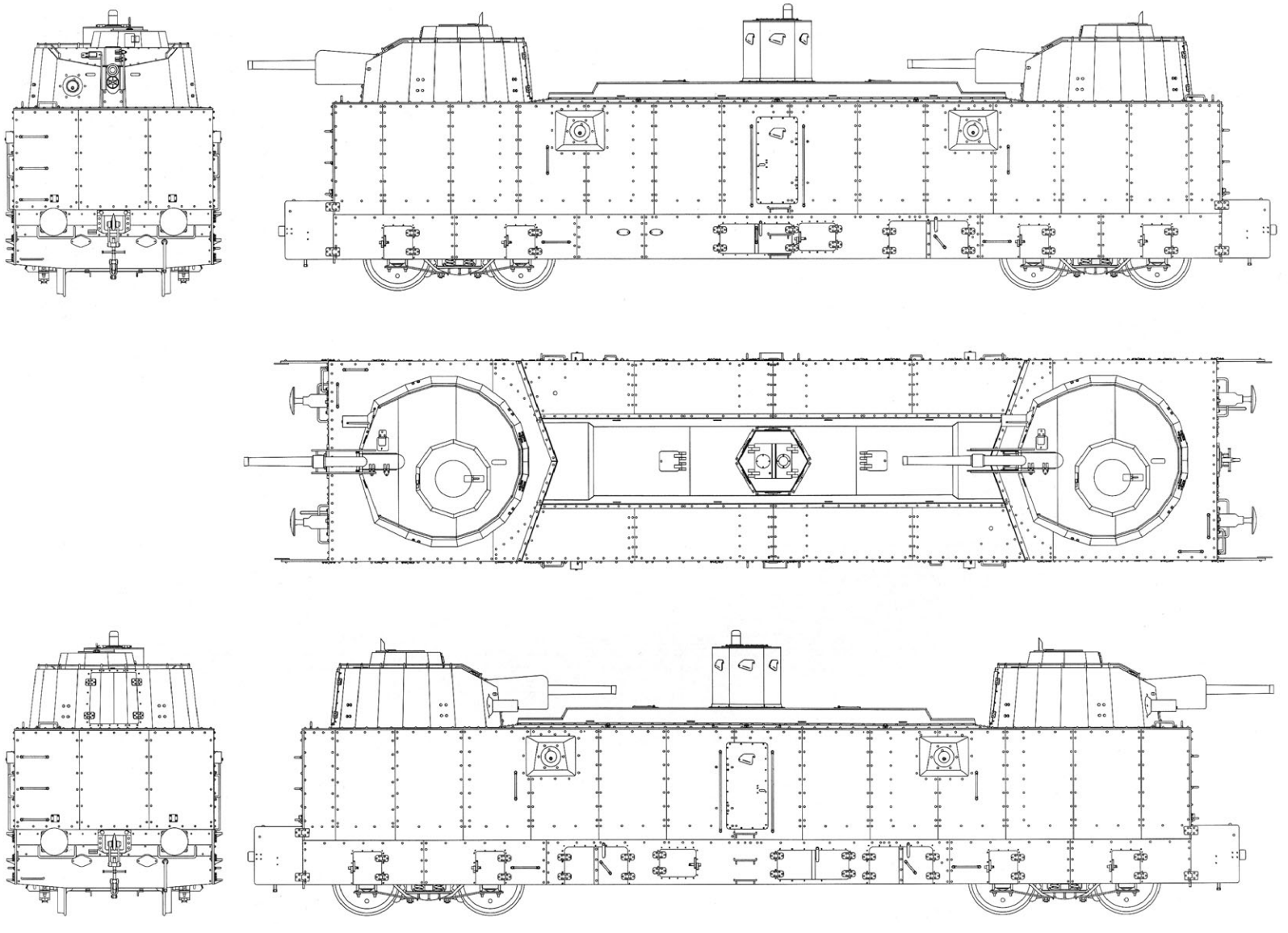
Легкая бронеплощадка типа военсклада № 60. Эти бронеединицы отличались между собой количеством и расположением заклепок на бортах и другими мелкими деталями.
Чертеж выполнил В. Мальгинов

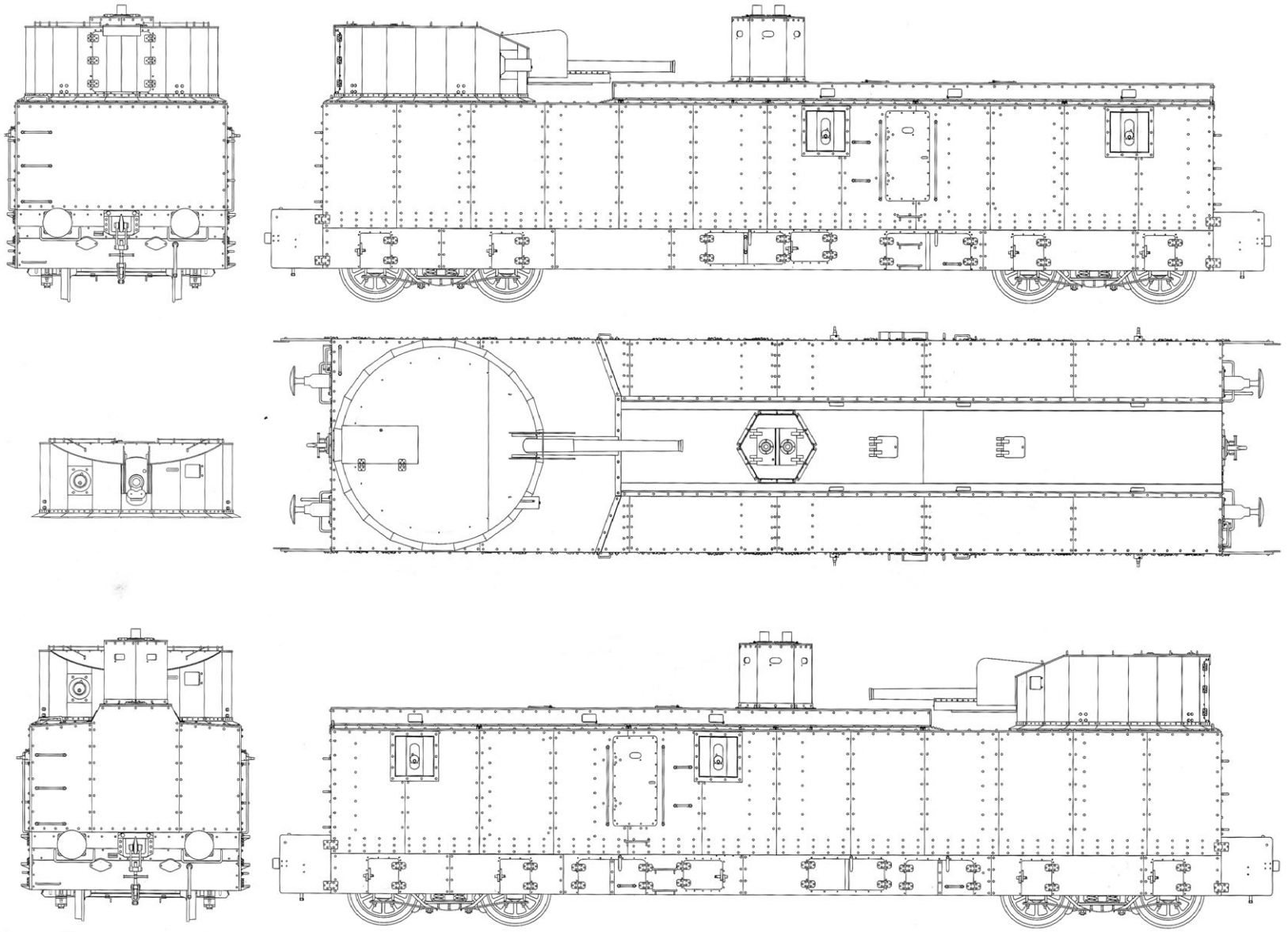




Легкая бронеплощадка ПЛ-35 производства завода «Красный Профинтерн» 1936–1938 годов с шаровыми бортовыми пулеметными установками.
Чертеж выполнил В. Мальгинов

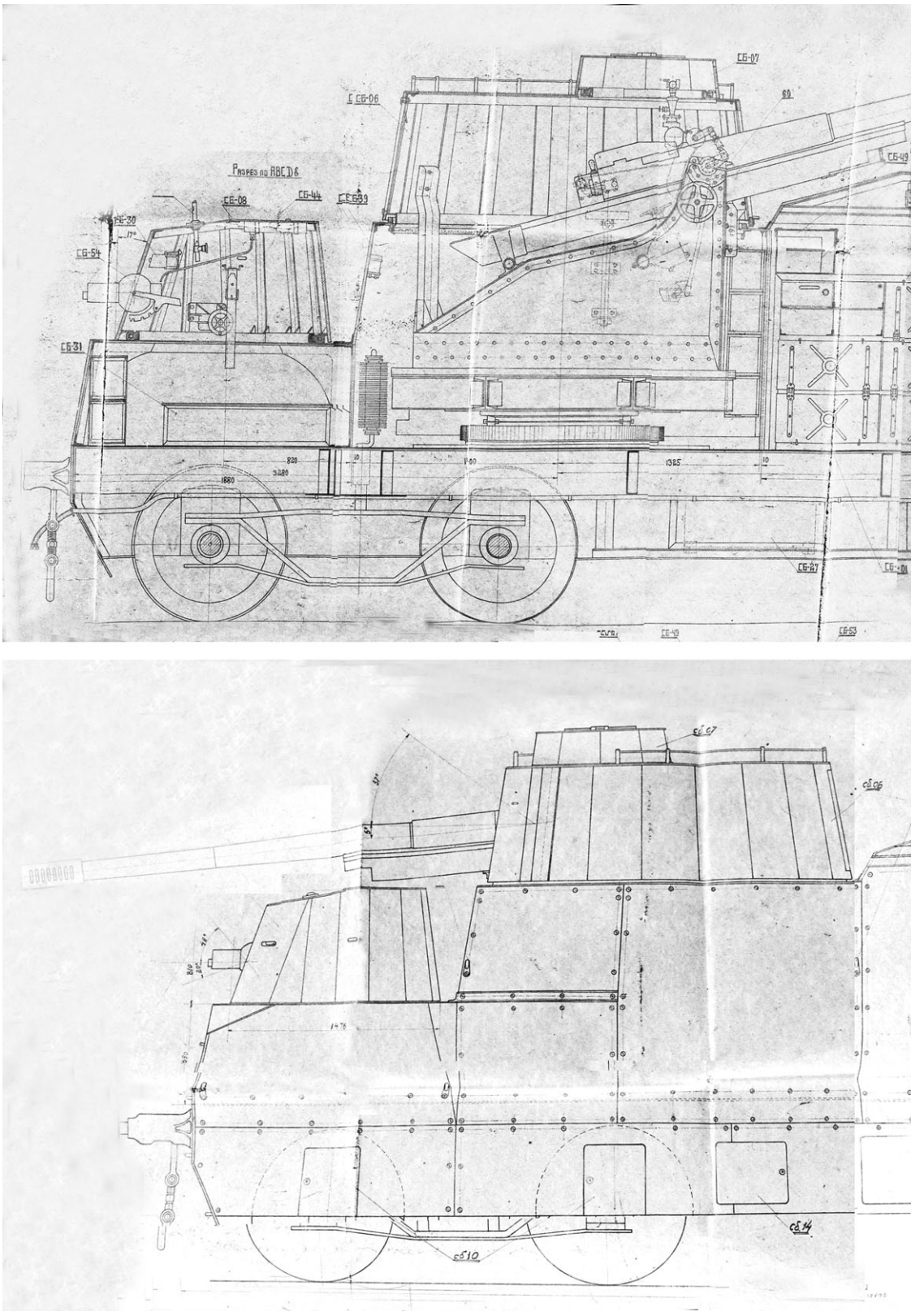
Легкая бронеплощадка ПЛ-37 производства завода «Красный Профинтерн» 1938-1941 годов. Люки внизу служили для доступа к ящикам с подрывным имуществом, инструментом и имуществом связи.
Чертеж выполнил В. Мальгинов

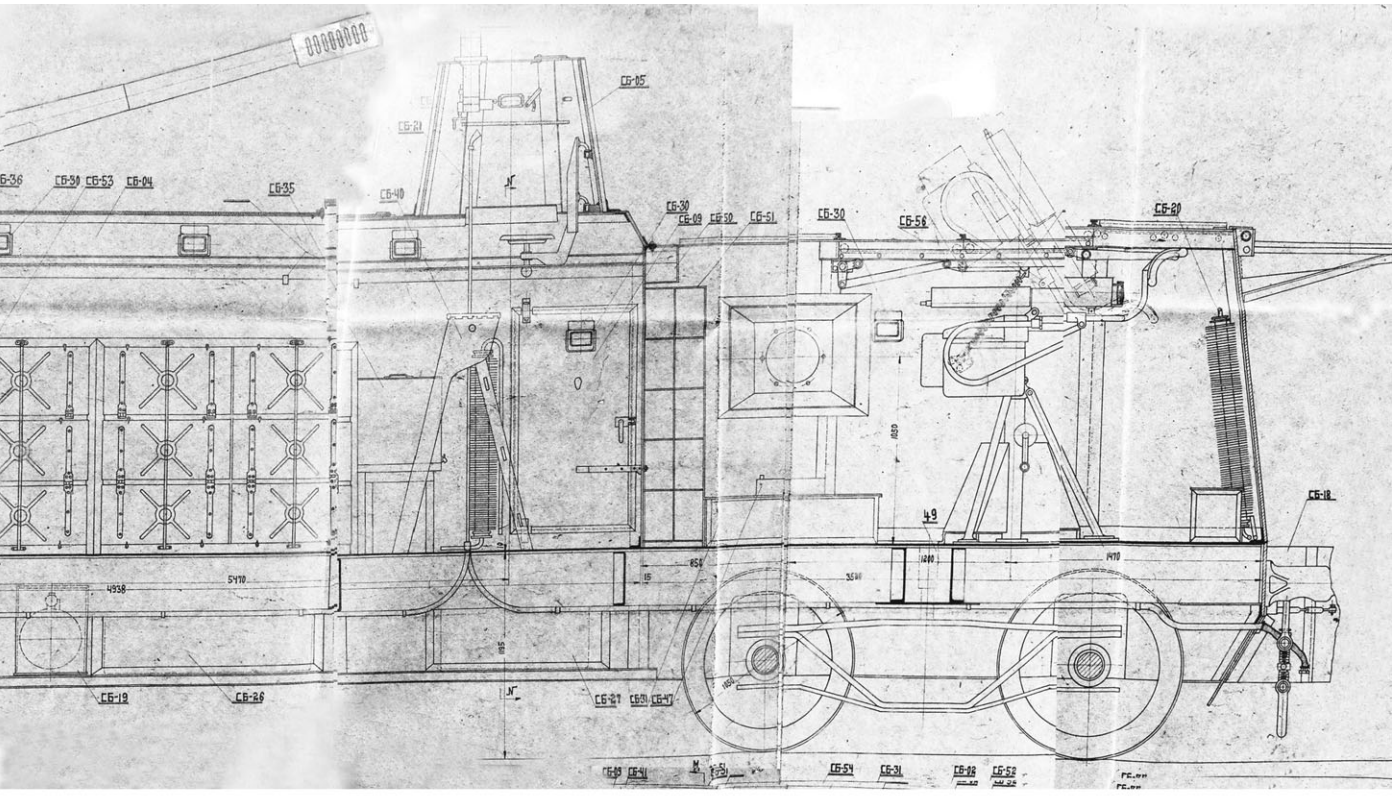


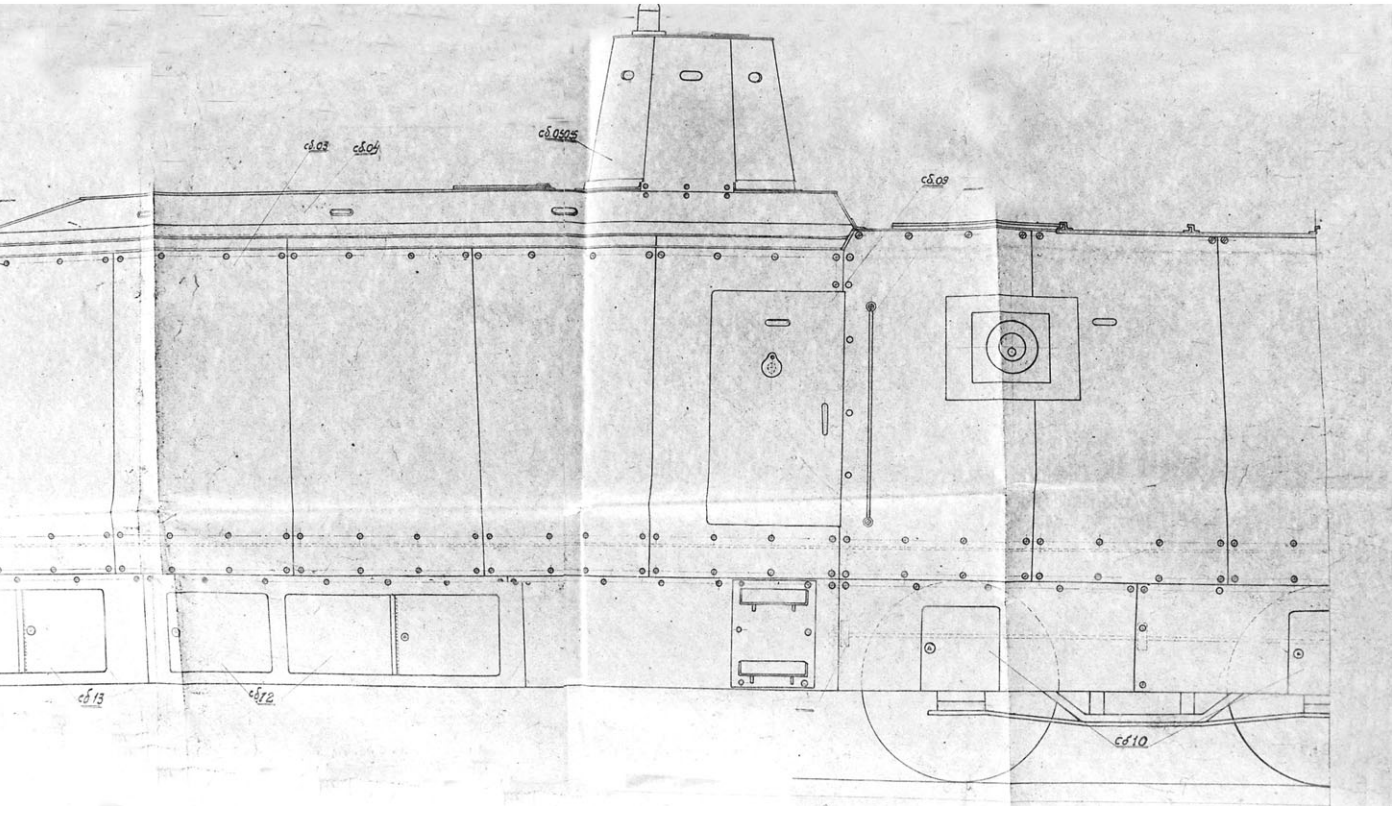


Тяжелая бронеплощадка ПТ-33 производства завода «Красный Профинтерн» 1933–1934 годов. Ее конструкция походила на ПЛ-35, но имела большие габариты.
Чертеж выполнил В. Мальгинов

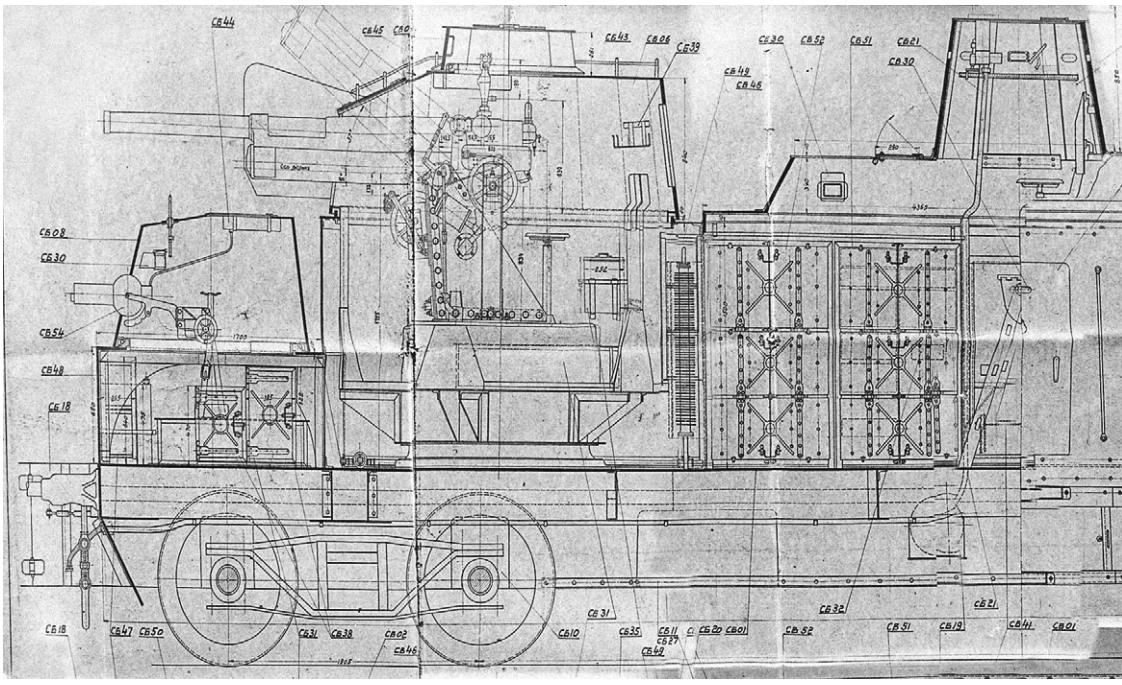
Продольный разрез (вверху) и вид сбоку (внизу) опытной тяжелой бронеплощадки ПТ-38 (копия заводского чертежа).




СБ-36
СБ-30
СБ-53
СБ-04
СБ-35
СБ-40
СБ-21
СБ-05
СБ-30
СБ-09
СБ-50
СБ-51
СБ-30
СБ-56
СБ-20
СБ-18
49
4938
5470
СБ-19
СБ-26
СБ-27
СБ-28
СБ-47
СБ-48
СБ-41
СБ-54
СБ-31
СБ-52


сб.02
сб.04
сб.0505
сб.09
сб13
сб12
сб10

Копия заводского чертежа проекта легкой бронеплощадки ПЛ-36, разработанного в конструкторском бюро военного склада № 60 в августе–сентябре 1936 года. На штампе чертежа различимы подписи начальника КБ военсклада № 60 Щербова, конструктора Григоровича и дата – 26/IX-36 (АСКМ).

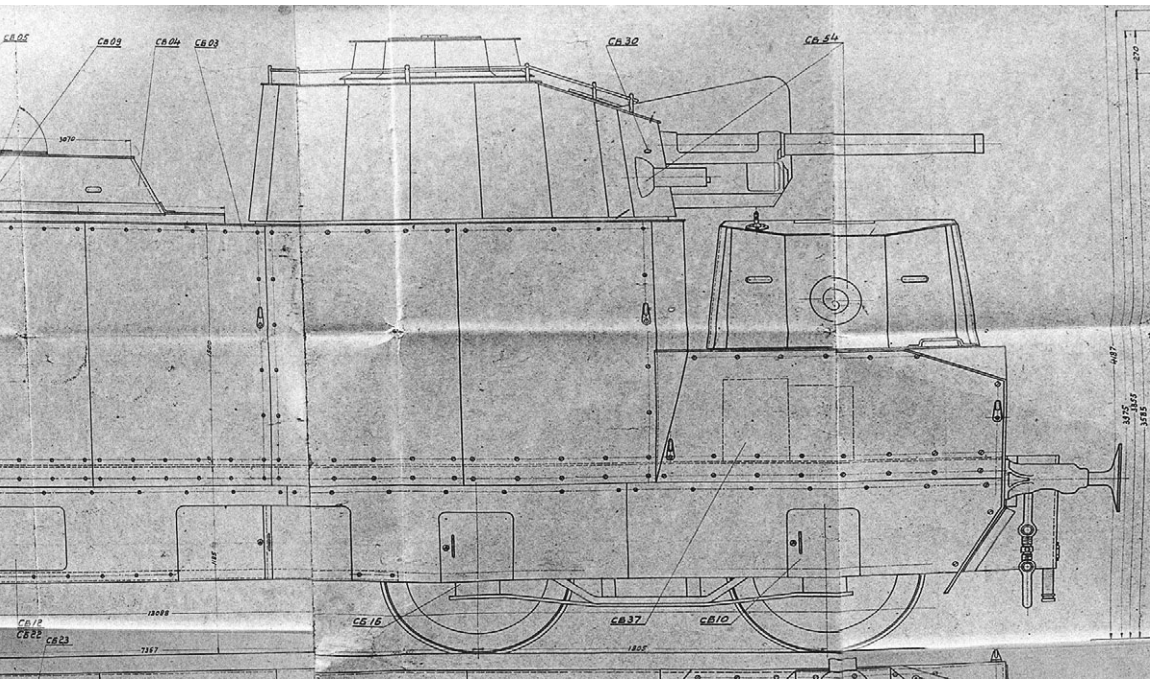


леродистая сталь 12 мм + 5 мм, пулеметные установки под пулеметы Максима – по 2 шт. со щитами и по 2 шт. открытых. Выключатель рессор имеется, средняя часть обшита деревом, отопление – переносимая печь, ходовая часть 4-осного вагона.

Состояние: корпус не требует ремонта, ходовая часть в удовлетворительном состоянии, пулеметы отсутствуют.

Решение: направить на склад № 60 на предмет окончательного определения об использовании (перевооружение или переделки под снарядный погреб) и показа конструкторам отдельных узлов.

Броненлощадки № 204, 218 – вооружение две 152-мм гаубицы «Виккерс», пулеметные установки под пулеметы Максима – по 2 шт. со щитами и по 2 шт. открытых. Броня углеродистая сталь 12+5 мм, ходовая часть 4-осного вагона, выключатель рессор имеется, средняя часть обшита деревом, отопление – переносимая печь.



Состояние: корпус не требует ремонта, ходовая
часть в удовлетворительном состоянии,
пулеметы отсутствуют.

Решение: направить на склад № 60 на предмет окончательного определения об использовании (перевооружение или переделки под снарядный погреб) и показа конструкторам отдельных узлов.

Пулеметный вагон № 212 – 4 шт. башен под пулеметы Максима. Пулеметные установки деревянные со щитовым прикрытием. Зенитная установка – 2 шт. пулемета Виккерс. Броня – углеродистая сталь 12 + 8 + 4, ходовая часть 2-осная платформа.

Состояние: корпус и внутреннее оборудование требуют частичного ремонта. Ходовая часть в удовлетворительном состоянии, пулеметы отсутствует.

Решение: направить на склад № 60. После ремонта и установки шаровых пулеметных установок может быть использована как боевая. Показать конструкторам отдельные узлы.

Вагон-мастерская № 332, вагоны-склады № 37, 205, вагоны-кухни № 327, 130, 222 – после ремонта могут быть использованы в бронепоездных частях.

Штабной вагон № 21, платформы 2-осные (10 шт., покрашены в защитный цвет, на них погружены петли для разрушения железнодорожного пути).

Паровозы Од № 129, 130, 147 – забронирована будка машиниста 9 мм углеродистой сталью, отопление нефтяное, паровоз № 147 не имеет брони.

Состояние: требуется текущий ремонт.

Решение: передать НКПС, так как не имеют достаточного бронирования.

Мотодрезины № 52, 53 – не бронированы, на дрезине № 52 мотор «Студебеккер» 25,5 л.с., на № 53 – «Гарфорд» 12 л.с.

Требует капитального ремонта – сдать НКПС.

Тележка для мин – 2 шт., типа путевой дрезины с мотоциклетным мотором. Имеет деревянный ящик для взрывчатых веществ.

Требуется ремонт – сдать НКПС как нормальный подвижной состав.

Бронеплощадки № 2, 203, 103, 304, 105, 202, 303, 1, 3 – 9 шт. Имеют различную броню железобетон, экранированные 12 + 6 + 4 мм, котельное железо от 8 до 12 мм. Вооружения и установок для вооружения – нет.

Состояние: броня требует ремонта, башен нет, ходовая часть требует ремонта, внутреннее оборудование отсутствует.

Решение: разбронировать в мастерских арсенала г. Таллина. Броню сдать ОФИ округа, рамы с ходовыми частями передать НКПС.

Пулеметные вагоны № 8, 9, 114, 115, 116, 206 – 6 шт. Обыкновенные 2-осные вагоны, обшитые 6 – 8 мм железом. Имеют деревянную пулеметную установку на 4 пулемета в каждом вагоне.

Состояние: обшивка требует ремонта, пулеметов нет.

Решение: разбронировать в мастерских арсенала г. Таллина. Броню сдать ОФИ округа, рамы с ходовыми частями передать НКПС.

Железнодорожный велосипед, специальный трехколесный, требует ремонта – передать ОФИ округа как ломанный.

Транспортер № 145 – 8-осный транспортер, вооружение 152-мм пушка морского образца Канэ – 1 шт., без бронировки.

Состояние: внешнее удовлетворительное.

Решение: передать НКВМФ.

Платформы № 215, 307 – специальные 4-осные платформы, вооруженные 102-мм пушками морского образца по 1 шт.

Состояние: внешнее удовлетворительное.

Решение: передать НКВМФ.

Платформы № 5, 6 – специальные 4-осные без вооружения, предназначенные для установки 102-мм орудия морского образца.

Состояние: внешнее удовлетворительное.

Решение: передать НКВМФ.

Вагон № 14 – 2-осный товарный, приспособленный для перевозки снарядов к 152-мм пушке Канэ.

Состояние: внешнее удовлетворительное.

Решение: передать НКВМФ.

Начальник БТУ Коробков».

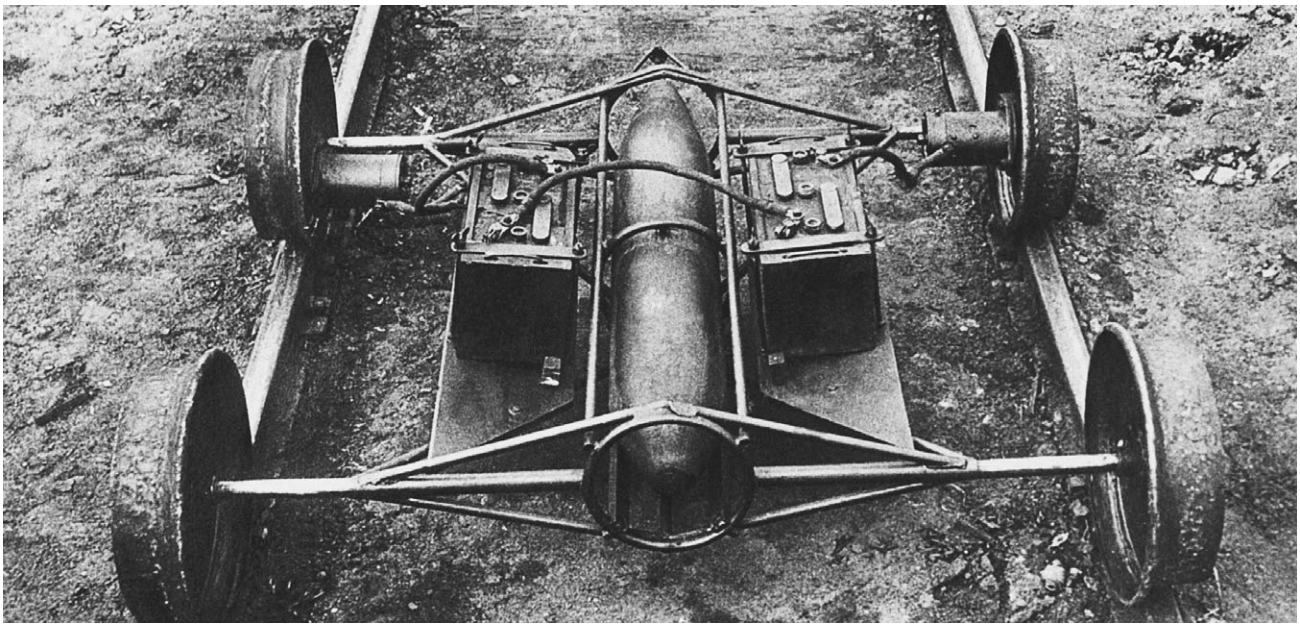
29 марта 1941 года в ведение Балтийского флота передали платформу № 145 со «152/45-мм пушкой Канэ на модернизированном станке № 5931», платформы № 215 и 307 со «102-мм артиллерийскими установками Обуховского завода № 69 изготовления 1912 г. и № 101 изготовления 1915 г.», вагон № 14 для боеприпасов, а также бронеплощадки

№ 1, 2, 3, 103, 105, 202, 203, 303, 304 (видимо решили их передать флоту, а не разбронировать, как предполагалось ранее).

В первой декаде апреля 1941 года из Эстонии на военный склад № 60 в Брянске отправили 7 бронеплощадок (№ 102, 302, 305, 104, 218, 24, 212) и 10 различных вагонов (кухни, мастерские и т.п.). Дальнейшая судьба эстонских бронеплощадок автору неизвестна.

С уверенностью можно сказать лишь то, что 5 – 6 июля 1941 года из Брянска на завод № 4 (г. Коломна) отправили «две бронеплощадки Эстонских железных дорог, удовлетворяющих требованиям следования в пассажирских поездах». Здесь к середине августа бронеплощадки (№ 204 и 208) вооружили 37-мм пушкой, строенной установкой пулеметов ДШК и четырьмя Максимами (послед-

Общий вид зенитной бронеплощадки СПУ-БП. Хорошо видна сдвижная крыша и счетверенная установка пулеметов Максима (ЦАМО).



Железнодорожная торпеда ЖДТ-3, общий вид. 1938 год. В центре лежит заряд взрывчатки в специальном корпусе, по бокам от него два аккумулятора, на задних колесиках два электромотора (АСКМ).

ние ставились в бортовых установках). Эти бронеединицы использовались «для организации ПВО поездов спецназначения».

Судьба остальных эстонских бронепоездных объектов, доставленных на склад № 60, автору неизвестна но, скорее всего, их тоже переделали в площадки ПВО.

К лету 1940 года латышская армия имела всего два бронепоезда (№ 1 и № 2), входивших в состав сформированного еще в 1936-м бронепоездного дивизиона. Причем эта часть считалась территориальной и должна была развертываться только в случае начала боевых действий, поэтому составы находились на консервации. Дислоцировался дивизион на станции Виндава.

После того, как Латвия вошла в состав СССР, оба бронепоезда включили в состав 10-го отдельного железнодорожный артиллерийский дивизион Балтийского флота. Каждый состав состоял из бронепаровоза, четырех 2-осных и одной 4-осной бронеплощадок. Причем 4-осные (изготовления завода «Красное Сормово») были захвачены латышами еще в 1919 году в ходе боев с частями Красной Армии.

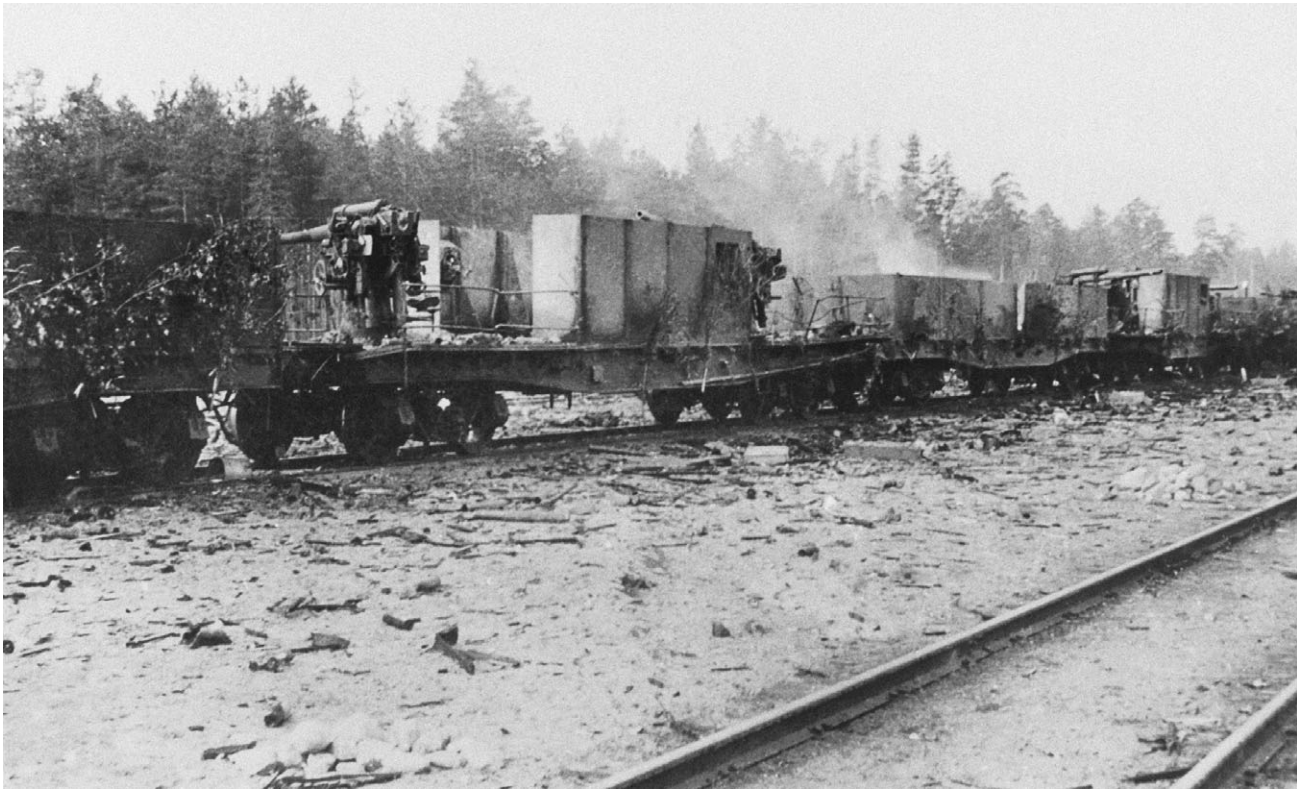
25 мая 1941 года во время учебного выхода бронепоезд № 1 сошел с рельс и упал под откос, где пролежал до 18 июня – не было необходимого для его подъема оборудования. 18–20 июня с помощью железнодорожного крана удалось поднять состав, который доставили для ремонта в депо станции Виндава.

К утру 22 июня привели в боеспособное состояние четыре двухосных бронеплощадки (две с 83-мм английской полевой пушкой и четырьмя – пятью пулеметами Максима на каждой, одна с 40-мм зениткой «Бофорс» и четырьмя Максимами и последняя с 37-мм пятиствольной пушкой Гочкиса* и двумя Максимами) и бронепаровоз Ов № 478. Четырехосную сормовскую бронеплощадку восстановить не удалось – у нее заклинило башни и перекосило бронекорпус.

24–26 июня 1941 года бронепоезд № 1 (в начале июля он получил номер 302) под командованием капитана Белоусова безуспешно пытался пробиться к Лиепае, а затем в июне – августе с боями отходил через Елгаву, Ригу, Тарту, Тапу, Нарву, Веймарн, Котлы на Ораниенбаум. В начале сентября было проведено перевооружение бронепоезда № 302, и впоследствии он участвовал в обороне Ленинграда.

Что касается латышского бронепоезда № 2, то из его состава удалось спасти только бронепаровоз Ов № 431, который к началу войны находился на ремонте на станции Шкирятова (8 км восточнее Риги). Благодаря мужеству машиниста М. Смушко бронепаровоз своим ходом дошел до Ленинграда, а в июле 1941 года был включен в состав бронепоезда № 301 Балтийского флота.

** 37-мм пятиствольные (револьверные) пушки закупались у фирмы Гочкиса в 1884–1886 годах, а затем в 1886–1896 годах производились на Тульском оружейном заводе (до 100 штук закуплено и 290 изготовлено в Туле). Эти орудия поступали на вооружение кораблей Российского флота.*



Зенитный бронепоезд, разбитый во время боев под Борисовым. Июль 1941 года. На переднем плане вагон с двумя 76-мм зенитными орудиями образца 1931 года и счетверенной установкой пулеметов Максима (стояла в центре броневого корпуса). Хорошо видно, что орудия установлены открыто и имеет только поручневое ограждение (АСКМ).

Оставшаяся в Виндаве матчасть бывшего латышского бронепоезда № 2 была захвачена немцами.

БРОНЕДРЕЗИНЫ. Активные работы по проектированию и изготовлению современных бронедрезин для Красной Армии начались после создания в конце 1929 года Управления механизации и моторизации РККА. Так, в 1931 году КБ под руководством Н. Дыренкова спроектировало и изготовило бронедрезину Д-37 оригинальной конструкции, которая испытывалась в течение двух лет, но в итоге была признана неудачной.

Следует сказать, что к началу 1930-х годов советская промышленность начала производство железнодорожных моторных дрезин и мотовозов, база которых оказалась пригодной для бронирования.

В конце 1929 года на Калужском машиностроительном заводе НКПС (бывшие Главные мастерские Сызрано-Вяземской железной дороги) началось серийное производство моторных дрезин Уа (участковая автодрезина). Они предназначались для инспекторских поездок руководства, для перевозки небольшого числа пассажиров или ремонтных рабочих. Уа имела сваренную из швеллеров раму, в центре которой крепился автомобильный двигатель «Форд АА» мощностью 40 л.с. (позже ГАЗ-АА, а на некоторых устанавливали тракторные двигатели ХТЗ), коробка перемены передач и реверсная муфта. На выходном валу последней имелась двухрядная звездочка, которая при помощи двух цепей Галя передавала вращение на обе оси дрезины. Дрезина имела ручной тормоз и электрическое освещение. Уа оборудовалась закрытым деревянным кузовом, вмещавшим 10 человек (включая водителя). Всего с 1930 по 1939 год Калужский машиностроительный завод НКПС изготовил 957 моторных дрезин Уа, причем небольшое их количество было выполнено для узкой колеи 750 мм.

Параллельно с изготовлением дрезин Уа Калужский завод спроектировал более мощную единицу – мотовоз, в конструкции которого также использовались автомобильные агрегаты. Серийное производство новых единиц, получивших обозначение Мг/2 (мотовоз с двигателем ГАЗ, двухосный), на которых в качестве силовой установки использовались двигатели «Форд-АА» и ГАЗ-АА в 40 л.с., началось в конце 1931 года. В 1932 году, по опыту эксплуатации первых серийных образцов Мг/2, конструкторы Калужского завода провели модернизацию мотовоза – была усилена рама, уширен корпус, установлен дополнительный двухступенчатый

редуктор. Новая машина получила обозначение Му/2 (у – усиленный). В следующем году в производство запустили мотовоз, оснащенный 73-сильным двигателем автомобиля ЗИС-5 – Мз/2 (мотовоз с двигателем ЗИС, двухосный), для которого пришлось заново спроектировать кузов и ходовую часть. Мз/2 стал самой массовой довоенной машиной такого типа – с 1933 по 1939 год изготовили 3339 таких мотовозов.

По конструкции этот мотовоз был похож на несколько увеличенную дрезину Уа. Рама Мз/2 изготавливалась сварной из швеллера. В центре рамы крепился двигатель ЗИС-5 с автомобильной коробкой перемены передач с дополнительным редуктором и реверсом. Движение к колесным парам передавалось при помощи цепей Галля от двухрядной звездочки, насаженной на выходной вал реверса. Запас горючего составлял 100 л.

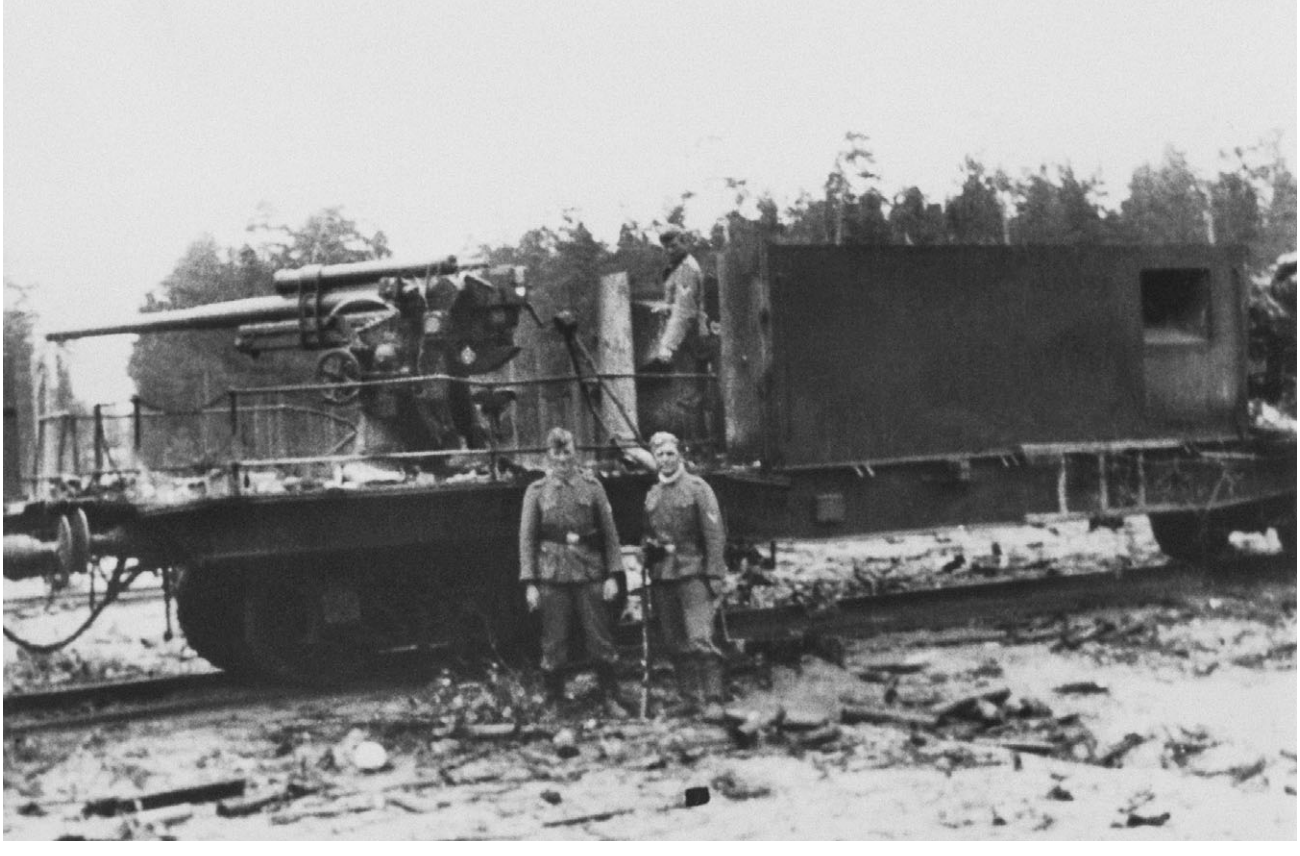
В центре рамы располагалась кабина водителя, а по краям – ящики для размещения 2000 кг балласта. Мотовоз снабжался ручным тормозом с четырьмя колодками на каждую ось, и электрическим освещением.

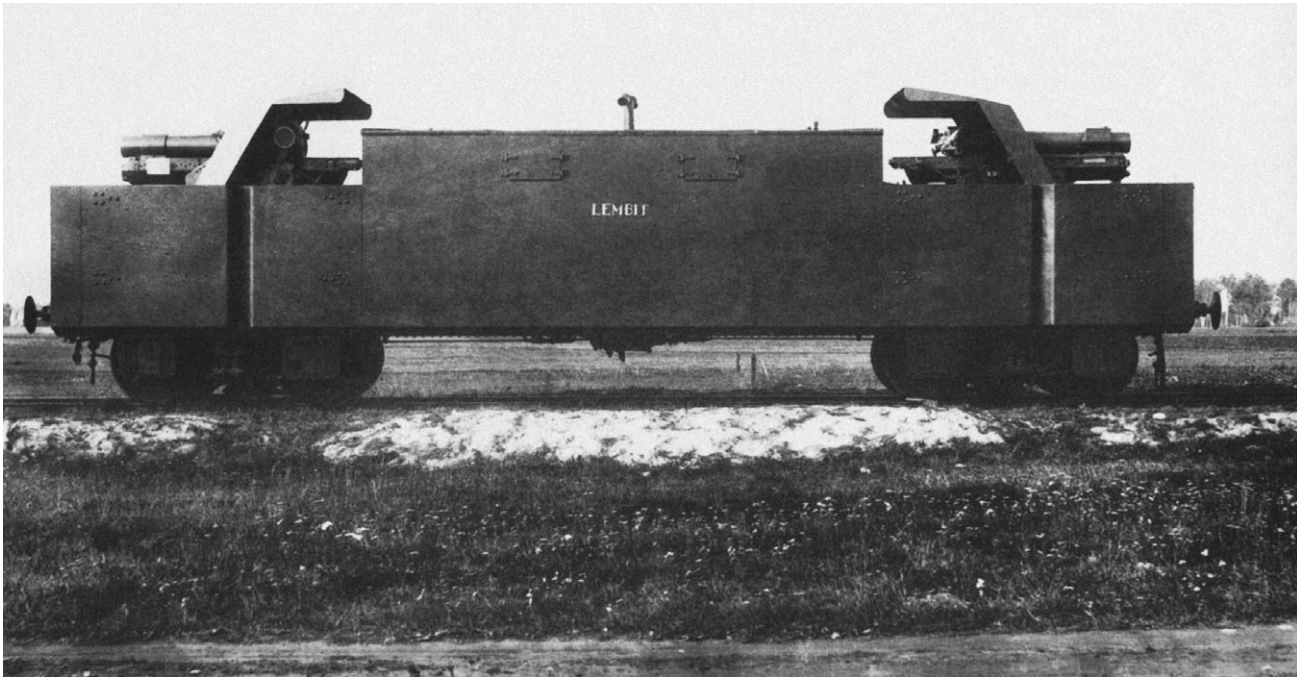
Наличие освоенных промышленностью моторных дрезин и мотовозов позволило использовать их базы для разработки бронированных дрезин. Пионером в этом стали мастерские военного склада № 60 в Брянске.

В конце 1932 года здесь спроектировали и изготовили тяжелую бронедрезину с 76,2-мм пушкой, которая в документах УММ РККА значилась как «бронедрезина Ук». В качестве базы был использован мотовоз Калужского завода Мг/2 с двигателем ГАЗ или «Форд», вооружение состояло из 76,2-мм пушки с бронеавтомобиля «Гарфорд» постройки Первой Мировой войны (несколько таких машин хранились на складе № 60) и 5 пулеметов Максима – двух бортовых, одного в башне и двух спаренных на установке для зенитной стрельбы. В ходе испытаний Ук, проведенных в начале 1933 года, в конструкции бронедрезины выявилось большое количество недостатков и недоработок. Темнее менее, опыт ее постройки и испытаний использовали для разработки новых образцов более совершенных бронедрезин.

Работы по их проектированию поручили конструкторскому бюро Экспериментального завода НКПС (завод Можерез) летом 1934 года. Согласно выданным УММ РККА тактико-техническим требованиям предполагалось изготовить три различных типов бронедрезин – тяжелую, транспортер и штабную:

Немецкие солдаты у разбитого вагона с двумя 76-мм зенитными орудиями образца 1931 года и счетверенной установкой пулеметов Максима. Район Борисова, июль 1941 года. Хорошо виден стопор для крепления орудийного ствола по-походному и типовая бортовая бронепоездная установка пулемета Максим (АСКМ).





Бронеплощадка № 218 «Lembit» полка бронепоездов Эстонской армии, вооруженная двумя 152-мм гаубицами «Виккерс». Эта бронеединица в апреле 1941 года поступила на военный склад № 60 в Брянске (фото предоставил М. Ыун).

«Тяжелая бронедрезина основным своим назначением имеет выполнение боевых задач в условиях ближнего боя, решение тактических задач по охране мостов и железнодорожных сооружений, борьбу с отрядами, танками, дрезинами противника и сопровождение на марше эшелонов и колонн...

Бронедрезина-транспортер основным своим назначением имеет обеспечение беспрепятственного передвижения взвода управления бронепоездной части под огнем противника при его переброске по железнодорожному полотну с целью организации командного и наблюдательного пунктов, а также транспортировка раненых и специальных грузов...

Штабная бронедрезина является командно-наблюдательным постом командира бронепоездной части для управления частью как в условиях походного движения, так и в бою...»

Опытные образцы новых бронедрезин, получивших обозначения «Э» (экспериментальный образец) – Э-7 (тяжелая), Э-6 (транспортер) и Э-4 (штабная), были готовы в конце 1934 года. Главным конструктором Э-7 был инженер Ф. Трусов, Э-4 и Э-6 В. Филимонов, общее руководство работами осуществлял начальник КБ завода Можерез Н. Гуленко.

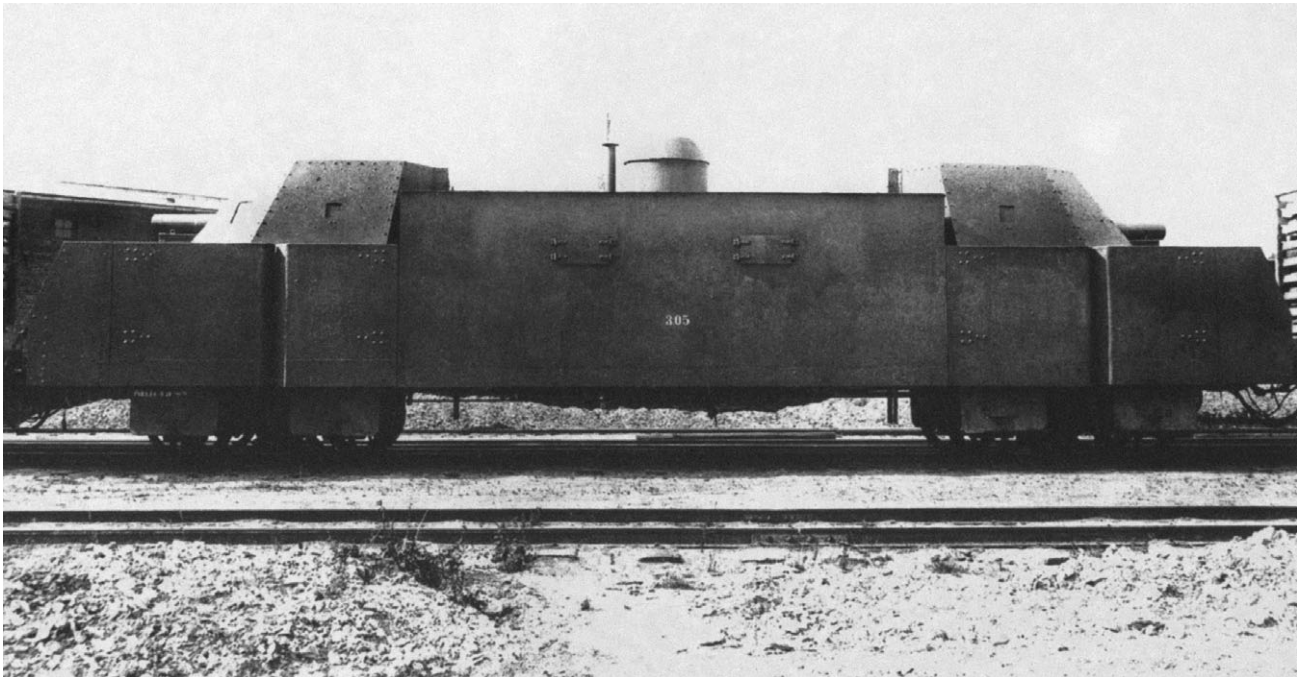
При передачи в войска дрезины получили новые индексы: Э-7 – БДТ (бронедрезина тяжелая, иногда встречается БДТ-35 – по году принятия на вооружение), Э-6 – ДТР (дрезина-транспортер) и Э-4 – ДШ (дрезина штабная).

Тяжелая бронедрезина БДТ была изготовлена на шасси мотовоза Мз/2 Калужского машиностроительного завода (с двигателем ЗИС-5), при этом в конструкцию шасси никаких изменений не вносили. Корпус, сваренный из броневых листов толщиной 16 мм (борта), 10 мм (крыша и листы, близкие к горизонтальным) и 8 мм (горизонтальные поверхности крыши и низ), был съемным и крепился к раме Мз/2 на болтах.

Вооружение состояло из 45-мм пушки со спаренным пулеметом ДТ в башне от танка Т-26, установленной в средней части корпуса, трех бортовых Максимов в шаровых установках, пулемета ДТ в задней стенке корпуса и зенитной спаренной установки пулеметов Максима типа НИАП в задней части корпуса, которая выдвигалась и могла вести огонь через специальный люк в крыше. Возимый боекомплект составлял 154 снаряда, 21000 патрон к пулеметам Максима и 1536 к ДТ.

Для посадки экипажа из 9 человек служили две двери в бортах корпуса, для наблюдения за железнодорожным полотном в правом борту корпуса имелся откидывающийся вверх люк, а при движении под огнем перед водителем устанавливался перископ типа «Разведчик».

Бронедрезина оснащалась радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной и механизмом для подъема и перехода на параллельный путь. Он состоял из двух частей –



Броневлощадка № 305 полка бронепоездов Эстонской армии, вооруженная двумя 152-мм гаубицами «Шнейдер». Эта бронеединица в апреле 1941 года поступила на военный склад № 60 в Брянске (фото предоставил М. Ыун).

гидравлического подъемника с поворотным кругом на шариковой опоре и балочного приспособления. Сначала дрезина вывешивалась при помощи подъемника, затем поворачивалась на 90 градусов, лебедкой перекатывалась по уложенным балкам на параллельный путь, разворачивалась и опускалась на рельсы.

Для бронедрезины-транспортера ДТР безо всяких изменений использовалось шасси моторной дрезины Уа Калужского машиностроительного завода. К раме шасси болтами крепился корпус, сваренный из 8 мм (борта) и 4 мм (крыша и пол) бронелистов.

В центре крыши устанавливалась 16-гранная сварная башня с пулеметом Максима в шаровой установке. Кроме того, в каждом борту корпуса имелись по две установки пулеметов ДТ, и еще по одному ДТ размещалось в переднем и заднем листах. Боекомплект состоял из 4032 патронов к ДТ и 3000 к пулемету Максима. Для посадки экипажа и десанта имелось четыре двери (по две с каждой стороны), для наблюдения за железнодорожным полотном при движении в правом борту располагался небольшой люк, в левом имелись жалюзи для доступа воздуха к радиатору. Бронедрезина оснащалась радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной и механизмом для перехода на параллельный путь.

Штабная бронедрезина ДШ, как и ДТР, изготавливалась на шасси дрезины Уа. Она имела сварной бронекорпус из 8 – 4 мм листов, внутри разделенный на два отделения – штабное, где размещается штаб бронепоездной части, и боевое, в котором находятся водитель, пулеметчик и радист.

Вооружение ШД состояло из пулемета Максима во вращающейся башне (конструктивно идентичной башне ДТР) и пулемета ДТ в лобовом листе корпуса. Для посадки экипажа и штаба в бортах корпуса было три двери – две со стороны радиатора (в боевое и штабное отделение) и одна с противоположной стороны для водителя. В последней имелся лючок для наблюдения за железнодорожным полотном при движении, а перед водителем располагался перископ «Разведчик» для движения под огнем. Для лучшего наблюдения за местностью в бортах штабного отделения были прорезаны три окна со стеклами, которые закрывались броневыми заслонками, а в крыше люк.

Для работы командиров в штабном отделении установлены рабочий стол, стулья, столик для машинистки, диван с подъемной койкой и шкаф для бумаг.

Бронедрезина Э-4 была оснащена радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной и механизмом для перехода на параллельный путь.

В конце 1935 года все три опытных образца бронедрезин передали в отдельный полк бронепоездов для проведения войсковых испытаний. Тяжелая бронедрезина (БДТ) испытывалась с 30 ноября 1935 года по 26 марта 1936 года по маршруту Брянск–Смоленск–Орел, при этом общий пробег составил 1060 км,

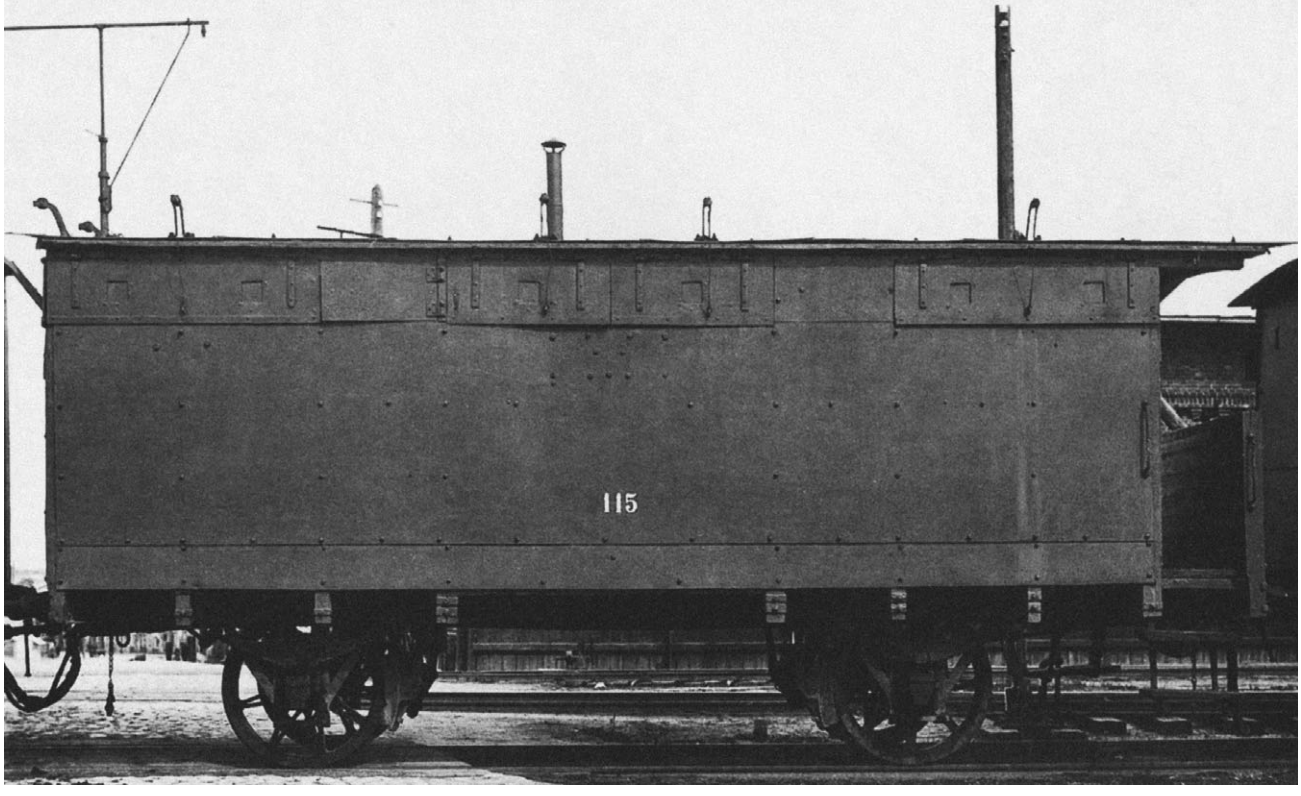
штабная бронедрезина (ДШ) – с 27 ноября 1935 года по 6 января 1936 года по тому же маршруту (пробег 1576 км), дрезина-транспортер (ДТР) – с 7 по 24 января 1936 года. Эти пробеги позволили внести небольшие изменения в конструкцию дрезин для более надежной их работы. Одновременно с этим велся выбор предприятия для организации серийного изготовления бронедрезин. Выбор был сделан в пользу Подольского крекинго-электровозостроительного завода – это предприятие к этому времени уже имело опыт производства бронекорпусов для танкеток Т-27 и танков Т-37. Всего за 1936 – 1937 года здесь сумели собрать 4 ДТР и 4 БДТ. Таким образом, суммарный выпуск (с учетом трех опытных образцов) составил 11 единиц – 1 штабная, 5 ДТР и 5 БДТ, после чего их выпуск прекратили. Это было связано с активизацией работ по созданию бронемашин на железнодорожном ходу. Для этого броневики оснащались железнодорожными бандажами, которые ставились вместо обычных колес. Для удобства монтажа машины оснащались домкратами в днище корпуса, а для движения по рельсам вперед и назад с одинаковой скоростью – реверсом. Кроме того, броневики оборудовали сцепными приспособлениями – при необходимости они могли буксировать за собой вагон или платформу.

А учитывая тот факт, что по броне и вооружению бронеавтомобили практически не уступали бронедрезинам, а по маневренности их превосходили (при установке колес могли двигаться по грунтовым дорогам и шоссе), то станет ясно, почему предпочтение отдали бронеавтомобилям.

С 1936 года серийно выпускались (или переделывались из ранее изготовленных) железнодорожные варианты бронемашин ФАИ-жд, БА-6 жд, БА-20 жд иБА-10 жд. Они активно использовались в составе бронепоездов вместо бронедрезин.

К проектированию новых образцов бронедрезин вернулись только в конце 1940 года, когда завод «Красный Профинтерн» в Брянске начал разработку нового образца, получившего обозначение БДТ-41. Было разработано семь эскизных вариантов, отличавшихся между собой главным образом компоновкой и размещением вооружения. Одобренный ГАБТУ КА уже после начала войны вариант № 7 представлял бронедрезину с толщиной брони до 45 мм, вооруженную 76-мм пушкой и пулеметом ДТ в башне от танка Т-34, четырьмя бортовыми Максимами в шаровых установках, спаренными ДШК на станке для зенитной стрельбы и пятью пистолетами-пулеметами ППШ. Боекомплект состоял из 152 снарядов, 3000 патронов к ДШК, 11000

Бронеплощадка № 115 полка бронепоездов Эстонской армии. Этот вагон предполагалось разбронировать (фото предоставил М. Ыун).

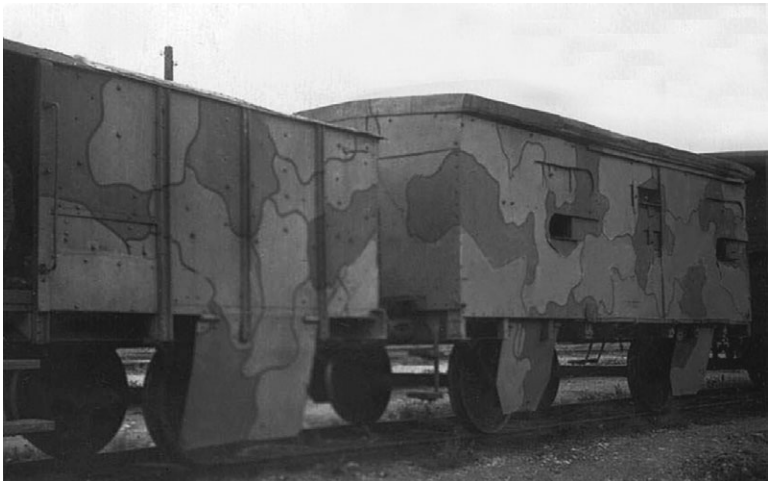


к Максимам, 3055 к ДТ и 150 гранат Ф-1. Для наблюдения за полем боя использовалась «башня Лещинского производства завода № 92». В качестве силовой установки предполагалось использовать дизельный двигатель В-4 мощностью 300 л.с. (они устанавливались на танки Т-50) с коробкой перемены передач, главным фрикционом и вентилятором от Т-34. Для внешней связи использовалась радиостанция КРСТБ, для внутренней ТПУ. В июле 1941 года был изготовлен деревянный макет БДТ-41 в натуральную величину, но после эвакуации завода «Красный Профинтерн» в августе 1941 года все работы по ней прекратили.

По первоначальному плану бронедрезины должны были входить в состав бронепоездных подразделений. Так 15 июля 1935 года, еще в ходе заводских испытаний новых образцов бронедрезин, руководство УММ РККА направило начальнику штаба РККА Егорову проект новой организации бронепоездных частей. Согласно этому документу в состав каждого дивизиона бронепоездов включались 3 бронедрезины-транспортера (ДТР), 1 штабная бронедрезина (ДШ) и 4 бронемашины на железнодорожном ходу (1 БА-6 жд и 3 ФАИ-жд). А каждый отдельный бронепоезд, не входивший в состав дивизионов, должен был иметь в своем составе 1 тяжелую бронедрезину (БДТ), 1 ДТР и 3 бронемашины на железнодорожном ходу (2 БА-6 жд и 1 ФАИ-жд).

Однако в начале 1936 года появляются новые взгляды на использование бронедрезин в составе специальных подразделений. Прежде всего, на них предполагалось возложить охрану и оборону железных дорог большой протяженности в малоосвоенных местах – в Сибири и на Дальнем Востоке. Это объяснялось тем, что по сравнению с бронепоездами бронедрезины меньше зависели от железнодорожной инфраструктуры, имели большой запас хода (до 250 км) и высокую скорость – до 75 км/ч (бронепоезда имели максимальную скорость до 50 км/ч, запас хода по воде до 100 км, а также требовали регулярных промывок котла паровоза).

Поэтому директивой начальника Генерального Штаба РККА № 4/2/35247 от 28 мая 1936 года командующему войсками Белорусского военного округа предписывалось в срок к 1 августа сформировать при отдельном полку бронепоездов «Опытный батальон бронедрезин» по штатному расчету. По этому расчету в батальоне насчитывалось: личного состава – 260 человек (среднего и высшего комсостава 40, младшего комсостава 86 и рядовых 134), тяжелых бронедрезин

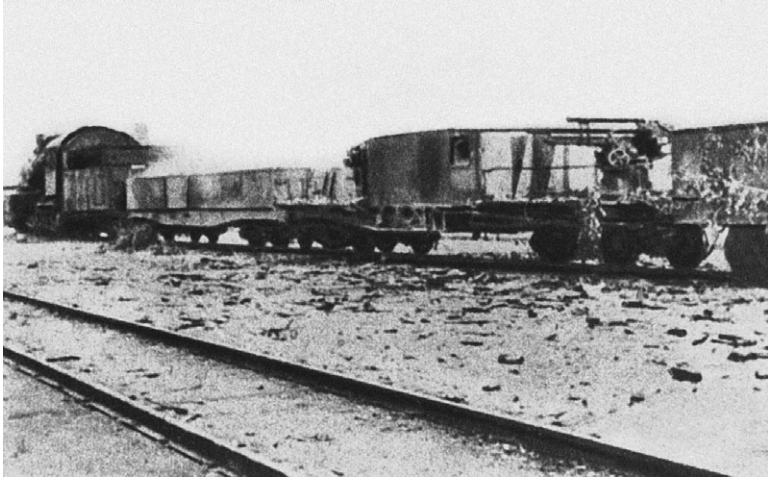


Двухосные броневагоны из состава бепо № 2 бывшей латышской армии, захваченные немцами в Виндаве. Июль 1941 года (фото из архива Я. Магнуского).

БДТ-35 – 10, штабных бронедрезин ДШ – 1, бронемашин БА-3 жд – 21, ФАИ жд – 9, автомашин легковых – 1, грузовых – 5, специальных – 6, мотоциклов – 3, радиостанций 11-АК на автомобиле – 1.

По состоянию на 22 октября 1936 года в батальоне имелось: 1 бронедрезина БДТ, одна ДШ и 19 бронемашин на железнодорожном ходу (10 БА-6-жд и 9 ФАИ-жд). Летом 1937 года его переименовали в 5-й отдельный батальон бронедрезин и перевели на новый штат № 16/716, согласно которому он должен был иметь 5 бронедрезин (4 БДТ и 1 ДШ), 39 бронемашин на железнодорожном ходу (30 БА-6жд и 9 ФАИ-жд), 1 легковую, 9 грузовых, 4 специальных машины, 4 мотоцикла и 1 мотовоз Мз/2.

В сентябре 1937 года 5-й отдельный батальон бронедрезин из Брянска перебросили на станцию Бурея, где он вошел в состав войск ОКДВА. В течение 1937 – 1941 годов часть занималась боевой подготовкой, а также обустройством места своей дислокации.



Зенитный бронепоезд, разбитый во время боев под Борисовым. Июль 1941 года. На переднем плане вагон с 76-мм зенитными орудиями образца 1931 года (АСКМ).

Шефами батальона стали рабочие угольных копей Кивда Хабаровского края, вручившие в сентябре 1939 года шефское знамя за отличную боевую подготовку.

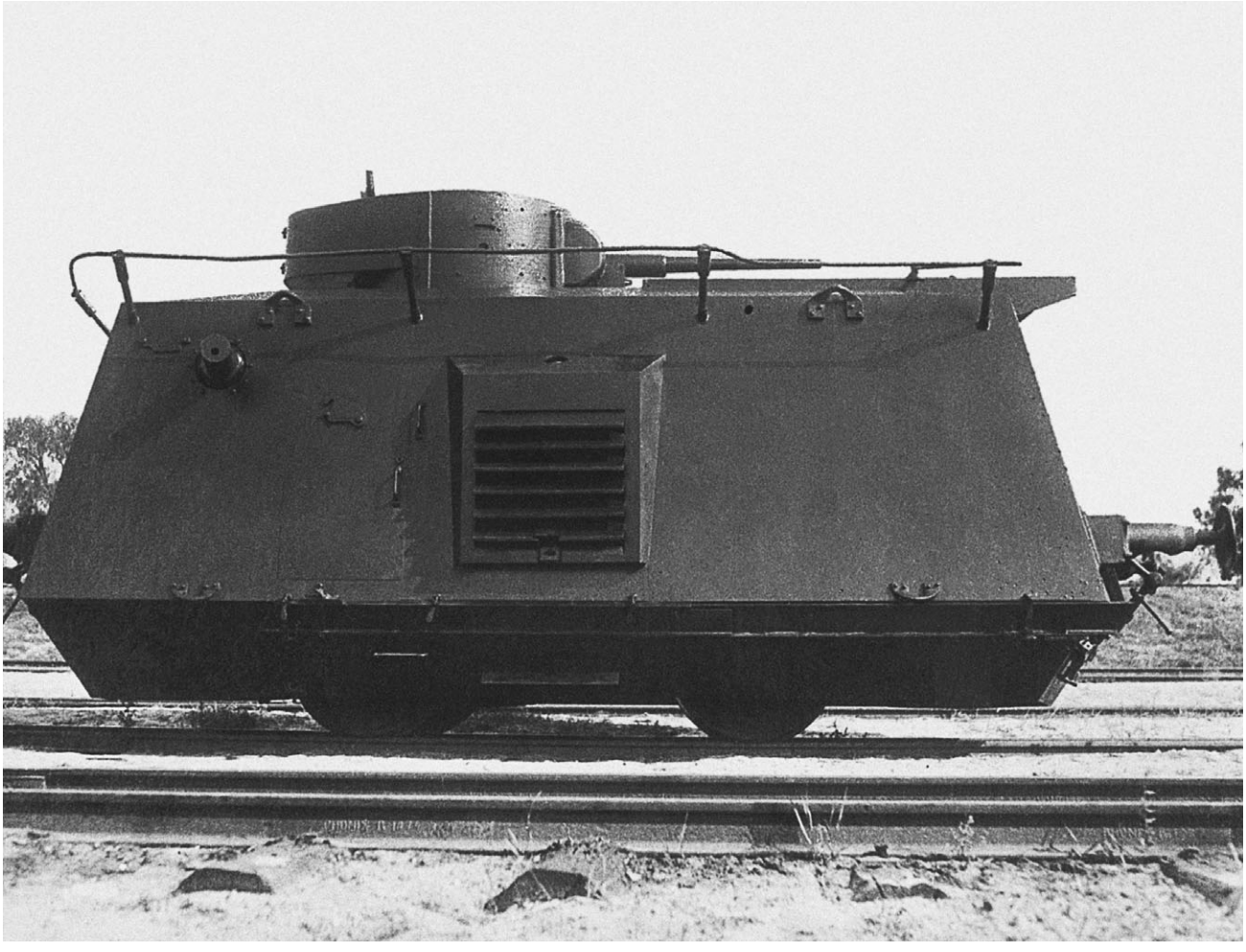
С началом Великой Отечественной войны батальон перешел на штат военного времени и по состоянию на 1 июля 1941 года насчитывал (положено по штату/состоит в наличии):

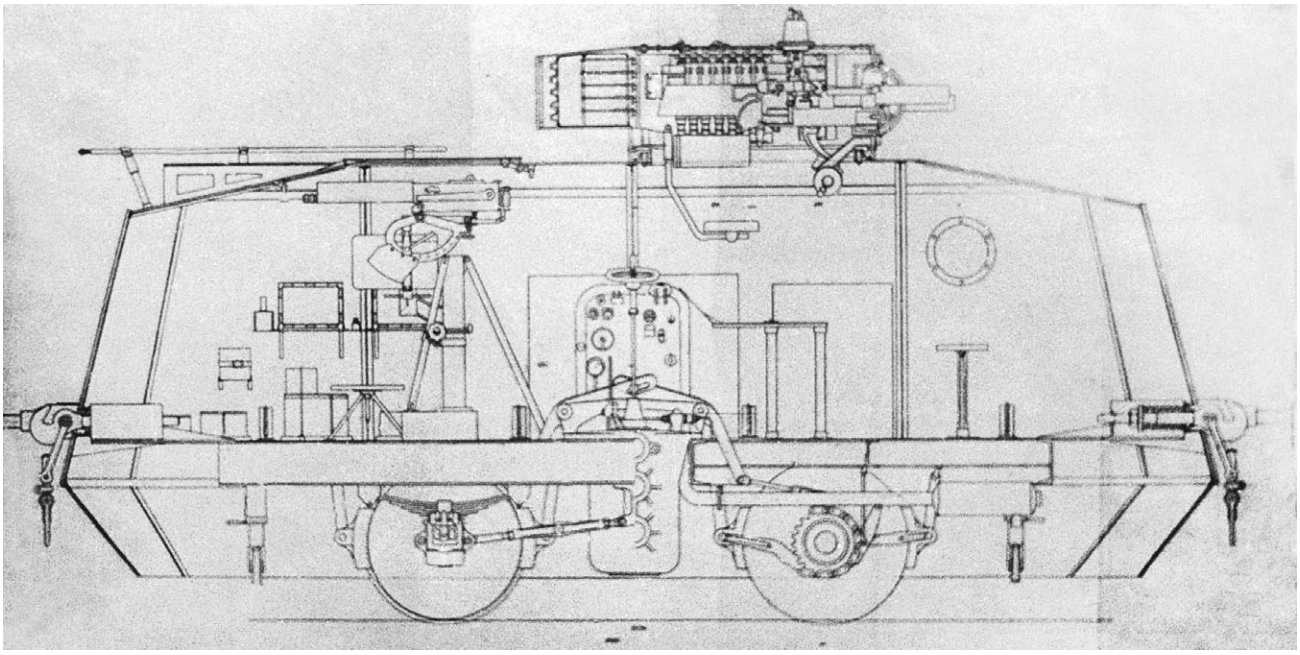
БА-6 жд – 30/22;
ФАИ-жд – 9/9;
Бронедрезин – 5/5 (из них 4 БДТ и 1 ДШ);
Санитарная машина – 1/-;
Цистерна ЗИС-5 – 2/1;
Радиостанция 11-АК (на автомобиле) – 1/-;
Легковые ГАЗ-М1 – 1/1;
Грузовые ГАЗ-АА – 6/8;
Грузовые ЗИС-5 – 3/3;
Тракторов С-60 – -/1;
Мотоциклов – 4/4;
Вездеход ГАЗ-60 – -/1;
Мотовозов Мз/2 – 1/1;
Мотодрезина Уа – -/1.

За 1942 – 1945 год батальон, не снижая боевой подготовки, построил без затраты государственных средств: три парка боевых машин наземных (рубленных, оштукатуренных, с цементным полом, кубатура каждого 800 м^3), мастерская, пекарня, клуб на 300 человек, столовая, штаб, классы для учебы, а также организовано подсобное хозяйство (35 свиней, 12 коров, 5 лошадей). В этот же период было получено 8 бронемашин БА-10 жд и 9 БА-20 жд (последние прибыли взамен отправленных в ремонт ФАИ жд).

9 августа 1945 года, получив приказ Военного Совета и командующего бронетанковых и механизированных войск 2-й Краснознаменной армии 5-й отдельный батальон бронедрезин совершил марш по маршруту Бурея–Березовский (280 км) и сосредоточился в Константиновке в готовности к переправе и одновременно охраняя штаб 2-й армии. С 12 августа батальон участвовал в боях с японскими частями в Маньчжурии, одновременно обеспечивая переброску генералов

Тяжелая бронедрезина БДТ (Э-7) со сварным корпусом завода Можерез, вид слева. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видны жалюзи защиты радиатора, поручневая антенна и бортовая установка пулемета Максима (АСКМ).





Продольный разрез бронедрезины БДТ, копия заводского чертежа (АСКМ).

всех родов войск для руководства боем, а одной ротой охранял коммуникации важнейших шоссейных дорог и сопровождал Военный совет 2-й армии для переговоров о капитуляции в городе Сун-У. В это же время по распоряжению командующего бронетанковыми и механизированными войсками 2-го Дальневосточного фронта батальон получил на пополнение 3 БА-64 жд.

С 20 августа батальон обеспечил переброску военного совета 2-й армии в Луньчжунь и Бианьчжунь, прикрывал капитуляцию японских войск в Бианьчжуне и Сун-У, охранял штаб 2-й армии и вел бои против японских смертников.

Потери в боях с японцами составили 3 бронемашины – 2 БА-20 (впоследствии восстановлены) и БА-6 (сгорел), при этом погиб младший сержант Обросов, ранены красноармейцы Воробьев, Литвинов и младший сержант Ситнов.

3 сентября 1945 года батальон сосредоточен в городе Сун-У и на следующий день начал марш к месту прежней дислокации, куда прибыл 10 сентября.

В боях с японцами подбито 3 бронемашины – 2 БА-20 (впоследствии восстановлены) и БА-6 (сгорел), при этом погиб младший сержант Обросов, ранены красноармейцы Воробьев, Литвинов и младший сержант Ситнов. 43 человека из состава батальона были награждены орденами и медалями за отличие в боях против японцев.

2 ноября 1945 года командир батальона получил с шифротелеграмму Генерального Штаба РККА № 160Щ, согласно которой 5-й батальону бронедрезин расформировывался. При этом предписывалось: «...Всю боевую матчасть сдать на военный склад № 418 (Куйбышевка-Восточная), боеприпасы на военный склад № 155 ст. Завитая. К 15 ноября батальону прибыть на формирование 111-й танковой дивизии – 76-й разъезд Молотовской железной дороги Забайкальско-Амурского военного округа со всем личным составом штатной численности, вооружением и всеми видами имущества, 2-месячным запасом продовольствия, 5-месячным запасом овощей и двумя заправками ГСМ».

К моменту получения шифротелеграммы в батальоне имелось:

Людей – 296 (37 офицеров, 36 сержантов, 98 рядовых);

Бронедрезин – 5 (4 БДТ и 1 ДШ);

Средних бронемашин БА-6,10 жд – 30;

Легких бронемашин – 12 (9 БА-20 жд, 3 БА-64 жд);

Автомастерских – 4 (3 типа А и 1 типа Б);

Бензовозов – 2;

Санитарный ГАЗ-ААА – 1;

Мотовоз Мз/2 – 1;

Дрезина Уа – 1;

Мотоциклов – 4 (3 Харлей-Девидсон, 1 АМ-600);

Автомобилей – 14 (3 ЗИС-5, 5 ГАЗ-АА, 1 ГАЗ-42, 2 Форд-8, 2 Форд-6, 1 Виллис).

Так закончился единственной в Красной Армии части бронедрезин. За все время существования батальоном командовали: капитан Косарев (август 1936 – сентябрь 1937

года), майор Соболев (сентябрь 1937 – сентябрь 1941 года), майор Копылов С.Г. (сентябрь 1941 – ноябрь 1945 года).

Два слова о судьбе остальных построенных бронедрезин. К началу Великой Отечественной войны они имелись в составе следующих бронепоездных подразделений: 8-го (1 ДТР) и 9-го (1 ДТР) отдельных дивизионов бронепоездов, 11-го (1 ДТР) и 60-го (1 БДТ), а также в бронепоездах 60 и 66 полков войск НКВД по охране железных дорог. В ходе боев лета – осени 1941 года как минимум 2 ДТР были потеряны (одна из состава 8-го дивизиона бронепоездов и одна из состава войск НКВД). Достоверно известно, что одна ДТР в 1942–1943 годах использовалась в составе 11-го дивизиона бронепоездов. Как минимум одна трофейная ДТР использовалась немцами в составе бронепоезда № 10 (PZ 10), причем сначала на ходу, а затем ее корпус был установлен на платформу.

Что кается БДТ 60-го отдельного легкого бронепоезда, находившегося при ЛБТКУКС, то она использовалась как минимум до 1944 года, сначала в составе 60-го отдельного бепо, затем в 60-м дивизионе бронепоездов. Вот несколько выдержек из «Отчета о боевых действиях 60-го отд. Бронепоезда за период с 24.6.41 г. по 1.5.42 г.», касающихся бронедрезины:

«14.7.41 г. по прибытии на ст. Веймары получил устное распоряжение от полковника Угрюмова – отправить бронедрезину БДТ с одним взводом десантной роты для охраны

Тяжелая бронедрезина БДТ (Э-7), вид сзади. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видна кормовая установка пулемета ДТ и направляющие люка зенитной установки (АСКМ).

жел. дор. моста через р. Лугу у ст. Клены, что было немедленно выполнено...

13.8.41 г. БДТ вела непрерывную разведку на перегонах Волосово – Извара. На ст. Извара самолеты противника разбили все пути и БДТ прибыла в Красногвардейск для выезда на ст. Волосово...

18.8.41 г. получил распоряжение Штаба Северного фронта выехать немедленно в район ст. Чудово в распоряжение подполковника Абакумова и держать связь с гарнизоном 2 полка 2 дивизии НКВД. По прибытии на ст. Любань выслал бронедрезину и делегата для установления связи со 2 полком НКВД. Возвратившийся делегат из района Чудово подполковника Абакумова не нашел, мост через реку Волхов разрушен, нечетный путь разбит самолетами противника и возле ст. Бабино два поврежденных, сошедших с рельс паровоза...

1.5.42 г. Имеющаяся бронедрезина БДТ... за все время военных действий бронепоезда вела непрерывную разведку ж.д. пути, местности и противника вблизи жел. дорог, а 15.11.41 г. БДТ, находящаяся на перегоне Волховстрой – Куколь, ведя разведку, своим огнем уничтожила 1 легковую машину, 6 повозок с боеприпасами и до 80 немцев».

МОТОБРОНЕВАГОНЫ. Работы по разработке бронированных моторных вагонов велись в СССР с начала 1930-х годов, и носили весьма активный характер. Достаточно упомянуть работы конструкторского бюро Н.

Бронедрезина-транспортер ДТР с клепаным корпусом Подольского машиностроительного завода, вид сзади. Хорошо видна поручневая антенна на корме корпуса и установка пулемета ДТ (РГВА).

Дыренкова, спроектировавшего и изготовившего нескольго опытных образцов мотоброневагонов Д-2, Д-3, Д-6. Из них Д-2 приняли на вооружение и выпускали серийно (мотоброневагоны Дыренкова использовались войсками НКВД по охране железнодорожных сооружений и в данной книге не рассматриваются. – ***Прим. автора***).

Довольно активно проектированием мотоброневагонов занималось и конструкторское бюро завода Можерез, на котором до декабря 1932 года работал Дыренков. Учитывая опыт работ по Д-2, Д-3 и Д-6 КБ Можереза под руководством инженера Н. Гуленко в 1933–1934 годах спроектировало несколько образцов мотоброневагонов. В предлагавшихся вариантах в качестве силовой установки предлагалось использовать танковый вариант двигателя М-17 и довольно мощное вооружение (76 – 107-мм орудия). Существовалокак минимум три варианта «скоростных мотоброневагонов», разработанных в КБ под руководством Н. Гуленко – Э-8, Э-9, Э-10. Конструктивно они были похожи между собой, различаясь главным образом, вооружением – на Э-10 три 76,2-мм пушки КТ-28 в башнях танка Т-28, на Э-8 – четыре таких башни, а на Э-9 две башни от Т-28 и две башни со 107-мм орудиями образца 1910 года. Кроме того, каждый мотоброневагон имел 4 бортовых Максима и счетверенную зенитную установку, которая выдвигалась вверх и могла вести огонь через откидные люки в крыше корпуса. В качестве силовой установки предполагалась использовать двигатель М-17 и коробка перемены передач станка Т-28. Все мотоброневагоны предполагалось оснастить радиостанцией с поручневой антенной.

Проекты были представлены на рассмотрение научно-технического комитета УММ РККА в конце 1934 года. Выбор был сделан в пользу трехбашенного Э-10, однако дальнейшую разработку проекта военные поручили конструкторскому бюро СКБ-2 Кировского завода в Ленинграде. Выбор в пользу этого

Бронедрезина-транспортер ДТР (Э-6) со сварным корпусом завода Можерез, вид справа. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Двери в бортах открыты, между ними закреплено балочное приспособление для перехода на параллельный путь (АСКМ).

предприятия был не случаен – здесь производились танки Т-28, агрегаты которых предполагалось использовать при разработке нового образца мотоброневагона.

Задание на проектирование нового образца СКБ-2 получило в июне 1935 года. Согласно тактико-техническим требованиям АБТУ РККА (с 1 января 1935 года УММ РККА переименовали в АБТУ – автобронетанковое управление. ***Прим. автора***), предполагалось изготовить мотоброневагон со следующими характеристиками:

«Бронирование:

Лобовые листы корпуса, башни и командирской рубки – 20 мм;

Бортовые листы – 16 мм;

Крыша – 10 мм;

Боевой вес – около 80 т;

Вооружение – 3 башни танка Т-28;

Число осей – 5;

Общая длина по буферам – 19220 мм;

Двигатель – М-17, мощностью 500 л.с.;

Максимальная скорость – 125 км/ч;

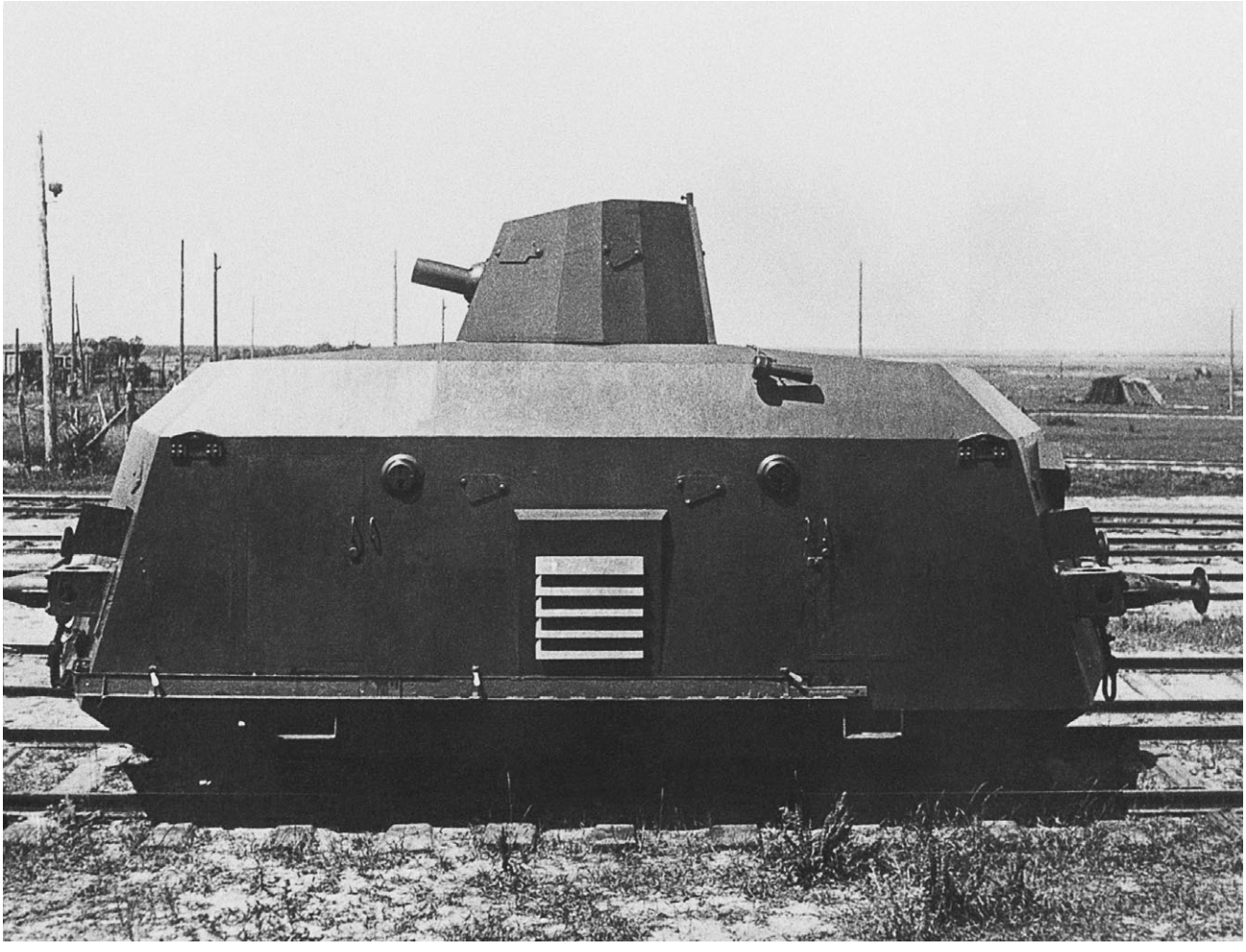
Максимальная скорость с железнодорожным составом – 100 км/ч;

Запас хода – 500 км;

Экипаж – 34 человека».

Первоначально предполагалось изготовить опытный образец в начале 1936 года, однако сделать это не удалось – и без того немногочисленное СКБ-2 большую часть своих кадров вынуждено было использовать для обеспечения серийного производства танков Т-28 и разработку скоростной машины Т-28А. В проектировании мотоброневагона были задействованы конструкторы С.П. Богомолов, П.П. Ермолаев, Л.Е. Сычев, Н.В. Халкиопов, К.И. Кузьмин, П.П. Михайлов, С.В. Федоренко, П.Т. Сосов, Н.Т. Федорчук и С.Н. Старшим инженером по мотовагону был А.Г. Ефимов, общее руководство осуществлял начальник СКБ-2 О.М. Иванов. Следует сказать, что мотоброневагон был первой самостоятельной разработкой конструкторского бюро Кировского завода, которое позднее стало ведущим КБ по тяжелым танкам КВ и ИС.

Бронедрезина-транспортер ДТР (Э-6) со сварным корпусом завода Можерез, вид слева. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видны броневые жалюзи радиатора (АСКМ).



Первый образец мотоброневагона, который в документах завода значился как МБВ № 01 – был готов к 7 ноября 1936 года, и предъявлен представителям АБТУ РККА (кстати, упоминаемое в некоторых печатных работах обозначение МБВ-2 в документах не встречается. – ***Прим. автора***).

Мотоброневагон представлял собой бронированную автомотрису с двигателем М-17 и с реверсной коробкой перемены передач, обеспечивающей возможность движения вперед и назад с одинаковой скоростью.

Мотоброневагон состоял из бронекорпуса, скрепленного с рамой, орудийных башен танка Т-28, установленного на двух тележках железнодорожного типа, связанных при помощи шаровых опор и шкворней. Передняя тележка являлась опорной, а задняя, с установленными на ней двигателем и трансмиссией – ведущей.

Броневой корпус мотоброневагона сваривался из 10 – 20 мм брони. Для «лучшей обтекаемости при движении» он изготавливался «без острых углов с плавными переходами». Внутри корпус делился на семь отделений – первой и второй башен, зенитной пулеметной установки, командира и радиста, прожекторное, третьей башни и моторно-трансмиссионное. Для посадки экипажа имелось три двери – две в бортах посередине и одна в правой задней части.

Корпус мотоброневагона был установлен на главную раму, склепанную из листового и профильного железа. Ее основу составляли две продольных балки (в документах они назывались бимсами), склепанные между собой поперечными креплениями. Сверху рама закрывалась металлическими листами, в которых был сделан вырез над моторной тележной.

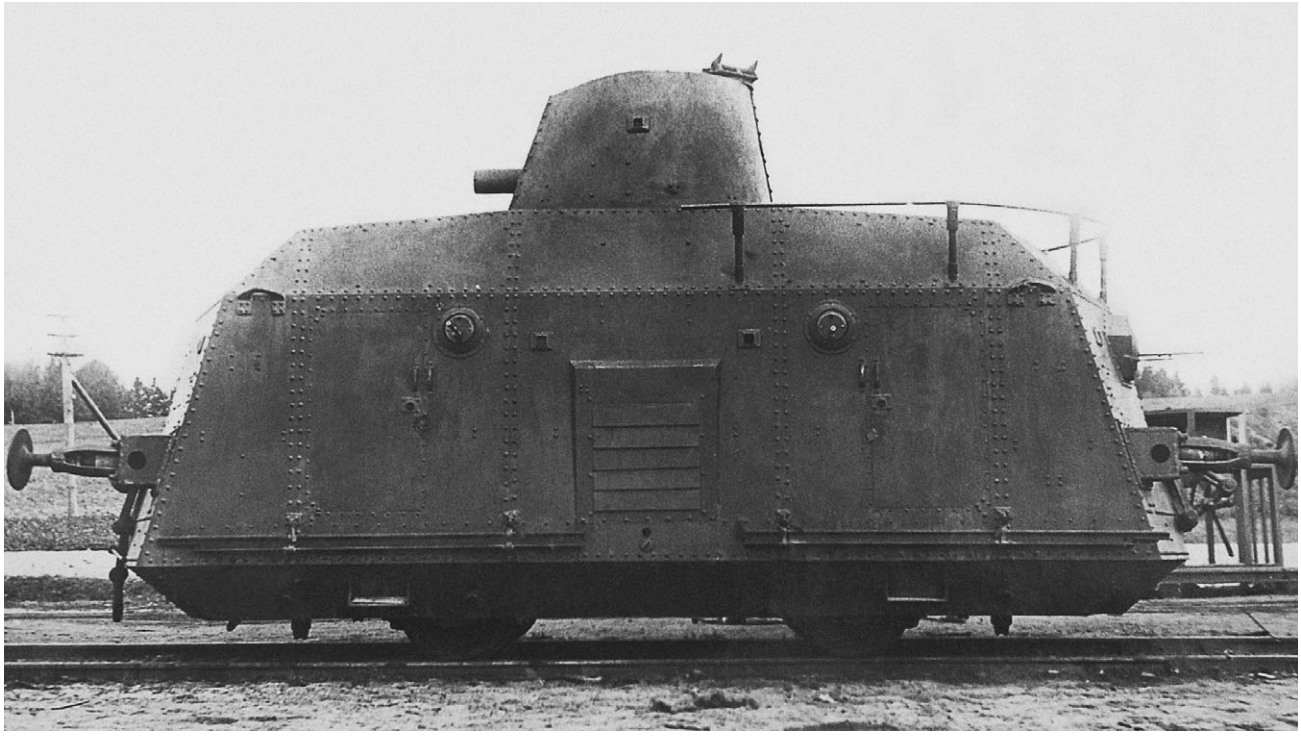
Броневой корпус опирался на бимсы приклепанными вдоль бортовых листов угольниками и болтами крепился к кронштейнам, приваренным к раме.

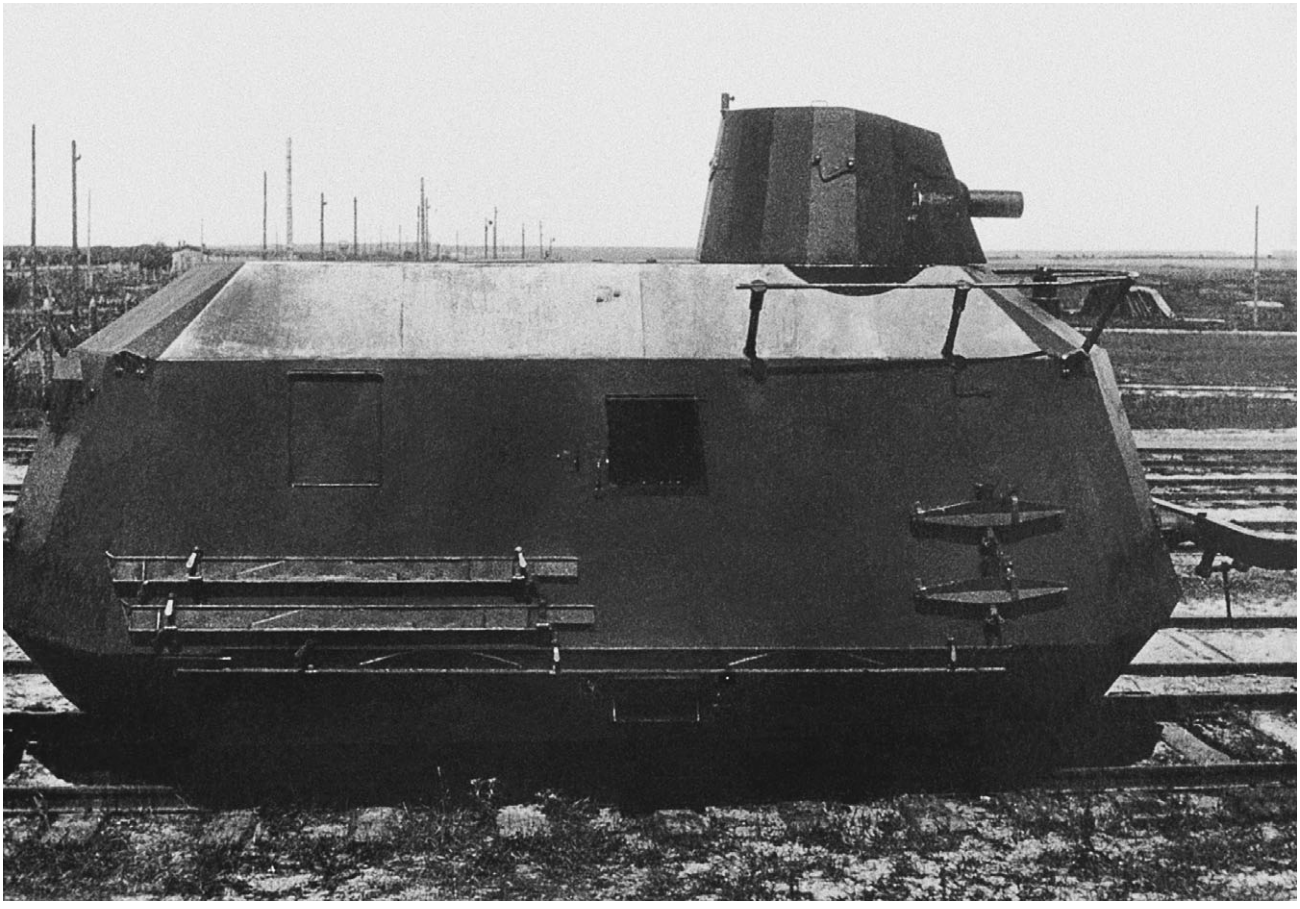
Рама с корпусом опиралась на две тележки – переднюю поддерживающую и заднюю моторную. Посередине трехосной поддерживающей тележки болтами крепилась шаровая и две роликовых боковых пяты, работавшие попеременно, в зависимости от наклона корпуса. Колесные пары – вагонного типа, две крайние оси являлись тормозными.

Задняя тележка имела две оси, при этом обе являлись ведущими. На раме тележки имелась шкворневая балка, воспринимающая через шариковую пяту нагрузку корпуса, и две роликовые опоры по бокам. Колесные пары – паровозного типа, обе оси тормозные. По поводу конструирования тележек в документах СКБ-2 есть следующая информация:

«Для облегчения проектирования ходовой части мотоброневагона ... решили использовать вагонные тележки электропоездов. Они имели хорошую балансирно-пружин-

Бронедрезина-транспортер ДТР с клепаным корпусом Подольского машиностроительного завода, вид слева. Хорошо видно, что верхняя часть корпуса по сравнению с дрезиной Э-6 завода Можерез изменена, а башня изготовлена не из плоских, а из гнутых бронелистов (РГВА).





Штабная бронедрезина ДШ (Э-4) завода Можерез, вид слева. Отдельный полк бронепоездов, весна 1936 года. Хорошо видно балочное приспособление для перехода на параллельный путь, закрепленное в нижней части корпуса (АСКМ).

ную подвеску и хорошие роликовые буксы, что являлось новейшим достижением железнодорожной техники.

Моторная тележка имела ходовую часть по типу локомотивов, но вместо существующих баббитовых вкладышей использовались вкладыши свинцовистой бронзы».

На подрамниках ведущей тележки, над главной рамой корпуса, монтировался двигатель М-17 с коробкой перемены передач. Трансмиссия проектировалась на основе агрегатов танка Т-28, но, учитывая условия движения машины на железнодорожном пути, с измененной конструкцией коробки перемены передач. Последняя, в которой использовались шестерни ряда передач с танка Т-28, снабжалась реверсом для осуществления прямого и обратного хода машины и муфтой свободного хода.

Муфта свободного хода обеспечивала независимое вращение колес от вращения вала двигателя. Свободный ход позволял при разгоне машины, не снижая передачи, снизить обороты мотора до минимума, не затормаживая мотовагона, кроме того, обеспечивал экономию топлива. Бортовая передача представляла собой одноступенчатый шестеренчатый редуктор оригинальной конструкции.

Радиаторы и запасной бензобак располагались слева от двигателя. Вся задняя тележка с расположенными на ней агрегатами закрывалась металлическим кожухом, верхняя часть которого представляла собой диффузор для отсоса воздуха вентилятором наружу. Кроме того, в моторно-трансмиссионном отделении находился основной бензобак, компрессорная и вентиляторная установки с приводом от бензинового двигателя Л6/2, а также пост управления № 2 (в правом заднем углу корпуса).

Вооружение мотоброневагона состояло из трех башен танка Т-28, установленных в передней и средней части корпуса (отделения башен № 1, 2 и 3), четырех бортовых пулеметов Максима в типовых шаровых бронепоездных установках, пулемета ДТ в корме корпуса и счетверенной зенитной пулеметной установки (в одноименном отделении). Последняя была выдвижной и могла вести огонь через откидную крышу.

В середине корпуса располагалась командирская рубка, в которой размещались пост

механика-водителя № 1 и место командира. Последний вел наблюдение за полем боя через дальномер в специальной башенке, прибор ПТК и 10-кратную стереотрубу. Под командирской находилась радиорубка с радиостанцией 71-ТК-2, поручневая антенна которой крепилась вокруг командирской рубки.

За командирской рубкой находилось прожекторное отделение, в котором находился выдвижной прожектор морского типа. Кроме того, в передней и задней стенках корпуса мотоброневаго на установлены путевые прожекторы с броневыми крышками, а на орудийных башнях – фары для ночной стрельбы.

Внутренняя связь мотоброневаго на осуществлялась при помощи комплекта телефонной связи морского типа на 10 абонентов, включавшей в себя два коммутатора – в командирской рубке и в орудийной башне № 2, аппарата радиста и абонентского аппарата в радиорубке.

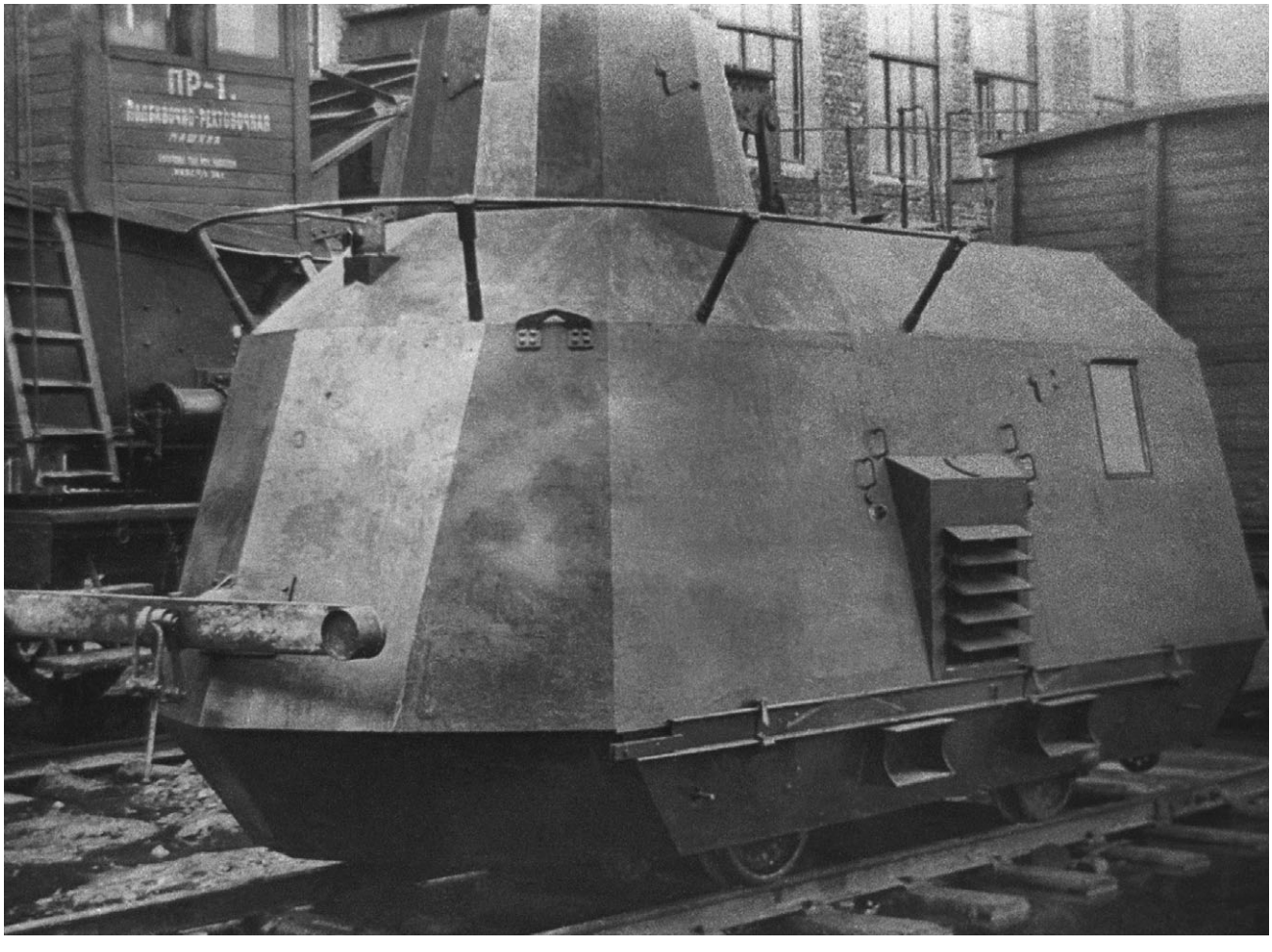
Мотоброневаго н оснащался комплектом тормозов с ручным, воздушным и электрическим приводом. Питание электрооборудования осуществлялась от двух динамо по 24 В и одного 115 в, а также от восьми аккумуляторных батарей.

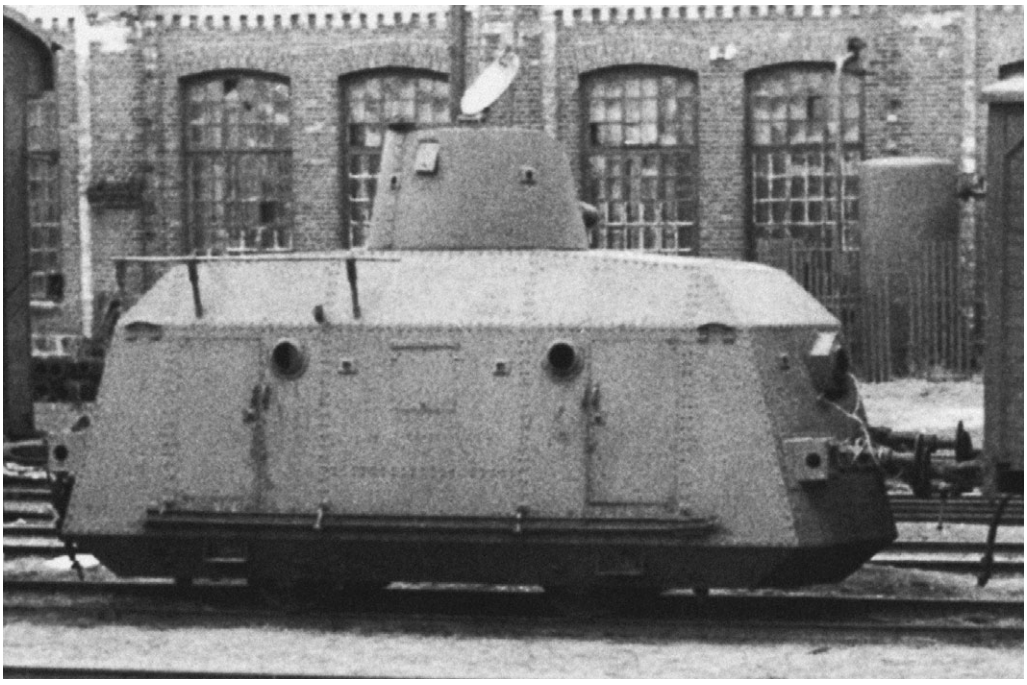
В ходе первых же заводских пробегов опытного образца мотоброневаго на МБВ № 01 произошла поломка ведущей пружины механизма свободного хода коробки перемены передач. Для устранения этого недостатка конструкторы СКБ-2 разработали новую пружину со специальным охватывающим снаружи кожухом.

В начале 1937 года, после проведения ремонта, МБВ № 01 направили на длительные 5000-километровые заводские испытания. Но первые же пробеги выявили ряд неполадок в работе отдельных агрегатов и механизмов.

Так, длительное время занимали работы по устранению недостатков в работе букс моторной тележки и ходовой части мотоброневаго на. Чаще всего причиной выхода из строя букс являлся их перегрев из-за недостаточной подачи смазки или же заволаки-

Штабная бронедрезина ДШ (Э-4) во дворе завода Можерез, вид справа. 1935 год (АСКМ)





Бронедрезина-транспортер ДТР, захваченная немцами летом 1941 года. Дрезина имеет клепаный корпус, шаровые пулеметные установки отсутствуют (АСКМ).

вания подбивочного материала. При движении температура буксы поднималась более 80 градусов, после чего она выходила из строя. Для вышедшего из строя механизма требовалось поднять корпус мотоброневагона на 600–700 мм, снять буксу, произвести шабровку и пригонку вкладыша. Впоследствии удалось отработать систему охлаждения букс, что обеспечило их надежную работу.

Бортовые передачи вначале также перегревались, смазка разжижалась и вытекала по разъему картеров. При длительном испытании удалось установить, как наилучший состав смазки, так и уровень налива ее в картер, что обеспечило нормальный режим работы бортовых передач.

Однако устранение выявленных конструктивных недостатков затянулось, и только 12 февраля 1937 года на железнодорожной линии Ленинград – Псков начались заводские испытания. В ходе их проведения были совершены пробеги мотоброневагона ночью и днем, как с железнодорожным составом, так и без него. Проверялась надежность работы узлов и механизмов, удобство работы экипажа, вписываемость в железнодорожный габарит. Однако через несколько дней испытания пришлось прервать – вышла из строя коробка перемены передач, и мотоброневагон отправили на ремонт. Всего МБВ № 01 прошел 230 км (планировалось 500), показав максимальную скорость движения 104 км/ч при средней в 70 км/ч. При этом отмечались такие недостатки, как частые поломки пружинной муфты свободного хода в коробке перемены передач, ненадежная работа электрических приводов тормозов, отсутствие радиосвязи из-за плохой работы радиостанции, малое давление в воздушных магистралях и ряд других. По результатам испытаний военные составили перечень необходимых доработок, в котором около 80 пунктов.

Параллельно с испытанием МБВ № 01, Кировский завод, учитывая результаты работы первого образца, начал изготовление второго экземпляра мотоброневагона. На нем планировалось установить новые конические башни с 76,2-мм орудиями ПС-3, предусмотреть возможность перехода на Западно-Европейскую колею 1435 мм, усилить конструкцию коробки перемены передач и муфты свободного хода, провести работы по герметизации корпуса для обеспечения зашиты от отравляющих веществ, смонтировать новую телефонную связь, приборы дымопуска, приборы наблюдения и внести ряд других изменений. Работы по модернизации первого образца и изготовлению второго МБВ руководил инженер СКБ-2 Ф.Д. Смирнов. Впоследствии как представитель Кировского завода он участвовал во всех испытаниях мотоброневагонов и руководил всеми их ремонтами вплоть до 1941 года.

Второй образец мотоброневагона МБВ № 02 был принят военпредом АБТУ РККА на Кировском заводе 17 апреля 1937 года и направлен на заводские испытания. Модернизированный МБВ № 01 передали заказчику

Трофейная бронедрезина ДТР в составе немецкого бронепоезда № 10. Советско-германский фронт, весна 1942 года (АСКМ).

в июне, и после кратковременных испытаний он поступил в распоряжение Ленинградских бронетанковых курсов усовершенствования командного состава танковых войск имени Бубнова (ЛБТКУКС), где он находился до мая 1939 года.

Конструкция второго образца мотобронеавагона была практически идентична предшественнику – на втором образце также стояли башни танка Т-28 с пушками КТ-28 – конические башни остались только на бумаге, а все работы по орудию ПС-1 сворачивались. МБВ № 02 имел модернизированную коробку перемены передач, улучшенную конструкцию внутреннего оборудования, внутреннюю связь СПУ-7р на 10 абонентов (состояла из двух коммутаторов – в командирской рубке и в орудийной башне № 2 (запасной), аппарата радиста в радиорубке и абонентских аппаратов в башнях № 1 и 3, зенитном и прожекторном отсеке и у второго поста водителя).

Планом на 1938 года Кировскому заводу в Ленинграде поручалось изготовить установочную партию из 10 мотобронеавагонов, для чего предприятию выделялись необходимые средства. Для выполнения этого задания в конце 1937 года была изготовлена ходовая часть с двигателем и коробкой перемены передач для третьего образца мотобронеавагона, а также собраны главные рамы еще для четырех МБВ. Однако дальнейшие работы по изготовлению мотобронеавагонов на Кировском были прекращены и в план заказов АБТУ РККА МБВ не включили.

Несмотря на это, продолжались широкомасштабные испытания МБВ № 02. Так, в августе–сентябре 1938 года он прошел более 20000 км по железной дороге, а также произвел отстрел орудий на Лужском полигоне под Ленинградом. Для решения о возможности использования Кировского завода вместо бронепоездов и последующей замены последних мотобронеавагонами, приказом наркома обороны СССР в январе 1939 года создается специальная комиссия под председательством заместителя начальника АБТУ РККА полковника Панфилова. В период с 25 февраля по 5 марта 1939 года комиссия провела дополнительные испытания МБВ № 02 пробегом на дистанцию 1300 км по маршруту Ленинград–Псков–Полоцк–Смоленск–Вязьма–Москва. Кроме того, с 27 февраля по 2 марта мотобронеавагон испытывался стрельбой из орудий и пулеметов на Дретуньском артиллерийском полигоне. Всего было произведено 400 выстрелов из орудий и 14000 из пулеметов.

В своем заключении комиссия отмечала, что мотобронеавагон «вполне пригоден по конструктивным, эксплуатационным и боевым качествам для вооружения бронепоездных частей» Следует сказать, что общий про-

бег МБВ № 02 (заводские, войсковые и полигонные испытания) составил более 25000 км. Среди недостатков главными отмечались слабая броневая защита и недостаточное зенитное вооружение. Поэтому комиссия рекомендовала существующий тип МБВ Кировского завода не ставить на серийное производство, а спроектировать новый образец мотоброневагона с устранением недостатков МБВ № 01 и № 02.

10 мая 1939 года начальник ЛБТКУКС получил распоряжение АБТУ РККА № 205966, которым предписывалось передать находящийся в распоряжении курсов мотоброневагон МБВ № 01 Коломенскому машиностроительному заводу для монтажа на нем паросиловой установки высокого давления.

Ее разработка началась на Коломенском машиностроительном заводе еще в 1935 году. 14 марта 1936 года АБТУ РККА заключило с предприятием договор на изготовление опытного образца паросиловой установки мощностью 600 л.с. (в документах она проходит как ПВ) для ее установки в скоростной мотоброневагон и тяжелый танк Т-35.

В начале июня 1939 года на Коломенский завод прибыл МБВ № 01. С него демонтировали двигатель и ряд других агрегатов и начали подготовку. На нем провели ряд предварительных испытаний отдельных агрегатов силовой установки, но работы шли крайне медленно – только к 12 декабря 1940 года Коломенский завод изготовил отдельные узлы и агрегаты ПВ, которые начали испытывать на специальных стендах. В конце того же года АБТУ РККА установило следующий срок окончания работ: монтаж установки на МБВ № 01 – 1 апреля 1941 года, заводские испытания на 3000 км – окончить к 15 мая, сдача мотоброневагона 1 июня 1941 года. Однако вплоть до начала Великой Отечественной войны закончить изготовление паросиловой установки высокого давления не удалось. Все это время МБВ № 01 находился на Коломенском машиностроительном заводе с демонтированными двигателем М-17 и коробкой перемены передач.

Мотоброневагон № 02 после проведения испытаний передали для хранения на военный склад № 37 в Москве. В сентябре того же года для решения вопроса о принятии мотоброневагона на вооружение МБВ № 02 демонстрировали наркому обороны СССР Маршалу Советского Союза К. Ворошилову,

Тяжелая бронедрезина БДТ с клепаным корпусом Подольского машиностроительного завода из состава 60-го отдельного дивизиона бронепоездов. Волховский фронт, лето 1942 года. Вместо демонтированной поручневой антенны установлена штыревая, на борту закреплен поручень. Обратите внимание на оригинальный камуфляж в виде рельсов и деревьев, нанесенный на борта и крышу корпуса и башни (РТАКФД).

однако окончательного решения по данному вопросу так и не было принято.

После начала советско-финляндской войны руководство АБТУ РККА приняло решение испытать мотоброневагон в боевой обстановке. 20 декабря 1939 года МБВ № 2 направили со склада № 37 на Кировский завод «грузом большой скорости по железнодорожной накладной № 001513 со ст. Пресня пос. Октябрьские казармы до ст. Ленинград

После приведения мотоброневагона в порядок и замены пушек КТ-28 на более мощные Л-11 в середине января 1940 года МБВ № 02 отправили на Карельский перешеек, в распоряжение 7-й армии Северо-Западного фронта. Первоначально он действовал самостоятельно, поддерживая артиллерийским огнем наступление своих войск в районе станции Перк-Ярви. 8 марта МБВ № 02 придали 8-му отдельному дивизиону бронепоездов. С 10 марта МБВ подавлял огневые точки финнов с открытых позиций в районе полустанка Лиимматта, отвлекая на себя огонь нескольких артиллерийских и минометных батарей, тем самым облегчая продвижение вперед своей пехоты. После окончания советско-финляндской войны мотоброневагон МБВ № 02 поступил на Ленинградские бронетанковые курсы усовершенствования командного состава танковых войск, где использовался в качестве учебной единицы.

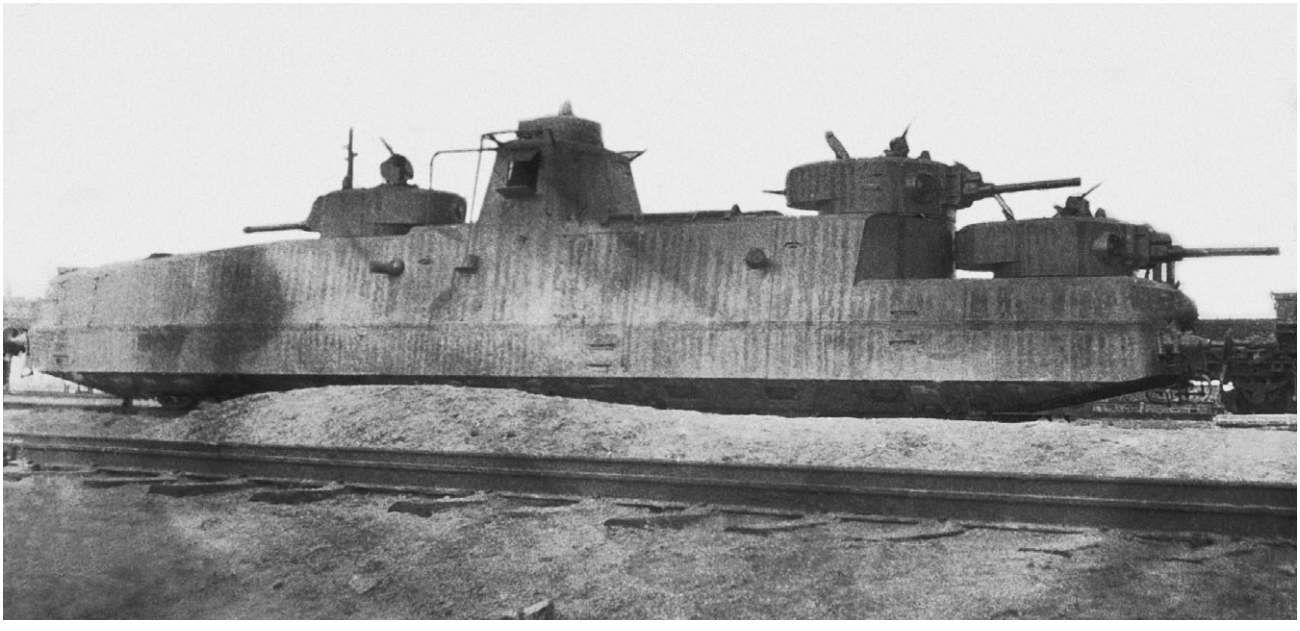
Оба мотоброневагона Кировского завода активно участвовали в боях Великой Отечественной войны, причем оба прошли ее до конца (упоминаемый в некоторых источниках факт гибели МБВ № 01 не соответствует действительности). Автору удалось проследить боевой путь каждого мотоброневагона.

С началом Великой Отечественной войны мотоброневагон МБВ № 02 был в срочном порядке приведен в боеспособное состояние. В начале июля 1941 года для него сформировали экипаж из числа бойцов и командиров ЛБТКУКС, и с 20 июля он придается бронепоезду № 60 для совместных действий. Вплоть до начала августа МБВ № 02 и бепо № 60 поддерживали наши части на участках Кингисепп – Молосковицы и Ястребино – Молосковицы.13 августа мотоброневагон подвергся интенсивному обстрелу немецкой артиллерией, разрушившей железнодорожные пути, «но благодаря стойкости и решительности личного состава МБВ был выведен из зоны обстрела».

18 августа МБВ и бепо № 60 перебросили в район станции Чудово, где они вошли в состав группы бронепоездов майора Головачева (кроме них в группе было два бронепоезда войск НКВД по охране железных дорог). В период с 21 по 29 августа 1941 года мотоброневагон в составе группы поддерживал огнем своих орудий части 48-й армии, а 30 августа убыл на ремонт в Ленинград «ввиду того, что ходовые части вышли из строя и имелись пробоины и трещины брони по швам от бомбежки противника». После ремонта МБВ № 02 остался в Ленинграде, а бронепоезд № 60 после сдачи Мги отошел на Кириши и позже вошел в состав войск Волховского фронта.

Согласно сохранившегося формуляра мотоброневагона № 02, ремонт был закончен 11 октября 1941 года, и после испытаний

Мотоброневагон МБВ № 02 на Ленинградском фронте. 71-й отдельный дивизион бронепоездов, весна 1942 года. МБВ вооружен пушками Л-11 (АСКМ).



Общие виды мотоброневагона разработки СКБ-2 Кировского завода. 1936 год, копия заводского чертежа.

пробегом в 38 км его передали представителю начальника автобронетанковых войск Ленинградского фронта. С 21 октября командиром машины назначили младшего лейтенанта Г. Коновалова, до этого служившего в 24-й танковой дивизии. Сначала мотоброневагон действовал самостоятельно на участке Северной железной дороги у станции Саперная.

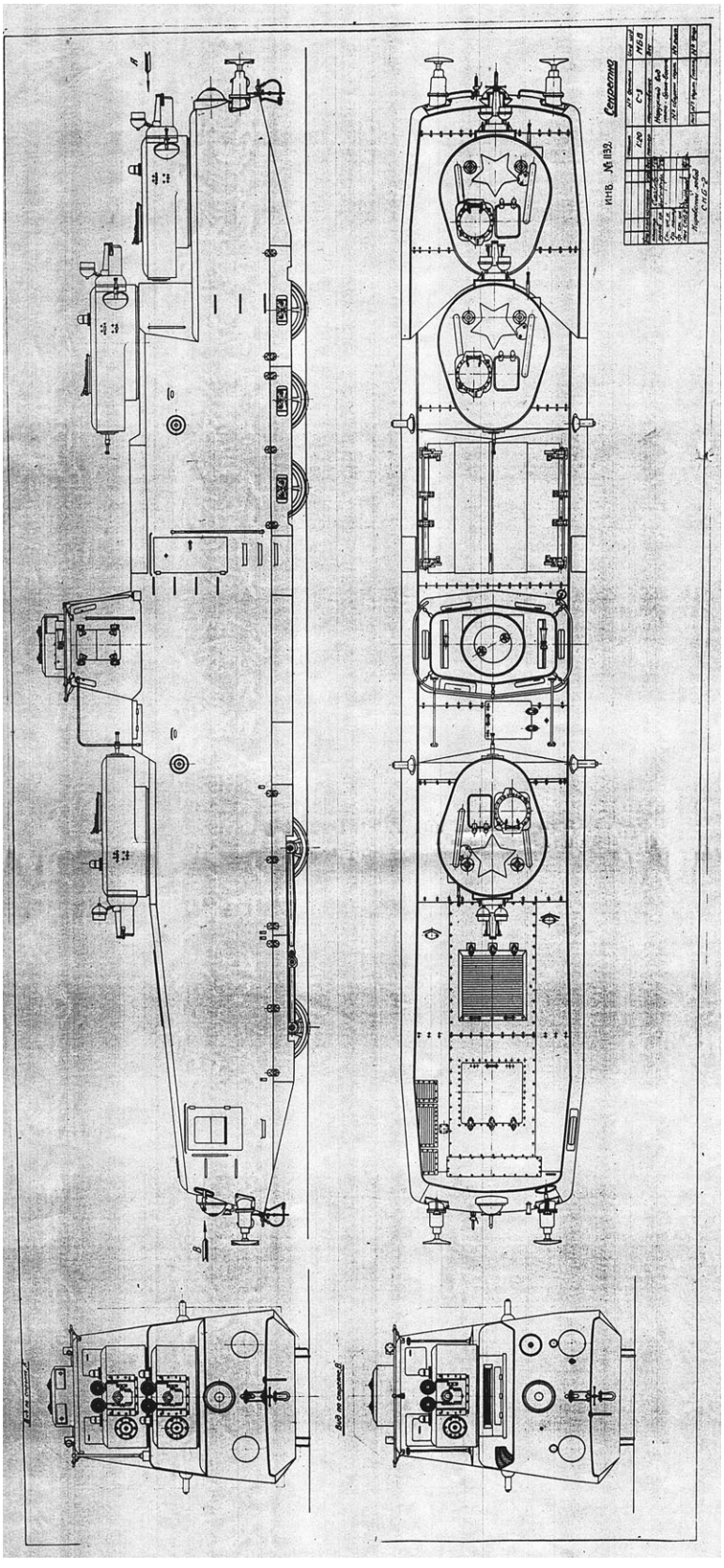
10 ноября 1941 года МБВ № 02 вошел в состав бронепоезда «Народный мститель», вместе с которым на участках Рыбацкое–Саперная–Усть-Ижора поддерживал огнем части 55 армии Ленинградского фронта. В мае 1942 года мотоброневагон вошел в состав новосформированного 71-го отдельный дивизион бронепоездов, куда помимо него вошли бепо «Народный мститель» и «Сталинец-28» В это время командиром МБВ № 02 был назначен старший лейтенант А. Богданов. Дивизион по-прежнему действовал на участке 55-й армии в районе станции Саперная. В декабре 1942 года мотоброневагон направили на ремонт в Ленинград, на завод имени Сталина.

Директивой штаба Ленинградского фронта от 24 января 1943 года был сформирован 14-й отдельный дивизион бронепоездов, куда включили бывший бепо № 30 «Стойкий» Краснознаменного Балтийского флота и мотоброневагон МБВ № 02, позже получивший имя «Стремительный». Бронепоезда получили следующие номера – № 600 «Стойкий» и № 684 «Стремительный».

14-й отдельный дивизион бронепоездов до августа 1943 года поддерживал артиллерийским огнем части 23-й армии, с августа по декабрь действовал у Синявино в составе 67-й армии. В декабре 1943 года дивизион включили в 53-ю армию и с января 1944 года участвовал в боях по снятию блокады Ленинграда в районах Колпино, Саблино, Красный Бор. В это время бронепоездом № 684 «Стремительный» командовал капитан Л. Доченко. В ходе ремонта на заводе № 371 имени Сталина летом 1943 года МБВ № 02 перевооружили, заменив пушки Л-11 на 76-мм танковые Ф-34.

В мае–июне 1944 года 14-й дивизион бронепоездов артиллерийским огнем поддерживал наступление 21-й армии на Сестрорецком направлении, затем до августа прикрывал восстановление станций и железной дороги от атак с воздуха.

26 января 1945 года 14-й дивизион бронепоездов со станции Ленинград – Навалочная



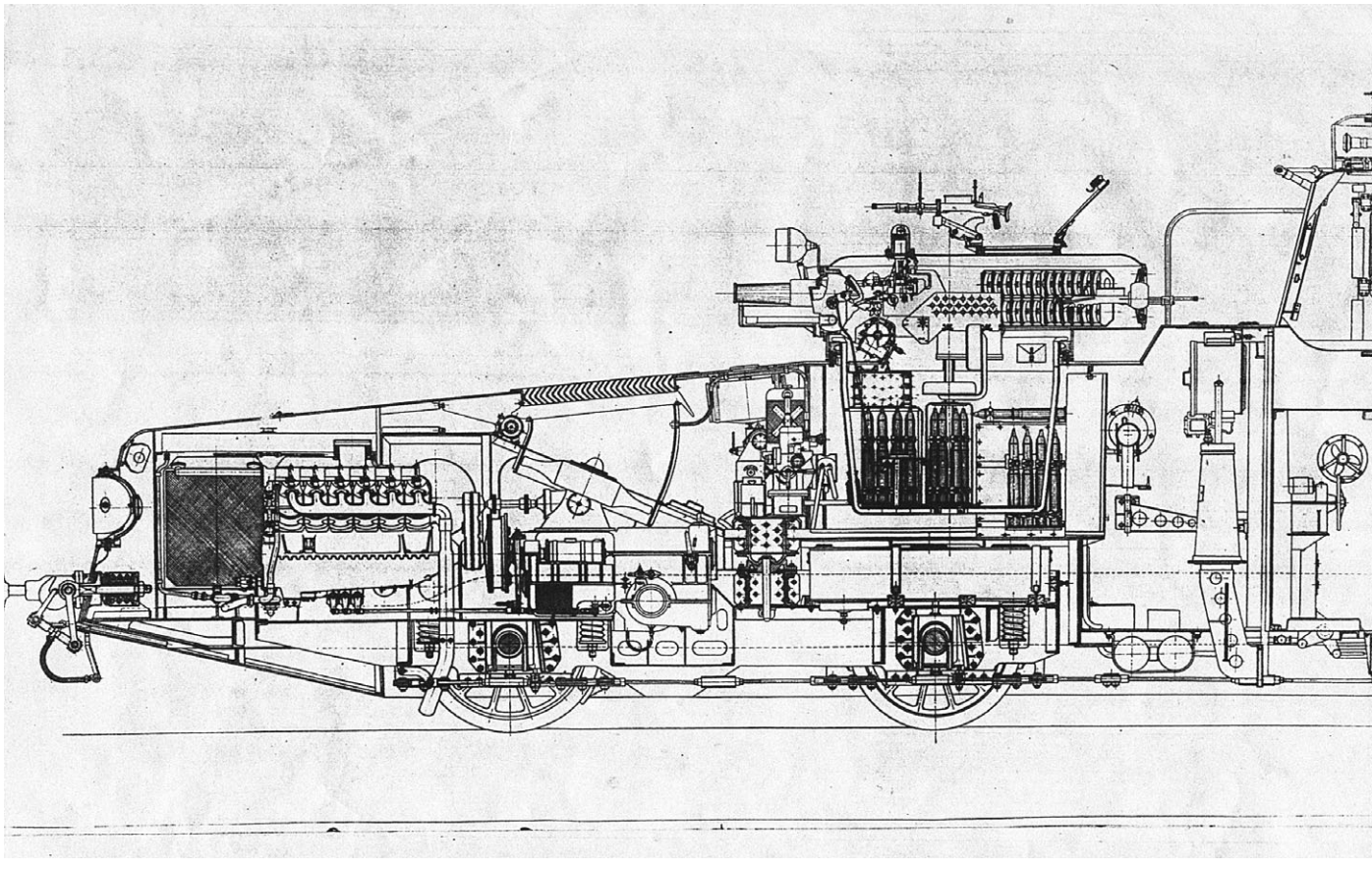
убыл в Выборг, куда прибыл 6 февраля. Здесь он дислоцировался до 10 июня 1945 года, после чего был переброшен в Ленинград, на станцию Витебская-Сортировочная. Здесь в период с 26 июня по 25 июля 1945 года 14-й отдельный дивизион бронепоездов расформировали, при этом МБВ № 02 вместе с матчастью бепо «Стойкий» передали в состав 62-го отдельного дивизиона бронепоездов, а после расформирования последнего в 1947 году МБВ № 2 поступил на военный склад № 2707 в Брянске.

С 1948 по 1951 год на МБВ № 02 провели работы по модернизации – двигатель М-17 заменили на В-2-34, упростили схему электрооборудования, демонтировали счетверенную зенитную установку. Эти работы были выполнены на вагоноремонтном заводе № 65. В 1965 году мотоброневагон МБВ № 02 передали на хранение в Кубинку, где сейчас его можно увидеть на площадке военно-исторического музея бронетанкового вооружения и техники.

Как уже говорилось выше, в июне 1941 года МБВ № 01 находился на Коломенском машиностроительном заводе с демонтированным двигателем. После начала Великой Отечественной войны по распоряжению ГАБТУ РККА все работы по паросиловой установке высокого давления были прекращены, и спешно началось восстановление мотоброневагона. 25 июля 1941 года его передали представителям военной приемки и направили в Москву. В сентябре–октябре 1941 года на Подольском машиностроительном заводе имени Орджоникидзе, производившим бронекорпуса для танков Т-40 и Т-60, была проведена экранировка корпуса и башен мотоброневагона 15–25 мм бронелистами, в результате суммарная толщина брони МБВ № 01 составила 30–40 мм. В ноябре мотоброневагон направили в распоряжение запасного полка бронепоездов. Здесь для него утвердили временный штат МБВ – 64 человека, из них 10 находились вне броневагона (техник-артиллерист младший, мастер оружейный пулеметный, заведующий делопроизводством (казначей), шофер, санитар, сапожник, кладовщик продсклада, дорожный мастер, старший кондуктор).

В декабре 1941 года мотоброневагон под командованием младшего лейтенанта Розовского вошел в состав формируемого 30-го дивизиона бронепоездов, куда помимо него

Продольный разрез мотоброневагона разработки СКБ-2 Кировского завода. 1936 год, копия заводского чертежа.

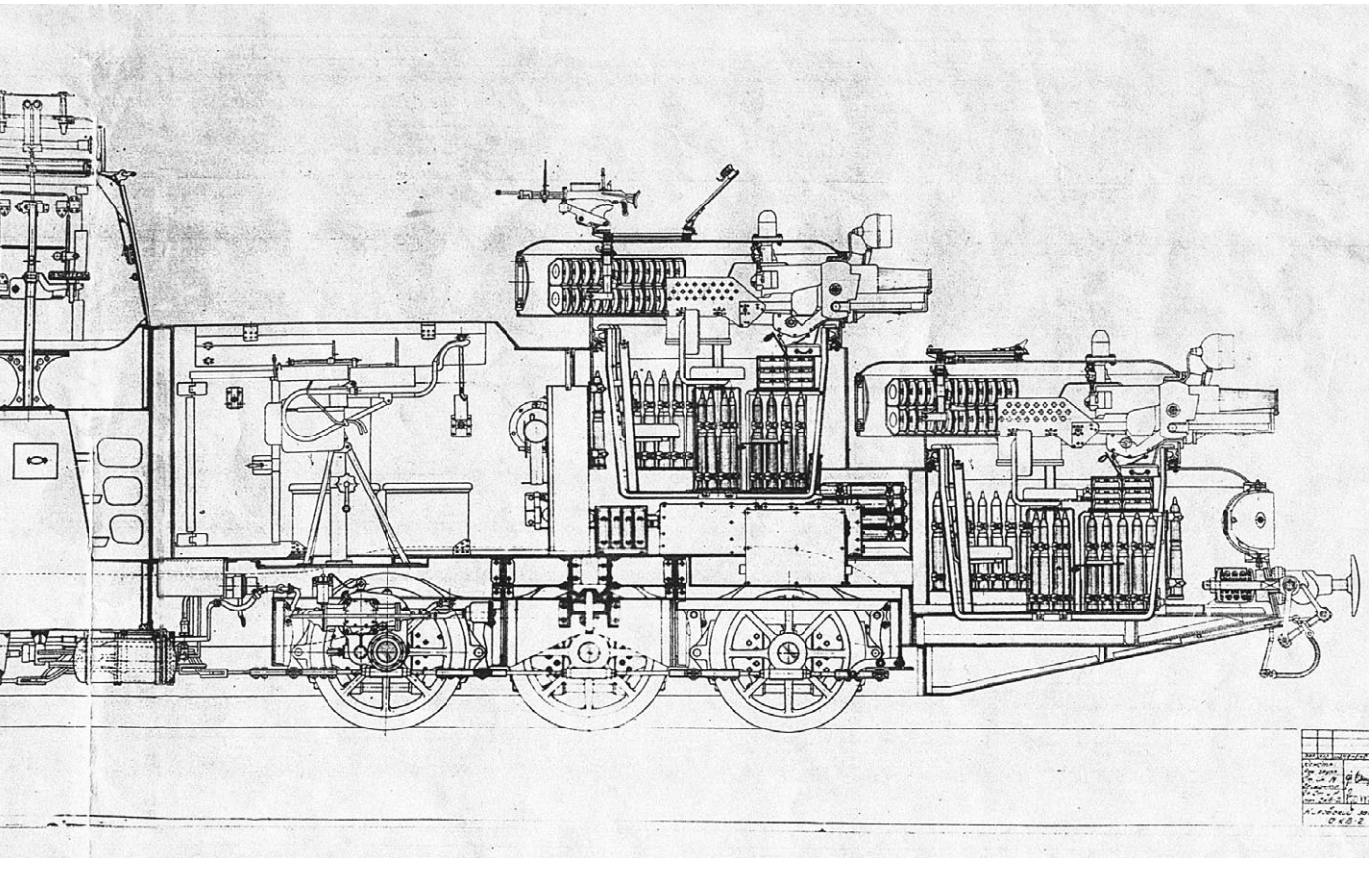


включили бепо «Молотовский рабочий». Формирование дивизиона велось в Москве (депо Люблино).

28 февраля 1942 года 30-й отдельный дивизион бронепоездов получил приказ убыть на Северо-Западный фронт, и к 5 марта он сосредоточился на станции Быльчино Калининской железной дороги и вошел в состав 34-й армии. В период 16–18 марта бронепоезда поддерживали наступление пехоты на станцию Лычково. 18 марта в результате налета 9 бомбардировщиков Ю-88 матчасть дивизиона получила серьезные повреждения, и МБВ № 01 был выведен для восстановления на Ярославский паровозоремонтный завод. 23 мая дивизион убыл в Москву, а оттуда 14 июля 1942 года – в состав 28-й армии Сталинградского военного округа. 20 августа дивизион прибыл в Астрахань, а 27 августа, переправившись через Волгу занял позицию на стыке Северо-Кавказского и Сталинградского фронтов. 3 сентября 1942 года огнем бронепоездов дивизиона была отражена попытка немецких частей перерезать железную дорогу Кизляр–Астрахань, а затем до конца ноября 30 ОДБП прикрывал железную дорогу от атак с воздуха.

15 апреля 1943 года дивизион передали 44-й армии Южного фронта и он занял участок Ростов – Таганрог. В течение июня – августа бронепоезда дивизиона огнем орудий поддерживали действия пехотных частей, обстреливали немецкие тылы, катера на море и цели в Таганроге. 29–30 августа 30 ОДБП поддерживал наши части, ведущие бой за Таганрог, после чего его вывели в Ростов. С 25 сентября по 7 декабря 1943 года мотоброневагон МБВ № 01 проходил ремонт на Тамбовском паровозоремонтном заводе, после чего 30-й дивизион вошел в состав 51-й армии 4-го Украинского фронта и до апреля 1944 года обстреливал немецкие позиции на Чонгарском перешейке. При этом бронепоезд № 2 (МБВ № 01), имевший на вооружении 76-мм пушки КТ-28, производил обстрел переднего края обороны противника, а бепо № 1 с пушками Ф-34 вел контрбатарейную борьбу.

9–11 апреля 1944 года 30-й дивизион поддерживал огнем наступление наших частей на Чонгарском перешейке, а после прорыва немецкой обороны и освобождения Крыма в мае вошел в состав Отдельной Приморской армии и сосредоточился в Симферополе.



В августе 1944 года 30 отдельный дивизион бронепоездов расформировали.

Мотоброневагон МБВ № 01 был направлен на ремонт и перевооружение (вместо КТ-28 он получил 76-мм танковые пушки Ф-34), после чего в феврале 1945 года вошел в состав 59-го отдельного дивизиона бронепоездов 1-го Белорусского фронта, в котором и закончил войну. После расформирования дивизиона летом 1947 года МБВ № 01 передали 8-му дивизиону бронепоездов, а после того, как и он был расформирован в августе 1953 года мотоброневагон поступил на военный склад № 2707 в Брянске. Автор не располагает сведениями о том, проводилась ли на МБВ № 01 замена двигателя М-17 на В-2-34. Что стало с этим мотоброневагоном пока установить не удалось, скорее всего, он был сдан в металлолом в 1960-х годах.

Мотоброневагон МБВ № 02 выходит на боевую операцию. Ленинградский фронт, 71-й отдельный дивизион бронепоездов, май 1942 года. Обратите внимание на камуфляж в виде железнодорожного пути, нанесенный на борта и крышу МБВ (РГАКФД).

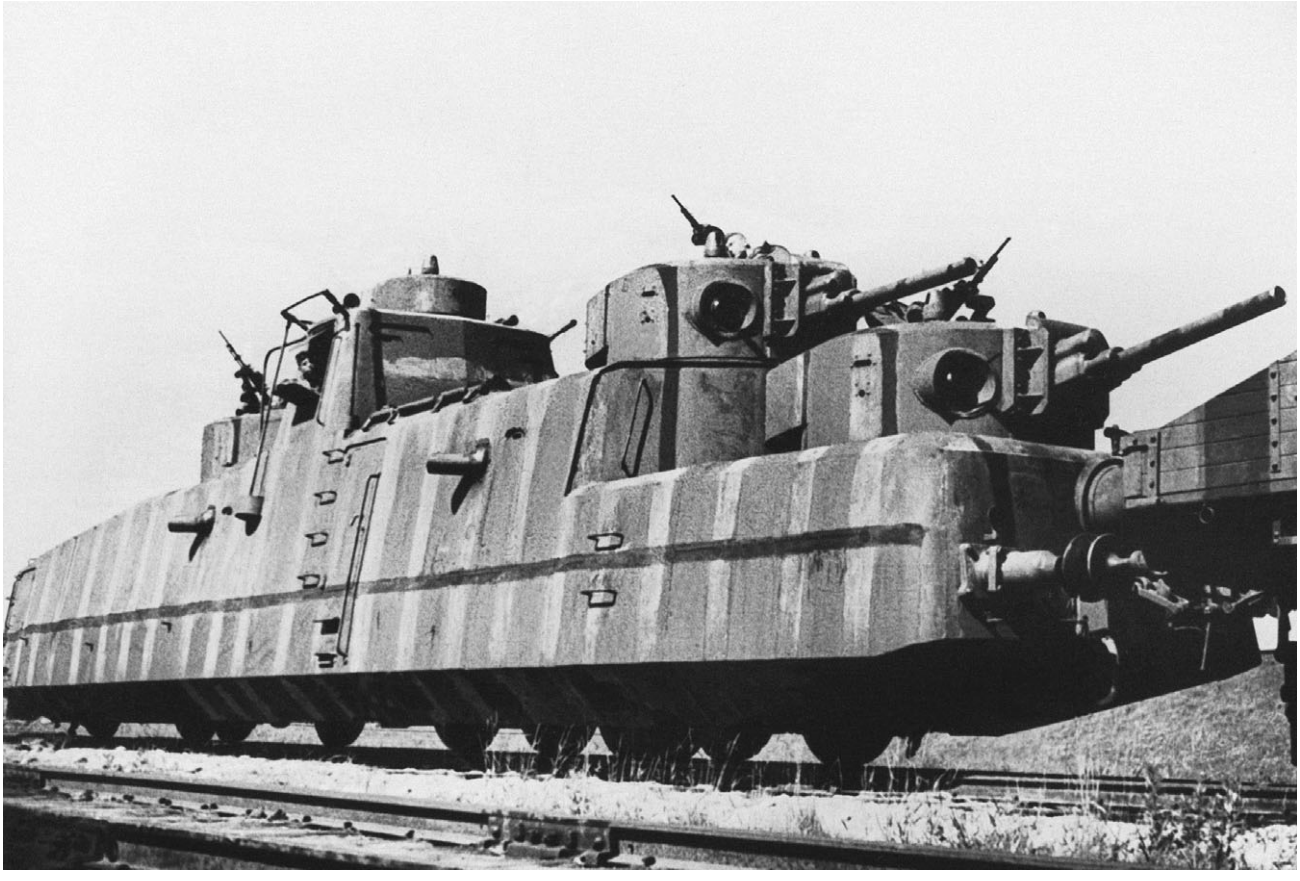
ПРОЕКТ МОТОБРОНЕВАГОНА МБВ-41. 3 марта 1940 года директор завода «Красный Профинтерн» Бебенин направил начальнику автобронетанкового управления Красной Армии комкору Д. Павлову письмо с проектом нового мотоброневагона:

«Учитывая международную обстановку, значение обороны и защиты границ нашей социалистической родины, завод «Красный Профинтерн» проявляя инициативу в деле обеспечения Красной Армии лучшими, мощными и стойкими средствами вооружения, разработал эскизный проект мощной боевой единицы мото-броневагона на железнодорожном ходу, который предлагается при этом для вашего рассмотрения.

Мотоброневагон несет на себе в основном следующее вооружение: гаубица калибра 152-мм и 2 спаренные установки пушек по 76 и 45-мм, кроме того, предусматриваются бортовые пулеметы.

Мотоброневагон общей длиной 21,57 м покоится на 11 осях, из которых 2 оси являются сцепными. Передача движения механическая по типу мотоброневагона Кировского завода. В качестве двигателя применяется дизель В-2 завода № 75, работающий на соляровом масле.

Мотоброневагон защищается мощной броней толщиной в ответственных местах до 76 мм, способной снимать 76-мм снаряд с любой дистанции. Общий вес мотоброне-



вагона 190 тонн, предельная скорость движения 50 км/ч.

Прошу вашего принципиального рассмотрения предлагаемого эскизного проекта машины.

Приложение: проект и пояснительная записка».

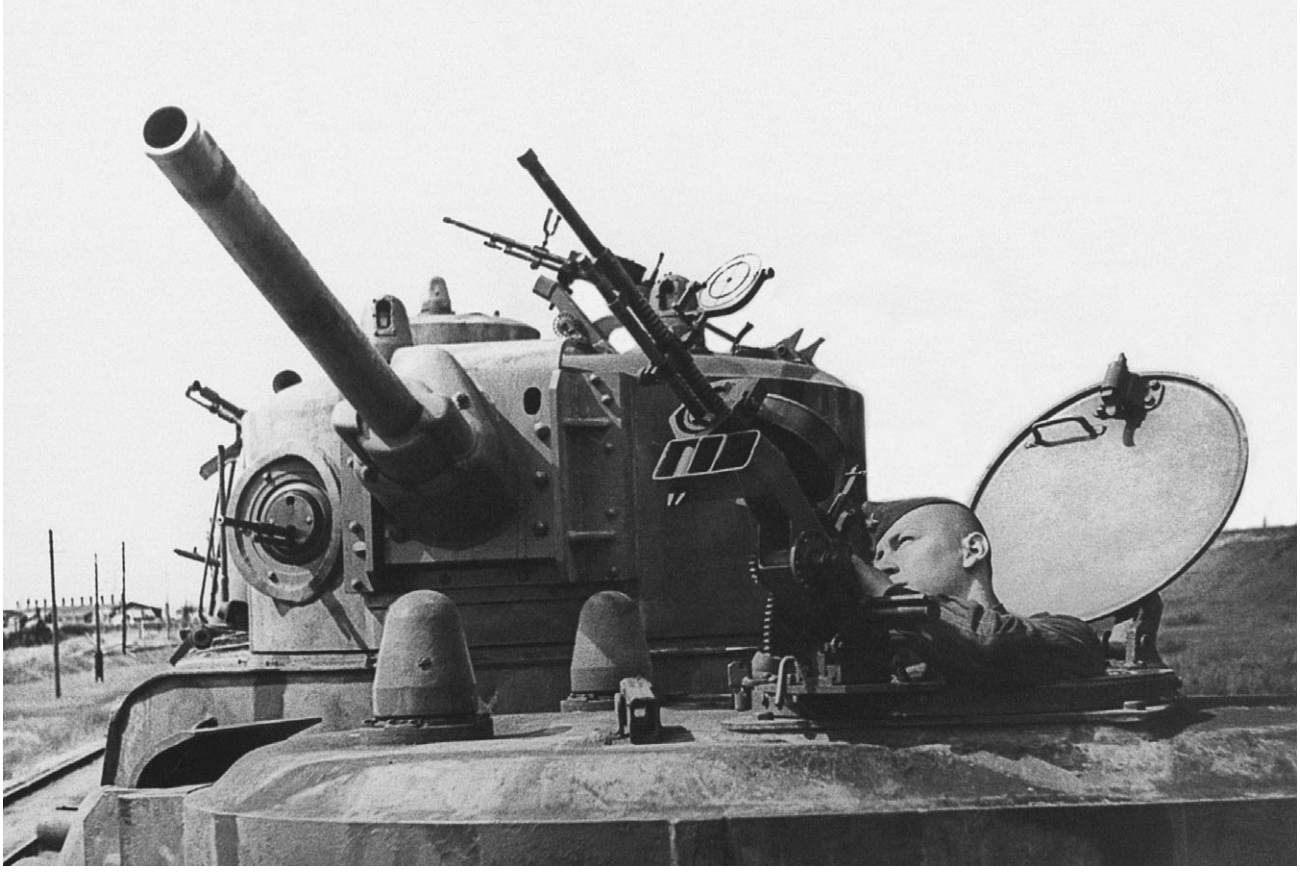
Рассмотрев предложение директора завода «Красный Профинтерн» Павлов красным карандашом наложил на письмо следующую резолюцию: «Считаю, что для такого вагона нет задач. Надо сначала определить какие задачи будет выполнять, а потом делать выводы. Т.к. дороги будут портить, дороги будут загружены, где и зачем применять при наличии танков и артиллерии не уясняю».

Несмотря на негативную оценку представленного проекта Павловым, руководство завода нашло поддержку у наркома тяжелого машиностроения Казакова, вышедшего на наркомат обороны. В результате обсуждения предложенный проект не удовлетворил военных, которые обещали выдать заводу «Красный Профинтерн» тактико-технические требования на разработку нового образца мотоброневагона. Правда, с выдачей требований в наркомате обороны не торопились – первое их обсуждение прошло в конце ноября 1940 года. После внесения ряда изменений, тактико-технические требования были утверждены ГАБТУ РККА в конце декабря 1940 года, а 14 января 1941 года их направили специальному конструкторскому бюро 2 (СКБ-2) завода «Красной Профинтерн». Новая боевая машина получила индекс МБВ-41. При его конструировании предполагалось учесть опыт испытаний и эксплуатации мотоброневагонов Кировского завода, а также последние разработки отечественных двигателестроителей.

В апреле 1941 года эскизный проект МБВ-41 был представлен на рассмотрение АБТУ РККА. В пояснительной записке, подписанной директором «Красного Профинтерна» Бебениным и главным конструктором завода по спецпроизводству Чернышевым, говорилось:

«Мотоброневагон представляет собой самостоятельную боевую железнодорожную единицу, перемещающуюся по железной дороге от установленного на ней дизель-мотора с механической передачей, вооруженную пушками, пулеметами, а также зенитной крупнокалиберной установкой, и имеющую

Обстрел немецких самолетов из зенитного пулемета ДТ мотоброневагона МБВ № 02. Ленинградский фронт, 71-й отдельный дивизион бронепоездов, май 1942 года. Хорошо видна установка пушки Л-11 в башне танка Т-28 (АСКМ).



мощную броню толщиной до 45 мм. Предназначается мотоброневаген в основном для поражения живой силы, технических и огневых средств противника в районе железных дорог в общевойсковом бою, а также для охраны важных железнодорожных пунктов».

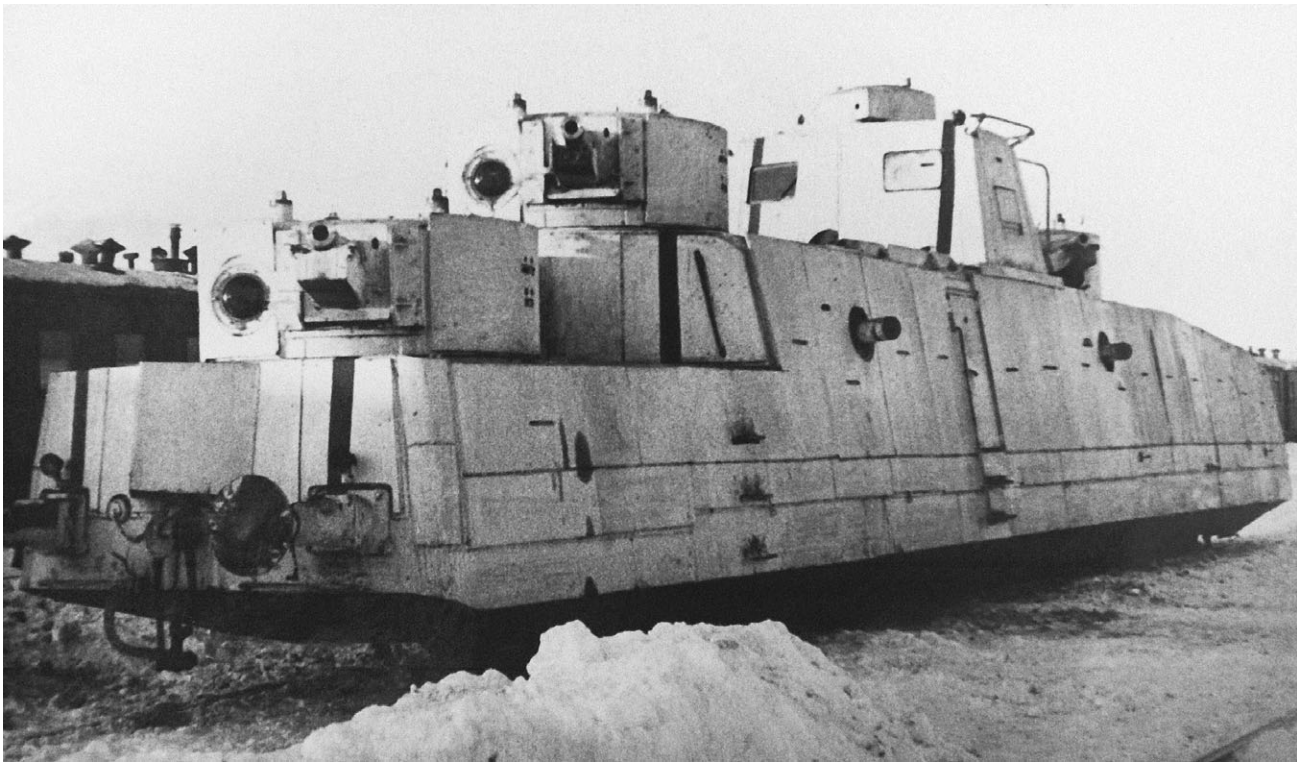
Корпус МБВ-41 был запроектирован сварным, из бронелистов толщиной 45 мм (борта), 20 мм (крыша и защита ходовой части) и 15 мм (крыша). Внутри он делился броневой 10 мм перегородкой с дверью на моторное и боевое отделения. В бортах имелось две двери для посадки экипажа, а также отверстия для стрельбы из револьвера, закрываемые специальными пробками и лючки для выброски гранат. Кроме того, в полу размещался люк для аварийного выхода под мотоброневаген.

Корпус крепился к сварной раме, опирающейся на две трехосных тележки (ведущую и поддерживающую) «через посредство пятников со сферическими поверхностями».

Ведущая тележка имела два ведущих (диаметром 1020 мм) и один поддерживающий (1050 мм) скаты, причем для «улучшения вписывания в кривую радиуса 150 м расположенный в середине один из ведущих скатов сделан безребордным». Поддерживающая тележка имела колеса диаметром 1050 мм, «рессорное подвешивание обеих тележек комбинированное с полуэллиптическими специальными пружинами». Конструкция ходовой части предусматривала возможность перехода на Западно-Европейскую колею 1430 мм. Для подъема МБВ-41 в его раме крепились 4 пневматических домкрата грузоподъемностью 28400 кгс каждый. Понятый ими мотоброневаген можно было переместить на параллельный путь, «для чего под каждый домкрат необходимо подставлять салазки от обычног7о 20-тонного домкрата».

Вооружение МБВ-41 состояло из двух 76,2-мм пушек Ф-34, спаренных с пулеметом ДТ (в башнях № 1 и 2), двух 12,7-мм пулеметов ДШК (в литой башне № 3) с возможностью стрельбы по самолетам (углы вертикального обстрела от -5 до +85 градусов) и четырех бортовых пулеметов Максима в шаровых установках. Артиллерийские башни проектировались сварными, на башне № 1 размещалась командирская рубка, в которой монтировалась стереотруба и прибор ПТК. Для стрельбы из орудий использовались прице-

Мотоброневаген МБВ № 02 возвращается на исходные позиции после обстрела немецких позиций. Ленинградский фронт, 71-й отдельный дивизион бронепоездов, май 1942 года (АСКМ).



Мотоброневагон МБВ № 01, вооруженный 76,2-мм пушками КТ-28, в составе 30-го отдельного дивизиона бронепоездов. Москва, январь 1942 года. Хорошо видна экранировка корпуса и башен, а также рисунок рельсов, нанесенный для маскировки от вражеской авиации (ЦАМО).

лы ПТ-1 и ПТК. Боекомплект состоял из 300 76,2-мм выстрелов, 6000 патронов к ДТ, 4020 к ДШК и 12500 к Максимам.

В моторном отделении размещался дизельный двигатель В-5 мощностью 700 л.с. с трансмиссией. В последней главным образом использовались агрегаты, «проверенные в эксплуатации на танках, а также мотоброневаго не Кировского завода». Трансмиссия включала в себя главный фрикцион, коробку перемены передач с муфтой свободного хода и реверсом, эластичные муфты, бортовую передачу, отбойный вал и дышловое устройство. За исключением главного фрикциона, используемого от танка КВ, все остальные механизмы заимствовались от мотоброневаго на Кировского завода.

Для охлаждения двигателя применялись два водяных радиатора и вентилятор с танка КВ. Запуск двигателя осуществлялся двумя стартерами СМТ-4628 мощностью 6 л.с., установленными на корпусе коробки перемены передач. Кроме того, предусматривался аварийный запуск сжатым воздухом от двух баллонов в 200 атмосфер. Топливные баки емкостью 1100 л обеспечивали МБВ-41 запас хода до 700 км.

Управление МБВ-41 осуществлялось с двух постов управления – переднего, в отделении зенитной установки и заднего, в моторном отделении. Внешняя связь осуществлялась радиостанцией РСМК, установленной в специальном помещении, обитым изнутри звуконепроницаемым материалом. Внутренняя связь телефонная, на 9 абонентов. Электрооборудование мотоброневаго на питалось от 4 динамо-машин – одной мощностью 1 кВт, 24 В, установленной на главном валу двигателя В-5, и трех, работавших от вспомогательных двигателей Л6/2.

Проект был рассмотрен в ГАБТУ РККА в конце апреля 1941 года, и в начале мая военные направили ряд предложений о внесении в конструкцию мотоброневаго на ряда изменений. Главными из них были: использование башен с вооружением и элементов трансмиссии от танка Т-34, находящегося в серийном производстве, а также изменение размещения вооружения для более эффективного его использования в бою. СКБ-2 завода «Красный Профинтерн» провело необходимые доработки в мае–июле 1941 года. Было выполнено несколько вариантов мотоброневаго на (главным образом они различались расположением вооружения), которые директор завода Гоциридзе направил в бронетанковое управление ГАБТУ РККА 29 июля 1941 года. Однако в августе 1941 года началась эвакуация завода «Красный Профинтерн» – немцы были уже на подступах к Брянску. Поэтому все работы по МБВ-41 свернули.

РАЗВИТИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ БРОНЕПОЕЗДОВ ПЕРЕД ВОЙНОЙ

Экипаж бронепоезда № 684 «Стремительный» МБВ № 02) 14-го отдельного дивизиона бронепоездов после окончания боев по снятию блокады Ленинграда. Февраль 1944 года. Хорошо видно, что мотоброневагон перевооружен пушками Ф-34, установленными в башни танка Т-28 (АСКМ).

К моменту окончания Гражданской войны (март 1922 года) в Красной Армии имелись бронепоезда трех типов: А – полевой ударный для решения задач в условиях ближнего боя, вооруженный четырьмя 76,2-мм орудиями и 15–20 пулеметами, Б – с двумя107-мм пушками и 10–12 пулеметами, для огневой поддержки ударных бронепоездов и тип В – особого назначения, с одной–двумя 120–203-мм артсистемами и 5–8 пулеметами для подавления тыловых объектов противника. Подготовкой кадров бронепоездников занималась дислоцирующаяся в городе Карачев учебно-опытная бригада бронепоездов и десантных отрядов, сформированная 20 июня 1921 года на основе запасной бригады бронепоездов (была последняя создана еще в конце 1918 года).

После расформирования в 1924 году управления броневых сил РККА и передачи бронепоездов в артиллерийское управление, на основании директивы Революционно-военного совета (РВС) СССР от 20 сентября 1924 года началось сокращение их количества. Одновременно с этим изменялась и организационная структура бронепоездов, которые переводились на штаты мирного времени.

Для подготовки кадров бронепоездных частей и обеспечения их мобилизационного развертывания в военной время учебно-опытную бригаду бронепоездов и десантных отрядов в период с 1 по 10 октября 1924 года

переформировали в отдельный территориальный* полк бронепоездов. Последний по вновь утвержденному штату включал в себя два легких и один тяжелый бронепоезда, бронепоезд особого назначения со 120-мм орудиями и звено пулеметных бронедрезин. Шефом полка стали рабочие брянского завода «Красный Профинтерн». Они оказывали бронепоездникам самую различную помощь, а молодые рабочие завода проходили воинскую службу в полку бронепоездов. 1 мая 1925 года представители «Красного Профинтерна» вручили бойцам полка шефское знамя с надписями: «Пролетарии всех стран соединяйтесь – подшефному территориальному полку бронепоездов от рабочих и служащих завода «Красный Профинтерн» и «Храните боевые традиции героев-броневиков гражданской войны».

Наряду с полком по штату, утвержденному приказом РВС СССР № 1181 от 28 сентября 1924 года, началось формирование дивизионов бронепоездов (по два легких и одному тяжелому в каждом). Так, с 13 октября по 1 ноября 1924 года в Киеве формируется 1-й Краснознаменный** дивизион полевых бронепоездов (бп № 10, 11 и 154), а в Карачеве с 3 по 10 октября – 2-й дивизион полевых бронепоездов (бп № 18, 20 и 33, в середине октября дивизион убыл в город Витебск, в мае 1930 года передислоцирован в Полоцк). С 25 февраля по 5 марта 1925 года из группы бронепоездов, находящихся на станции Навтлуг (Кавказская Краснознаменная армия) формируется 7-й дивизион (бп № 7, 8, 9 и 12). При этом бронепоезд № 8 являлся учебным и входил в состав созданной при дивизионе школы начсостава.

Кроме того, в составе Красной Армии имелось три отдельных легких бронепоезда: (№ 10 (бывший № 14) на станции Эмир-Абад (Туркмения), № 11 на станции Грозный и № 13 «Красный Уфимец» на станции Никольск-Уссурийский (ныне город Уссурийск).

Приказом РВС СССР № 437 от 1 октября 1926 года бронепоездные подразделения переводятся на новые штаты. При этом территориальный полк переименовали во 2-й полк бронепоездов, а 1 и 2-й дивизионы полевых бронепоездов – в 1 и 2-й дивизионы бронепоездов.

Согласно новому штату 2-й полк бронепоездов насчитывал четыре бронепоезда (три легких и один тяжелый), железнодорожную батарею и батарею бронедрезин – всего 6 легких, 2 тяжелых броневлощадки, 2 площадки со 120-мм орудиями, 2 бронепогреба для хранения 120-мм снарядов, 6 бронепаровозов и 3 бронедрезины. Дивизионы также переходили на новые штаты, но количество бронепоездов в них оставалось прежним – изменения касались лишь численности команд и вагонов базы. Кроме того, часть бронепоездов сменила номера: в 1-м дивизионе бп № 10, 11, 154 на № 15, 17, 31, а в 7-м дивизионе № 7, 9, 12 стали № 27, 29 и 22 соответственно. Существующую в составе 7-го дивизиона школу начсостава переформировали в учебный бронепоезд № 28 (бывший № 8).

Таким образом, к началу 1927 года в составе бронепоездных частей РККА имелся 2-й полк, три дивизиона бронепоездов (1, 2 и 7-й) и три отдельных бронепоезда.

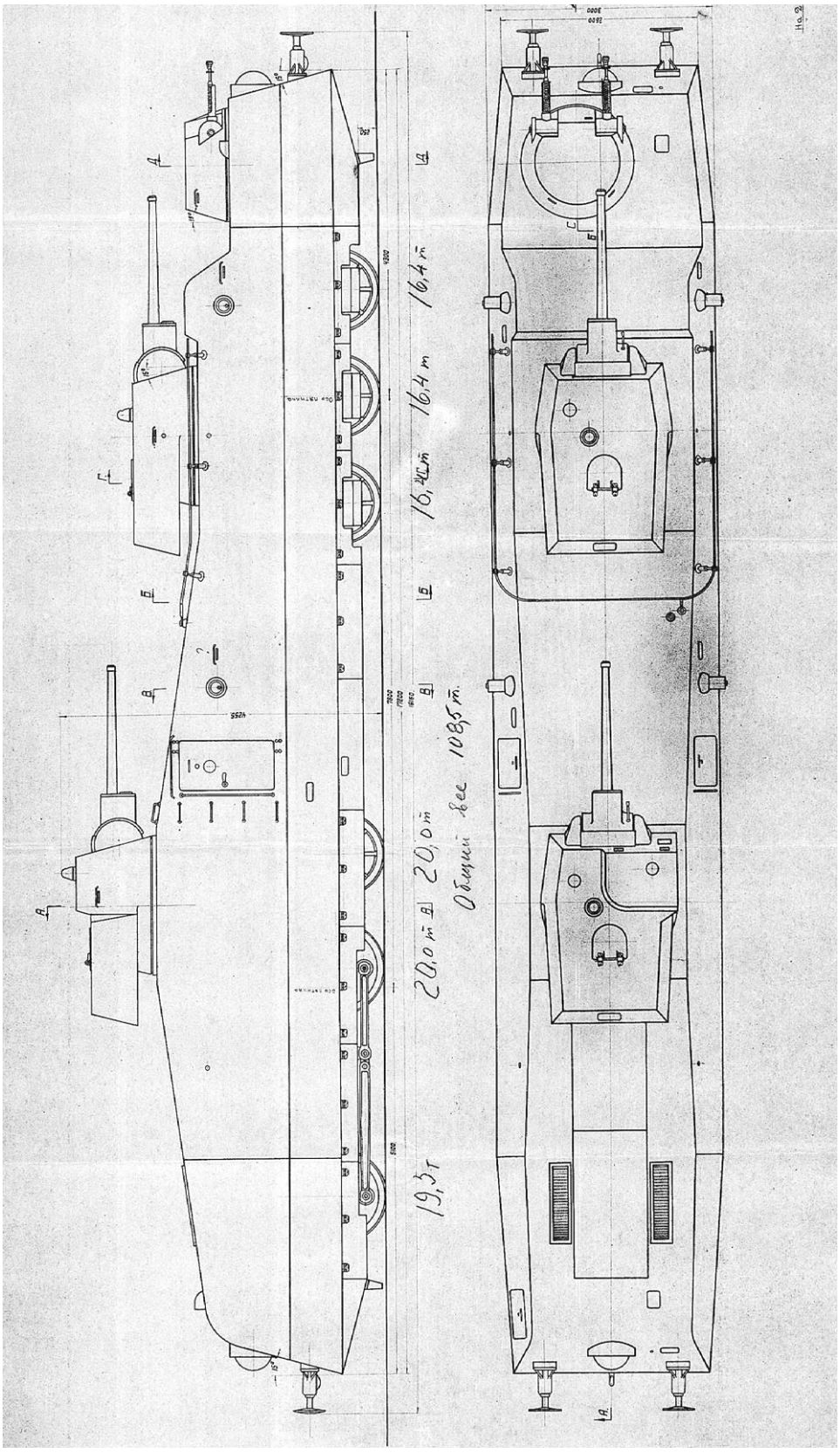
В связи с обострением отношений СССР и Китая 12 июля 1929 года на базе бп № 13 разворачивается бронепоезд № 63, на следующий день убывший на участок Уссури – Иман для охраны госграницы. В августе 1929 года формируется Особая Дальневосточная армия (ОДВА), в состав которой включают-

---

** Территориальная система вооруженных сил – содержание государсвом в мирное время в соединениях и частях минимального количества кадровых военнослужащих (главным образом командных кадров) и обучение в этих соединениях приписанного к ним переменного состава. При этом военнообязанные состоят на учете и обучаются методом вневойсковой подготовки и краткосрочных учебных сборов в территориальных формированиях, комплектуемых по территориальному признаку (проживание вблизи мест дислокации войсковых частей). При мобилизации военнообязанные вызываются в свои части, которые таким образом, укомплектовываются по штатам военного времени. В СССР территориальная система существовала в 1920–1930-е годы. В 1935–1939 годах Красная Армия полностью перешла на кадровую систему устройства.*

*** Дивизион получил орден Боевого Красного Знамени, которым был награжден бронепоезд № 61 «Имени III Интернационала» за участие во взятии Баку. После сокращения бронепоездных частей бп № 61 влился в бронепоезд № 4, куда и сдал знамя с орденом. В октябре 1924 года бронепоезд № 4 расформировали – площадки сдали на склад в Брянск, а бронепаровоз и 40 человек команды прибыли в Киев для укомплектования 1-го дивизиона полевых бронепоездов. Красное знамя с орденом Боевого Красного Знамени на основании устного распоряжения начальника штаба Украинского военного округа было передано командиру 1-го дивизиона. Приказом Киевского военного округа № 70 от 29 октября 1938 года за дивизионом документально было закреплено наименование 1-й Краснознаменный дивизион бронепоездов.*

Эскизный проект мотоброневагона МБВ-41 разработки СКБ-3 завода «Красный Профинтерн», представленный на рассмотрение в ГАБТУ РККА в апреле 1941 года (копия заводского чертежа).



ся бп № 13 и 63. Кроме того, для усиления ОДВА в ее состав в срочном порядке перебрасываются четыре новосформированных бронепоезда – № 64, 65, 66 и 67. Для координации боевого использования бронепоездов в ходе советско-китайского конфликта создали временные управления двух дивизионов (номеров они не имели).

Согласно директивы РВС СССР с 1 октября 1929 года бронепоездные подразделения Красной Армии переводились на новые штаты. Так, 2-й полк бронепоездов переходил на штат № 10/4, при этом вооружение полка значительно увеличивалось. Теперь он состоял из школы, трех дивизионов (два легких и тяжелый бронепоезда в каждом), трех железнодорожных батарей и батареи бронедрезин, всего 12 легких, 6 тяжелых бронеплощадок, 12 бронепаровозов, 4 бронеплощадки со 120-мм орудиями и 3 бронепогреба.

Дивизионы бронепоездов переводились на штаты № 10/5 (1 и 2-й) и 10/6 (7-й дивизион). Разница заключалась в том, что по штату № 10/6 дивизион имел в своем составе дополнительные бронепоездные единицы – так называемый кадр 2-й очереди – которые укомплектовывались личным составом при проведении мобилизации в случае начала военных действий. Например, в 7-м дивизионе числилось четыре бронепоезда – три легких и тяжелый – из которых один легкий в случае начала боевых действий выделялся из состава дивизиона и должен был действовать самостоятельно. Этот бронепоезд содержался по штату № 10/7.

Для отдельных бронепоездов также было утверждено два штата – № 10/8 и 10/9. По первому содержались легкие или тяжелые кадровые бронепоезда, а второй штат действовал для кадров отдельных бронепоездов второй очереди, которые разворачивались в полноценные боевые единицы при проведении мобилизации. Например, при отдельном легком бронепоезде № 11 штата 10/8 имелся кадр второй очереди легкого бронепоезда штата № 10/9.

Мотоброневагон МБВ № 02 в экспозиции Военно-исторического музея бронетанкового вооружения и техники. Поселок Кубинка, Московская область (фото автора).

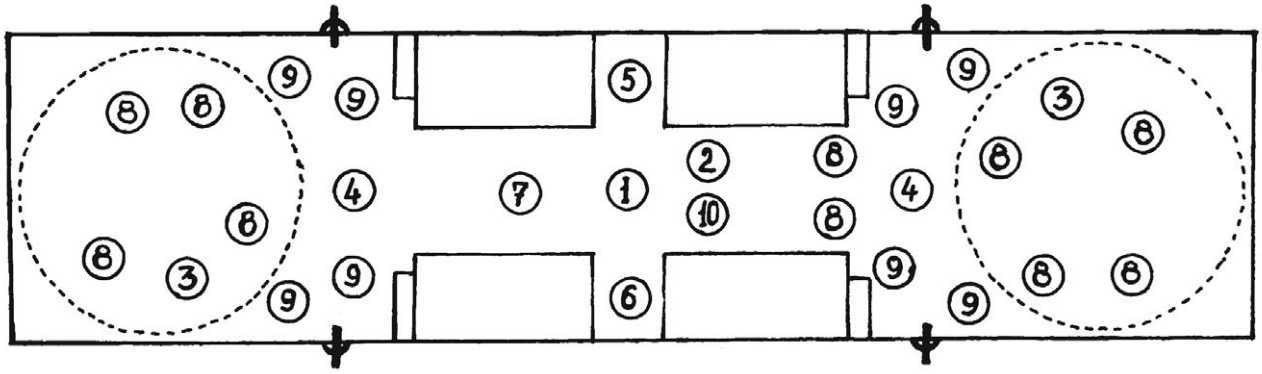


Схема размещения команды легкой бронеплощадки ПЛ-37 по штатам военного времени (копия документа марта 1941 года):
1 – командир бронеплощадки;
2 – помощник командира;
3 – командир башни;
4 – командир отделения пулеметчиков;
5 – разведчик – подрывник;
6 – кондуктор;
7 – старший санитар;
8 – башенные расчеты;
9 – пулеметные расчеты;
10 – командир звена связи.

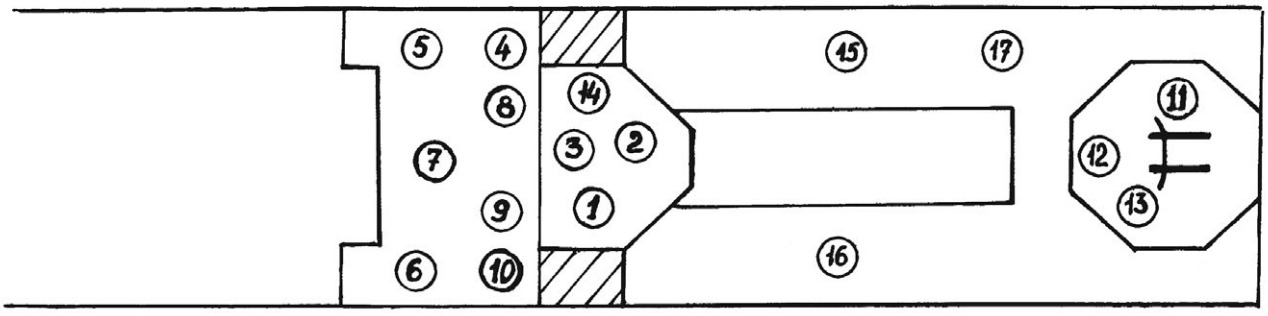
В конце 1929 года создается Управление моторизации и механизации (УММ) РККА, которое возглавил И. Халепский. Вместе с автоброневыми и танковыми частями в новое ведомство передали и бронепоезда. Первым крупным огранизационным мероприятием УММ РККА, проведенным на основании директивы Штаба РККА № 17033сс от 7 февраля 1930 года стало расформирование временных управлений дивизионов бронепоездов, и свертывание бп № 64, 65, 66 и 67 в кадры второй очереди при 13-м (№ 64, 65) и 63-м (№ 66 и 67) отдельных бронепоездах. Это было сделано после завершения боевых действий на Китайско-Восточной железной дороге и перехода ОКДВА* на штаты мирного времени. Кроме того, приказом РВС СССР 13 февраля 1930 года 2-й полк бронепоездов переименовали во 2-й полк бронепоездов имени рабочих завода «Красный Профинтерн».

С февраля 1930 года специальная комиссия УММ РККА начала работу по обследованию бронепоездных частей для выявления их состояния. По результатам этой проверки И. Халепский в своем письме от 15 марта 1931 года докладывал народному комиссару по военным и морским делам: «На вооружении бронепоездных частей РККА на текущем довольствии состоит 22 бронепоезда, в неприкосновенном запасе 15, а всего разворачивается по варианту № 10 (так назывался мобилизационный план на случай начала боевых действий. – ***Прим. автора***) – 37 бронепоездов. Кроме того, на военном складе № 60 находится легких бронеплощадок, требующих капитального ремонта и по восстановлении могущих быть использованными на обеспечения года войны – 62 штуки».

1 октября 1931 года 2-й полк бронепоездов переименовали в Отдельный полк бронепоездов имени рабочих завода «Красный Профинтерн». Одновременно было принято решение о расширении жилого фонда и казарменного фонда, а также его переброске ближе к ремонтной базе – военному складу № 60. Поэтому уже в конце октября силами бойцов полка при помощи шефов завода «Красный Профинтерн» началось строительство городка у станции Брянск-1 в месте под названием Мамонтово поле.

Летом 1932 года отдельный полк бронепоездов переменил дислокацию, переехав во вновь отстроенный городок у станции Брянск-1 (Володарский поселок). С 10 по 13 сентября 1932 года полк бронепоездов был обследован начальником 4-го отдела 1-го управления УММ РККА Зуном, который сообщал Халепскому: «Считаю необходимым отметить громадную работу, проделанную командованием полка в деле обеспечения боевой подготовки. По сравнению с предыдущими годами полк значительно вырос, особенно по стрелковой подготовке. Большая заслуга в этом деле должна быть отнесена к энергии, настойчивости и правильному руководству со стороны командира полка Плявина, его помощника по политчасти Бученкова, отсекра партбюро Угрюмова и начштаба Федосенкова. Среди командиров дивизионов особенно необходимо отметить командира 3-го диви-

** 1 января 1930 года за успешное выполнение боевых задач в ходе боев скитайскими частями, Центральный исполнительный комитет СССР наградил ОДВА орденом Боевого Красного Знамени, с этого момента она стала называться Особая Краснознаменная Дальневосточная армия (ОКДВА). В мае 1935 года из ОКДВА выделили Забайкальскую группу войск, вскоре реорганизованную в Забайкальский военный округ. 28 июня 1938 года ОКДВА переформировали в Краснознаменный Дальневосточный фронт (далее в тексте ДВФ) в составе 1 и 2-й Особых Краснознаменных армий.*



зиона Чернова, который среди других командиров является примером в деле руководства вверенным ему подразделением.

Ходатайствую о награждении перечисленных товарищей».

Согласно директивы Генерального Штаба РККА от 23 января 1932 года 2-й дивизион бронепоездов из Полоцка передислоцировался на станцию Бочкарево Уссурийской железной дороги. Дивизион прибыл на новое место службы 13 февраля и вошел в состав ОКДВА.

Взамен убывшего на Дальний Восток 2-го дивизиона 11 февраля 1932 года в Полоцке был сформирован 8-й дивизион бронепоездов (легкие бп № 16, 45 и тяжелый бп № 21), матчасть для которого поступила с военного склада № 60.

Кроме того, с 10 марта по 8 апреля 1932 года приказом РВС СССР для усиления ОКДВА при Отдельном полку бронепоездов сформировали 9-й дивизион бронепоездов, который 1 мая прибыл на новое место дислокации – в город Ворошилов-Уссурийский (бывший Николаев-Уссурийский).

Летом 1932 года формируется легкий бронепоезд № 60 кадра второй очереди, с дислокацией в Омске при 12-м артиллерийском полку.

В результате всех этих мероприятий к концу 1932 года в Красной Армии имелись следующие бронепоездные подразделения. Их состав не менялся до середины 1936 года.

Небезынтересно привести акт о состоянии Отдельного полка бронепоездов, составленный в начале 1935 года при передаче части одним командиром другому. Из этого документа можно сделать вывод в каких условиях велась учеба и боевая подготовка бронепоезников РККА в 30-е годы (стиль и орфография сохранена):

«На основании приказа НКО № 0010 от 10.01.1935 г. командиром отдельного полка бронепоездов Плявиным К.А. произведена передача полка вновь назначенному командиру этого полка Брусину. Передача произведена с 4 по 8 февраля.

По штату в полку числится 485 человек (90 старший и средний начсостав, 165 младший начсостав и сверхсрочной службы, 230 рядовых).

Вооружение и транспорт (положено по штату – имеется в наличии):

Бронепаровозов: 12 – 10;
Бронеплощадки легкие: 16 – 14;
Бронеплощадки тяжелые: 8 – 6;
Бронедрезины: 16 – 0;
Мотодрезины: 12 – 0;
Орудия 76-мм: 32 – 28;
Орудия 107 мм: 8 – 6;
Пулеметы «Максима»: 168 – 168;
Пулеметы ДП: 0 – 12;
Винтовки драгунские: 464 – 464;
Револьверы Нагана: 760 – 602;
Бинокли: 148 – 128;
Стереотрубы: 16 – 9;
Буссоли: 40 – 31;
Телеграфные аппараты: 24 – 24;
Коммутаторы: 16 – 16;
Телефонов индукционных: 24 – 24;
Телефонов фонических: 140 – 90;
Противогазов БС: 1592 – 1592;
Легковых Форд-А: 1 – 1;
Грузовых Форд-АА: 2 – 2;
Автобус Форд-АА: 0 –1;
Грузовой «Пирлесс»: 0 – 1;
Мотоциклы «Харлей-Девидсон»: 6 – 1;
Мотоциклы «Нортон»: 0 – 2;
Велосипедов: 59 – 45.

В полку имеются 3 учебные бронедрезины, требующие капитального ремонта. Запросить нач. АБТО о наряде на запасные части к ним для ремонта на складе № 60. Мотодрезин по табелю не положено, донести нач. АБТО с просьбой о внесении их в табель.

Схема размещения команды бронепаровоза ПР-35 по штатам военного времени (копия документа марта 1941 года):
1 – командир бронепоезда;
2 – начальник штаба;
3 – политрук;
4 – железнодорожный техник;
5 – машинист;
6 – помощник машиниста;
7 – кочегар;
8 – помощник кочегара;
9 – старший связист;
10 – старший кондуктор;
11 – командир отделения пулеметчиков;
12, 13 – расчет зенитных пулеметов;
14 – радист;
15 – старший разведчик-подрывник;
16 – разведчик-подрывник;
17 – наблюдатель.

Пулеметы ДП по табелю не положены. Донести начальнику АБТО и просить включить в табель.

Автомобиль «Пирлесс» в полку использован быть не может, подлежит реализации через Военное Фондовое Бюро.

Броненлощадки все модернизированные, электрооборудование и телефония исправны. Аккумуляторы на броненлощадках №№ 413, 441, 440 и 591 требуют капитального ремонта, у броненлощадки № 452 лопнул боковой лист брони.

Все бронепаровозы и броненлощадки требуют покраски».

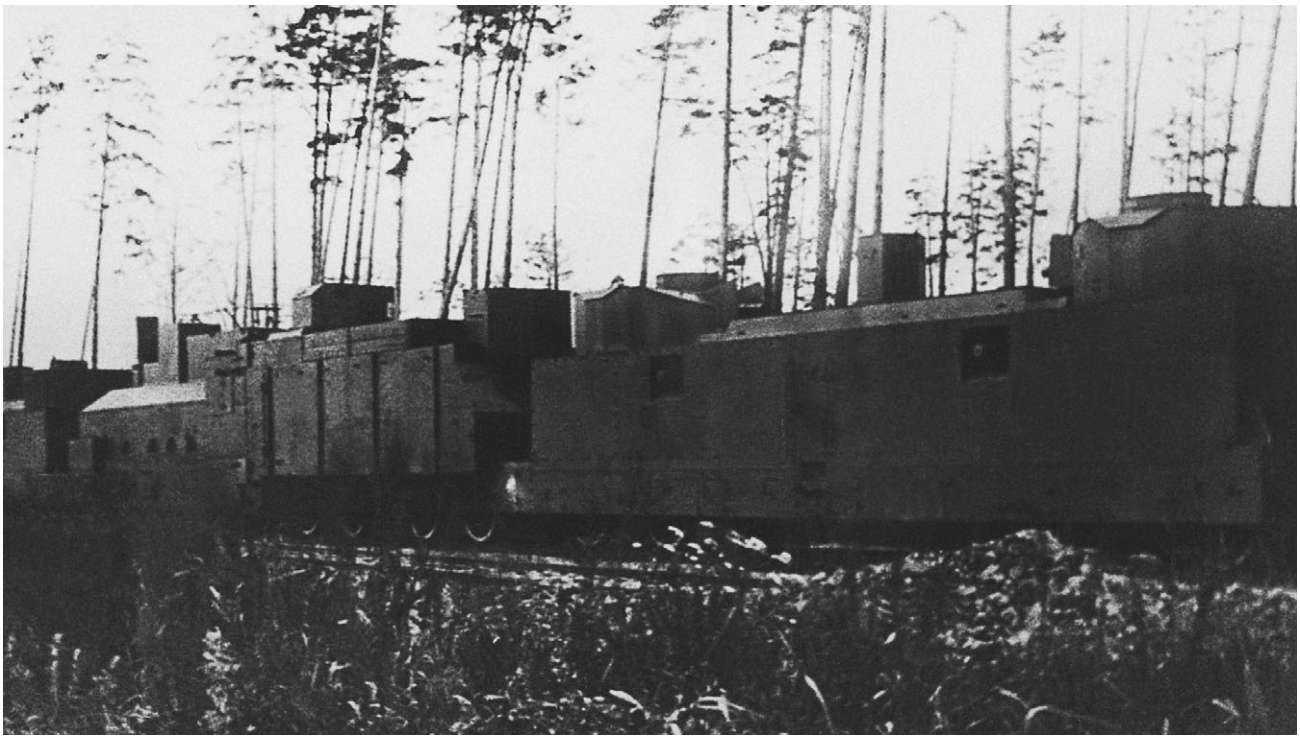
Директивой начальника Генерального Штаба РККА № 4/2/35470 от 2 июля 1936 года командующему войсками ОКДВА предписывалось сформировать отдельный легкий бронепоезд № 66 по штату № 10/8. Он был развернут при 9-м дивизионе и 23 декабря того же года убыл на станцию Камень-Рыболов.

По «Плану организационных мероприятий 1937 года по механизированным войскам РККА», утвержденному народным комиссаром обороны СССР 10 марта 1937 года предусматривалось перевести бронепоездные подразделения на новые штаты.

Так, отдельный полк бронепоездов переходил на штат №16/730 (четыре дивизиона и учебный бронепоезд), а 1, 2, 7, 8 и 9-й дивизионы бронепоездов – на штат № №16/731 (314 человек). При этом число бронепоездов в дивизионе не изменялось, а управление дивизиона получало 5 бронеавтомобилей на железнодорожном ходу (БА-20жд и БА-10жд) и одна съемную моторную дрезину Су.

Отдельные бронепоезда переводились на штат № 16/601-А для легких (бп № 10, 11, 13, 63 и 66) и № 16/601-Б для тяжелых (бп № 67) бронепоездов. По этим штатам в состав каждого бронепоезда включались 5 бронеавтомобилей на железнодорожном ходу (БА-20жд и БА-10жд), 1 бронедрезина, 5 железнодорожных торпед ЖДТ, съемная моторная дрезина Су и вагон-мастерская ДМ (такое же количество вооружения и техники имелось в составе каждого бронепоезда, входившего в состав дивизиона). Разница штатов № 16/601-А и № 16/601-Б заключалась только в количестве людей (106 и 96 человек соответственно).

Команда бронепоезда № 29 из состава 7-го дивизиона бронепоездов на обеде во время учений войск Закавказского военного округа. Лето 1936 года. На заднем плане виден бронепоезд, а также одна из теплушек базы бронепоезда (АСКМ).



Бронепоезд из состава 4-го дивизиона бронепоездов в районе Брянска. Предположительно 1939 год. Состав включает себя бронепаровоз ПР-35 с башней для зенитных пулеметов и радиостанцией 71-ТК-1 и две броневлощадки ПЛ-35, изготовления 1938 года с шаровыми пулеметными установками Максимов в бортах (АСКМ).

Кадр легкого бронепоезда № 60 (при 12-м артполку) расформировывался, а матчасть была переброшена в Ленинград и в качестве учебного бронепоезда штата № 18/304-5 включена в состав ЛБТКУКС имени Бубнова (Ленинградские бронетанковые курсы усовершенствования командного состава).

Вместо одного кадра второй очереди при 7-м дивизионе развернули четыре кадра бронепоездов (штат №16/602), из них один тяжелый. Кроме того, бронепоезда кадра второй очереди штата №16/602 стали содержать при 9-м дивизионе (один тяжелый), а также при бп № 10 и № 11 (по одному легкому).

В результате проведения этих организационных мероприятий к началу 1938 года бронепоездные части Красной Армии имели в своем составе отдельный полк бронепоездов (550 человек), пять отдельных дивизионов бронепоездов (по 314 человек), 5 отдельных легких (по 106 человек) и один отдельный тяжелый (96 человек) бронепоезда, а также отдельный батальон бронедрезин.

Директивой Генерального Штаба РККА № 4/3/46480 от 21 марта 1939 года Военному Совету Орловского военного округа предписывалось расформировать отдельный полк бронепоездов. За счет его штатной численности разворачивались 3 и 4-й дивизионы бронепоездов штата №16/731, а также кадры 6 и 12-го дивизионов (по 29 человек), которые содержались при 4-м дивизионе в Брянске. Все мероприятия были проведены к 30 апреля, а 3–4 мая 3-й дивизион бронепоездов двумя эшелонами убыл в состав 1-й Отдельной Краснознаменной армии Дальневосточного фронта, и в конце мая прибыл на новое место дислокации – город Ворошилов-Уссурийский. 6 и 12-й дивизионы в документах часто именовались «дивизионами скрытого формирования», они разворачивались при мобилизации в случае начала военных действий. Матчасть для них хранилась при 4-м дивизионе в Брянске. Кроме того, при мобилизации на базе 4-го дивизиона разворачивался 1-й запасной полк бронепоездов (штат № 016/800) в составе двух учебных дивизионов, который предназначался для подготовки кадров бронепоездников и укомплектования новых подразделений.

В сентябре 1939 года, перед вводом частей Красной Армии в Польшу, была проведена мобилизация полка, но после окончания кампании его демобилизовали.

В ходе советско-финляндской войны (30 ноября 1939 года – 13 марта 1940 года) в состав Действующей Армии было переброшено несколько бронепоездных частей (1, 8-й дивизионы и 45-й легкий бронепоезд), для усиления которых по шифртелеграмме Генерального Штаба Красной Армии № 8/1 от 16 января 1940 года началось формирование пяти отдельных стрелковых рот бронепоездов штата № 016/2 (в документах того вре-

мени они именовались отдельными десантными стрелковыми ротами). В состав каждой входили три стрелковых и минометный взводы, всего 215 человек (командно-начальствующего состава 6, младшего начсостава 22, рядовых 187), 174 7,62-мм винтовок СВТ-38 (из них 2 снайперских), 36 7,62-мм пулеметов ДП-27, 4 82-мм миномета и 2 полевые кухни. Роты прибывали на фронт в период 15–24 февраля 1940 года.

После окончания войны все бронепоездные части, принимавшие в ней участие, возвратились к прежним местам дислокации, а десантные стрелковые роты были расформированы. Исключение составил 8-й дивизион бронепоездов, который из Ленинграда передислоцировали в Туапсе и включили в состав войск Северо-Кавказского военного округа.

16 мая 1940 года начальник Автобронетанкового управления РККА Д. Павлов представил заместителю народного комиссара обороны СССР Маршалу Советского Союза Кулику доклад о бронепоездах Красной Армии. В части организации в нем говорилось: «Бронепоезда сведены в 9 дивизионов и 17 отдельных бронепоездов. Кроме того, в военное время вводится запасной полк – 2 дивизиона. Дивизион как правило, состоит из

Таблица 1. Состояние бронепоездных частей РККА по состоянию на 22 июня 1941 года.

Часть	Военный округ	Место дислокации	Состав бронепоездов
1-й дивизион	КОВО	Киев	легкие бп № 15, 17, тяжелый бп № 35
2-й дивизион	ДВФ	Куйбышевка	легкие бп № 18, 20, тяжелый бп № 33
3-й дивизион	ДВФ	Ворошилов-Уссурийский	легкие бп № 41, 42, тяжелый бп № 43
4-й дивизион*	ОрВО	Брянск	легкие бп № 40, 44, тяжелый бп № 46
6-й дивизион («скрытого формирования»)**	ОрВО	Брянск	легкие бп № 50, 51, тяжелый бп № 52
7-й дивизион	СКВО	Тбилиси	легкие бп № 27, 29, тяжелый бп № 22, кадры второй очереди легких бп № 53, 54, 55 и тяжелого № 56
8-й дивизион	СКВО	Туапсе	легкие бп № 16, 45, тяжелый бп № 21
9-й дивизион	ДВФ	Ворошилов-Уссурийский	легкие бп № 24, 25, тяжелый бп № 23, кадр второй очереди одного тяжелого бп (без номера)
12-й дивизион («скрытого формирования»)**	ОрВО	Брянск	легкие бп № 47, 48, тяжелый бп № 49
10-й отдельный бп	САВО	Кизил-Арават	легкий, кадр второй очереди легкого бронепоезда № 62
11-й отдельный бп	САВО	Ашхабад	легкий, кадр второй очереди легкого бп № 61
13-й отдельный бп	ДВФ	Вяземская	тяжелый
60-й отдельный бп	ЛВО	Ленинград	легкий учебный
63-й отдельный бп	ЗабВО	Даурия	легкий
66-й отдельный бп	ДВФ	Бикин	легкий
67-й отдельный бп	ДВФ	Лазо	легкий
100-й легкий артполк	ЗабВО	Чита	три кадра второй очереди легких бронепоездов № 64, № 65 и один без номера

** На основании директивы Генерального Штаба готовились к переброски в состав войск ПрибОВО.*
*** Матчасть находилась при 4-м дивизионе бронепоездов, личным составом комплектовались при проведении мобилизации.*

2 легких и тяжелого бронепоезда. Боевой состав бронепоезда – бронепаровоз, 2 броневые площадки, одна платформа со счетверенной зенитной установкой пулеметов «Максим» в броневой башне и 4 контрольных платформы с железнодорожным имуществом. Кроме того, бронепоезду придаются бронедрезины и бронеавтомобили на железнодорожном ходу».

Здесь следует дать пояснения. В данном документе учтены все дивизионы бронепоездов, включая и разворачиваемые в случае начала военных действий: 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9-й, а также 6 и 12-й «скрытого формирования». Та же ситуация и с отдельными бронепоездами: к этому моменту их имелось 7 (бп №№ 10, 11, 13, 63, 66, 67 и 60-й учебный), а 10 кадров второй очереди разворачивались в случае начала боевых действий: четыре при 7-м и один при 9-м дивизионах, по одному при бп № 10 и № 11 и три при 100-м легком артиллерийском полку*.

По шифртелеграмме Генерального Штаба РККА № Орг/1266 от 29 декабря 1940 года 11-й отдельный легкий бронепоезд из Грозного перебросили в состав войск Средне-Азиатского военного округа (в это время производилось усиление войск САВО за счет частей СИБВО, ХВО и СКВО) с дислокацией на станции Ашхабад.

На основании директивы Генерального Штаба РККА с 12 июня 1941 года 4-й дивизион бронепоездов готовился к переброске в состав войск ПрибОВО с дислокацией к 23 июня в следующих пунктах: бп № 40 – Митава, бп № 44 – Вильно и бп № 46 – Паневеж.

В результате всех этих мероприятий по состоянию на 22 июня 1941 года бронепоездные части РККА находились в следующих пунктах (см. таблицу 1).

При объявлении мобилизации все бронепоездные части переходили на штат военного времени: дивизионы – на штат № 016/731, отдельные легкие бронепоезда – на штат № 016/601-А (154 человека) и тяжелые – на штат № 016/601-Б (139 человек). На базе кадров второй очереди формировались дивизионы и бронепоезда по штатам военного времени, а при 4-м дивизионе разворачивался 1-й запасный полк бронепоездов двухдивизионного состава штату № 016/800 (см. таблицу 2).

Следует сказать, что по сравнению с мобилизационным планом 1938 – 1939 годов количество бронепоездных частей в новом плане «МП-41» не изменилось, что говорит о стабильном понимании командованием Красной Армии вопроса боевого применения бронепоездов в предстоящей войне. Экипажи бронепоездов были укомплектованы, хорошо обучены и имели подготовленные кадры запаса. Бронепоездные части не были «измучены» ежегодными организационными мероприятиями и передислокациями: их штаты не менялись, в отличие от всех остальных частей Красной Армии, с 1937 года. Все это позволило в первые дни Великой Отечественной войны произвести отмобилизование и формирование новых бронепоездных частей.

** Эти бронепоезда представляли собой старую матчасть 2 и 3-го дивизионов, переданную в 100-й артиллерийский полк после получения новых бронепаровозов и броневых площадок в 1939–1940 годах.*

Таблица 2. Штаты военного времени бронепоездных частей по состоянию на 1941 год (по мобплану «МП-41»).

Количество бронеединиц	**Отдельный легкий бронепоезд (штат № 016/601-А)**	**Отдельный тяжелый бронепоезд (штат № 016/601-Б)**	**Отдельный дивизион бронепоездов (штат № 016/731)**	**1-й запасный полк бронепоездов (штат № 016/800)**
Бронепоездов легких	1	–	2	3
Бронепоездов тяжелых	–	–	–	2
Бронедрезина	1	1	3	1
Бронеавтомобиль БА-20жд	2	2	8	1
Бронеавтомобиль БА-10жд	3	3	12	1
Съемная моторная дрезина Су	1	1	4	–
Железнодорожная торпеда ЖДТ-3	5	5	15	–
Вагон-мастерская ДМ	1	1	3	–
Личный состав	154	139	459	686

СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ В ГОДЫ ВОЙНЫ

К началу Великой Отечественной войны изготовлением бронепоездов в СССР занималось только одно предприятие – паровозостроительный завод комбината «Красный Профинтерн» в Брянске. Причем для этого был выделен лишь один цех – механосборочный № 6, имевший всего два железнодорожных пролета, позволявших одновременно вести бронировку паровоза

и двух площадок. По состоянию на январь 1941 года для изготовления одного бронепоезда требовалось 16908 человеко-часов.

Однако в производстве бронепоездов имелся ряд серьезных проблем. Дело в том, что «Красный Профинтерн» в том же цехе № 6 строил бронепоезда для войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, что снижало темпы выполнения заказов Красной Армии.

Кроме того, руководство «Красного Профинтерна» в первую очередь решало вопросы серийного изготовления паровозов и вагонов, задвигая военную продукцию на второй план. Об этом 13 января 1941 года сообщал в своем докладе начальнику 1-го отдела бронетанкового управления (БТУ) РККА старший военпред на заводе военный инженер 1-го ранга Виноградов:

«Договорные обязательства из года в год не выполняются комбинатом «Красный Профинтерн», основными причинами являются: наличие большой номенклатуры изготовляемых в цехе изделий, недостаток производственных площадей, в силу последнего не представляется возможным делать соответствующий задел до момента окончательного изготовления объекта, отсутствие подсобных помещений и дополнительно оборудованных производственных площадей для сборки узлов. Недостатком станочного оборудования и подъемного хозяйства цеха и почти, как правило, наличие в цехе в освоении новых объектов, что в целом

приводит к неорганизованности в производстве с результатами невыполнения основных программных заданий.

Бронепаровоз (модернизированный 9П) особого бронепоезда № 1 «За Сталина». Сентябрь 1941 года (АСКМ).

Приказом НКТМ (наркомата тяжелого машиностроения – ***Прим. автора***) Союза ССР от 10.1.41 г. № 27 ВОНКТМ т.Блохину предложено пересмотреть программу машиносборочного цеха № 6 в I полугодии в связи с передачей второго пролета МСБ № 6 до 1.7.41 г. под монтаж и гидравлическое испытание спеццистерн. Данным решением НКТМ производственные возможности по выпуску бронепоездного имущества в МСБ № 6 на 50% снижаются что, безусловно, отразится на выпуске бронепоездного имущества в 1941 году. О вышеизложенном прошу доложить начальнику БТУ КА».

Еще одной проблемой в изготовлении бронепоездов было отсутствие полного комплекта рабочих чертежей бронеплощадки и бронепаровоза. 19 апреля 1941 года заместитель главного инженера завода «Красный Профинтерн» по спецпроизводству Арефин и главный конструктор по спецпроизводству Чернышев сообщали в своем письме в БТУ КА:

«Полного комплекта утвержденных на 1941 год чертежей у завода нет. До настоящего времени мы пользовались копиями чертежей рембазы № 6, внося в них отдельные изменения, уточнения и дополнения. Эти чертежи ни в отношении качества их проработки, ни по оформлению предъявляемых к ним требованиям не отвечают.

Чертежи площадки заводом полностью переоформлены с отдельными конструктивными изменениями (изменение раскроя брони, введение приспособлений для уменьшения качки по типу тяжелых площадок и т.п.). Этим чертежам присвоен индекс ПЛ-40, и они утверждены 13 марта 1941 года.

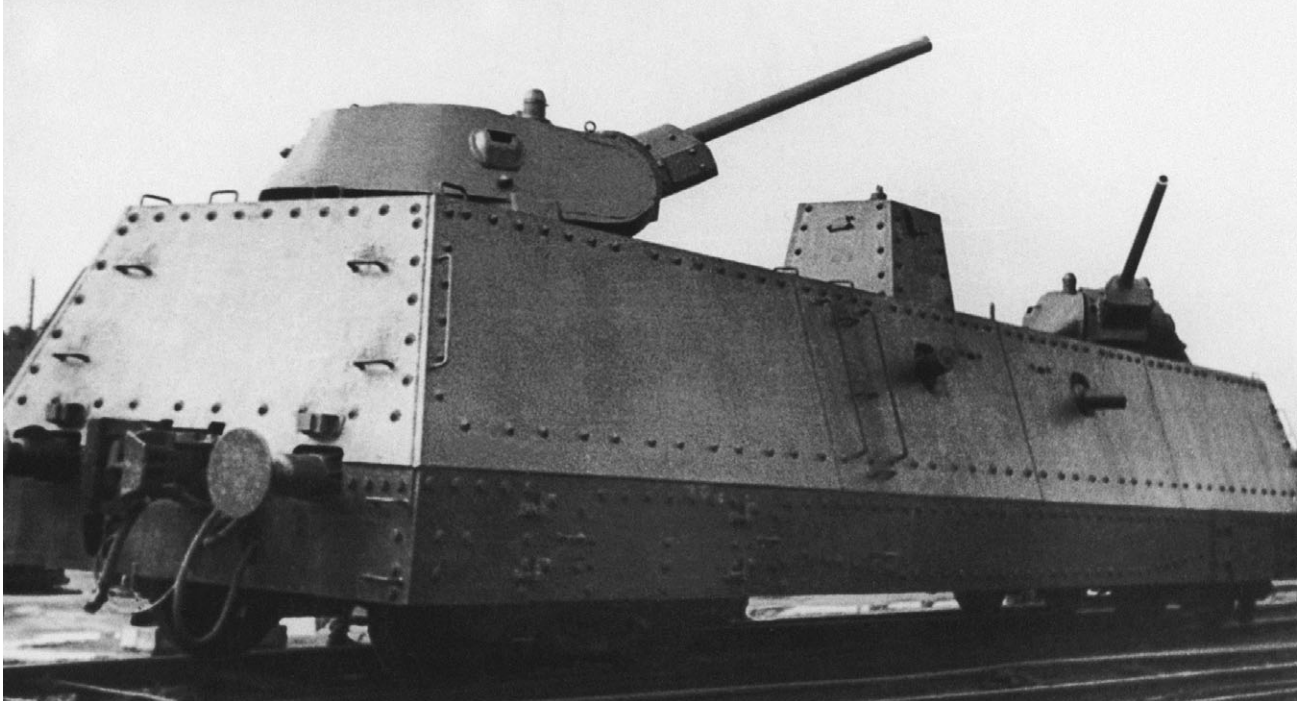
По чертежам бронепаровоза аналогичные работы завод провести не смог, в результате утверждены старые чертежи ПР-35 с рядом изменений и исправлений в них, но не полностью...

Предполагается имеющийся задел закончить изготовлением по чертежам ПЛ-37 1940 года по № 8 (общий порядковый номер выпускаемых бронеплощадок для БТУ КА и ГУВС НКВД), а с площадки № 9 перейти на изготовление по чертежу ПЛ-40, опробовав их на площадках № 9 и 10».

Следует сказать, что мобилизационный план выпуска бронепоездов на случай войны так и не был утвержден. Главное автобронетанковое управление Красной Армии (ГАБТУ КА) в конце 1940 года разработало мобплан МП-41, согласно которому «Красный Профинтерн» в случае начала боевых действий был обязан изготовить 70 бронепоездов (50 легких и 20 тяжелых с площадками ПТ-38).

Направленный на согласование в НКТМ (в его состав входил комбинат «Красный Профинтерн») этот план встретил самое широкое противодействие со стороны руководства этого наркомата. Так, в письме заместителя наркома тяжелого машиностроения Степанова, направленном в ГАБТУ РККА 12 февраля 1941 года говорилось, что комби-

Артиллерийская бронеплощадка особого бронепоезда № 1 «За Сталина» с башнями от танка Т-34. Сентябрь 1941 года (АСКМ).



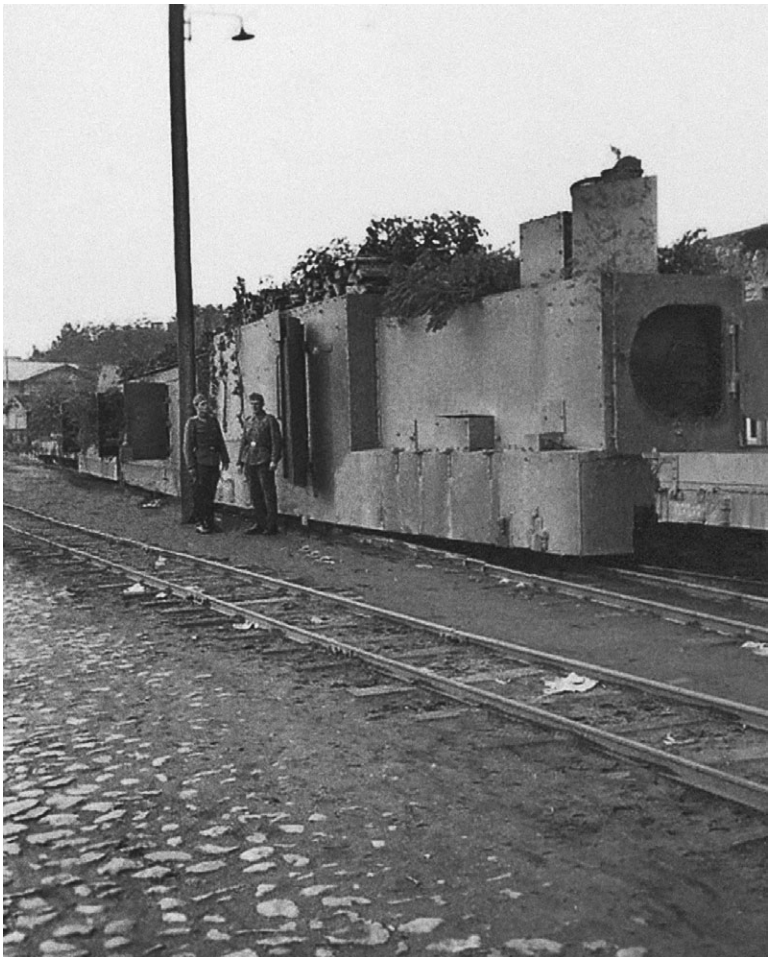
нат «Красный Профинтерн» не может изготовить предусматриваемые проектом постановления по МП-41 70 бронепоездов из-за «отсутствия достаточного количества металлорежущего оборудования, термических средств и, главным образом, производственных площадей».

Кроме того, Степанов сообщал, что производство тяжелых площадок ПТ-38 «Красным Профинтерном» не осваивалось, ввиду чего «НКТМ категорически возражает против включения в мобилизационный план тяжелых бронеплощадок до принятия их на вооружение и освоения производством».

Несмотря на попытки военных решить этот вопрос, к началу Великой Отечественной войны мобилизационный план производства бронепоездов на «Красном Профинтерне» так и не был утвержден, хотя и рассматривались варианты привлечения к его выполнению других предприятий.

Первые же бои в июне 1941 года показали слабость бронирования бронепоездов типа БП-35. В результате уже 5 июля директор

Один из двух узкоколейных бронепоездов, построенных при обороне Таллина. Август 1941 года. Состав брошен при оставлении города частями Красной Армии, виден бронепаровоз и два броневагона (фото из архива Я. Магнуского).



«Красного Профинтерна» получил от заместителя начальника БТУ КА военного инженера 1-го ранга Алымова указание об усилении бронезащиты строящихся на заводе бронепоездов:

«Легкие бронеплощадки, выпускаемые заводом, начиная с № 511 надлежит делать с экранировкой корпуса и башен. Экранировку необходимо производить 20 – 15 мм броней в местах расположения личного состава бронеплощадок, а в местах укладки – 10 мм броней. Если прочность деталей тумбовой установки позволяет привести экранировку башен, то усиление башен следует производить экранами толщиной брони до 20 мм. Крышу не экранировать. Для выбора максимальной толщины брони экрана необходимо исходить из расчета, чтобы общий вес бронеплощадки не превышал 80 т, то есть 20 т на ось.

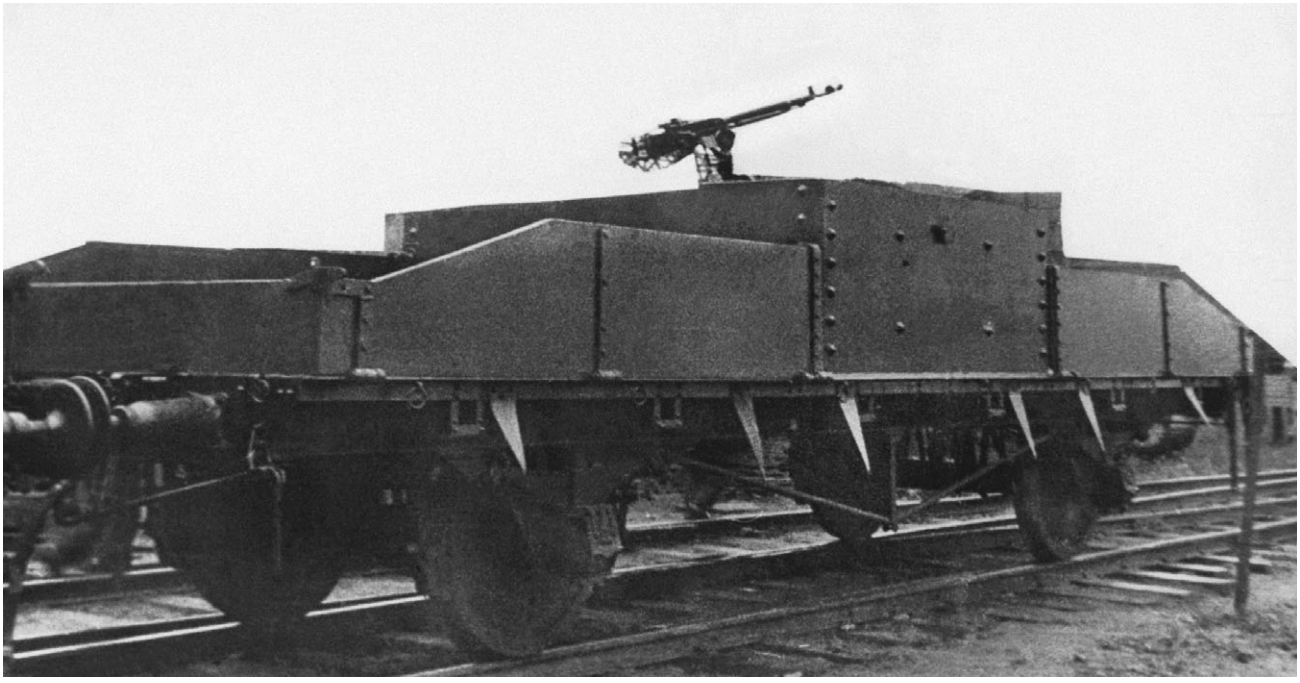
На бронепаровозах следует экранировать рубку командира с бортовых сторон и с краев торцевых стенок, при этом вес экрана не должен превышать 1000 кг...

Расположение дополнительных экранов производить с наружной стороны на болтах и сварке с таким расчетом, чтобы не было замкнутых сварных швов».

Следует сказать, что бронеплощадка № 511 (вместе с № 513 и бронепаровозом Ов № 6275) изготавливались для войск НКВД. Судя по имеющимся в распоряжении автора фотографиям, бронеплощадки получили дополнительную экранировку только на корпусе, по паровозу информация отсутствует (этот бронепоезд передали НКВД в последних числах июля 1941 года). Кроме того, 27 июля был сдан Красной Армии бронепоезд в составе паровоза Ов № 5866 и бронеплощадок № 514, 515. Имел ли он экранировку, автору неизвестно.

5 августа 1941 года началась эвакуация завода «Красный Профинтерн» в Красноярск, а 15 августа постановлением Государственного Комитета Обороны (ГКО) № 490с изготовление бронепоездов из Брянска перебазировалось на Ворошиловградский паровозостроительный завод имени Октябрьской Революции. Сюда с «Красного Профинтерна» эвакуировался весь задел по паровозам, площадкам, броне, а также вооружение и приборы.

Постановлением ГКО № 490с предусматривалось изготовить в Ворошиловграде до конца 1941 года 40 бронепоездов со следующими сроками поставки их Красной Армии: в сентябре – 5, в октябре – 8, в ноябре – 13 и в декабре – 14. Приказом начальника главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенанта Я. Федорен-



Броневлощадка ПВО особого бронепоезда № 1 «За Сталина», вооруженная 12,7-мм пулеметом ДШК (АСКМ).

ко формирование этих бронепоездов, которым присваивались номера с 81 по 120, должно было вестись в Тамбове.

По состоянию на 14 сентября 1941 года в Ворошиловград прибыло из Брянска: 76-мм пушек образца 1902/30 года с тумбовыми установками – 4, 107-мм пушек образца 1910/30 года с тумбовыми установками – 2, 7,62-мм пулеметов Максима – 100, шаровых пулеметных установок для бронепоездов – 91, панорам Гёрца – 24, больших стереотруб БСТ – 7, дальномеров – 3, перископов разведчика Пер-27 – 13, панорам ПТК – 9, 12,7-мм пулеметов ДШК – 5, радиостанций «Днепр» – 7 (последние) предполагалось устанавливать на бронепоезда из-за недостатка танковых радиостанций 71-ТК-3. – ***Прим. автора***).

По первоначальному плану в Ворошиловграде планировалось изготавливать бронепоезда типа БП-35 по чертежам «Красного Профинтерна». Однако завод отказался от этого проекта, мотивируя это слабой бронезащитой и сложностью изготовления бронепоездов типа БП-35. В качестве альтернативы конструкторское бюро завода имени Октябрьской революции под руководством главного инженера завода Моисеева разработало свой проект бронепоезда с усиленным бронированием и вооружением. В заводских документах броневлощадка именовалась как «изделие П-42», а бронепаровоз – «изделие П-41». 1 октября 1941 года проект направили на утверждение в наркоматы тяжелого машиностроения (в состав которого входил завод) и обороны. В прилагаемой к чертежам записке говорилось:

«Ворошиловградский завод предложил проект новой по сравнению с ПЛ-35 броневлощадки:

– толщина брони – 40–60 мм, лобовая стенка может быть доведена до 90 мм;

– в площадке 4 бронированные перегородки, что увеличивает безопасность работы;

– помимо двух 76-мм пушек и шести 7,62-мм пулеметов предусмотрена установка двух ЗПУ;

– применение 6-осной платформы НКПС;

– применение башенной установки вместо тумбовой;

– применение литья вместо сварки (орудийные башни, башня командира – до 70 мм, пулеметная амбразура)...».

К этому следует добавить, что вооружение броневлощадки состояло из двух 76-мм орудий образца 1902/30 года в башнях, четырех бортовых пулеметов Максима и двух ДШК (последние устанавливались внутри корпуса и могли вести огонь через люки в крыше). Возимый боекомплект насчитывал 315 76-мм снарядов, 16000 патронов к Максимам и 3600 к ДШК.

Паровоз серии Ов или Оп защищался листами 40–60 мм брони, при этом форма бронировки по сравнению с ПР-35 значительно упрощалась. На тендере оборудовалась рубка командира бронепоезда с радиостанцией и приборами наблюдения.

Проект получил одобрение, но в связи с начавшейся в октябре 1941 года эвакуацией завода имени Октябрьской революции остался только на бумаге. Таким образом, в Ворошиловграде не изготовили ни одного бронепоезда в счет постановления ГКО № 490с от 15 августа (о постройке 40 бронепоездов до конца 1941 года). В результате, развернуть массовое строительство типовых бронепоездов в первые месяцы войны осуществить не удалось, а в связи с эвакуацией заводов «Красный Профинтерн» и имени Октябрьской революции к середине октября 1941 года для планового строительства бронепоездов не имелось ни одного промышленного предприятия.

ОСОБЫЕ БРОНЕПОЕЗДА. В середине июля 1941 года коллективы заводов «Красный Профинтерн», Коломенского имени Куйбышева и Ворошиловградского имени Октябрьской революции на собраниях решили изготовить сверх плана два бронепоезда для Красной Армии и укомплектовать их добровольцами. Направленные «наверх» письма об этом нашли поддержку у наркома тяжелого машиностроения Казакова и начальника ГАБТУ Красной Армии Я. Федоренко. 23 июля Казаков сообщал заместителю председателя ГКО В. Молотову (аналогичное письмо получил Молотов и от Федоренко):

«Наркомтяжмаш и коллективы Коломенского завода им. Куйбышева, завода «Красный Профинтерн» и Ворошиловградского завода им. Октябрьской революции для усиления фронта боевой техникой имеют возможность за счет мобилизации внутренних ресурсов заводов изготовить сверх плана и укомплектовать добровольцами два бронепоезда.

Представляю проект постановления ГКО об изготовлении и формировании двух бронепоездов и прошу его утвердить.

НКТМ СССР Н.Казаков.

Приложение – упомянутое на 12 л».

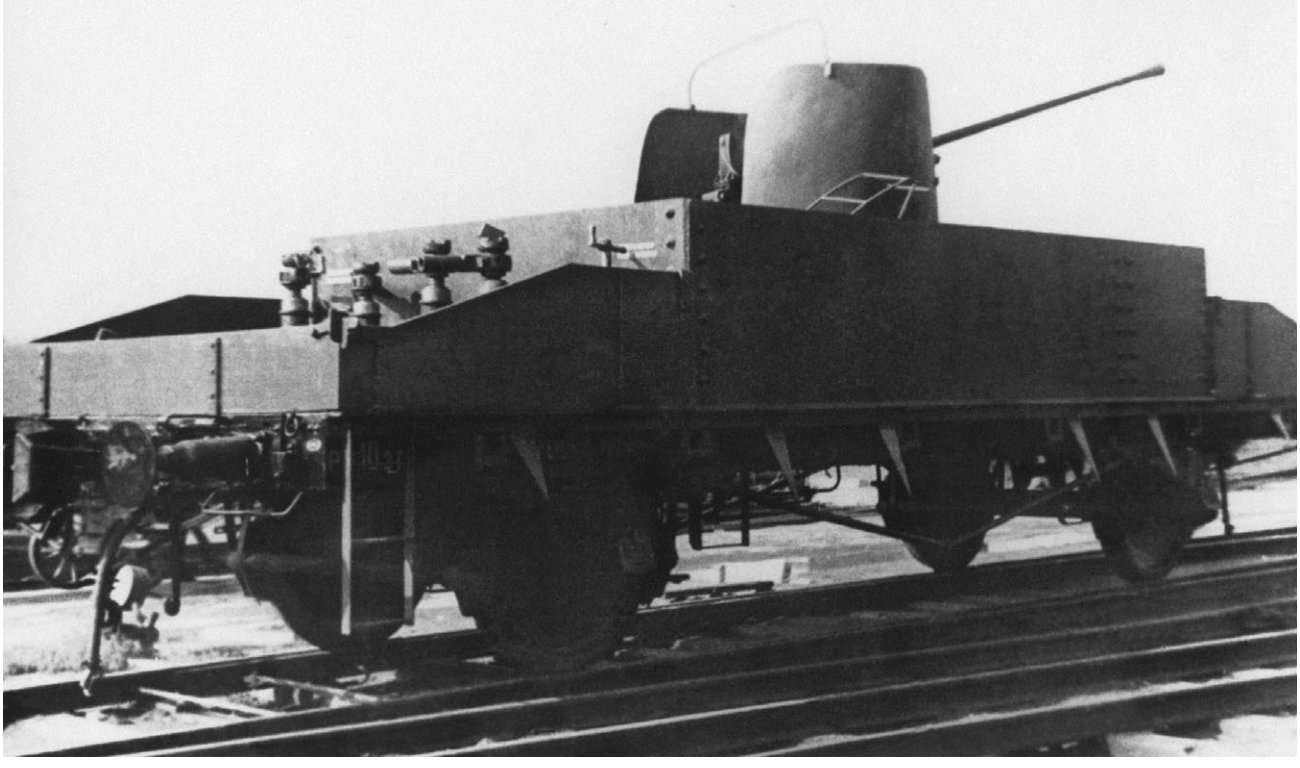
В приложении приводились штаты бронепоездов, их боевой состав, а также названия: № 1 «За Сталина» и № 2 «За Родину».

26 июля 1941 года В. Молотов подписал постановление ГКО № 287сс следующего содержания:

«ГКО одобряет предложение НКТМ – т. Казакова, Начальника ГАБТУ Красной Армии – т. Федоренко о формировании особых бронепоездов из добровольцев специалистов-бронепоездников заводов НКТМ: «Красный Профинтерн», Ворошиловградского завода им. Октябрьской революции и Коломенского им. Куйбышева и, в связи с этим предлагает:

1. Обязать НКТМ – т. Казакова, Начальника ГАБТУ КА т. Федоренко, директо-

Бронеплощадка ПВО особого бронепоезда № 1 «За Сталина», вооруженная 37-мм зенитной пушкой (АСКМ).



Особый бронепоезд № 1 «За Сталина», сфотографированный немцами на месте боя 11 октября 1941 года. Хорошо видно, что передняя броневая площадка полностью уничтожена (фото из архива Я. Магнуского).

ра Коломенского завода им. Куйбышева – т. Рубинчик, директора завода «Красный Профинтерн» – т. Гоперидзе и директора Ворошиловградского завода им. Октябрьской Революции – т. Веллер к 1 сентября 1941 г. сформировать два особых бронепоезда (1 на Коломенском заводе и 1 на заводе «Красный Профинтерн») по штатам, согласно приложению № 1.

Формирование особых поездов произвести из добровольцев специалистов-бронепоездников заводов НКТМ: «Красный Профинтерн», Ворошиловградский им. Октябрьской Революции и Коломенский им. Куйбышева.

Командно-технический и политический состав выделяет НКО из своих кадров по предложению ГАБТУ Красной Армии.

Комплектование подразделений особых бронепоездов произвести непосредственно на заводах НКТМ и к 5 сентября 1941 г. дислоцировать их в Москве.

2. Утвердить предложение НКТМ – т. Казакова о сверхплановом изготовлении всей матчасти, потребной для формирования особых бронепоездов.

3. Обязать НКСП – т. Носенко, НКЭП т. Богатырева, НКСМ – т. Малышева, НК-Станкостроения – т. Ефремова, НКПС – т. Кагановича и НКО – т. Федоренко поставить НКТМ для формирования бронепоездов необходимые материалы, аппаратуру, подвижной состав, автотранспорт и вооружение в сроки, согласно приложению № 2.

4. Наименовать особые бронепоезда, формируемые согласно настоящему постановлению:

Бронепоезд № 1 – «За Сталина».

Бронепоезд № 2 – «За Родину».

5. Утвердить характеристики бронепоездов № 1 и 2, согласно приложением № 3 и 4».

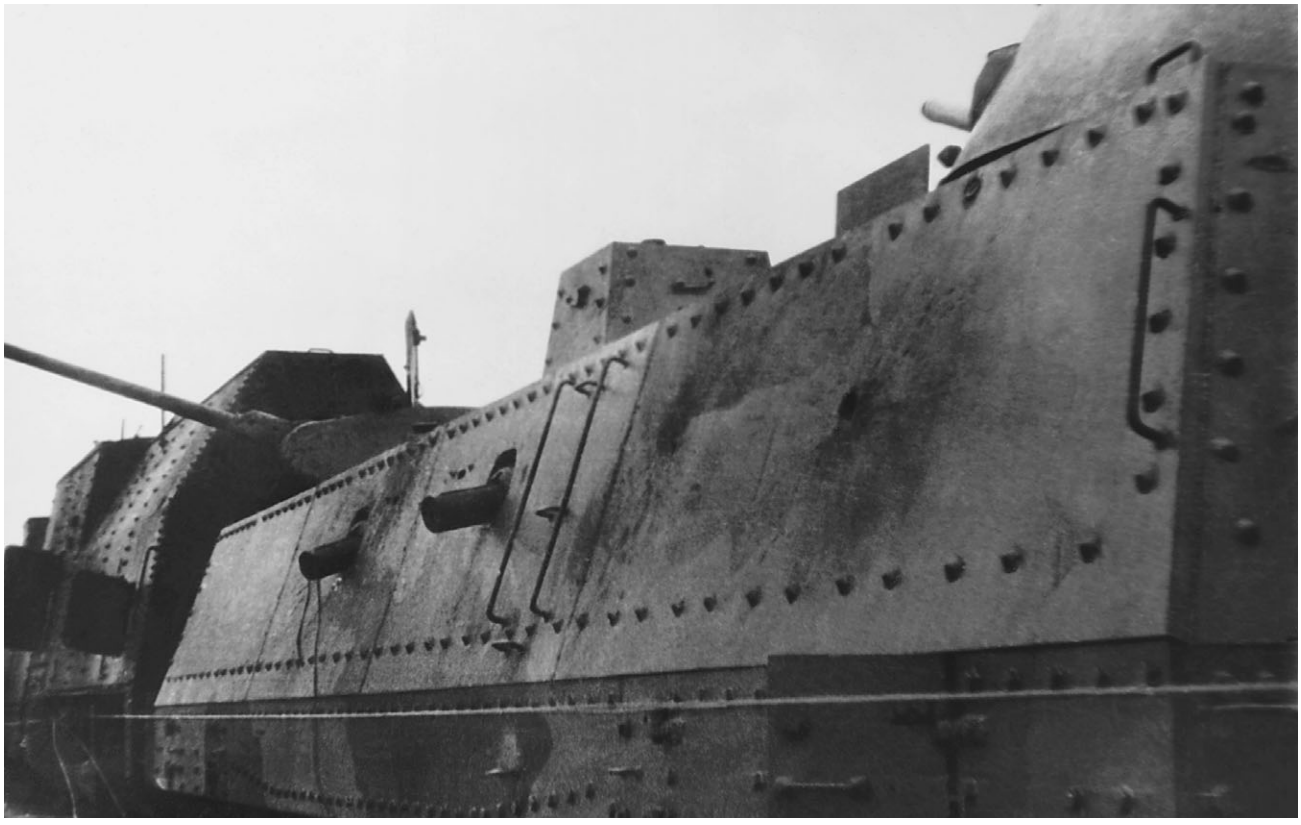
Термином «особые» подчеркивалось, что эти бепо изготавливаются по инициативе заводских коллективов и комплектуются опытными кадрами рабочих специалистов.

Особый бронепоезд № 2 «За Родину» по существу являлся достроенным бронепоездом типа БП-35 (броневлощадки № 601 и 602, бронепаровоз Ов № 4376), изготовление которого началось еще на «Красном Профинтерне» летом 1941 года. Правда, к моменту эвакуации в Ворошиловград работы находились лишь в начальной стадии. Так, по состоянию на 27 июля 1941 года дело обстояло следующим образом:

«Для площадки № 601 произведена сборка остова, но на место он еще не установлен. По площадке № 602 закончены работы только по настилу пола и установке бортовых планок. На ПР № 4376 установлены кронштейны площадок и изготовлена рамка каркаса будки машиниста».

6 сентября 1941 года военпред ГАБТУ КА на заводе имени Октябрьской революции докладывал о ходе постройки и формирования особого бронепоезда № 2 «За Родину»:

«Средним комначсоставом укомплектован полностью. Не прибыл командир бронепоезда майор Зверев и его помощник капитан



Еще одно фото особого бронепоезда № 1 «За Сталина». Хорошо видны следы попадания немецких снарядов в борт бронеплощадки. Октябрь 1941 года (АСКМ).

Горбонос. Отбор добровольцев для комплектования бронепоезда рядового и младшего начсостава закончен 2 сентября 1941 года. Всего отобрано 133 человека (90 % штата) из них 88 с завода «Красный Профинтерн» и 45 с Ворошиловградского завода.

По состоянию готовности материальной части:

«Красный Профинтерн» до его эвакуации работы по постройки бронепоезда выполнил на 20–25 %, по изготовлению бронелистов на 80 %.

Ворошиловградский завод к достройке приступил 24 августа 1941 года. По состоянию на 3 сентября требуется выполнить:

По бронепаровозу:

– закончить бронирование передней стенки, работы по электрике (выполнено 30 %), телефонии (выполнено 80 %) и смонтировать радиостанцию.

По бронеплощадкам:

Установить 3 тумбы, 3 орудийных башни, одну крышу и фонарь, произвести монтаж электричества и телефона на первой бронеплощадке, установить амбразуры с шаровыми установками.

Для всех бронеединиц – произвести экранировку (все детали для экранировки находятся в производстве).

По платформам ПВО – в этом вопросе отсутствует ясность. Постройка их планом работ завода не предусмотрена...

Эвакуация с «Красного Профинтерна» бронепоезда происходила в хаотичном порядке, вследствие чего потребовалось много времени на приведение в порядок вывезенного имущества».

23 октября 1941 года, после митинга на заводе имени Октябрьской революции, особый бронепоезд № 2 «За Родину» передали Красной Армии. Помимо экранировки бронеплощадок, для усиления вооружения были изготовлены две четырехосных бронеплатформы – зенитная с пулеметами ДШК и со 107-мм пушкой образца 1910/30 года на тумбовой установке (из числа двух эвакуированных с «Красного Профинтерна» первоначально предназначавшихся для тяжелых бронеплощадок типа ПТ-38). Бронепоезд № 2 «За Родину» действовал на Юго-Западном фронте и погиб в бою 15 июля 1942 года.

Особый бронепоезд № 1 «За Сталина» по своей конструкции пожалуй являлся самым оригинальным из всех бепо, построенных в годы Великой Отечественной войны. Его изготовление началось на Коломенском машиностроительном заводе имени Куйбышева в последних числах июля 1941 года. Изго-

товлением бронепоезда и оборудованием его базы занимались 30 цехов и отделов предприятия.

Бронепоезд «За Сталина» состоял из бронепаровоза, двух бронированных платформ и двух зенитных платформ (по одной с каждой стороны состава). Наиболее интересным в конструктивном отношении был паровоз – он проектировался специально для бронепоезда группой инженеров под руководством Лебедянского – известного конструктора железнодорожной техники – и представлял собой модернизированный вариант маневренного паровоза 9П, изготовлением которых Коломенский завод занимался с 1935 года. В отчете предприятия об этом сказано следующее:

«Паровоз бронепоезда 1-3-1 модернизирован из паровоза промышленного типа 9П, строящегося на заводе. Необходимость длительной работы бронепоезда требует от паровоза повышенной мощности котла, в связи с этим паровоз 9П типа 0-3-0 был переделан.

Паровозу были приданы передняя и задняя тележки, котел был увеличен и снабжен пароперегревателем.

Характеристика паровоза:

Диаметр ведущих колес паровоза – 1050 мм;

Диаметр поддерживающих колес паровоза – 900 мм;

Нагрузка на ведущую ось – 18 т;

Нагрузка на поддерживающую ось – 14 т;

Мощность паровоза – 600 л.с.;

Скорость на горизонтальном участке – 60 км/ч;

Скорость на подъеме 9,2% – 40 км/ч;

Запас топлива – на 180 км;

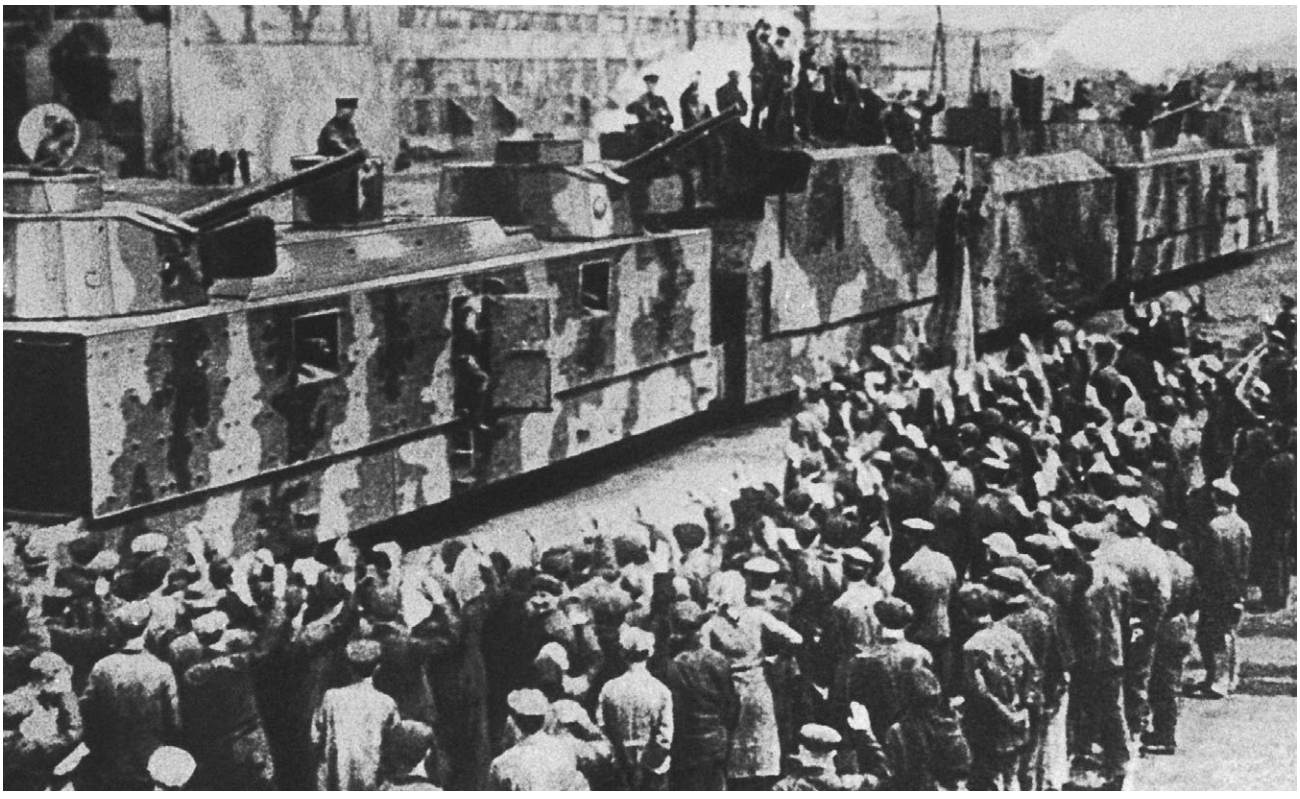
Толщина брони – 30–45 мм.

Будка машиниста оборудована телефонами и перископом. Тендер 4-осный, бронирован листами толщиной 30 мм, впереди тендера установлена командирская рубка, связанная со всем составом поезда телефонной и рупорной связью и имеющая рацию. В задней части тендера располагается боевая башня с пулеметом ДШК».

Таким образом, паровоз особого бепо № 1 «За Сталина» являлся единственным, специально спроектированным и изготовленным в период 1930–1945 годов для работы в составе бронепоездов. Во всяком случае, в 99% бепо этого периода (да и более раннего – Гражданской и Первой Мировой войн) как правило использовались паровозы серии О. Во всяком случае, о других фактах изготовления специального паровоза для бронепоездов автору ничего не известно.

Бронепаровоз особого бронепоезда № 1 «За Сталина» после боя. Хорошо видны снарядные пробоины в бронировке тендера и котла паровоза (РГАКФД).

Через некоторое время после боя матчасть особого бронепоезда № 1 «За Сталина» была отбуксирована немцами на ближайшую станцию. На фото, сделанном с артиллерийской бронеплощадки, хорошо видны две площадки ПВО. Октябрь 1941 года (АСКМ).



Корпуса площадок бепо «За Сталина» собирались на базе 50-тонных 4-осных платформ из 45 мм бронелистов, соединенных на каркасе из металлического профиля при помощи болтов с пулестойкими головками. Вооружение каждой бронеплощадки состояло из двух 76-мм пушек Ф-34 в башнях танка Т-34 и четырех бортовых пулеметов Максима в шаровых установках, посадка экипажа осуществлялось через одну дверь в задней торцевой стенке площадки. Для наблюдения за полем боя командир имел в своем распоряжении наблюдательную рубку со смотровыми щелями, установленную в центре крыши. При конструировании площадок использовались эскизные чертежи бронеплощадки с танковыми башнями, разработанные на броневой ремонтной базе № 6 еще в 1940 году. Чертежи передали с базы на завод в порядке помощи в строительстве бронепоезда «За Сталина».

Зенитные двухосные платформы защищались 45-мм бронелистами на высоту до 1000 мм, а сверху имели откидные бортовые 15-мм листы. На передней платформе устанавливалась 37-мм автоматическая зенитная пушка образца 1939 года, на задней – 12,7-мм пулемет ДШК. Кроме того, еще одна зенитная платформа с пулеметом ДШК в бронированной башне использовалась для ПВО базы бронепоезда.

Последняя включала в себя: четыре 4-осных крытых вагона для личного состава, два 4-осных пассажирских вагона (штабной и командно-санитарный), вагон-мастерскую, вагон-баню, вагон-кухню, вещевой вагон (для хранения белья, обуви и т.п.), вагон-склад топлива, вагон для запчастей и вагон для боеприпасов. Кроме того, бронепоезду придавалось четыре 2-осных контрольных платформы с запасом рельсов, шпал и другого железнодорожного имущества.

В начале октября 1941 года особый бронепоезд № 1 «За Сталина» передали Красной Армии. На митинге, который состоялся на Коломенском заводе по случаю этого события, присутствовали секретарь Московского комитета ВКП(б) Б. Черноусов, известный полярник, Дважды Герой Советского Союза И. Папанин и белорусский поэт Я. Купала.

Судьба особого бронепоезда «За Сталина» сложилась трагически – в свой первый боевой выезд под Гжатском 11 октября 1941 года он неожиданно столкнулся с немецкими танками. В ходе скоротечного боя один из снарядов пробил броню первой бронеплощадки – сдетонировал боезапас, и площадка оказалась полностью разрушенной. Впоследствии бронепаровоз и одну бронеплощадку немцы восстановили и использовали в составе своих бронепоездов.

Рабочие Ворошиловградского паровозостроительного завода имени Октябрьской революции провожают на фронт особый бронепоезд № 2 «За Родину». 23 октября 1941 года. Бепо имеет в своем составе ПЛ-37 с дополнительным бронированием. Обращает на себя внимание оригинальный трехцветный камуфляж состава (фото из архива С. Ромадина).

Схемы бронировки паровоза и зенитных площадок бронепоезда «За Сталина» в 1942 году легли в основу конструкции бронепаровоза, разработанного рембазой № 6 для бепо «Козьма Минин», «Илья Муромец», «Имени газеты «Правда» и «Имени газеты «Красная звезда» (а позже и типа ПР-43) и бронеплощадки типа ПВО-4. После гибели бронепоезда подвижный состав его базы использовался для размещения в нем базы материально-технического снабжения управления бронепоездов ГАБТУ Красной Армии.

Помимо планового изготовления бронепоездов и их постройки по постановлению ГКО № 287с, летом–осенью 1941 года различные предприятия бронировали составы по своей инициативе или приказам командования частей Красной Армии. В документах ГАБТУ КА такие бронепоезда назывались инициативными. Учесть их общее количество довольно сложно, так как многие из них были потеряны в первых же боях. Тем не менее, попытаемся это сделать исходя из имеющейся информации.

КИЕВСКИЕ БРОНЕПОЕЗДА. В первый месяц войны одним из центров строительства бронепоездов стали предприятия Киева. По имеющимся в распоряжении автора данным, здесь было забронировано 4 состава (один из них не успели закончить), которые участвовали в обороне города до конца сентября 1941 года. К сожалению, сведения об этих бронепоездах довольно скупы, не удалось пока найти и фотографий этих составов.

Решение о строительстве первого бронепоезда было принято 23 июня 1941 года на митинге рабочих Киевского паровозовагоноремонтного завода (ПВРЗ) имени Январского восстания 1918 года.

Для получения разрешения на использования для этого необходимого подвижного состава и материалов политотдел Юго-Западной железной дороги направил письмо наркому путей сообщения Л. Кагановичу. Инициатива получила поддержку – 4 июля пришел ответ из Москвы, в котором Киевскому ПВРЗ поручалось строительство бронепоезда. Несмотря на то, что никакого опыта подобных работ завод не имел, задание удалось выполнить в течение 9 дней. Бронепоезд, получивший обозначение литер «А», состоял из бронепаровоза Ов и трех бронепло-

Особый бронепоезд № 2 «За Родину» ведет огонь по противнику. Южный фронт, район станции Попасная, январь Зима 1942 года. Состав имеет белую зимнюю окраску (фото из архива С. Ромадина).

щадок. Вооружение для него – 4 орудия и 24 пулемета – выделил штаб Киевского Особого военного округа.

Параллельно с работами по оборудованию литер «А» рабочие Киевского ПВРЗ совместно с рабочими завода «Большевик» к 20 июля 1941 года построили второй бронепоезд – литер «Б», состоящий из бронепаровоза и двух броневлощадок и имевший на вооружении 2 орудия и 28 пулеметов.

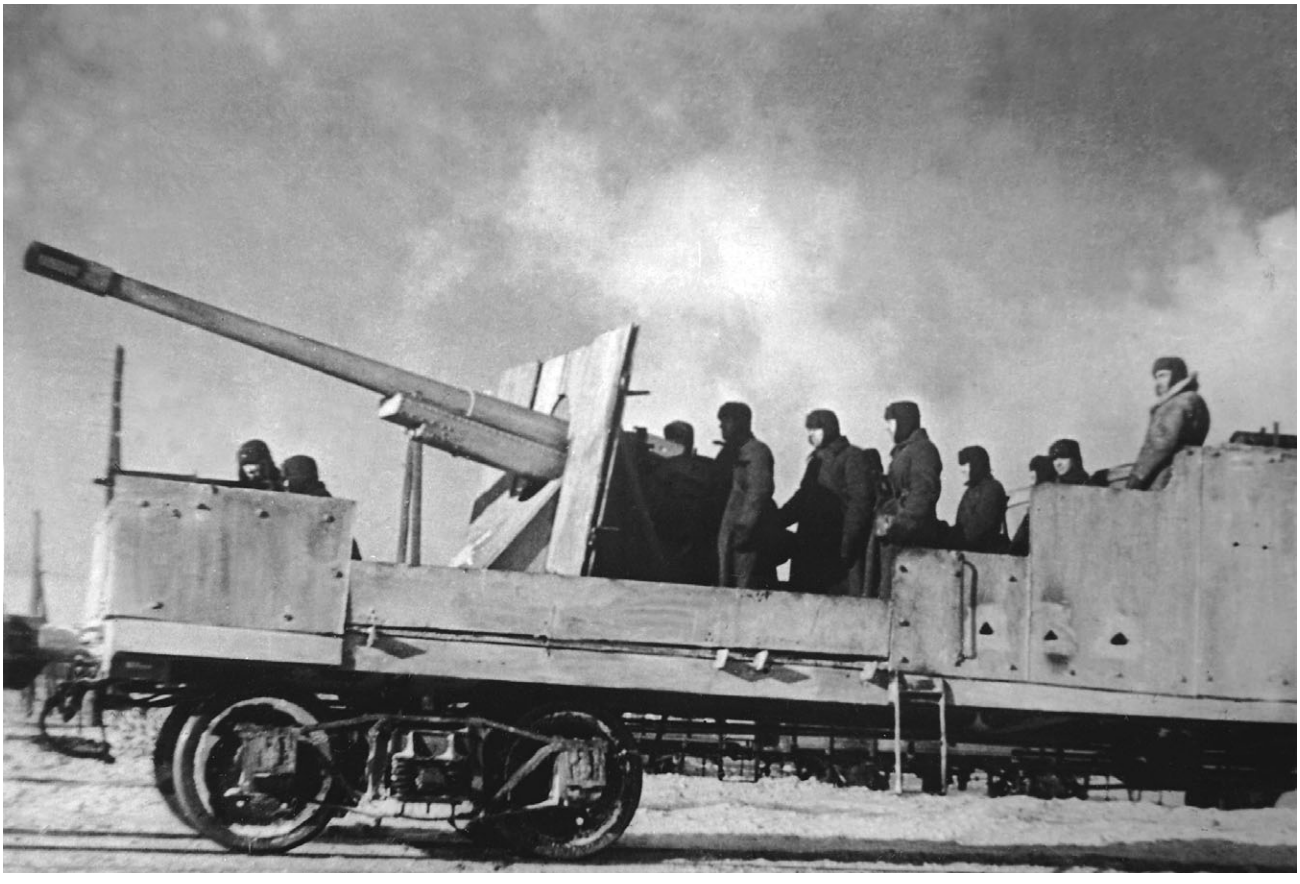
Еще один бронепоезд – литер «В – изготовили совместными усилиями Дарницкого паровозного депо и Дарницкого вагоноремонтного завода (ВРЗ). Позже он получил название «Дарничанин», о его составе сведений обнаружить не удалось. Кроме того, здесь же началось строительство еще одного, четвертого, бронепоезда литер «Г», который к моменту оставления Киева советскими войсками закончить не удалось. По некоторым данным, он в недостроенном виде участвовал в боях.

К сожалению, подробных сведений о боевом составе бронепоездов киевской постройки пока обнаружить не удалось. Но, исходя из малых сроков строительства, их конструкция, скорее всего, была весьма примитивной. Вероятно, для их изготовления использовались металлические полувагоны для перевозки угля, закупленные в Америке еще в годы Первой Мировой войны. Косвенным подтверждением этого можно считать отчет наркомата путей сообщения «Производство боеприпасов и вооружения на заводах НКПС в 1939–1945 годах», где говорилось следующее:

«Первыми начали строительство бронепоездов летом–осенью 1941 года Полтавский паровозоремонтный завод, Киевский паровозовагоноремонтный завод, депо Киев-пассажирская, депо Московских и Ленинградских узлов. Начало строительства было инициативным без указания НКПС и без соответствующей помощи как чертежами, так и материалами.

К началу строительства бронепоездов разработанного проекта НКПС не имел, поэтому предприятия при строительстве бронепоездов в начале брали 4-осные «углярки» и навешивали в два слоя бронелисты с прослойкой из бетона, песка, щебня. Бронелист изыскивался главным образом на судостроительных заводах. Термическая обработка бронелиста на первых бронепоездах не производилась».

Бронеплатформа со 107-мм пушкой образца 1910/30 года на тумбовой установке, изготовленная на Ворошиловградском заводе имени Октябрьской революции для усиления вооружения особого бепо № 2 «За Родину» (ЦМВС).



Некоторый свет на состав бронепоездов киевской постройки проливает доклад начальника железнодорожной службы штаба 6-й немецкой армии, составленный в ноябре 1941 года и содержащий информацию о захваченных советских бронепоездах. О трофеях в районе Киева там сказано следующее:

«...Станция Переяславская (линия Дарница–Гребенка) – 4 бронепоезда (4 бронепаровоза, 16 бронированных вагонов), частично повреждены. Захвачены 22 сентября 1941 года при попытке советских войск вырваться из окружения.

Около станции Пирятин (линия Гребенка–Прилуки) – 1 бронепоезд (1 бронепаровоз, 2 бронированных вагона), исправен, только тендер паровоза имеет повреждения (зарегистрирован 26 сентября 1941 года)».

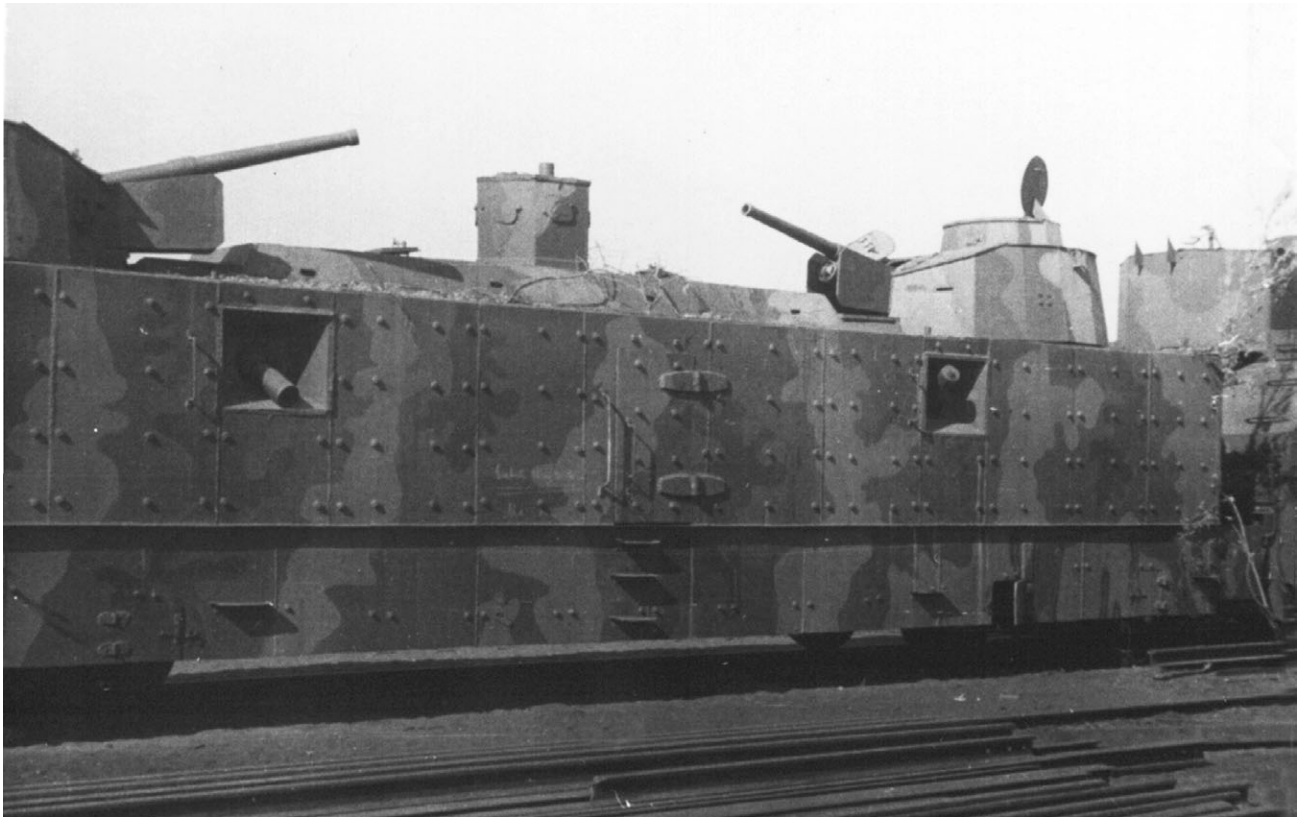
Бронепоезд у станции Пирятин – это один из бепо войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, а вот у Переяславской – бепо киевской постройки, пытавшиеся прорваться из окружения. Таким образом, можно предположить, что каждый из них включал в себя бронепаровоз и четыре броневагона.

Если исходить из того, что бронепоезд литер «А» к моменту окончания постройки состоял из трех бронеплощадок, а литер «Б» из двух, то можно предположить, что в ходе боев их вооружение усилили.

В распоряжении автора есть несколько фото трофейных советских бепо, которые скорее всего был изготовлен в Киеве. Большая часть бронеплощадок изготовлена из металлических полувагонов для перевозки угля, вооруженных 76-мм пушками Лендера и пулеметами. Кроме того, имеется два вагона с оригинальной бочкообразной бронировкой бортов. Их вооружение состояло из 76-мм пушек Лендера, 45-мм орудия в башне танка Т-26, пулеметов ДТ и Максима.

Любопытно, что на одном из броневагонов была установлена башня от польского танка «Виккерс» модели А (двухбашенного). Это может служить подтверждением того, что это бронепоезд киевской постройки. Дело в том, что по состоянию на март 1941 года на территории ремонтной базы № 7, которая размещалась в Дарнице, имелось несколько трофейных польских боевых машин, захваченных Красной Армией осенью 1939 года: «Рено», тягач С7Р и двухбашенный танк «Виккерс». А учитывая, что трофейной польской бронетехники в СССР имелось не так уж и много (особенно двухбашенных танков), а также то, что большая

Особый бронепоезд № 2 «За Родину», захваченный немцами 15 июля 1942 года. Хорошо видна экранировка бортов бронеплощадок и камуфляж состава (фото предоставил А. Пржечек).



ее часть находилась в Московском военном округе, то вероятность использования башни от «Виккерса» при постройке одного из киевских бронепоездов весьма высока.

ОДЕССКИЕ БРОНЕПОЕЗДА. Еще одним центром постройки бронепоездов стали предприятия Одессы. Их сооружение началось в августе 1941 года совместными усилиями рабочих завода имени Январского восстания и железнодорожников депо Одесса-Товарная и Одесса-Сортировочная. При изготовлении бронепоездов возникло большое количество проблем – не хватало материалов, кислорода, необходимого для сварки бронелистов, инструмента.

Первый бронепоезд (он получил № 21) передали командованию Отдельной Приморской армии 20 августа 1941 года. В течение августа – сентября за ним последовало еще два – № 22 и 23.

К сожалению, информация по конструкции одесских бронепоездов, также как и киевских, довольно скупа. Известны лишь несколько снимков бронировки паровоза и площадки для них на заводе Январского восстания.

Довольно мало сведений о бронепоездах и в документах Отдельной Приморской армии. Так, в донесении о боевом составе, датированном 30 сентября 1941 года, говорится следующее:

«Бронепоезд № 21 – 110 человек, 2 45-мм и 2 76-мм орудия, 12 станковых пулеметов...

Бронепоезд № 22 – 118 человек, 4 45-мм орудия, 12 станковых и 1 ручной пулемет...

Бронепоезд № 23 – 137 человек, 2 45-мм и 2 76-мм орудия, 8 станковых и 4 зенитных пулемета».

Встречаются сведения о предполагаемом перевооружении бронепоезда № 22 76-мм орудиями, но было ли это сделано, автору неизвестно.

Исходя из этих сведений и фото строительства бронеплощадки можно предположить, что на одесских бронепоездах были установлены 45-мм универсальные полуавтоматические пушки 21К (на тумбовых установках), скорее всего за щитами, и 76-мм зенитки Лендера. В советских мемуарах, посвященных обороне Одессы, упоминаются названия двух бронепоездов – «Черноморец» и «За Родину», но в документах Отдельной Приморской армии, которые изучал автор, они не встречаются.

Кроме трех построенных бронепоездов №№ 21, 22, 23 в сентябре 1941 года началась бронировка еще двух – № 24 и 25. Например,

по состоянию на 1 октября состав № 24 был следующим: «104 человека, 39 обычных и 3 автоматических винтовки». Но до конца обороны Одессы № 24 и 25 так и не были закончены. В переписке по тылу Приморской Армии, сказано:

«При эвакуации из Одессы приведено в негодность: бронепоездов действующих – 3, не действующих – 2». Причем, скорее всего бронепоезда были действительно уничтожены, так как в докладе начальника железнодорожной службы штаба 11-й немецкой армии (ноябрь 1941 года) говорилось, что при взятии Одессы захвачено два бронепоезда – один в 1,5 км, а второй в 1,3 км севернее города, причем оба состава характеризуются как «уничтоженные и сгоревшие».

Кстати, кроме Одессы началось строительство бронепоезда для Красной Армии на предприятиях Николаева, а точнее на судостроительном заводе № 189. Правда, закончить его так и не сумели – в докладе от 13 августа 1941 года, посвященном эвакуации николаевских судостроительных заводов говорилось:

«Во 2-м эшелоне находился недоделанный бронепоезд. Этот бронепоезд был заботой артиллерийского управления Управления кораблестроения ВМФ». Согласно этому документу, изготовление этого бепо велось для армии «по распоряжению старшего военного начальника Николаева», и к моменту эвакуации он так и не был вооружен, но на нем находилось «около 30 краснофлотцев с винтовками».

Бронепоезд не дошел до Херсона – в вышеупомянутом докладе 11-й армии говорилось о взятых трофеях в районе Николаева: «Юго-восточнее Кубалкино (линия Николаев–Херсон) – 4 бронированных вагона, исправны».

ТАЛЛИНСКИЕ БРОНЕПОЕЗДА. При обороне Таллина в августе 1941 года были оборудованы два бронепоезда. Их особенностью было использование для бронировки узкоколейных (750 мм) паровозов и вагонов. Дело в том, что в окрестностях Таллина имелась разветвленная сеть железных дорог с колеей 750 мм. Большая часть из них была сооружена еще в годы Первой Мировой войны и предназначалась для обслуживания сооружений Морской крепости императора Петра Великого, штаб которой

Броневлощадка, изготовленная из металлического полувагона для перевозки угля, вооружена 76-ммпушкой Лендера и пятью пулеметами. По мнению автора, могла входить в состав бепо киевской постройки (АСКМ).

размещался в Ревеле (так в те годы назывался Таллин). Бронепоезда, имевшие номера № 1 и № 2, были изготовлены всего за 15 дней на Таллиннском судоремонтном заводе. Судя по фото, каждый из них состоял из бронепаровоза и двух 4-осных броневлощадок. На одной из них (передней) устанавливалась 76-мм морская пушка 34К на штатном лафете и со штатным, немного доработанным, щитом. Кроме того, в бортах имелось две пулеметных амбразуры. Вторая броневлощадка имела башню с 37-мм пушкой и пять пулеметных амбразур в бортах. Судя по имеющимся фото, одна броневлощадка с 76-мм пушкой была потеряна в ходе боев – под ней взорвали железнодорожный путь.

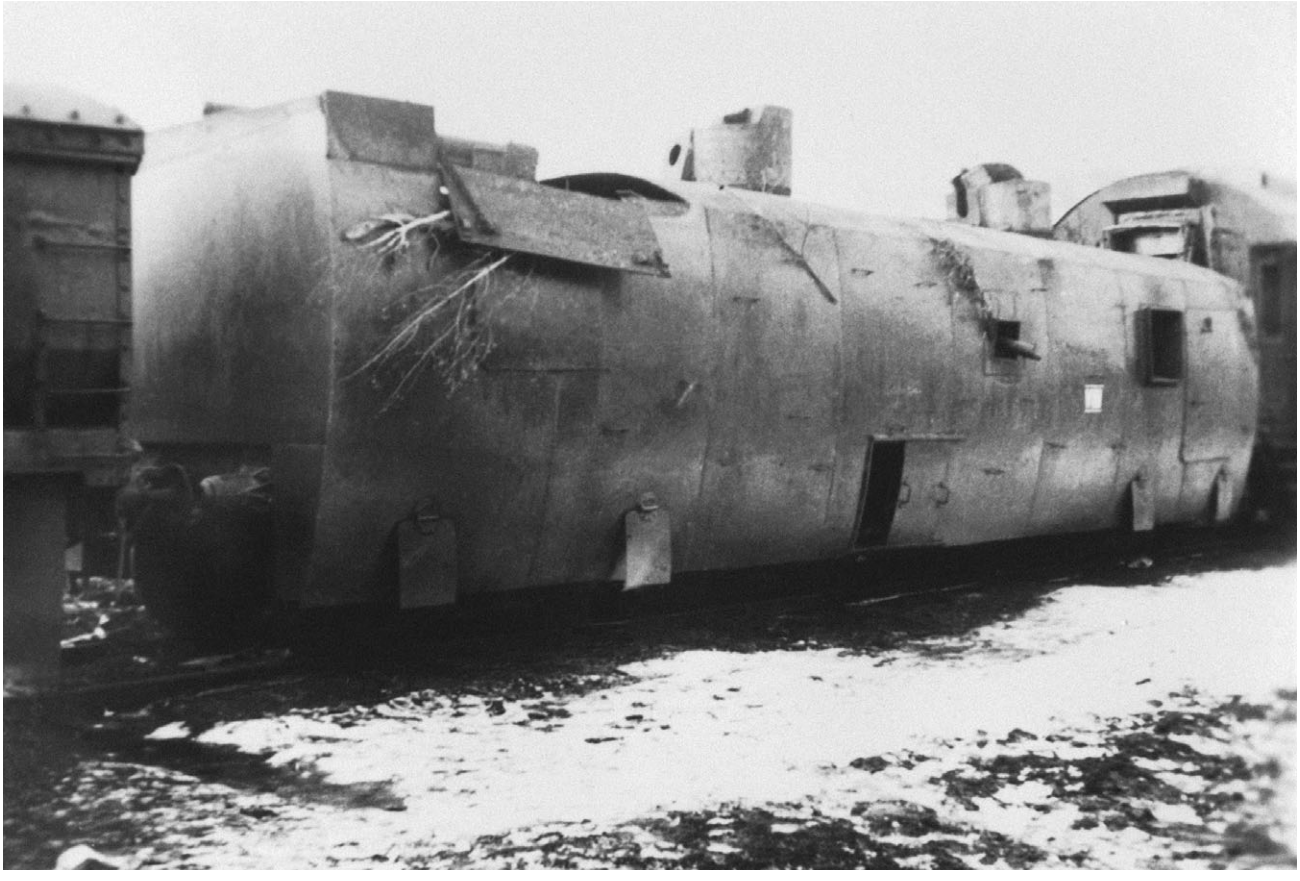
Бронепоезда № 1 и № 2 (командиры лейтенант М.Г. Фостиропуло и старший лейтенант Ф.А. Турский), оперативно подчиненные командиру 10-й стрелковой дивизии действовали южнее Таллина на линии Лиива–Рапла–Юлемисте – фосфорный завод в районе деревни Кроди. При этом бронепоезд № 1 три раза совершил рейды в тыл противника в районе Напла, обстреливая немецкую пехоту, а в районе станции Кийзи высадившаяся с бронепоезда группа матросов уничтожила до взвода солдат и два пулемета противника.

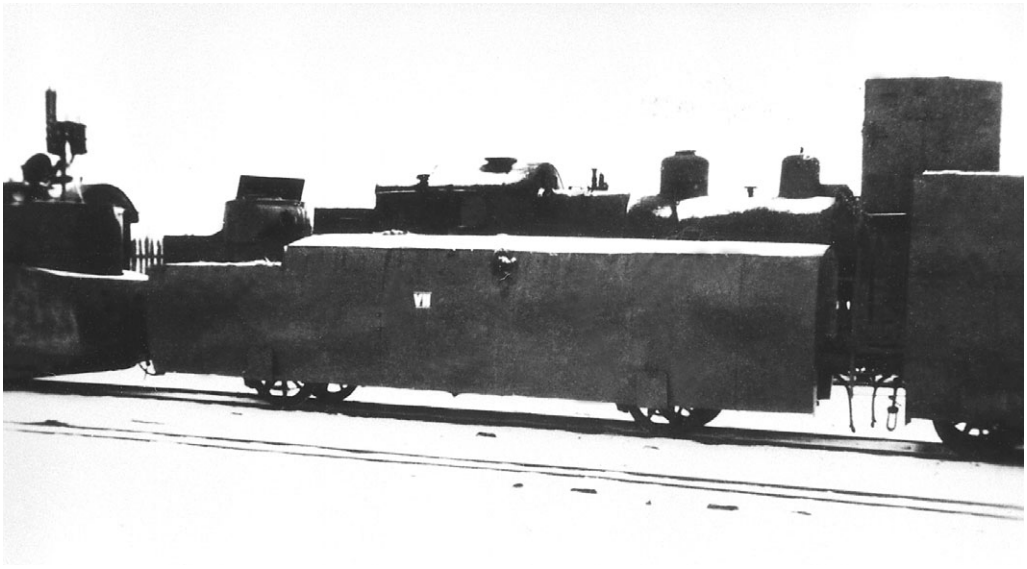
О действиях одного из бронепоездов есть фрагмент в неопубликованных воспоминаниях П. Рублика, который в дни обороны Таллина воевал в 31-м отдельном стрелковом батальоне КБФ:

«Неутомимо трудился в этот день (речь идет о 27 августа. – ***Прим. автора***) бронепоезд, носивший гордое имя «Балтиец». Через определенные промежутки времени он уходил со ст. Таллин-Вяйке по узкоколейной ж.д. в сторону противника. Он совершал дерзкие налеты, подбираясь совсем близко к скоплениям живой силы и техники врага. В этот день пути маневра бронепоезда сильно сократились – враг подошел совсем близко к юго-западной части города. Каждый раз, когда наш любимец бронепоезд возвращался после своего очередного рейса, мы видели возбужденные лица моряков-артиллеристов, и от них веяло чем-то далеким и романтическим, как из фильмов о гражданской войне.

Особенно ярко мне запомнилось лицо командира бронепоезда с его пышной черной бородой и веселой белозубой улыбкой. Про-

Броневлощадка не установленного советского бронепоезда, захваченная немцами осенью 1941 года. Вооружена 76-мм пушкой Лендера и несколькими пулеметами. Обращает на себя внимание гнутые борта и башня от пулеметного танка «Виккерс» польской армии (на крыше справа). Эта площадка входила в состав бепо киевской постройки (АСКМ).





Еще два фото бронеплощадки с характерными гнутыми бортами. В качестве основного вооружения установлена башня с подбашенной коробкой от танка Т-26. Эта площадка скорее всего входила в состав бронепоездов киевской постройки. Снимки сделаны в немецком пункте сбора трофейных бронепоездов (фото предоставил А. Пржечек).

езжая мимо наших окопов, протяжным гудком требуя открыть «шлагбаум» – тяжелые бревна, лежащие на рельсах, «капитан – черная борода», как его звали бойцы, под свист и шипение паровоза кричал: «Держитесь, ребята!» и ребята держались».

В этом отрывке интересно то, что упоминается название бронепоезда – «Балтиец». Было ли такое название, или нет, достоверно не известно.

При оставлении Таллина частями Красной Армии оба бронепоезда были оставлены командами в гавани.

БРОНЕПОЕЗДА КРЫМА. Довольно любопытными по конструкции были бронепоезда, построенные на предприятиях Крыма летом–осенью 1941 года. По имеющимся данным, всего их было сформировано шесть, при этом часть из них подчинялись командованию Черноморского флота. Это довольно много, если учесть, что в Крыму имелось всего две железнодорожных линии: одна шла через Чонгарский перешеек и Симферополь на Севастополь, вторая – через Перекопский перешеек на Керчь, пересекались обе дороги в районе Джанкоя. Кроме того, имелись небольшие ответвления от станции Сарабуз на Евпаторию и от Владиславовки на Феодосию.

К сожалению, документов по истории бепо крымской постройки осталось очень мало, а другие источники (главным образом мемуарная литература) достаточно противоречивы и неконкретны. Следует сказать, что основными источниками для всех исследователей по этому вопросу являются исследования П. Моргунова «Героический Севастополь» и Г. Ванеева «Героическая оборона Севастополя», а также воспоминания П. Батова «В боях и походах» и Н. Александрова «Севастопольский бронепоезд». Архивных документов, касающихся бронепоездов крымской постройки весьма и весьма мало.

Впервые информация о наличии бронепоездов в Крыму присутствует в приказе по 51-й армии № 001 от 17 августа 1941 года: «... Бронепоездам 21.08.41 г. обеспечить: первому железную дорогу Джанкой–Симферополь–Евпатория, второму железную дорогу Джанкой–Феодосия–Керчь». О каких бепо идет речь в этом приказе, неизвестно, скорее всего армейские «Войковец» и «Смерть фашизму».

Кроме того, в документах встречается упоминание об отдельном дивизионе бронепоездов 51-й армии – бепо № 1, 2, 3 и «Орджоникидзевец», последний, видимо, приданный. Первый раз дивизион фигурирует 7-го, а последний раз 31 октября 1941 года. Кстати сказать, в документах 51-й армии материалов по бронепоездам, использовавшихся в Крыму осенью 1941 года практически нет. Помимо приведенного выше приказа автору удалось обнаружить только приказ Военного совета армии (начала июля) согласно которому весь броневой лист, имевшийся на полуострове, предполагалось направить на постройку бронепоездов. Возможно будущие исследователи смогут найти какие-то материалы по данной теме в фондах военно-морского архива – ведь часть бронепоездов подчинялась флотскому командованию.

Следует сказать, что советских фотографий бронепоездов крымской постройки (кроме «Железнякова») пока обнаружить

не удалось, есть только немецкие снимки, большинство которых сделаны после того, как трофейную матчасть отбуксировали с того места, где ее захватили. Это обстоятельство сильно затрудняет идентификацию боевых составов, но некоторые выводы сделать все же можно.

Некоторые факты дают немецкие документы. Так, штаб 11-й армии сообщал о том, что два советских бронепоезда были захвачены при прорыве Юшуньских позиций в октябре 1941 года, правда об их составе ничего не говорилось. Более подробную информацию содержит доклад начальника железнодорожной службы 11-й армии, составленный в ноябре 1941 года. Там есть следующая информация о трофеях:

«2,8 км южнее станции Курман-Кемельчи (линия Джанкой – Сарабуз) – бронепоезд, состоящий из:

– двух платформ, исправны;

– одного бронированного вагона с двумя 7,5-см морскими пушками, исправен;

– одного командного броневагона с одной морской пушкой и дальномером, исправен;

– одного бронированного паровоза, исправен;

– одного зенитного броневагона с двумя пушками, сошел с рельс;

– одного обычного паровоза, разбит, неисправен.

5 км севернее станции Альма (линия Симферополь–Севастополь) – бронепоезд, состоящий из:

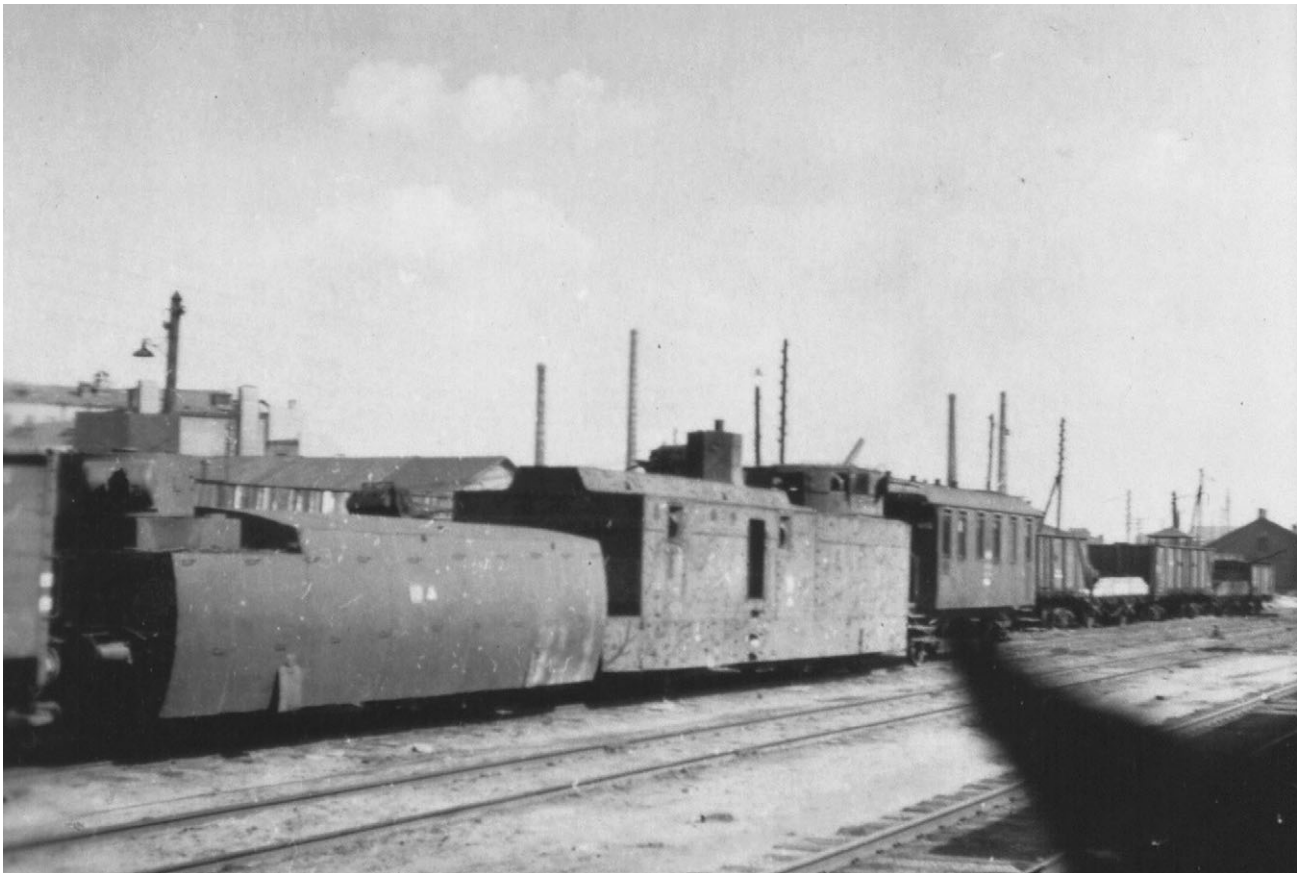
– двух бронированных паровозов (4-осных), исправны;

– двух 4-осных бронированных вагонов с 2 пушками на каждом, повреждены;

– двух 4-осных бронированных вагонов с 2 зенитными пушками на каждом, повреждены;

– десяти 4-осных товарных вагонов с пехотным имуществом...»

Из анализа всей имеющейся информации следует, что три бронепоезда изготовили на Севастопольском морском заводе имени Орджоникидзе («Севастополец», «Орджоникидзевец» (встречается вариант «Орджоникидзе») и «Железняков»), два в Керчи – на заводе имени Войкова («Войковец») и Кумыш-Бурунском железно-рудном комбинате («Горняк») и один в депо станции Сарыголь, недалеко от Феодосии («Смерть фашизму»). Три из них – «Севастополец», «Орджоникид-



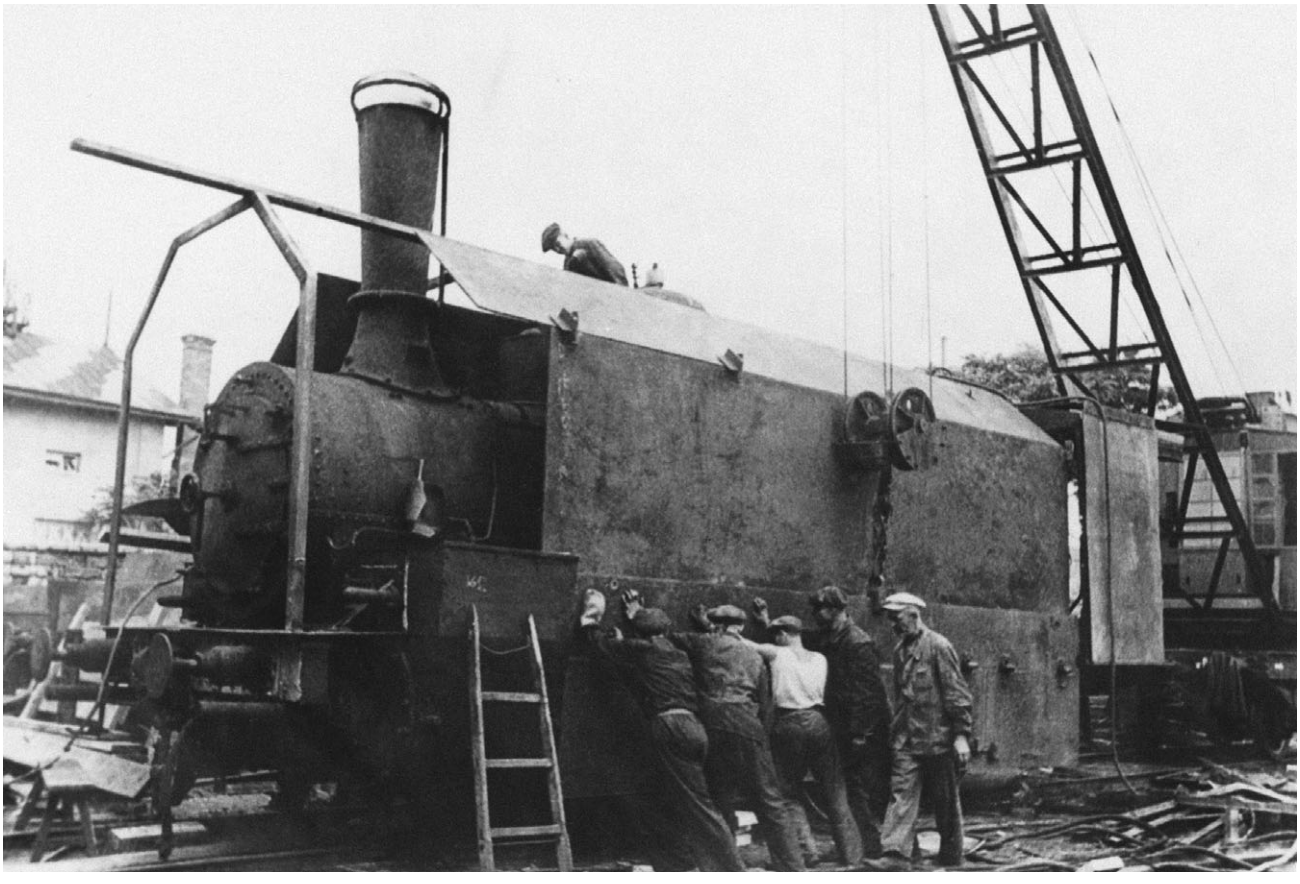
зевец» и «Железняков» – подчинялись флотскому командованию, а остальные – штабу 51-й армии.

Скорее всего, первыми были готовы армейские бронепоезда № 1 «Войковец» и № 2 «Смерть фашизму», упоминаемые в приказе по 51-й армии, приведенном выше. Оба они были потеряны в боях под Юшунью. Исходя из кадров немецкой кинохроники, «Смерть фашизму» имел в своем составе одну бронеплощадку (возможно две), изготовленную из угольного полувагона, а также безбашенную бронеплощадку довольно больших размеров с бортовыми спонсонами.

Что касается «Горняка», то не исключено, что он не был до конца достроен и вооружен – по этому составу информации меньше всего. Кстати, по мнению автора, упоминание в ряде источников факта изготовления погонов башен бронепоезда «Горняк» «на зуборезном станке «Пфаутер», закупленном перед самой войной в Германии» не соответствует действительности. Дело в том, что башни бронепоездов, как правило, имели роликовые погоны, а орудия устанавливались на тумбах. При наличии зубчатого погона в башне могли быть установлены только танковые артсистемы – 45-мм, 76-мм КТ-28, Л-10, Л-11, Ф-32, Ф-34 – наличие которых осенью 1941 года в Крыму маловероятно.

Но наиболее интересными по конструкции были бронепоезда, изготовленные на Севастопольском морском заводе имени Орджоникидзе. Их характерной деталью было использование 4-осных бронеплатформ оригинальной конструкции с казематом посередине и установкой орудий по краям. Кроме того, встречаются вагоны с установкой дальномерного поста для управления артиллерийским огнем. Еще одной особенностью этих бепо было использование на них 76-мм универсальных морских орудий 34К на штатном лафете и со штатным щитом. В качестве тяговой единицы применялись все те же «овечки» – паровозы Ов или Од, причем с 3-осным тендером.

Если рассматривать бронепоезда Морзавода по хронологии их изготовления, то первым был бепо, разбитый у станции Курман-Кемельчи, площадки которого имели узкий центральный каземат и расширенные борта в местах установки орудий. В его составе имелось три бронеплощадки – одна с двумя 76-мм зенитными пушками Лендера, вто-

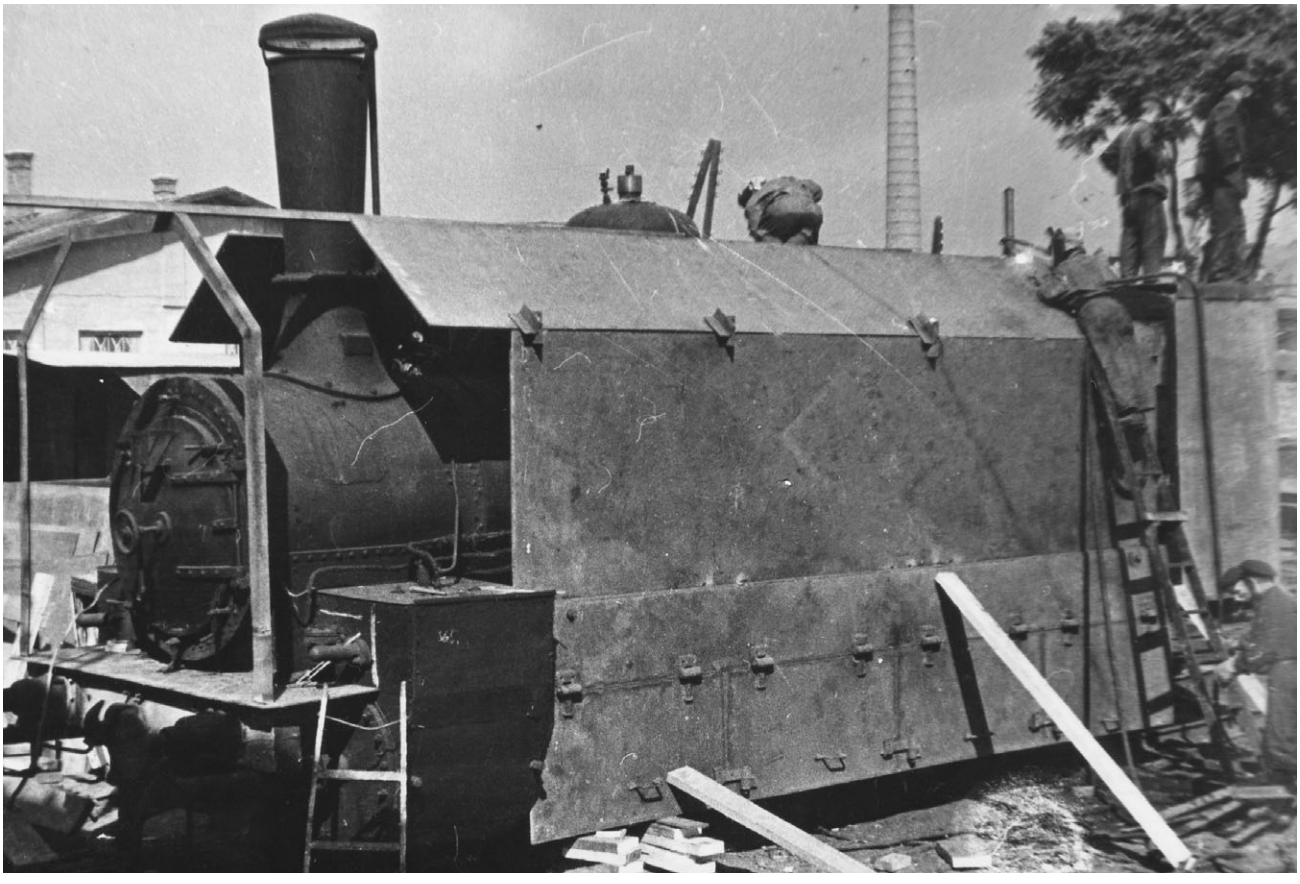


Бронировка паровоза на заводе имени Январского восстания в Одессе. Август 1941 года (ИТАР-ТАСС).

рая с двумя 76-мм универсальными морскими орудиями 34К и третья с одной 76-мм 34К и дальномером в специальной башне. Кроме того, каждая площадка вооружалась четырьмя пулеметами в центральном каземате (по два на борт). Судя по литературе и мемуарам это бронепоезд «Орджоникидзевец», хотя не исключена вероятность того, что это «Севастополец».

Вторым был построен состав, аналогичный по конструкции первому, но имеющий одинаковую ширину по всей длине площадки и каземат с 12 амбразурами (8 бортовых и 4 угловых). Этот бронепоезд фигурирует на многочисленных немецких снимках, сделанных на станции Симферополь в 1941–1942 годах. Его состав – три бронеплощадки указанного типа (одна с двумя пушками Лендера, вторая с двумя морскими 34К и третья с 34К и 76-мм дивизионкой образца 1936 года (Ф-22) на полевом станке, и бронепаровоз серии О с 3-осным тендером. Паровоз имел довольно высокую бронировку с наклонными бортами.

Третий тип – это бронепоезд «Железняков». Конструктивно его бронеплощадки похожи на состав, оставленный на станции Симферополь, но количество бортовых амбразур сократилось до четырех (по две на борт), а двери для посадки экипажа находятся не в бортах, а по углам корпуса «Железняков» включал в себя площадку с двумя 76-мм пушками Лендера, площадку с двумя 76-мм универсальными 34К и площадку с дальномером ДМ-1,5 и одной 34К. Последняя кроме орудия имела два бортовых Максима и два 12,7-мм ДШК на морских тумбовых установках. Она имела сдвижную бронезащиту дальномерного поста, здесь же размещался пост командира бронепоезда с внутренней (телефоны) и внешней (радиостанция) связью. В центре боевого состава размещался бронепаровоз Ов с трехосным тендером. Схема его бронировки была похожа на бронировку паровоза бепо «Войковец». Без сомнения «Железняков» являлся наиболее удачным по конструкции и вооружению из всех крымских бепо. Его орудия могли вести огонь как по наземным, так и по воздушным целям, вооружение удачно дополняли крупнокалиберные пулеметы ДШК, а количество обычных пулеметов уменьшилось – такое большое их количество, которое имелось на двух предыдущих составах, оказалось избыточным в условиях маневренной современ-



Изготовление бронеплощадок на заводе имени Январского восстания в Одессе. Август 1941 года. Несмотря на отсутствие вооружения, хорошо видно, что орудия можно смонтировать только на тумбовых установках (фото предоставил С. Гордеев).

ной войны. Таким образом, «Железняков» мог с успехом использоваться и для стрельбы по самолетам, и для подавления наземных целей (прямой наводкой и с закрытых позиций).

Для бронировки рассмотренных выше составов использовались листы брони толщиной 15–20 мм (возможно из запасов флота) с широким применением электросварки. Чаще всего листы устанавливались с зазором, в который заливался цемент. Таким образом, суммарная толщина бортов площадок составляла 200–250 мм. Особенно хорошо это видно на фото бронепоезда, подбитого у станции Курман-Кемельчи. Защита паровозов бетоном не усиливалась, толщина брони на них составляла до 30 мм.

Несколько крымских бронеплощадок и бронепаровозов использовалось немцами для охраны коммуникаций в 1941–1944 годах.

Еще один бронепоезд изготовили на территории Крыма весной 1942 года, после освобождения восточной части полуострова частями Красной Армии. 10 марта 1942 года Военный совет Крымского фронта принял решение об изготовлении бронепоезда на заводе имени Войкова в Керчи. Чертежи бронировки разрабатывались на заводе имени Войкова при непосредственном участии и по указаниям военпреда ГАБТУ КА военинженера 2-го ранга Д.К. Чернявского. Из-за отсутствия необходимых материалов и оборудования работа затянулась, и только 13 мая 1942 года комиссия из представителей Крымского фронта подписала «Акт технической приемки бронепоезда № 74» (такой номер получил этот бепо, в мемуарной литературе встречается название «Керченский рабочий», но в документах автору оно не встречалось).

Состав включал в себя бронепаровоз и четыре бронеплощадки. Паровоз Ов № 4923 бронировался в 2-3 листа «сырой» броней общей толщиной 36-45 мм (будка машиниста и командирская рубка) и 16 мм (защита котла), в комрубке устанавливалась радиостанция 71-ТК-3, турбогенератор, рупорная и телефонгная связь.

Две 4-осные 60-тонные артиллерийские площадки защищались двойной броней из обычной некаленой стали Ст-3 – толщина наружного листа составляла 20 мм, внутреннего – 12 мм. Листы ставились с зазором 48 мм, куда заливался бетон. При этом бетонирование велось «отдельными ячейками размером 800 мм х 1600 мм». На каждой бронеплощадке имелось по две артиллерийских башни (в форме многогранников), бронировка – «сырая бронь в три листа, общая толщина 45 мм». В каждой башне монтировалась 76-мм пушка образца 1902/30 года и пулемет ДТ в шаровой установке (справа от орудия), а в крыше имелась крепление для прибора ПТ-1 от танка Т-26. Бортовых пулеметных установок бронеплощадки не имели.

Кроме того, между артиллерийскими башнями размещалась поворотная башня командира бронеплощадки, изготовленная из башни танка Т-26. Ее вооружение состояло из пулеметов ДТ (в кормовой нише) и Максима (в передней части, на месте орудия).

Внутри площадки имелись стеллажи для укладки 480 артиллерийских выстрелов.

Две зенитных бронеплощадки, изготовленные из 2-осных 20-тоннных платформ, имели бронировку бортов из «сырой брони в два листа общей толщиной 28-30 мм» высотой 1 метр. Вооружение первой площадки состояло из одной 25-мм зенитки, двух 120-мм минометов и двух ДШК, второй – 20-мм трофейной немецкой зенитки, двух ДШК и счетверенной установки пулеметов Максима.

Под командованием майора П.Ф. Кононенко бронепоезд № 74 участвовал в боях у станции Семь Колодезей, впоследствии был оставлен командой. Судя по имеющимся фотоснимкам, перед этим состав был подорван.

ЛЕНИГРАДСКИЕ БРОНЕПОЕЗДА. Во время боев за Ленинград предприятия города дали армии и флоту 8 бронепоездов (один из них вскоре после постройки передали войскам НКВД, поэтому в данной работе он не рассматривается). К их характерным особенностям можно отнести широкое использование морских орудий и башен с танков КВ-1.

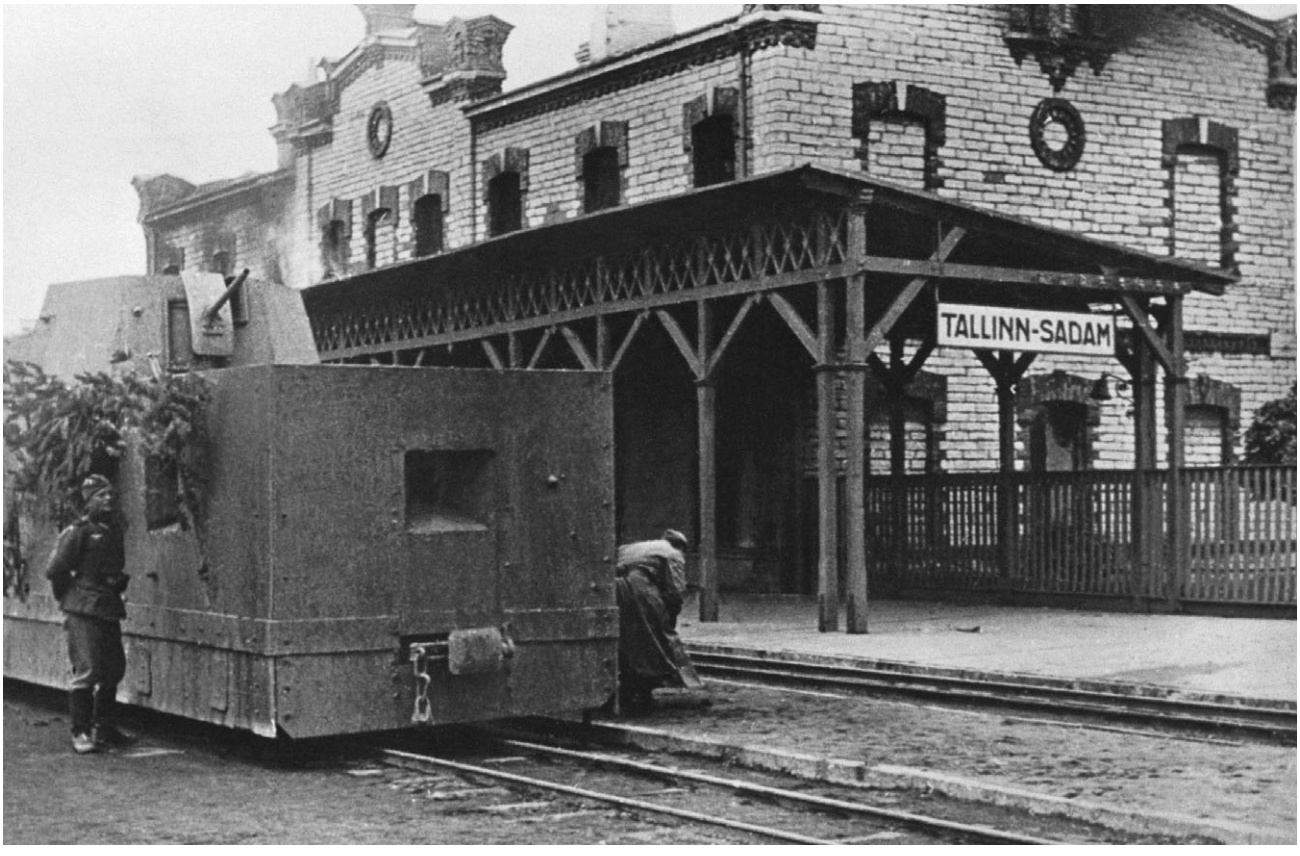
Инициатива постройки бронепоездов под Ленинградом принадлежала морякам. Это и понятно – ведь рядом находилась главная база Балтийского флота.

12 июля 1941 года по распоряжению коменданта Ижорского сектора береговой обороны главной военно-морской базы Краснознаменного Балтийского флота (БО ГВМБ КБФ) комбрига Лаковникова и коменданта береговой обороны ГВМБ БФ генерал-майора Григорьева принимается решение о формировании бронепоезда в составе бронепаровоза и четырех 2-осных бронеплатформ с «зенитными и противотанковыми орудиями».

Работами по формированию бронепоезда руководили начальник артиллерии Ижорского сектора майор Проскурин и начальник инженерной службы военинженер 2-го ранга Зверев. Изготовление бронеплатформ велось в мастерских военсклада № 146 в Большой Ижоре. Их конструкция была предельно простой – двойной металлический борт с бетонной заливкой между ними, крыши не было. Для вооружения бронепоезда со 2-го северного форта сняли две трехорудийные батареи – 125 и 159-ю – укомплектованные 45-мм универсальными полуавтоматическими пушками 21К (на тумбовых установках). Кроме того, из частей флота выделили 6 12,7-мм пулеметов – 4 ДШК и 2 ДК, 16 пулеметов Максима и 3 пулемета ДП. В качестве тяговой единицы формируемому бронепоезду, получившему № 301, придали бронепаровоз Од № 431 с трехосным тендером (из состава бепо № 2 бывшей латышской армии, эвакуированный из Прибалтики машинистом М. Смушко).

25 июля 1941 года приказом коменданта Ижорского сектора БО ГВМБ КБФ бронепоезд № 301 считался окончательно сформированным. В начале августа его вооружение усилили, добавив две 4-осных платформы с установленными на них двумя 102-мм морскими пушками. В ходе первых же боев выяснилось, что при обстреле противника отсутствие броневых щитов на орудиях и пулеметах приводит к потерям среди расчетов. Поэтому с 28 по 30 августа 1941 года бепо, ставший к тому времени № 7, прошел дооборудование на Ижорском заводе. В январе 1942 года в состав бронепоезда включили 4-осную площадку со 130-мм морским орудием Б-13, снятым с крейсера «Аврора». Чуть позже два 45-мм орудия заменили на две 76-мм пушки Лендера.

Второй узкоколейный бронепоезд, оставленный советскими войсками при эвакуации Таллина. Август 1941 года. Видна одна бронеплощадка с башней, в которой установлена 37-мм пушка Б-3. Надпись на перроне – TALLINN-SADAM» – «Таллин-Гавань» (АСКМ).



Артиллерийская бронеплощадка одного из узкоколейных бронепоездов таллиннской постройки, сошедшая с рельс из-за подрыва пути. Август 1941 года. Хорошо видно основное вооружение – 76-мм универсальная морская пушка 34К в стандартной башенной установке (фото предоставил А. Пржечек).

3 февраля 1942 года приказом командования Краснознаменного Балтийского флота бронепоезд № 7 переименовали в бепо № 7 «Балтиец». Он действовал на Ленинградском фронте до конца сентября 1944 года, а 6 октября был расформирован.

Вторым бронепоездом Балтфлота стал прорвавшийся из Прибалтики бепо № 302 (бывший № 1 армии Латвии), который прибыл в Ораниенбаум 13 августа 1941 года. В течение двух недель был проведен ремонт и перевооружение этого состава, который 7 сентября 1941 года включили в состав Ижорского укрепленного сектора БО ГВМБ КБФ как бронепоезд № 8. Теперь он состоял из четырех двухосных (бывших латышских) и двух четырехосных бронеплатформ. Его вооружение включало два 102-мм морских орудия, две 76-мм зенитки образца 1931 года, две пушки Лендера, две 45-мм универсальных 21К

и один 37-мм зенитный автомат. В качестве бронепаровоза использовался все тот же Ов № 478 латышской бронировки. 7 июля 1942 года приказом командующего Краснознаменным Балтийским флотом бронепоезду № 8 присвоили название «За Родину». Под этим наименованием он действовал на Ленинградском фронте до конца сентября 1944 года, а 6 октября был расформирован.

В августе 1941 года рабочие депо Ленинград-Варшавской железной дороги начали строительство бронепоезда «Ленинградский железнодорожник». К 23 сентября были забронированы паровоз Ов № 3964 и две 2-осных 20-тонных платформы, но вооружения не было. Лишь к 15 октября поступили две 76-мм пушки Лендера и пулеметы, к 5 ноября бронепоезд был сформирован, и 7 ноября 1941 года убыл на фронт. На митинге, посвященном передаче бронепоезда Красной Армии по предложению секретаря Ленинградского горкома ВКП(б) А. Жданова бепо присвоили название «Народный мститель».

В ноябре 1941 года вооружение «Народного мстителя» усилили, установив на первую бронеплощадку башню с танка КВ-1 (с пушкой Ф-32), а на вторую две башни с танков Т-26. В октябре–декабре 1943 года в состав бронепоезда включили еще три 2-осных бронеплощадки – одну с двумя 25-мм автоматическими орудиями, одну с двумя 76-мм пушками Лендера и одну с башней КВ-1 (с пушкой ЗИС-5). В таком виде «Народный мститель» действовал до конца войны.

В середине сентября 1941 года вагонное и паровозное депо Витебской железной дороги начало строительство бронепоезда, для изготовления которого выделили паровоз Ов № 493 и две 4-осных платформы. Броне-

Бронепоезд крымской постройки (судя по конструкции первый из трех построенных на Морзаводе в Севастополе), захваченный немцами у станции Курман-Кемельчи. Ноябрь 1941 года. Хорошо видна артиллерийская бронеплощадка с двумя 76-мм орудиями 34К, площадка с 34К и дальномером в башне и площадка с 76-мм пушками Лендера. Обратите внимание на толщину борта (фото из архива Я. Магнуского).

вой лист (правда, термически необработанный) получили с Балтийского судостроительного завода. Однако работы затянулись – в условиях блокады резко снизилось количество продовольствия, не хватало топлива. К концу 1941 года ситуация осложнилась еще больше из-за полного прекращения подачи в депо электроэнергии. Сильные морозы и постоянно уменьшавшийся паек лишали людей последних сил, наиболее ослабленные рабочие умирали. В результате в январе–феврале 1942 года бронировка состава велась крайне медленно.

Лишь в конце февраля работы активизировались, в помощь рабочим выделили солдат. В результате к концу марта удалось закончить изготовление бронепоезда, которому присвоили название «За Родину».

Паровоз защищался бронелистами толщиной 17–34 мм, тендер 18 мм. На паровозе имелась командирская рубка с радиостанцией 71-ТК-3. Площадки бронировались листами такой же толщины, вооружение каждой состояло из двух 76-мм зенитных пушек образца 1931 года (3К), установленных открыто, и четырех пулеметов ДТ в шаровых установках. При стрельбе по наземным целям борта площадок откидывались. Для ПВО использовались два пулемета ДШК на контрольных площадках. Состав оборудовался телефонной и рупорной связью. Бронепоезд «За Родину» действовал на Ленинградском фронте до конца войны.

Но наибольшее число бронеединиц дал фронту завод № 371 имени Сталина, из цехов которого вышло четыре бронепоезда. Это не случайно – в сентябре 1941 года сюда перевели сборку танков КВ и бронемашин БА-10 с Кировского и Ижорского заводов, так что необходимые материалы и оборудование здесь имелись. Проектирование бронепоездов здесь велось под руководством главного конструктора завода Богданова. В заводской документации все они имели индекс С («Сталинец», по названию предприятия) и порядковый номер – С-26, С-28, С-30 и С-32 (с чем связана такая нумерация, непонятно). Три из них получили собственные названия: С-26 «Красногвардеец» (передан войскам НКВД, поэтому в данной работе он не рассматривается), С-30 «Стойкий» и С-32 «Балтиец». С-28 не переименовывался, он так и остался «Сталинец 28» (в документах встречается написание «Сталинец № 28»).

Первым передали фронту бронепоезд С-28, строительство которого началось еще в августе – 17 октября 1941 года на заводе прошел митинг, посвященный передаче С-28 Красной Армии. Боевой состав включал в себя бронепаровоз Ов № 419 с командирской рубкой и спаренной зенитной установкой пулеметов Максима на тендере, и трех 4-осных 50-тонных бронеплатформ. На первой и второй стояло по одному 100-мм морскому орудию Б-24, одному 120-мм миномету и четыре пулемета Максима с боезапасом 96 снарядов и 160 мин.

По схеме бронировки и размещения вооружения площадки хотя и были однотипными, отличались рядом деталей. На третьей бронеплощадке установили две 76-мм зенитки образца 1931 года с боекомплектом 223 снаряда, четыре бортовых и две спаренных зенитных установки пулеметов Максима. Кроме того, в составе бепо «Сталинец 28» имелась 4-осная бронеплатформа без вооружения для перевозки и хранения боеприпасов. В 1941– 1943 годах бронепоезд пополнился двумя 2-осными бронеплатформами ПВО с одной 25-мм автоматической пушкой и 12,7-мм пулеметом ДК на каждой. «Сталинец 28» действовал на фронте до конца войны.

12 ноября 1941 года завод № 371 имени Сталина сдал бронепоезд С-30, который вошел в состав Балтийского флота. Он состоял из бронепаровоза Од № 8 с командирской рубкой и зенитной башней со счетверенной установкой пулеметов Максима, и трех 4-осных бронеплощадок. Две из них строились на основе полувагонов с установкой двойного борта и бетонной заливкой меду ними. Вооружение каждой включало две 76-мм пушки Ф-32 и 4 пулеметов ДТ в башнях КВ-1, пять бортовых пулеметов Максима и один зенитный ДШК, который мог вести огонь через сдвижной колпак в крыше. На третьей бронеплощадке, изготовленной на базе 50-тонной платформы, установили два 120-мм миномета и четыре бортовых Максима, на ней же располагалась радиостанция.

Летом 1942 года бронепоезд С-30 получил наименование «Стойкий», а 19 января 1943 года его передали из состава Балтийского флота в Красную Армию, где вместе с мотоброневагоном «Стремительный» включили в состав 14-го отдельного дивизиона бронепоездов.

3 июля 1941 года на проходившем в электродепо Ленинград-Варшавской железной дороге митинге было принято решение построить для Красной Армии бронепоезд. Сначала изготовление бронепоезда велось в депо, а затем было переведено на завод № 371 имени Сталина, где он получил обозначение С-32. Конструкция его бронеплощадок во многом повторяла артиллерийские вагоны бронепоезда С-30.

Паровоз защищался листами брони толщиной 15–20 мм, тендер 10 мм. Площадки имели комбинированную защиту – 12 – 10 мм со 140 мм зазором между ними, заполненным бетоном (борта) и 38 – 12 мм на крыше (без бетона). Вооружение каждой бронеплощадки состояло из двух 76-мм пушек Ф-32 и четырех пулеметов ДТ в башнях танков КВ-1, пяти пулеметов Максима (в бортах) и одного 12,7-мм ДШК, который вел огонь через сдвижной колпак в крыше. Возимый боекомплект включал 406 снарядов, 7500 патронов для ДТ, 20000 к Максимам и 1000 к ДШК. На паровозе имелся турбогенератор и аккумуляторные батареи для электрического освещения, командирская рубка с радиостанцией

71-ТК-3, телефоном и рупорной связью, а на тендере зенитная башня с пулеметом ДШК.

Согласно акту приемки бронепоезда С-32, который получил название «Балтиец», он был окончательно готов к 29 апреля 1942 года. Его включили в состав 71-го отдельного дивизиона бронепоездов вместе с бепо «За Родину» (депо Витебской железной дороги).

Несмотря на условия блокады, бронепоезда ленинградской постройки действовали довольно успешно. В ходе боевых действий они неоднократно ремонтировались и пополнялись вооружением, в основном бронеплощадками ПВО.

БРОНЕПОЕЗД «МАРШАЛ БУДЕННЫЙ». Этот бронепоезд, несмотря на короткий и невзрачный боевой путь заслуживает отдельного описания. Именно его конструкция послужила основой для изготовления большого числа однотипных с ним бепо, позже получивших обозначение НКПС-42, а схема бронепаровоза применялась и при постройки бепо ОБ-3.

Документов по этому бронепоезду пока обнаружилось немного. Известно, что его постройку санкционировал «первый конник Красной Армии» Маршал Советского Союза С. Буденный, который в то время являлся главнокомандующим войсками Юго-Западного направления (ЮЗН, его задачей являлась координация действий войск Южного и Юго-Западного фронтов). 20 июля 1941 года Буденный приказал начальнику Полтавского паровозоремонтного завода Т. Гаевому изготовить на вверенном ему предприятии бронепоезд. Формирование команды для него поручили начальнику Полтавского тракторного училища полковнику Садовскому.

При выполнении приказа Буденного у Полтавского ПРЗ возник целый ряд проблем, главной из которых было отсутствие проекта бронепоезда. Заводчане обратились за помощью к военным, и в кратчайшие сроки под руководством заместителя начальника Полтавского тракторного училища подполковника Чаброва при участии инженеров ПРЗ был разработан проект бронировки паровоза Ов и двух 4-осных 50-тонных вагонов. Вскоре Чаброва назначили начальником формирования бронепоезда с широкими полномочиями.

Благодаря его пробивному характеру удалось в кратчайшие сроки получить броневой лист, артиллерию и пулеметы, что позволило изготовить бронепоезд в сжатые сроки – непосредственная бронировка состава, его обо-

Фото одного из крымских бронепоездов, захваченных немцами (судя про конструкции, второй из трех построенных на Морзаводе в Севастополе). Симферополь, осень 1941 года (АСКМ).

Тот же состав, что и на предыдущем фото, но снятый в другом месте. Хорошо видна передняя бронеплощадка с 76-мм пушками Ф-22 и 34К, в угловой амбразуре каземата различима 37-мм пушка Гочкиса (фото предоставил А. Пестовский).

рудование и вооружение заняли всего 12 дней (примерно столько же понадобилось на подготовительные работы).

14 августа 1941 года начальник Полтавского тракторного училища полковник Садовский подписал приказ по училищу № 211, в котором говорилось:

«1. На основании личного приказа Главнокомандующего

Юго-Западным направлением Маршала Советского Союза т. Буденного сего числа закончено формирование бронепоезда № 1.

2. Бронепоезду присвоить наименование «Маршал Буденный».

3. Ниже сего объявляется именной список команды бронепоезда № 1 (в списке числилось 104 человека. – Прим автора)».

«Маршал Буденный» имел довольно солидное по тому времени бронирование – основная защита составляла 50 мм. Ее крепление к металлическому каркасу осуществлялось при помощи болтов. Бронировка верхней части котла паровоза имела характерную конструкцию в виде шести граней, которая впоследствии широко использовалась на бронепаровозах. На водяном баке 4-осного тендера размещалась рубка довольно больших размеров, в которой установили два пулемета Максима на зенитных станках. При необходимости они могли вести огонь через специальные амбразуры в бортах рубки.

Каждая бронеплощадка имела две артиллерийских башни довольно больших размеров, состоящих из верхней части, в виде 8-гранника, собранного из плоских бронелистов на металлическом каркасе при помощи болтов, и вращающегося на роликах пола. Пол с верхней частью соединялся довольно массивными подкосами, образующими своеобразный «стакан». Центр башни совпадал с центром тележки вагона, что обеспечивало большую устойчивость при стрельбе.

Вооружение каждой бронеплощадки бронепоезда «Маршал Буденный» состояло из двух 76-мм пушек Лендера и 6 пулеметов ДТ – четырех бортовых и двух в артиллерийских башнях. Орудия устанавливались так, что имели возможность ведения огня и по наземным, и по воздушным целям. Возимый боекомплект, находившийся на бронепоезде, составлял 1120 снарядов, 68000 патронов к пулеметам и 375 гранат Ф-1.

В целом, при изготовлении бронепоезда «Маршал Буденный» использовалось минимум сварки, штамповки и гибки бронелистов, что значительно упрощало производственный процесс. Это давало возможность наладить выпуск бронепоездов аналогичной конструкции на предприятиях наркомата путей сообщения, которые не имели никакого опыта броневого производства.

В первых числах августа 1941 года чертежи бронепоезда «Маршал Буденный» направили в центральное управление паровозного хозяйства НКПС, и после рассмотрения их приняли в качестве базовых при организации выпуска бепо на ряде предприятий этого наркомата.

18 августа 1941 года подполковник Чабров направил на имя начальника артиллерии Юго-Западного направления генерал-майора Шереметова доклад об окончании работ:

«Приказ Главкома Юго-Западного направления Маршала Буденного выполнен, бронепоезд коллективом рабочих паровозоремонтного завода построен в 10-дневный срок и готов к боевым действиям.

Одновременно доношу, что чертежи предложенной мною конструкции (по которым построен бронепоезд) НКПС принял к производству на ряде паровозоремонтных заводов, в том числе Харьковском и Сталинградском.

Полагал бы:

1. Необходимым личный выезд для практического руководства на указанные заводы.

2. За отличное обеспечение и непосредственное руководство производственным процессом по постройке бронепоезда представить к премированию ценным подарком начальника завода т. Гаевой.

3. Объявить благодарность за высокие производственные показатели рабочему коллективу паровозоремонтного завода».

Впоследствии бронепоезда, изготовленные по проекту бепо «Маршал Буденный» получили обозначение НКПС-42. Всего таких составов построили около 20. Между собой они отличались установкой вооружения, типами командирских башенок и пулеметных установок, формой командирских рубок на паровозе, способом соединения бронелистов и другими деталями.

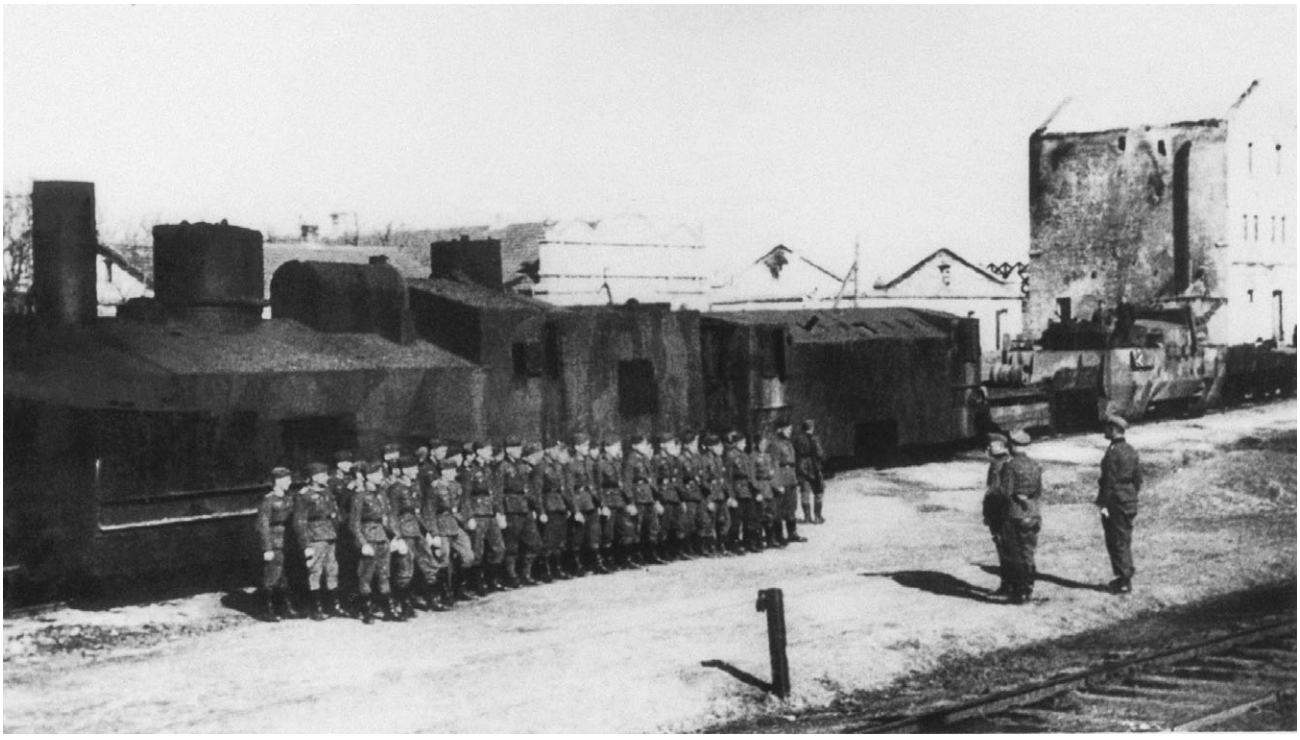
Что касается самого бронепоезда «Маршал Буденный», то жизнь его оказалась короткой.

Он успел повоевать только несколько дней – с 31 августа по 5 сентября 1941 года. 6 сентября в бою у станции Потоки (между Полтавой и Кременчугом) бронепоезд сошел с рельс, а на задней площадки сдетонировал боекомплект, после чего он был оставлен своей командой.

СТРОИТЕЛЬСТВО В ДРУГИХ ПУНКТАХ. Кроме инициативных бронепоездов, изготовленных на предприятиях крупных городов, довольно много их построили на различных предприятиях НКПС или силами войсковых частей. Как и в предыдущих случаях, точное их количество установить довольно сложно. Ниже эти бронепоезда рассматриваются в хронологическом порядке.

Видимо, одним из первых оборудовала своими средствами бронепоезд довольно оригинального состава 75-я стрелковая ди-

Броневлощадки бепо крымской постройки, свезенные в одно место немцами. Видна площадка с башней для дальномера (на заднем плане), с двумя 76-мм пушками 34К и, на переднем плане, фрагмент площадки, изготовленной из металлического полувагона для перевозки угля (АСКМ).



визия Западного фронта. 3 июля 1941 года ее бойцы обнаружили на станции Пинск железнодорожный состав с 11 неисправными танками, которые эвакуировались в тыл. Специалисты дивизии своими силами сумели отремонтировать 4 машины, а из остальных под руководством начальника артиллерии дивизии полковника Селезнева сформировали бронепоезд. Танки подготовили к ведению огня и закрепили их на железнодорожных платформах. Это сооружение получило неофициальное наименование «бронепоезд Боря».

Под командованием капитана Кириленко «Боря» поддерживал огнем части дивизии до конца июля 1941 года. Типы танков, используемых в этом составе автору неизвестны.

В конце июля 1941 года, взамен погибшего бепо № 52 6-го отдельного дивизиона бронепоездов его команда «построила своими силами под руководством лейтенанта Пантелеева и старшего лейтенанта Гапонова с помощью гомельских железнодорожников» новый боевой состав, который вступил в строй 5 августа 1941 года под тем же номером 52. О его конструкции ничего не известно, но исходя из времени постройки (бепо № 52 разбила немецкая авиация 30 июля, а новый № 52 сформировали к 5 августа) конструкция его была весьма примитивной, скорее всего, использовались металлические угольные полувагоны. Нет сведений и о его вооружении кроме упоминания о повреждении 45-мм орудия бепо № 52 в документах 6-го ОДБП. 6 сентября 1941 года этот бронепоезд, вместе с бепо № 51 6-го дивизиона был отрезан противником у станции Дочь и оставлен командой.

Летом–осенью 1941 года повсеместно началось развертывание строительства бронепоездов. При этом инициатива, как правило, принадлежала партийным организациям. Например, 22 августа 1941 года начальник ГАБТУ КА генерал-лейтенант Я. Федоренко аправил на имя председателя Государственного комитета обороны И. Сталина следующую записку:

«Партийные и общественные организации Краснодарского края подняли вопрос перед Военным Советом СКВО об изготовлении 2-х бронепоездов в фонд обороны СССР, желая построить их за счет местных средств и материалов».

Основная проблема, с которой при этом сталкивались – отсутствие необходимых для изготовления бронепоездов чертежей, а также вооружения – из-за больших потерь, понесенных Красной Армией в первые месяцы войны, приходилось изыскивать старые арт-системы, зачастую периода Первой Мировой и Гражданской войн. Например, 22 сентября 1941 года заместитель начальника ГАБТУ КА генерал-майор технических войск Лебедев направил письмо на имя начальника главно-

Немецкий бронепоезд, сформированный из трофейной советской матчасти. Джанкой, ноябрь 1941 года. Впереди бронепаровоз (от бепо «Войковец»), за ним четырехосный броневагон,, контрольная платформа и броневлощадка с пушкой 34К (АСКМ).

го артиллерийского управления (ГАУ) Красной Армии следующее письмо:

«Прошу распоряжения об отпуске Воронежскому областному комитету ВКП(б) следующего иностранного вооружения для бронепоездов народного ополчения Воронежа:

13-фунтовых английских пушек с заменой ствола от 18-фунтовых – 6 шт. (8000 снарядов к ним);

107-мм обр. 1910 года с тумбой – 2 шт.».

Что касается чертежей, то автобронетанковое управление имело в своем распоряжении лишь чертежи бронепоезда типа БП-35, конструкция которого была сложна и к тому же требовала использования термически обработанной брони малой толщины (до 20 мм). Тем не менее, по просьбам дирекции предприятий и партийных организаций ГАБТУ КА в августе – сентябре 1941 года направило комплекты чертежей БП-35 на заводы Краснодара, Воронежа, Тулы, Красноярска, Молотова (ныне Пермь – ***Прим. автора***) и московского депо имени Ильича Западной железной дороги. По этим чертежам изготовили бронепоезд «Молотовский рабочий» (в ноябре 1941 года в Молотове) и бронепаровоз (в депо имени Ильича).

По имеющимся в распоряжении автора данным, в августе – октябре 1941 года строительство бронепоездов велось на предприятиях НКПС (паровозо и вагоноремонтные заводы, а также депо) в Москве, Харькове, Сталино, Изюме, Макеевке, Курске, Мариуполе, Мурманске, Таганроге, Тихорецке, Сталинграде, Туле, Красном Лимане и некоторых других пунктах. При их сооружении использовались переданные из НКПС чертежи бронепоезда «Маршал Буденный», но часто паровозы и вагоны бронировались по месту. Сведения об изготовлении этих бронепоездов можно найти и в документах ГАБТУ, и НКПС. Например, 1 октября 1941 года начальник 2-го отделения 1-го отдела ГАБТУ КА военинженер 1-го ранга Коноплев сообщал:

«По имеющимся данным, бронепоезд для войск народного ополчения и в подарок Красной Армии изготовляются:

На заводах г. Молотова – 1;

В Краснодарском крае – 4;

В депо им. Ильича Западной ж.д. – 1;

На заводах Тулы – 1;

На заводах Воронежа – 1.

По установленному сообщению работников ГАУ КА имеется в наличии тумбовых установок 107-мм – 16, 76-мм образца 1902 года – 8».

По распоряжению главкома Юго-Западного направления Маршала Советского Союза С. Буденного еще в середине сентября 1941 года был создан штаб формирования и строительства бронепоездов ЮЗН, который возглавил подполковник Чабров. К сожалению, материалов о работе этого штаба обнаружить не удалось.

Небезынтересны направленные на имя наркома путей сообщения сведения о ходе постройки бронепоездов, датированные 21 и 23 октября 1941 года:

Команда бронеплощадки бронепоезда «Железняков» во время выхода на боевую операцию. Май 1942 года (кадр кинохроники, АСКМ).

Наименование	Место достройки	Состояние готовности	Местонахождение в настоящее время
«Во славу Родины»	Воронежский ПРЗ	100%, нет команды	Находится в пути на ст. Мичуринск
«Славянин»	Воронежский ПРЗ	100% с командой	Находится в пути между ст. Грязи и Мичуринск
№ 15	Воронежский ПРЗ	100%	Находится в пути между ст. Грязи и Мичуринск
«Истребитель фашизма»	Воронежский ПРЗ	Будет окончен 22.10.41, нет вооружения	ПРЗ Воронеж
«Ополченец»	Воронежский ПРЗ	100%, готов	ПРЗ Воронеж
2 бронеплатформы	Воронежский ПРЗ	50%, нет вооружения и команды	ПРЗ Воронеж
№	Завод им. Кагановича	100%, нет команды	Москва, завод им. Кагановича
№	Депо Люблино	70%, нет вооружения и команды	Москва, депо Люблино
№	Депо Москва-пассажирская Ленинской ж.д.	60%, нет вооружения и команды	Москва
№	Депо им. Ильича Западной ж.д.	30%	Москва

«Докладная записка о состоянии и местонахождении бронепоездов на 21.10.1941 г.

Заместитель начальника управления паровозного хозяйства НКПС Кононов».

«Докладная записка о ходе постройки бронепоездов.

1. Завод имени Кагановича – бронепоезд вышел, находится в депо Люблино на комплектовке.

2. Депо Люблино – паровоз забронирован на 100%, одна площадка забронирована полностью, вторая на 50%. Оружие для бронепоезда получено полностью. Срок окончания изготовления – 25.10.

3. Депо Москва Ленинская-пассажирская:

а). Паровоз покрыт броней на 50%;

б). Первая площадка покрыта броней на 85%;

в). Вторая броneплощадка покрыта броней на 60%;

г). Орудийные башни изготовлены на 50%; срок окончания бронепоезда – 29.10.

4. Депо имени Ильича – бронепаровоз забронирован на 50%, броneплощадка при передаче от ВЧ-1 Западной к ВЧ-1 Ярославской ж.д. затерялась в Московском узле, разыскивается.

5. Мичуринский ПРЗ и Тамбовский ВРЗ – 23.10 из Люблино отправлено 280 т бронестали и чертежи.

6. Бронепоезда № 8, 9, 10 – прибыли из Воронежа в Москву, из них № 9 и 10 требуют мелкого ремонта, а № 8 требует смены пушки по раздутию ствола. Поезда № 8, 10 поставлены 23.10. в завод имени Кагановича для устранения дефектов, к 25.10 дефекты будут устранены.

7. Бронепоезд «Смерть фашизму» находится в пути к Москве, вышел из Мичуринска. К началу суток 25.10 будет в Москве.

Зам наркома путей сообщения Филиппов.

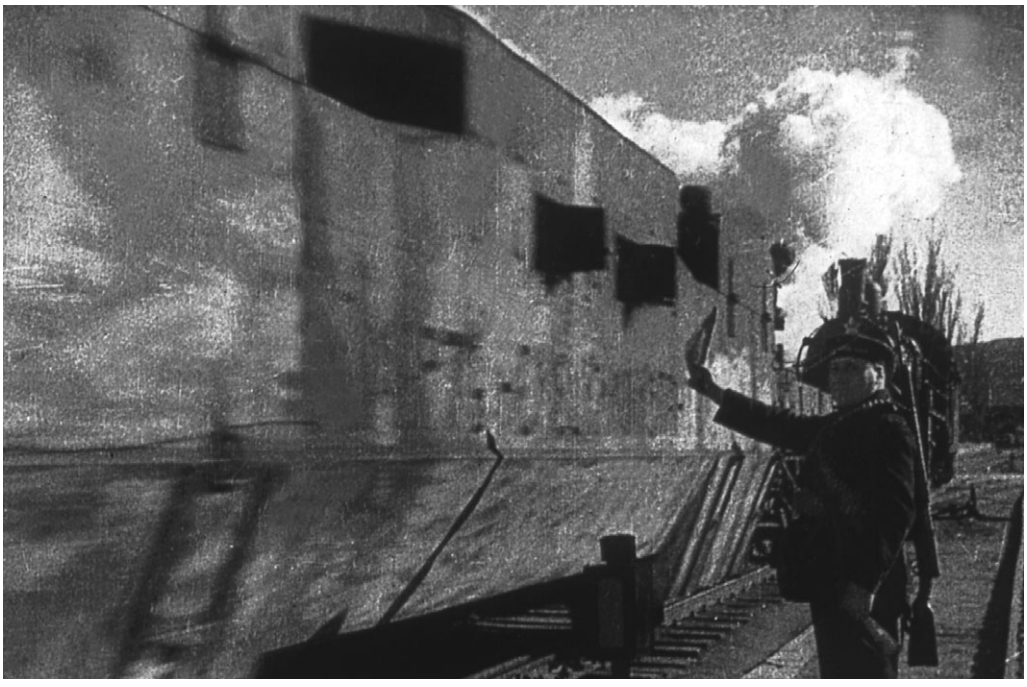
23.10.1941 г.».

Как видно из документов, бронепоезда начинали строиться в одних местах, достраивались в других, окончательно сдавались в третьих. Всего, по отчету о строительстве бронепоездов, направленному наркому путей сообщения Хрулеву 20 апреля 1942 года, по инициативе предприятий НКПС в период август–октябрь 1941 года изготовили 18 бронепоездов, и еще 7 – в период ноябрь–декабрь 1941 года. Сведения о том, где они строились, можно узнать из приведенной ниже таблицы.

Кроме того, строились бронепоезда для замены погибших в боях составов еще довоенной постройки, которые не были включены в данную таблицу. Например, только на предприятиях НКПС Северо-Кавказского военного округа осенью 1941 года было изготовле-

Сведения об инициативном строительстве бронепоездов на предприятиях НКПС в период август–декабрь 1941 года.

Пункт строительства	Количество бронепоездов	Когда сдан	Кому сдан
Полтавский ПРЗ	1	18 августа	Юго-Западному фронту
Харьковский ПРЗ	1	7 сентября	Юго-Западному фронту
Изюмский ПРЗ	1	15 сентября	Юго-Западному фронту
Изюмский ПРЗ	1	25 сентября	Юго-Западному фронту
Харьковский ВРЗ	1	25 сентября	Юго-Западному фронту
Начало строительства Мариуполь, завод им. Ильича, окончание и вооружение Харьковский ПРЗ	2	20 сентября	Юго-Западному фронту
Начало строительства Енакиево, Метзавод, окончание и вооружение Харьковский ПРЗ	1	23 сентября	Юго-Западному фронту
Начало строительства г. Сталино, завод имени Сталина и депо Ясиноватая, окончание и вооружение Харьковский ПРЗ	1	5 октября	Юго-Западному фронту
Начало строительства депо Красный Лиман, окончание и вооружение Харьковский ПРЗ	1	10 октября	Юго-Западному фронту
Волховстрой	1	10 октября	Северному фронту
Ленинградский узел	2	1 ноября	Северному фронту
Ворошиловская железная дорога	2	10 октября	Южному фронту
Депо Тула	1	29 октября	Западному фронту
Депо Курск-Западный	1	21 октября	Юго-Западному фронту
Депо Курск-Северный	1	23 октября	Юго-Западному фронту
Начало строительства на дорогах Юга, окончен депо Арзамас Казанской ж/д и ВЧ-1 Москва-3 Ярославской ж/д	1	14 декабря	ГАБТУ КА (51 ОДБП)
Начало строительства на Макеевском заводе, достраивался на Казанской ж/д депо Арзамас, вооружался на рембазе № 6 ст. Кожевенная	1	10 декабря	ГАБТУ КА (51 ОДБП)
Ковровский завод НКПС	1	24 декабря	ГАБТУ КА (43 ОДБП)
Новороссийский ж/д узел	1	24 декабря	Азовская флотилия
Депо Ленинград-Витебская	1	26 декабря	ГАБТУ КА
Построен в Макеевке, вооружен рембазой № 6 ст. Кожевенная	1	30 декабря	ГАБТУ КА (43 ОДБП)
Тимашевский ж/д узел Ворошиловской ж/д	1	30 декабря	Азовская флотилия
ВСЕГО	23		



Бронепоезд «Железняков» выходит на боевую операцию. Май 1942 года. На переднем плане броневлощадка с 76-мм пушками Лендера (кадр кинохроники, АСКМ).

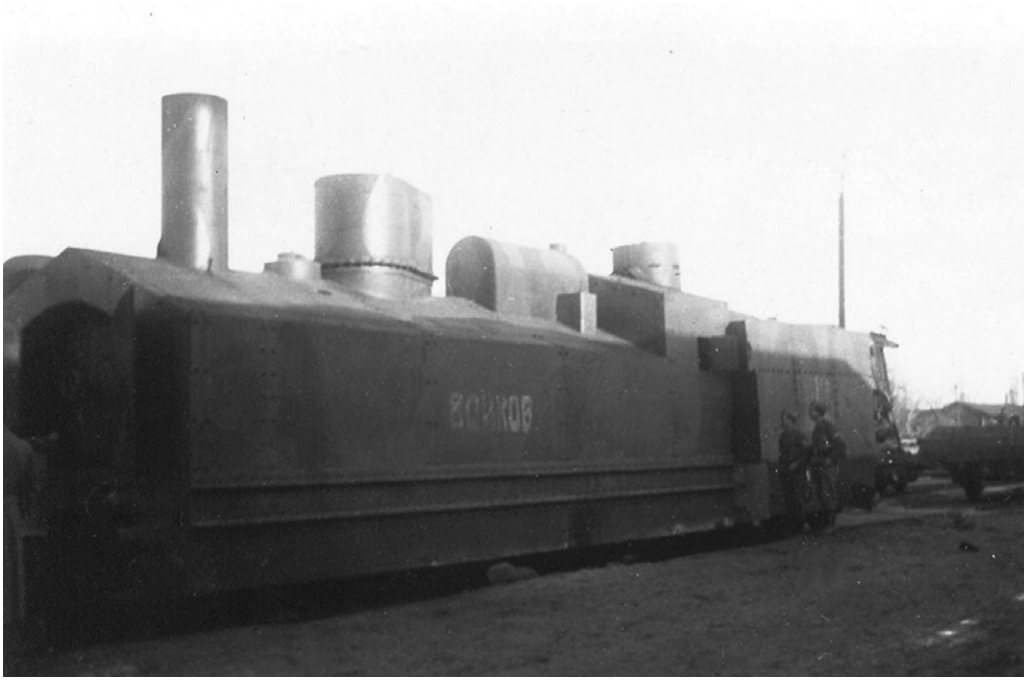
но пять новых бронепаровозов, и один сильно поврежденный полностью перебронирован. Кроме того, за это же время здесь построили шесть легких броневлощадок, а также провели капитальный ремонт (со сменой брони) легкой и тяжелой площадкам. В основной своей массе эта матчасть поступила на вооружение 7 и 8-го отдельных дивизионов бронепоездов. К этому следует добавить, что по состоянию на 25 февраля 1942 года в постройке на заводах Тихорецка находилось четыре броневлощадки и бронепаровоз.

Ниже приводятся сведения о некоторых инициативных бронепоездах постройки осени 1941 года.

Так, довольно любопытный по конструкции бронепоезд – бронепаровоз Ов № 6401 со спаркой 7,62-мм зенитных пулеметов ДА-2 тендере и две «легкие площадки временного типа с минометным вооружением и пулеметами» (на каждой два 120-мм миномета и пять пулеметов Максима) изготовили в Таганроге на ПРЗ имени Ленина. Этот состав поступил на формирование отдельного бронепоезда № 14, который уничтожила немецкая авиация в боях за Таганрог осенью 1941 года.

15 октября 1941 года в Северном и Западном депо города Курска вышедшие из окружения части 13-й армии совместно с оставшимися железнодорожниками (депо к этому времени уже эвакуировались), начали изготовление двух бронепоездов – № 14 и 15. Из-за отсутствия материалов и необходимого оборудования их конструкция была достаточно примитивной – каждый состоял из двух американских металлических полувагонов для перевозки угля с установленными дополнительными бортами и засыпкой песка между ними, пол и крыша не бронировались. Каждая броневлощадка вооружалась одной 76-мм полковой пушкой образца 1927 года на штатном полевом колесном лафете, которая могла вести огонь через амбразуру в передней стенке вагона только вдоль железнодорожного полотна (до трех делений угломера по одну и другую сторону вдоль пути). Кроме того, на площадке имелось два пулемета Максима с четырьмя амбразурами (по две на борт). Для защиты от атак с воздуха в составе каждого бронепоезда имелась небронированная платформа с автомобилем ГАЗ-ААА со счетверенной зенитной установкой пулеметов Максима. Позже платформы забронировали и вооружили 76-мм пушкой Лендера и двумя – тремя пулеметами на зенитных станках. Паровозы имели частичное бронирование – защищались лишь цилиндры, продувные краны, сухопарник, свисток и будка машиниста. Базы бронепоезда не имели (за исключением вагона-кухни), личный состав размещался и жил непосредственно в броневлощадках.

Строительство бепо № 14 и № 15 в основном закончилось 25 октября 1941 года, к этому времени их укомплектовали вооружением и личным составом (на 60–70%). Несмотря на примитивную конструкцию и слабое во-



Бронепаровоз из состава бронепоезда «Войковец». 1941 год (фото предоставил А. Пржечек).

оружение курские бронепоезда действовали довольно успешно, оказав большую помощь частям Красной Армии. Весной 1942 года бронепоезда № 14 и 15 свели в 62-й отдельный дивизион бронепоездов.

В октябре 1941 года к строительству бронепоезда приступили рабочие вагонного депо станции Мурманск Кировской железной дороги. Ответственным за строительство был штаб пограничных войск Мурманского отряда, вооружение дал Северный флот. Несмотря на отсутствие необходимого оборудования и инструмента – многие работы приходилось вести вручную – в январе 1942 года строительство нового бронепоезда, состоящего из трех бронеплощадок, двух бронепаровозов и базы, завершилось. Его вооружение состояло из трех 100-мм морских орудий Б-24 и пулеметов, для ведения огня по самолетам он оборудовался оптическим дальномером. В июне 1942 года этот состав стал отдельным бронепоездом № 73.

В конце ноября 1941 года 7-й отдельный дивизион бронепоездов, потерявший матчасть в боях под Ростовом, получил на пополнение изготовленные в Тихорецке два новых состава – «Железнодорожник» и «Николай Щорс» (последний начал строиться на станции Волноваха, после эвакуации достраивался на ПРЗ имени Воровского в Тихорецке). Каждый из них состоял из бронепаровоза (Ов № 7267 и Ов № 1340 соответственно) и двух 4-осных бронеплощадок которые, как отмечал начальник автобронетанкового отдела СКВО полковник Дементьев, «ничем не отличаются от стандартных бронепоездов, а в некотором отношении лучше их, так бывший № 45, а теперь 27-й легкий бронепоезд под названием «Железнодорожник» может вмещать запас снарядов до 700 выстрелов на площадку».

Есть много фотографий бронепоездов, захваченных немцами, на которых изображены инициативные бепо постройки августа – октября 1941 года. К сожалению, пока отсутствует информация о том, что это за составы и где их изготовили.

ПЛАНОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ. В целях улучшения организации строительства бронепоездов, улучшения снабжения их вооружением и обеспечения командами, 9 октября 1941 года народный комиссар обороны СССР И. Сталин подписал приказ НКО СССР № 0399 «О формировании отдела бронепоездов при Начальнике Главного Авто-Бронетанкового Управления Красной Армии», в котором говорилось следующее:

«В целях централизации вопросов строительства, ремонта, формирования бронепоездов и обучения их личного состава – ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Сформировать при Начальнике ГАБТУ КА за счет штатного состава ГАБТУ КА отдел бронепоездов с функциями – строительства, ремонта, формирования и боевой подготовки.

2. Штаб формирования и строительства бронепоездов ЮЗН расформировать.

3. Личный состав штаба формирования и строительства бронепоездов ЮЗН обратить на укомплектование отдела бронепоездов».

Новосформированный отдел, который возглавил все тот же подполковник Чабров, приступил к работе с 11 октября 1941 года. Его первоочередной задачей стало обеспечение достройки бронепоездов на предприятиях Юга России и Украины.

22 октября 1941 года приказом наркома путей сообщения № СС-566/Ц в системе центрального управления паровозного хозяйства

НКПС создается новый отдел – строительства бронепоездов, начальником которого стал первый заместитель начальника управления паровозного хозяйства И.И. Кононов. Отдел состоял из технического сектора, производственно-инспекторского сектора, сектора материально-технического обеспечения и группы уполномоченных НКПС в пунктах строительства бронепоездов, в составе которых имелось 15 инженеров, конструкторов и машинистов-инструкторов. Общее наблюдение за изготовлением бронепоездов осуществлял заместитель наркома путей сообщения К.И. Филиппов.

Первыми шагами в работе нового отдела стало решение вопросов обеспечения пунктов строительства едиными чертежами, снабжение бронелистом и вооружением и оказание технической помощи на местах. А так как никаких чертежей бронепоездов НКПС не имел, в конце октября 1941 года в ряд пунктов направили чертежи бепо «Маршал Буденный», несмотря на наличие в них недостатков. Для технической помощи на большинство пунктов строительства направили специальных уполномоченных, прошедших необходимый инструктаж в НКПС.

В конце октября 1941 года изготовление бепо для Красной Армии приобрело невиданный доселе размах. 29 октября 1941 года нарком обороны СССР подписал директиву № 22сс, в которой говорилось:

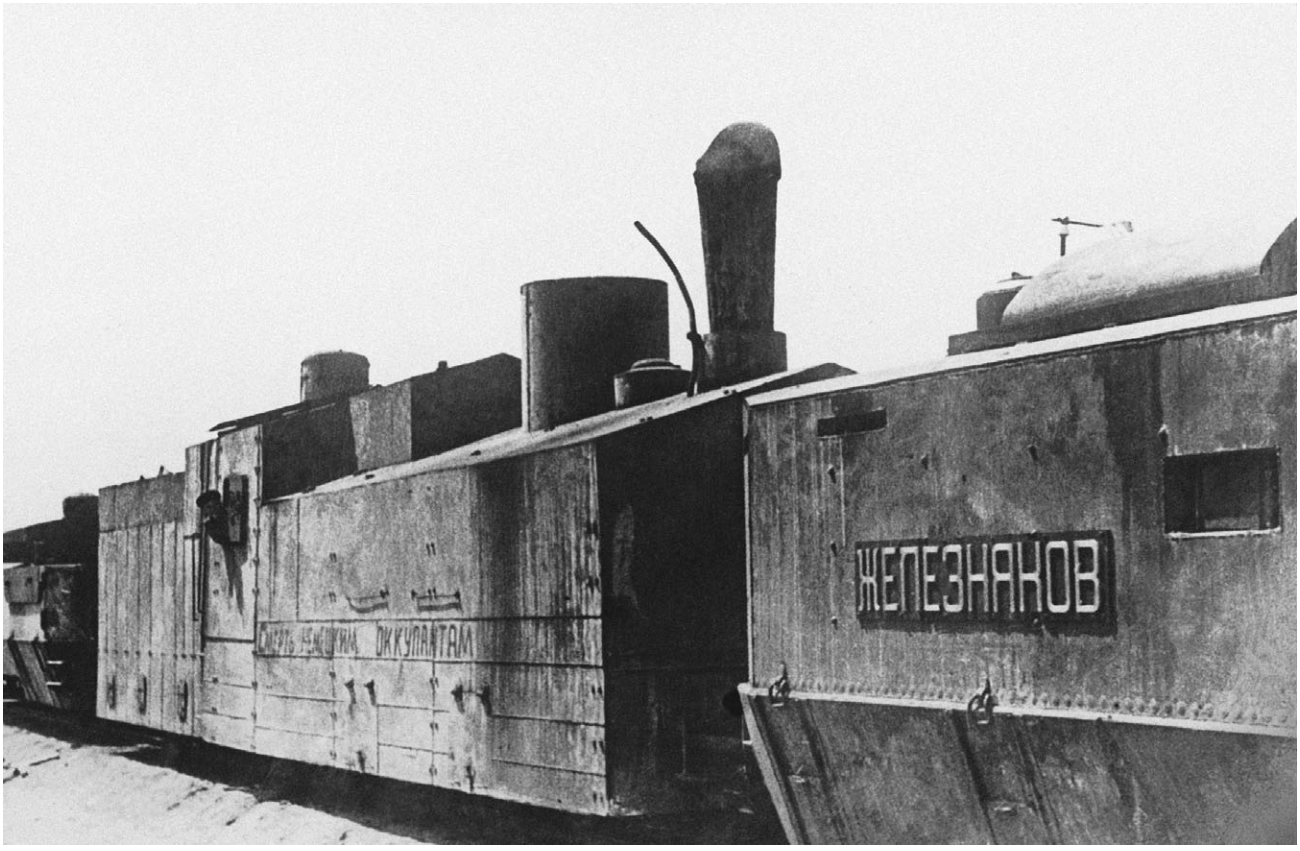
«1. Сформировать тридцать два дивизиона бронепоездов, имея в каждом дивизионе по два бронепоезда.

2. Сроки готовности формируемым дивизионам бронепоездов установить следующие:

– три дивизиона в составе семи бронепоездов сформировать в октябре месяце 1941 года в Московском Военном Округе.

– двадцать девять дивизионов, в составе 58 бронепоездов сформировать в ноябре и декабре 1941 года.

Экипаж броневлощадки бепо «Железняков» ведет огонь по противнику. Май 1942 года. Это броневлощадка с 76-мм пушкой 34К и дальномером, хорошо видна установка пулемета ДШК на зенитном станке (РГАКФД).



Бронепоезд «Железняков». Май 1942 года. Хорошо виден бронепаровоз с 3-осным тендером и фрагмент бронеплощадки с дальномером, на крыше которой видна сдвижная крыша дальномерного поста (РГАКФД).

3. Формируемым дивизионам бронепоездов присвоить номера и установить пункты дислокации распоряжением Начальника

ГАБТУ Красной Армии.

4. Материальная часть для бронепоездов будет поступать с заводов и депо по распоряжению Народного Комиссара Путей Сообщения.

НКО СССР И. Сталин».

Ответственными за выполнение этой директивы назначались отдел бронепоездов ГАБТУ КА и отдел строительства бронепоездов НКПС. Для выполнения этого требовалось разрешить ряд проблем, главными из которых было обеспечение пунктов строительства чертежами, броней и вооружением.

Сразу же встал вопрос о том, бронепоезда какого типа изготавливать. Дело в том, что в ГАБТУ имелись чертежи только бронепоездов типа БП-35, которые, как показал опыт первых месяцев войны, имели малую толщину брони. Кроме того, при сходе с рельс 4-осной бронеплощадки поставить ее на рельсы было довольно сложно, а в боевых условиях часто и невозможно. Еще одним недостатком было то, что при выхода из строя одной бронеплощадки бронепоезд терял сразу половину вооружения. Имевшиеся в НКПС чертежи 4-осных площадок бепо «Маршал Буденный» хоть и имели большую толщину брони (50 мм), но обладали теми же недостатками, что и БП-35.

Несмотря на это, сначала НКПС планировал вести изготовление бронепоездов по типу бепо «Маршал Буденный». Однако, по распоряжению начальника ГАБТУ КА Я. Федоренко, бронеплощадки должны были строиться на 2-осных 20-тонных платформах (вместо четырехосных).

Чертежей на такие бронеединицы не было, поэтому отдел бронепоездов НКПС в двухнедельный срок разработал несколько проектов бронировки 2-осных платформ, из которых ГАБТУ КА одобрило вариант № 3. Новая бронеединица получила обозначение ОБ-3 (облегченная бронеплощадка, третий вариант), позже этот индекс перекочевал и на все бронепоезда с такими площадками. Всего в составе бепо ОБ-3 имелось четыре двухосных артиллерийских бронеплощадки и площадка ПВО (подробнее о бронеплощадках ПВО смотри ниже главу «Зенитное вооружение бронепоездов»).

Следует сказать, что инженеры НКПС не имели опыта проектирования бронепоездов, да и времени на это было очень мало. Поэто-

му конструкция ОБ-3 получилась довольно громоздкой и далекой от совершенства.

Новая бронеплощадка имела одну башню, конструкция которой заимствовалась от бепо «Маршал Буденный», но с упрощениями, позволявшими изготавливать их в депо и на паровозо и вагоноремонтных заводах НКПС. Вооружение состояло одного орудия и пяти пулеметов (одного в башне и четырех в корпусе). Изготовление броневой защиты предусматривалось в два слоя, с воздушным зазором или бетонной заливкой между ними. Это решение объяснялось тем, что получить бронелисты большой толщины представлялось маловероятным, а тонкие обладали низкой пулестойкостью. Масса бронеплощадки при этом естественно значительно возрастала. При рассмотрении проекта ОБ-3 в отделе бронепоездов ГАБТУ КА военные отмечали следующее:

«Основные недостатки конструкции 2-осных бронеплощадок, разработанных НКПС:

1. Недостаточная высота в передней и задней части бронеплощадки – затрудняет работу расчетов;

2. Двухслойность корпуса – утяжелила общую конструкцию и усложнила производство;

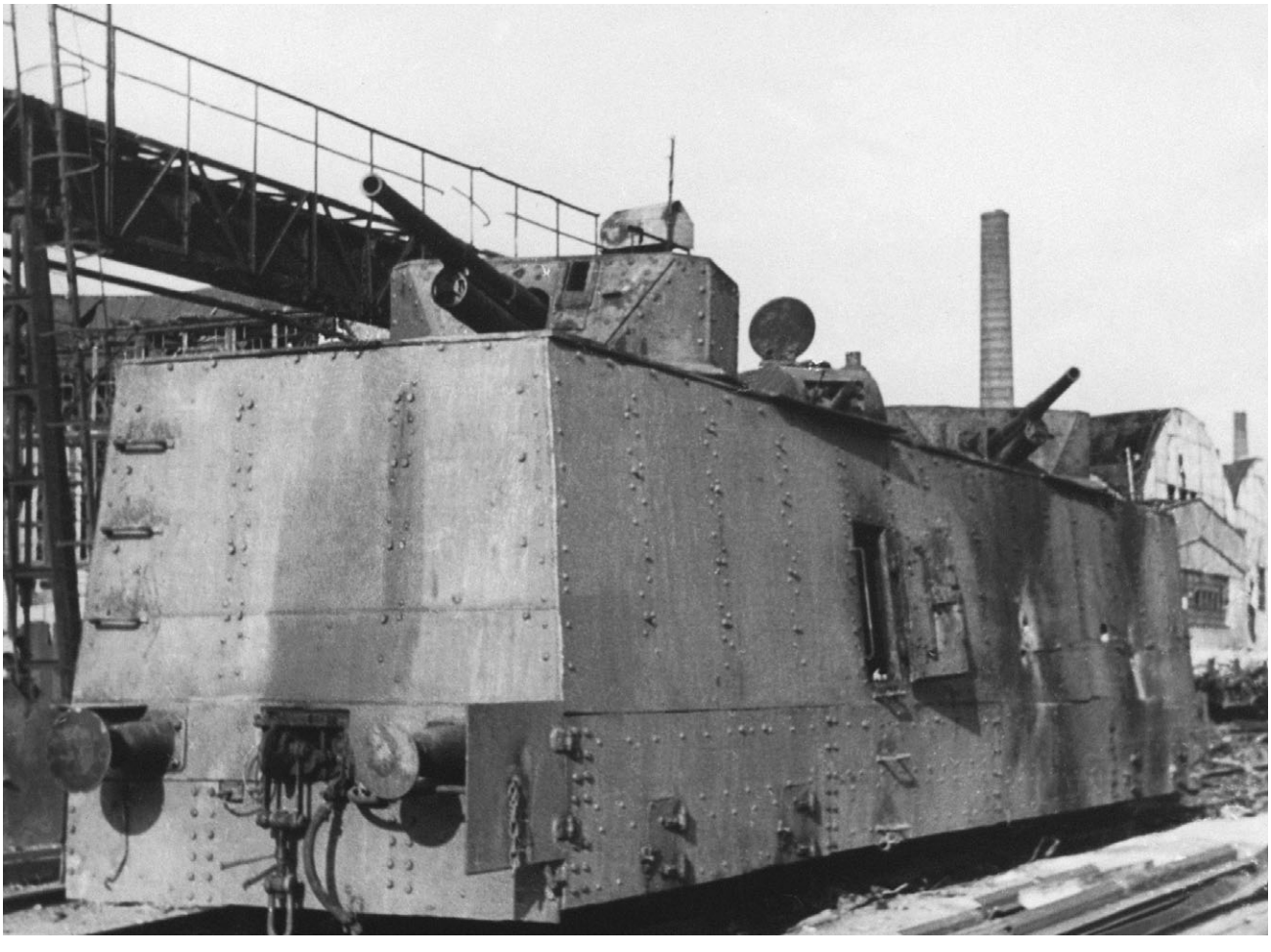
3. Недостаточно глубоко конструктивно проработано поворотное устройство башен – башни имеют большое время поворота.

Высота бронеплощадки была установлена из условия уменьшения веса и габарита.

Вопрос многослойности броневой защиты (экранирования) теоретически увеличивает пулестойкость бронезащиты, но получавшееся при этом утяжеление конструкции и сложность производства не окупаются повышением пулестойкости. Конструкция поворотного устройства башни разработана по типу поворотного устройства бронеплощадок Полтавского завода. На разработку поворотного устройства другого типа не было времени».

Срочность задания по изготовлению бронепоездов не позволила выполнить детальные чертежи бронеплощадки ОБ-3. После того, как ГАБТУ КА утвердило общую конструкцию броневого корпуса и башни, то об-

Бронеплощадка бронепоезда № 74, построенного на заводе имени Войкова весной 1942 года. Хорошо видно вооружение в башнях – 76-мм пушки образца 1902/30 года и пулеметы ДТ – а также командирская башня (от танка Т-26) с пулеметом Максима в передней части. В левой части борта видно несколько снарядных попаданий (АСКМ).



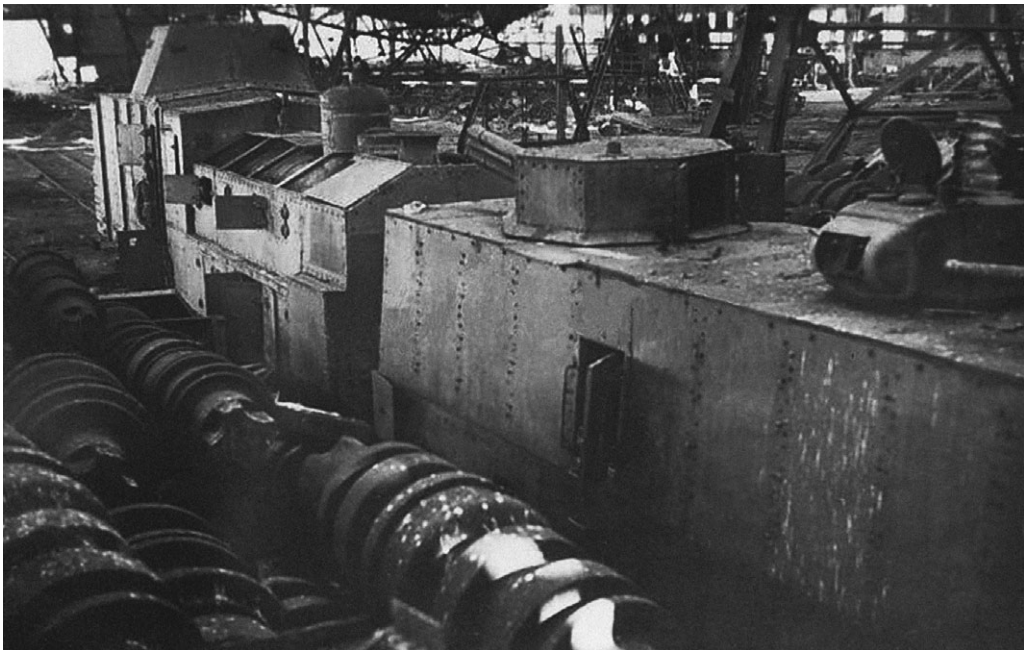
щий вид ОБ-3 в перспективном изображении с основными габаритными размерами, необходимыми для раскроя бронелистов, разослали на пункты строительства. Только после этого в места изготовления бронепоездов начали отправлять чертежи общих видов и отдельных узлов бронеплощадки, а также, по мере готовности, схематические чертежи внутреннего оборудования, пулеметных и орудийных установок. Полные комплекты документации на площадки ОБ-3 поступили на пункты строительства к концу января 1942 года.

Бронепаровоз типа ПР-35 также не приняли для производства, так как его конструкция и технология изготовления для не имевших опыта бронепоездного производства депо и заводов НКПС являлась совершенно неприемлемой.

Кроме того, для бронирования паровозов ПР-35 использовалась термически обработанная броневая сталь толщиной 10–15 мм, обеспечить которой все пункты строительства в то время не представлялось возможной. Использование же для термически необработанной брони такой толщины не обеспечивало необходимой пулестойкости. Поэтому в качестве конструкции для бронировки паровоза приняли бронепаровоз Полтавского ПРЗ (бепо «Маршал Буденный»), толщина листов корпуса которого составляла 30–50 мм. Имеющиеся в отделе бронепоездов НКПС чертежи этого бронепаровоза (общие виды и некоторые узлы) размножили и разослали на пункты строительства. При этом рекомендовалось ориентироваться главным образом на общие габариты и схему бронекорпуса, а в остальном вести бронирование «по месту».

Для обеспечения в установленный срок всей программы строительства бронепоездов получить термически обработанный бронелист или бронелист, предусмотренный чертежами, не представлялось возможным – к этому моменту часть предприятий, катавших броню эвакуировалась на Восток, а действующие заводы в первую очередь снабжали танковое производство. Поэтому для бронепоездов использовался либо не эвакуированный с заводов бронелист, либо не идущий на танки по причине не кондиции, а иногда и обычные стальные плиты разной тол-

Бронепоезд № 8 «За Родину» Краснознаменного Балтийского флота на станции Лебяжье. 1942 год. Хорошо видны перевооруженные 76-мм пушками Лендера и 45-мм 21К двухосные броневагоны из состава бепо № 1 латышской армии (ЦВММ).



Бронепаровоз и вторая бронеплощадка бронепоезда № 74, построенного на заводе имени Войкова весной 1942 года. Часть ствола 76-мм пушки в левой башне отбита, хорошо видна установка для монтажа прибора ПТК в крыше башни. Судя по отсутствию части бронелистов на паровозе, он был подорван (фото из архива Я. Магнуского).

щины. Таким образом, большая часть строящихся бепо получила броневое покрытие из незакаленных листов, так как предприятия НКПС не имели оборудования для термообработки, а броневые заводы были заняты обработкой бронедеталей для танков. Термообработку бронеплит для бепо сумели провести только в тех местах, где рядом с пунктами их строительства находились специализированные заводы с необходимым оборудованием. Таких бронепоездов изготовили немного, например в депо ст. Муром и ст. Горький (31-й дивизион, бепо «Илья Муромец» и «Козьма Минин», депо ст. Новосибирск и Красноярский ПРЗ по два бепо). Некоторые бронепоезда изготавливались из неброневой стали (которая в документах часто называется котельным железом), установленной в два – три слоя, часто с бетонной прослойкой между листами.

Металл для каркасов корпусов бронепаровозов и бронеплощадок часто не соответствовал чертежной номенклатуре, так как использовался тот, который имелся на производственных предприятиях – искать подходящий было некогда, да часто и негде. Паровозы (серии О) и 20-тонные платформы использовались из имеющихся на местах, и после небольшого ремонта подавались под бронирование. Приборы электрооборудования и связи, а также внутреннее оборудование для бепо применялись главным образом железнодорожного типа, из запасов депо и заводов НКПС. В целом, изготовление бронепоездов в конце 1941 года – начале 1942 года в отношении материального обеспечения полностью ориентировалось на использование местных ресурсов, централизованное снабжение материалами полностью отсутствовало, за исключением бронелиста.

Аналогичная ситуация сложилась и со снабжением строящихся составов вооружением. Учитывая тяжелое положение на фронтах и большие потери, главное артиллерийское управление Красной Армии смогло выделить для этого устаревшие или трофейные артсистемы: 76-мм пушки образца 1902 года, 76-мм полковушки образца 1927 года, 76-мм танковые КТ-28 (оставшиеся после перевооружения

Т-28), 76-мм зенитки Лендера образца 1914 года, 76-мм танковые Л-10, 45-мм танковые, 75-мм французские образца 1898 года и 75-мм образца 1902/1926 года. Две последних артсистемы состояли на вооружении польской армии в 1920 – 1930-е годы*, причем 75-мм орудие образца 1902/1926 года – это наша трехдюймовка, переставленная поляками под 75-мм снаряд для орудия образца 1898 года (как известно, в отношении вооружения Польша во многом ориентировалась на Францию).

Из современных артсистем в небольших количествах были выданы 76-мм танковые пушки образца 1940 года (Ф-34). Пулеметы

** Польское вооружение было захвачено в сентябре 1939 года во время так называемого «освободительного похода в Западную Белоруссию и Украину».*

Вид с тендера бронепаровоза на бронеплощадки бепо № 7 «Балтиец» КБФ. 1942 год. Хорошо видны зенитная установка пулемета ДШК и 45-мм пушки 21К с щитами оригинальной конструкции, на заднем плане – площадки с 102-мм морскими орудиями (ЦВММ).

использовались главным образом 7,62-мм ДТ, 7,92-мм польский Браунинг и 7,62-мм Максима. Артиллерийские орудия и пулеметы поступали как привило без запасных частей и инструмента, а польское вооружение – частично неисправное и с ограниченным количеством боеприпасов, многие орудия не имели штатных прицелов.

Строительство бронепоездов по директиве наркома обороны № 22сс развернулось почти одновременно более чем в 50 депо и заводах НКПС: на Ярославском, Вологодском, Уфимском, Пермском, ашкентском, Красноярском, Тамбовском паровозоремонтных, Мичуринском и Канашском вагоноремонтных заводах, в депо станций Ярославль и Всполье (Ярославской железной дороги), и Юдино (Казанской ж. д.), Пенза, Балашов и Ртищево (Пензенской ж. д.), Куйбышев, Сызрань и Абдулино (Куйбышевской ж. д.), Оренбург и Бузулук (Оренибургской ж. д.), Златоуст и Троицк (Южно-Уральской ж. д.), Омск, Ишим и Петропавловск (Омской ж. д.), Барабинск (Томской Люблино ж. д.), Новосибирск, Тайга, Болотная и Инская (Томской ж. д.), Лиски (Юго-Восточной ж.д.), Пермь, Агрыз (Казанской ж. д.), Москва-Дзержинская ВЧ-6, ВЧ-1, ТЧ-1, Москва-Пассажирская (Ленинской ж. д.), Люблино Московско-Курской ж. д.), Подмосковная (Калининской ж.д.), имени Ильича (Западной ж. д.), Москва-Горьковская (Дзержинской ж. д.), Лихоборы (Окружной ж. д.), Ховрино и Сталинские мастерские (Октябрьской ж. д.), вагонный участок ВЧ-1 ст. Москва-3 (Ярославской ж. д.), депо станций Горький, Свердловск, Челябинск, Красноуфимск, Надеждинск, Ворошиловград, Голутвин, Усяты-Рубцовка.

Для упрощения работ в начале ноября месяца 1941 года отдел бронепоездов ГАБТУ КА составил технические указания на постройку бронепоездов, в которых были отражены основные конструктивные и технологические характеристики бронепоезда. В дальнейшем, на основе первого варианта проекта разработали еще несколько вариантов. Один из первоначальных вариантов указаний поступил в НКПС, где был переработан и без увязки с чертежами размножен и разослан на места строительства вместе с уполномоченными НКПС. Данные технические указания содержали все основные требования по конструкции и устройству бепо и в некоторой степени помогли работникам, не имеющим представления об этой боевой технике, при техническом руководстве строительством.

Производство в депо на заводах НКПС, не имевших необходимого оборудования, позволяло изготавливать узлы бронепоездов

только упрощенной конструкции. А учитывая, что полной технической документации по строительству бронепоездов не было, работники предприятий решали вопросы самостоятельно, исходя из «обеспечения крепости конструкции и наличия материалов».

Часто в строительстве бронепоездов принимали непосредственное участие их командиры с командами, которые здесь же на месте проводили и формирование своих частей.

Обстановка на фронтах в октябре – декабре 1941 года требовала исключительно сжатых сроков изготовления бронеединиц. Поэтому при сдаче бронепоездов обращалось внимание только на основные элементы: исправность вооружения и надежность его монтажа, безотказность работы поворотных механизмов башен, прочность крепления бронедеталей к каркасу. Иногда окончание монтажа вооружения и внутреннего оборудования велось в пути следования бронепоезда.

Вследствие того, что бронепоезда строились с минимальным количеством чертежей и людьми не имеющими опыта подобных работ, в конструкции многих из них выявлялся целый ряд недоделок. Поэтому большинство бронепоездов перед передачей их в Действующую Армию направлялись в Москву, где осматривались техническими работниками ГАБТУ КА и НКПС. Все обнаруженные недостатки устраняли на заводе № 4 имени Сталина наркомата вооружения (г. Коломна), здесь же производился отстрел вооружения.

При разработке проекта бронеплощадки ОБ-3 вопрос усиления рессор не поднимался. Однако к моменту окончания постройки первых бронепоездов выяснилось, что нагрузка ОБ-3 составляет 18 тонн на ось. Исходя из этого наркомат путей сообщения дал указание об усилении рессор, и все бронепоезда выпускались с усиленными рессорами. Первоначально единого проекта не было, но затем спроектировали вариант установки на бронеплощадках так называемых «канадских» рессор (типа двухосных цистерн), а также проработали подкатку третьей оси с целью устранения перегрузки осей на наиболее перегруженных площадках.

Применение усиленных рессор и третьей оси было вызвано тем обстоятельством, что в местах строительства очень часто не находилось металлического профиля соответствующего чертежам, и поэтому использовали профиль большего размера. Кроме того, многие изготавливающие бронепоезда кол-

Занятия по противохимической обороне на бронепоезде № 7 «Балтиец» КБФ. 1942 год. Хорошо виден бронепаровоз Од № 431 латышской бронировки с двумя 12,7-мм зенитными пулеметами ДШК (ЦВММ).

лективы, стремясь увеличить пулестойкость корпуса и башен устанавливали дополнительные бронелисты или листы более толстые, чем предусматривалось чертежами, нередко использовалась бетонная заливка или засыпка песком. В результате часть бронеплощадок оказалась сильно перегружена, и их рессоры при больших перевозках бронепоездов из тыла в Москву ломались по дороге. При окончательной приемке бронепоездов в Москве рессоры, как правило, со стороны НКПС и ГАБТУ КА тщательно проверялись и усиливались. После этого случаев аварий, выхода из боя или боевых повреждений бронеплощадок из-за поломки рессор не было.

На каждый готовый бронепоезд составлялся паспорт с подробной характеристикой, в которой указывалось место строительства, фамилии командира и комиссара, технические характеристики (вооружение, толщина брони, наличие средств связи и т.п.), результаты испытания пробегом, обстрелом брони площадок и отстрела их вооружения.

При этом бронепоездам, прибывшим с предприятий Сибири и Урала, в зачет принимался их перегон из пунктов строительства в Москву.

Согласно «Справке о выполнении решений Правительства и Ставки ВГК по Управлению бронепоездов ГБТУ КА* за 1942 год», выполнение директивы НКО № 22сс от 29 октября 1941 года выглядело следующим образом:

7 бронепоездов – к 28 ноября 1941 года;
14 бронепоездов – к 1 января 1942 года;
21 бронепоезд – к 1 февраля 1942 года;
57 бронепоездов – к 1 марта 1942 года;
66 бронепоездов – к 1 апреля 1942 года;
71 бронепоезд – к 1 мая 1942 года;
80 бронепоездов – к 1 июля 1942 года;
85 бронепоездов – к 1 ноября 1942 года.

Таким образом, вместо 65 армия получила 85 бронепоездов, что составляло 131% плана. Правда, сроки их изготовления растянулись почти на год. Увеличение на 20 боевых составов было связано прежде всего с тем, что параллельно с изготовлением новых, шла достройка инициативных бронепоездов, начатых изготовлением на заводах Юга осенью 1941 года. В основной своей массе их доделывали на предприятиях Московского железнодорожного узла, и большая их часть была сдана к 1 января 1942 года.

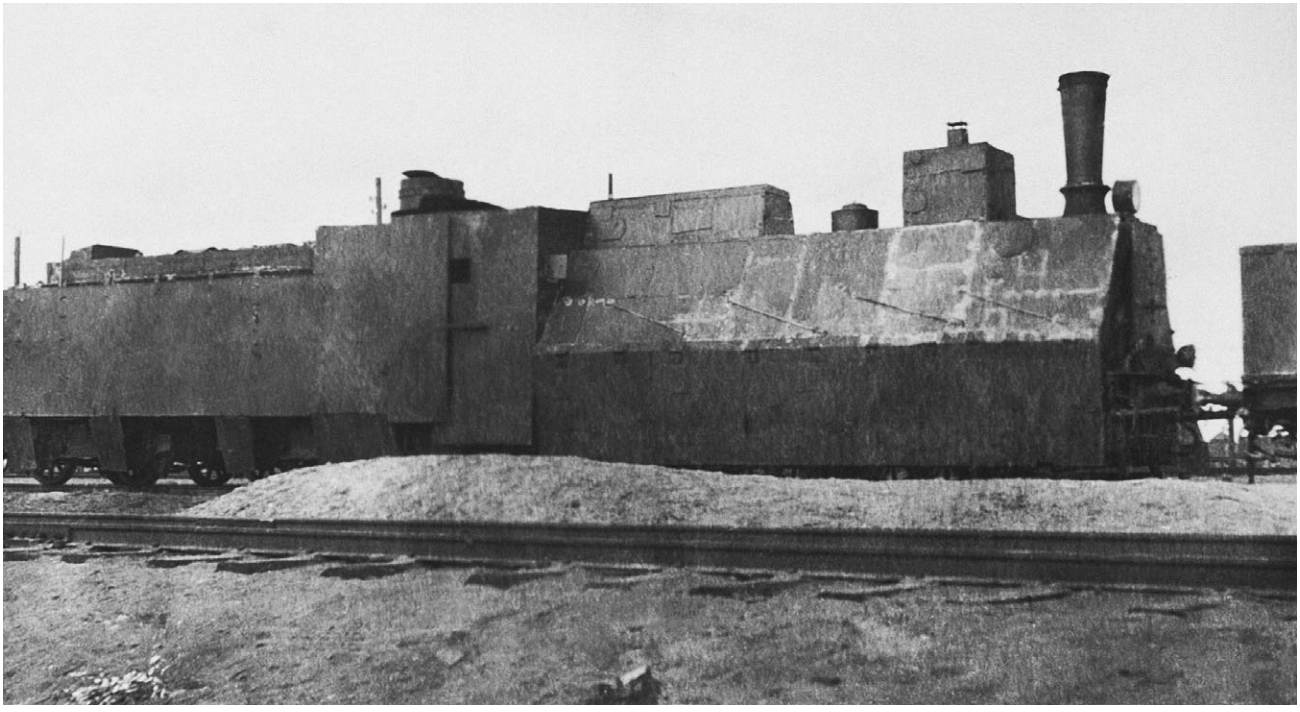
Все бронепоезда оборудовались телефонной и рупорной связью, паровым отоплением (от котла паровоза) и электрическим освещением от турбогенератора. Для внешней связи использовались радиостанции типа «Днепр» или «Пролив», и в меньшей степени РСМК или танковые 71-ТК. Часть составов раций не имела, их устанавливали уже в ходе боевых действий по мере получения. Для всех бронепоездов, формируемых по директиве НКО № 22сс на пунктах их строительства и формирования оборудовались вагоны для баз бронепоездов и дивизионов.

Что касается типов бронепоездов, то львиную долю из 85 построенных составляли ОБ-3: по имеющейся в распоряжении автора информации таких бепо было около 60, о чем свидетельствует следующий документ, направленный начальнику отдела бронепо-

** Управление бронепоездов ГАБТУ КА создано в декабре 1941 года путем переформирования отдела бронепоездов в связи с дальнейшим развертыванием строительства бронепоездов и увеличению объема работ по их формированию.*

Станция	Какой железной дороги	Наименование хоз. единиц	Броне-паровозов	Броне-площадок
Москва	Октябрьской	Сталинские мастерские	1	–
Москва	Октябрьской	Вагонный участок	–	4
Москва	Западной	Депо им. Ильича	1	–
Москва	Ярославской	Вагонный участок	–	4
Москва	Дзержинской	Паровозное депо	1	–
Люблино	Дзержинской	Паровозное депо	–	4
Ярославль	Ярославской	ПРЗ	2	4 (4-осн.)
Ярославль	Ярославской	Паровозное депо	1	4
Всполье	Ярославской	Паровозное депо	1	4
Вологда	Северной	ПРЗ	2	4 (4-осн.)

Станция	Какой железной дороги	Наименование хоз. единиц	Броне-паровозов	Броне-площадок
Мичуринск	Ленинской	ПРЗ	3	2 (4-осн.), 4 (2-осн.)
Кочетовка	Ленинской	Паровозное депо	1	4
Рыбное	Ленинской	Паровозное депо	1	4
Балашов	Пензенской	Паровозное депо	1	4
Ртищево	Пензенской	Паровозное депо	1	4
Тамбов	Ленинской	ВРЗ	–	4
Тамбов	Ленинской	Паровозное депо	1	–
Муром	Казанской	Паровозное депо	2	8
Горький	Горьковской	Паровозное депо	1	4
Казань	Казанской	Паровозное депо	1	4
Юдино	Казанской	Паровозное депо	1	4
Канаш	Казанской	ВРЗ	2	8
Пермь	Пермской	ПРЗ	2	8
Пермь	Пермской	Паровозное депо	1	4
Верещагино	Пермской	Паровозное депо	1	4
Свердловск	Им. Кагановича	Паровозное депо	1	4
Н. Тагил	Им. Кагановича	Паровозное депо	1	4
Челябинск	Южно-Уральской	Паровозное депо	2	8
Златоуст	Южно-Уральской	Паровозное депо	2	8
Курган	Южно-Уральской	Паровозное депо	2	8
Куйбышев	Куйбышевской	Паровозное депо	2	8
Абдулино	Куйбышевской	Паровозное депо	1	4
Уфа	Куйбышевской	ПРЗ	2	8
Сызрань	Куйбышевской	Паровозное депо	1	4
Бузулук	Оренбургской	Паровозное депо	1	4
Оренбург	Оренбургской	Паровозное депо	2	8
Ташкент	Ташкентской	ПРЗ	2	8
Омск	Омской	ПРЗ	3	12
Омск	Омской	Паровозное депо	2	8
Петропавловск	Омской	Паровозное депо	1	4
Барабинск	Омской	Паровозное депо	1	4
Новосибирск	Томской	Паровозное депо	1	4
Инская	Томской	Паровозное депо	1	4
Тайга	Томской	Паровозное депо	1	4
Белово	Томской	Паровозное депо	2	8
Красноярск	Красноярской	ПРЗ	2	8
			61	230



Бронепаровоз Ов № 3964 из состава бепо «Народный мститель». Весна 1942 года (АСКМ).

ездов ГАБТУ КА полковнику Чаброву 10 декабря 1942 года:

«Дислокация строительства бронепоездов:

Следует сказать, что все бронепоезда типа ОБ-3 отличались между собой – они имели различные пулеметные и орудийные установки, командирские башенки, конструкцию бронировки. Например, встречаются следующие варианты брони на площадках: 25 мм корпус, 20 мм + 11 мм с 80-мм воздушной прослойкой башня (39-й дивизион), 10 + 10 мм + 10 мм с 80-мм воздушной прослойкой корпус и башня (54-й дивизион), 37 мм корпус и башня (53-й дивизион), 30 мм корпус и башня (49-й дивизион), 20 мм + 10 мм с 80-мм воздушной прослойкой корпус и башня (35-й дивизион), 15 мм + 15 мм с 80-мм воздушной прослойкой корпус и башня (41-й дивизион) и т.д. На площадках бронепоезда № 2 «Москвич» 32-го дивизиона были установлены не восьмигранные, а цилиндрические башни, у бепо № 2 24-го дивизиона борта площадок были не наклонные, а вертикальные.

При изготовлении нескольких бронепоездов использовались танковые корпуса с башнями. Первым получил два таких состава 6-й отдельный дивизион бронепоездов, потерявший свою матчасть в сентябре 1941 года. Каждый бронепоезд состоял из бронепаровоза и двух 2-осных бронеплощадок – на одной из них монтировался корпус танка Т-28 (с тремя башнями), закрытый 17-мм бронелистами, на второй – такими же листами защищались две подбашенных коробки с башнями от танков Т-26. Кроме того, каждая площадка дополнительно вооружалась двумя бортовыми пулеметами ДТ. Составы были изготовлены в депо Москва-Пассажирская Ленинской железной дороге и Люблино Московского узла.

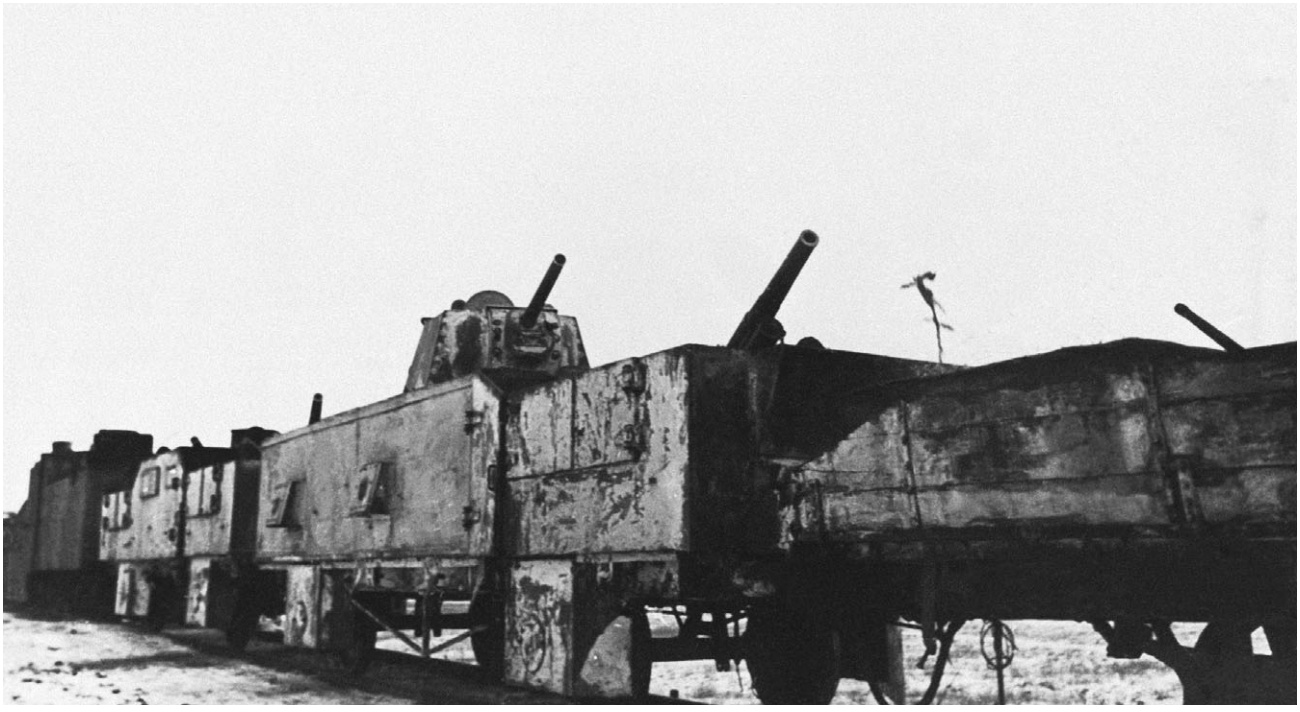
Командир дивизиона майор Ф. Локшин докладывал о состоянии матчасти следующее:

«Бронепоезда построены в ноябре 1941 года без всяких удобств для расчетов, как орудийных, так и пулеметных. В каждой бронеплощадке в середине стоят корпуса танков, что занимает много места и создает неудобство расчетам».

Для усиления вооружения своих бепо 6-й дивизион изготовил еще 4 бронеплощадки, две из которых вооружались 76-мм зениткой образца 1931 года, 45-мм и двумя пулеметами Максима и две 37-мм зенитками.

Аналогичные по конструкции бронеплощадки с 45-мм пушками в танковых башнях строились в декабре 1941 года в депо Москва-Пассажирская Ленинской железной дороги и депо Лихоборы. Бронепоезда с этими площадками вошли в состав 23-го дивизиона.

Один из них – № 1 – состоял из бронепаровоза и двух двухосных бронеплощадок, на каждой из которых стояло две танковых башни с 45-мм пушками. Пулеметное вооружение включало 4 ДТ – два бортовых и два спа-



Бронепоезд «Народный мститель» 71-го ОДБП выходит на огневую позицию. Зима 1943 года. На переднем плане 2-осная бронеплощадка с 76-мм пушкой Лендера и башней от КВ-1 с орудием ЗИС-5 (АСКМ).

ренных с орудиями в башнях, толщина брони – 27 мм на паровозе и 27 мм + 18 мм на площадках.

Бронепоезд № 2 23-го дивизиона имел 4 бронеплощадки, на каждой из которых имелась одна танковая башня с 45-мм орудием и 5 – 6 ДТ (4 бортовых и 1 – 2 башенных). Состав был забронирован плитами толщиной 20–30 мм (паровоз) и 36 мм (площадки) из Ст 5 – обычной конструкционной стали.

Любопытными по конструкции являлись бронепоезда, вошедшие в состав 48-го дивизиона. Каждый из них включал в себя бронепаровоз и 4 двухосных площадки, на которых стояли корпуса танков, обваренные бронелистами.

Бронепоезд № 1 «Смерть немецким оккупантам» был построен в депо Лихоборы. При его изготовлении использовались корпуса с башнями танков Т-34, не подлежащих восстановлению. Корпуса устанавливались на двухосных платформах, борта, крыша и нижняя часть которых закрывалась 20-мм броней.

Помимо вооружения в башне (76-мм орудие Ф-34 спаренное с пулеметом ДТ) каждая бронеплощадка имела два бортовых ДТ.

Бронепоезд № 2 «Дзержинец», изготовленный депо Москва-Горьковская Дзержинской железной дороги, имел такой же состав, как и бепо № 1 «Смерть немецким оккупантам», но при постройке матчасти использовались корпуса с башнями от танков Т-28. При этом толщина брони бортов площадки, установленных под большими углами наклона к вертикали, составляла 15 мм + 15 мм, движения и крыши 15 мм. Помимо вооружения в башнях каждая бронеплощадка имела два бортовых пулемета ДТ.

Бронепаровозы почти всех поездов, строившихся по директиве НКО № 22сс, изготавливались по чертежам бепо «Маршал Буденный», поэтому имели сходную схему бронекорпусов. Тем не менее, они различались между собой формой и конструкцией командирских рубок, бронировкой трубы песочницы и сухопарника, наличием или отсутствием башни ПВО на тендере, формой лючков и дверей, раскроем и способом крепления бронелистов и т.п. В качестве зенитного вооружения использовались спаренные или счетверенные установки пулеметов Максима, одиночные или спаренные ДШК, строенные ДТ и даже орудия: например, на тендере бронепаровоза бепо № 1 «Молотовский рабочий» 30-го дивизиона устанавливалась 25-мм автоматическая зенитка, а на паровозе бепо № 2 «Комиссар Лестев» – 45-мм танковая пушка образца 1932 года в башне танка Т-26, но с возможностью ведения огня по самолетам.

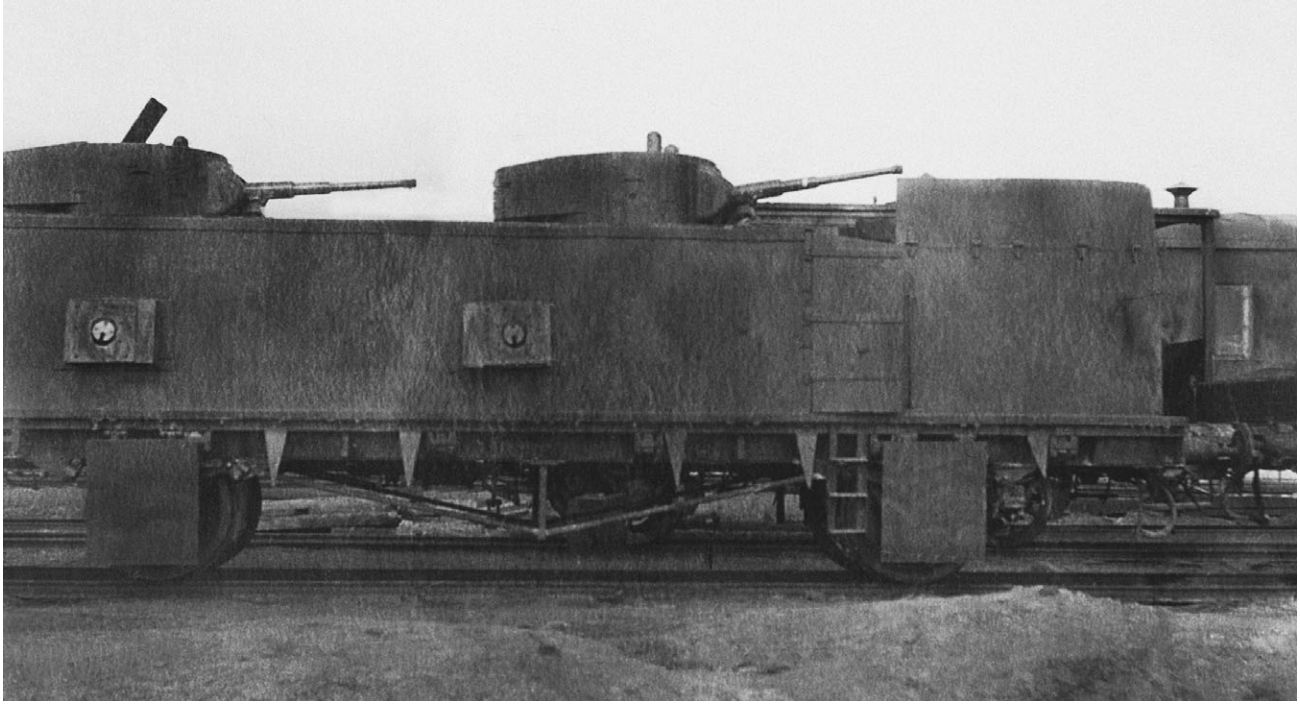
Помимо бронепоездов типа ОБ-3, по директиве НКО № 22сс строились и бепо типа НКПС-42 с четырехосными площадками. При этом часть из них поступила с заводов Юга и достраивалась в Москве, часть

изготавливалась заново, так как предприятия уже получили чертежи бепо «Маршал Буденный». Всего бронепоездов типа НКПС 42 изготовили не менее 15 – в Москве, Ярославле, Вологде, на станции Тайга и т.д. Они имелись на вооружении 24, 41, 43, 45, 50, 52 и ряда других дивизионов. Как и в случае с ОБ-3, все бронеплощадки различались между собой артиллерийскими и пулеметными установками, командирскими башенками, расположением люков и дверей, способом соединения и раскроем брони. В некоторых пунктах, например в депо имени Войкова Кали нинской железной дороги, конструкция бронеплощадок «Маршала Буденного» была переработана. У построенного здесь бронепоезда «Комиссар Лестев» (уже упоминавшегося выше) верхняя часть бортов площадок устанавливалась под наклоном, а на крыше, между артиллерийскими башнями, размещалась башня ПВО со спаркой 7,62-мм пулеметов ПВ-1.

Несколько бронепоездов, построенных по директиве № 22сс была оригинальной конструкции. Прежде всего, к ним следует отнести бепо № 2 51-го дивизиона, сооружение которого велось Макеевским заводом в октябре 1941 года, а формирование заканчивалось в Москве в ноябре. Он состоял из паровоза с оригинальной формой довольно высокого бронекорпуса и зенитным пулеметом ДШК на тендере, и двух 4-осных бронеплощадок, 2/3 длины каждой из которых занимал закрытый каземат с двухскатной крышей и командирской башенкой на ней, а остальная часть защищалась только внешним бортом. Вооружение каждой площадки состояло из 76-мм пушки Лендера, установленной на открытой части за щитом оригинальной конструкции, и четырех пулеметов ДТ в бортах каземата. Паровоз защищался 14 – 20 мм броней, площадки – 7 мм + 25 мм с 250 мм зазором с песчаной засыпкой (борта) и 25 мм (крыша, борта открытой части и щит орудия). В Москве при формировании дивизиона бронепоезд № 1 дополнительно получил тяжелую бронеплощадку типа военсклада № 60 со 107-мм пушкой (заводской № 379, изготовлена в 1932 году).

Еще более интересными по конструкции были бронепоезда № 2 «Коломенский рабочий» 55-го дивизиона и № 2 54-го дивизиона. Первый строился на Коломенском машиностроительном заводе имени Куйбышева в ноябре 1941-го – январе 1942 года. По воспоминаниям директора завода Н. Смелякова его проект разработали всего за 7–8 часов, и передали в цеха, где еще двое суток чертежи дорабатывали применительно к возможностям завода. Дело в том, что к этому времени производство из Коломны эвакуировали в Киров, и на предприятии остался минимум оборудования и рабочих. Но, несмотря на это, к середине января 1942 года бронепоезд, названный «Коломенский рабочий», передали Красной Армии.

Бронеплощадка с 76-мм пушкой Лендера и двумя башнями от танков Т-26 из состава бепо «Народный мститель». Весна 1942 года (АСКМ).



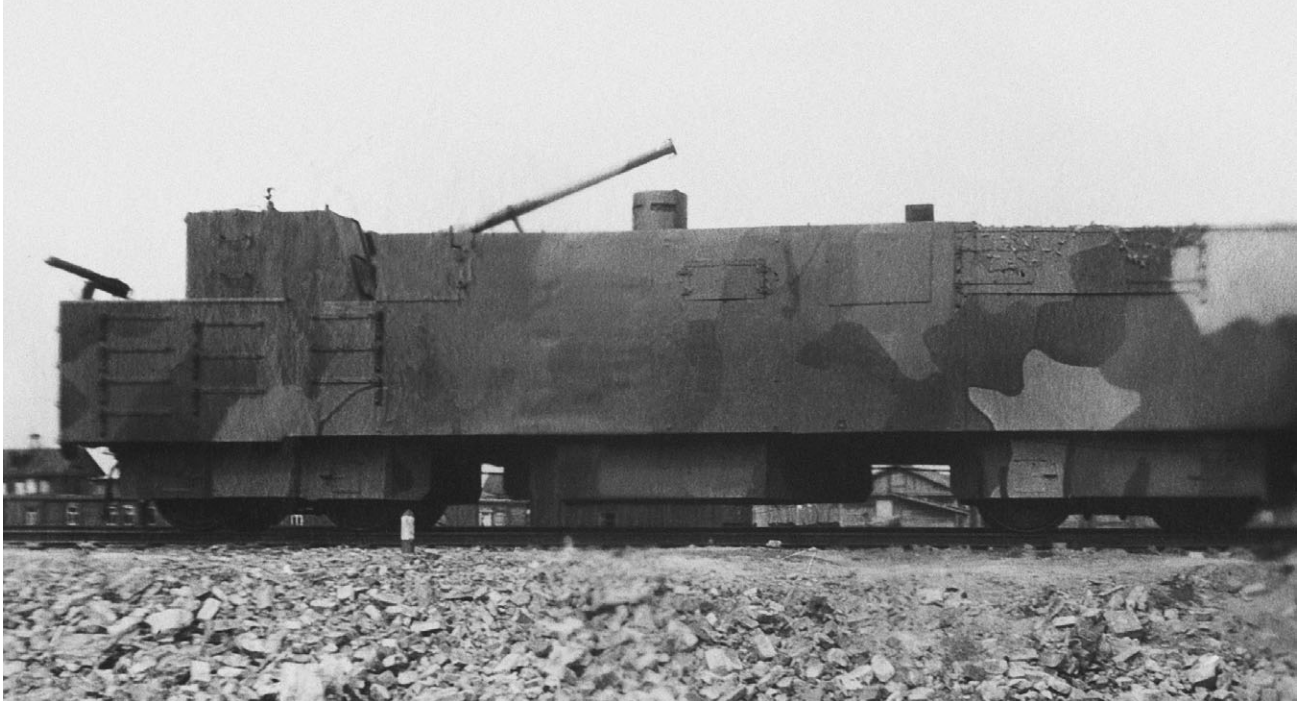
В его составе имелся паровоз Ок с довольно массивной бронировкой прямоугольной формы (толщина некаленой брони: котел 20 мм, будка машиниста 23 мм, тендер 15 мм), и три бронеплощадки – две артиллерийских и одна ПВО. Артиллерийские изготавливалась на базе 60-тонных платформ и имели центральный каземат (броня 6 – 29 мм некаленая) с тремя пулеметами ДТ (два бортовых и один в полусферической башенке на крыше) и две артиллерийские 8-гранные в плане массивные башни (вооружение 10 – 13 мм). В башнях монтировались 152-мм гаубицы «Виккерс» образца 1877 года на тумбовых установках, найденные на одном из артиллерийских складов Коломны. Выступающая наружу часть стволов защищалась массивным броневым кожухом. Бронеплощадка ПВО также изготавливалась на базе 60-тонной платформы и конструктивно походила на артиллерийские, только вместо башен устанавливались борта, за которыми находились 37 и 25-мм зенитки.

Бронепоезд № 2 54-го дивизиона сооружался в разных местах – паровоз бронировался в депо Пассажирская Ленинской железной дороги, а площадки – в депо станции Голутвин (это город Коломна. – ***Прим. автора***). Паровоз изготавливался по чертежам бепо «Маршал Буденный» с некоторыми изменениями, а площадки – по чертежам бепо «Коломенский рабочий». Они имели такое же вооружение – две 152-мм гаубицы «Виккерс» и три пулемета ДТ на каждой – но отличались от своего прототипа формой орудийных и пулеметной башен, а также каземата.

Наиболее известными бронепоездами, изготовленными по директиве НКО СССР № 22сс, без сомнения являются бепо 31-го дивизиона – № 1 «Козьма Минин» и № 2 «Илья Муромец», построенные в депо станции Горький и станции Муром соответственно. О них написано довольно много, но, как правило, однобоко. В частности, во всех источниках указывается, что проектирование этих бронепоездов велось железнодорожниками, правда в некоторых упоминается о привлечении «квалифицированных военных специалистов», но что это за люди не говорится.

Между тем, как свидетельствуют документы, изготовление этих составов велось по проекту броневой ремонтной базы № 6, эвакуированной в 1941 году из Брянска в город Богородск Горьковской области. Бронеплощадки, спроектированные здесь с учетом опыта изготовления особого бепо «За Сталина», получили обозначение ПЛ-42 (площадка легкая образца 1942 года). Их особенностью было использование термически обработанных броневых плит большой толщины (45 мм), соединенных при помощи электросварки, и установка вооружения в танковых башнях. Схема бронировки паровоза использовалась по типу паровоза бронепоезда

Бронеплощадка бепо «Сталинец 28», вооруженная 100-мм орудием Б-24 и 120-мм минометом. Весна 1942 года (АСКМ).



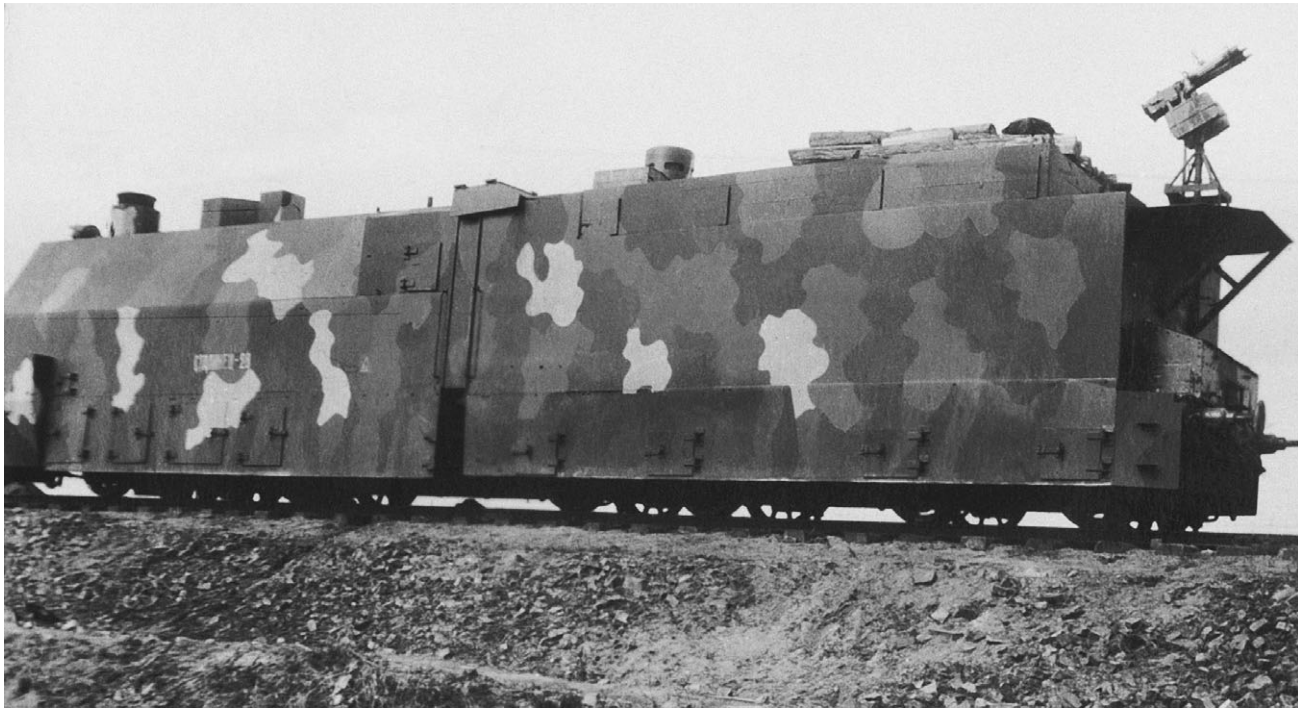
«За Сталина» с внесением целого ряда изменений. Проектирование ПЛ-42 велось под руководством конструктора рембазы № 6 И. Тузова, работавшего над созданием железнодорожных бронеобъектов с 1930 года (например, под его руководством в 1936–1937 годах была создана тяжелая бронеплощадка ПТ-38).

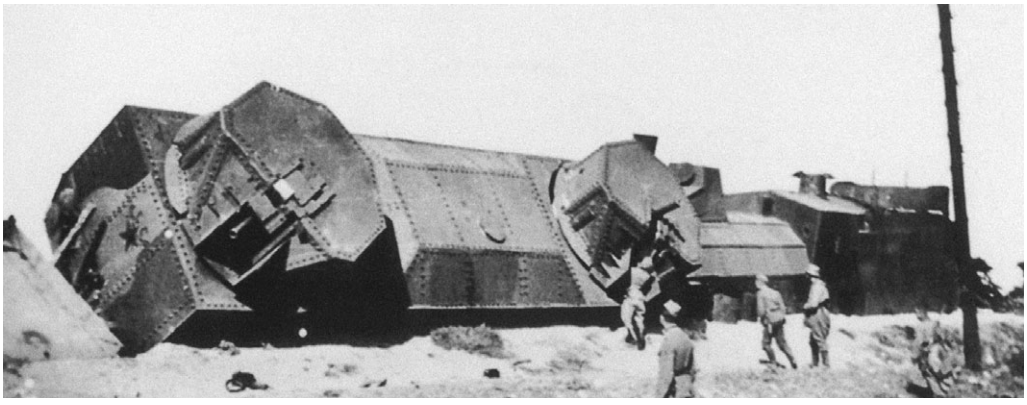
Строительство в Муроме и Горьком началось еще в октябре 1941 года, и было поддержано Горьковским областным комитетом ВКП(б). Из-за отсутствия опыта подобных работ железнодорожники обратились за помощью к военным, в частности к начальнику бронерембазы № 6 военинженеру 1-го ранга Проскурову. Последний, согласовав свои действия с ГАБТУ КА направил в Муром и Горький специалистов – бронепоездников и чертежи. Так, в Горький из Богородска выехали старший конструктор рембазы О. Сенявин (занимал должность главного инженера строительства бепо «Козьма Минин»), конструктор М. Голома, старший мастер С. Воропаев, электросварщик Московский и резчик брони П. Булычев. Все эти люди имели большой опыт проектирования и изготовления бронепоездов: например, Сенявин работал на рембазе № 6 десять лет (в характеристике сказано: «Работает с 1932 года исключительно по проектированию и внедрению в жизнь опытных единиц бронепоездов с последующей доработкой их до принятия на вооружение Красной Армии»), Воропаев – с 1935 года, Булычев – с 1933 года. Аналогичная бригада выехала и в Муром.

Из-за задержки с поставкой бронелиста (в Муром он начал поступать в конце декабря, в Горький с 1 января 1942 года) изготовление бронепоездов затянулось: «Илья Муромец» был готов 8 февраля 1942 года, а «Козьма Минин» – 21 февраля. Еще несколько дней понадобилось для монтажа реактивных установок М-8.

Каждый состав включал в себя бронепаровоз Ов или Ок, две артиллерийских бронеплощадки, изготовленных на базе 60-тонных платформ и две площадки ПВО. Паровозы защищались термически обработанной броней толщиной 20, 30 и 45 мм, площадки – 45 мм. При этом на «Козьме Минине» листы соединялись сваркой, а на «Илье Муромце» – клепкой и болтами, так как возможности депо не позволили применить сварку. Вооружение артиллерийских бронеплощадок состояло из двух 76-мм пушек Ф-34 и двух пулеметов ДТ в башнях танка Т-34 и четырех бортовых ДТ. На крыше между башнями размещалась командирская рубка для наблюдения за полем боя. Площадки ПВО имели одинаковую конструкцию: в центре высокая рубка без крыши с откидными бортами, в которой крепилась реактивная установка М-8-24, а по краям – 25-мм автоматические зенитные орудия («Козьма Минин») или 76-мм пушки Лендера образца 1914 года («Илья Муромец»). Кроме того, «Минин»

Бронепаровоз Ов № 419 бепо «Сталинец 28». Весна 1942 года. Обратите внимание на зенитную установку спарки Максимов на тендере и оригинальный камуфляж (АСКМ).





Вид спереди на разбитый бронепоезд «Маршал Буденный». Сентябрь 1941 года. Хорошо видна конструкция бронеплощадки, вооруженной двумя 76-мм пушками Лендера. Конструкция этого бепо использовалась впоследствии при строительстве бронепоездов типа НКПС-42 (фото из архива Я. Магнуского).

имел бронированный вагон – артиллерийский склад без вооружения.

В начале марта 1942 года оба состава включили в состав 31-го особого дивизиона бронепоездов. При этом термин «особый» подчеркивал, что на вооружении этой части имеются реактивные установки (подробнее см. главу «Железнодорожные «катюши»).

При изготовлении бронепоездов большую помощь оказал Горьковский областной комитет ВКП(б), где был создан совет содействия строительству, а также паровозная служба Горьковской железной дороги и руководство депо.

Небезынтересно привести текст докладной записки о строительстве бепо «Козьма Минин», направленной начальнику бронерембазы № 6 старшим конструктором О. Сенявиным 4 марта 1942 года:

«Возвратившись из командировки после окончания строительства бронепоезда «Козьма Минин» в депо Горьковской железной дороги, и оглядываясь на проведенный комплекс работ, нахожу необходимым в своем докладе осветить следующие моменты.

Строительство бронепоезда не в заводских условиях, а в железнодорожном депо силами деповских рабочих протекало среди целого ряда трудностей, обусловленных, с одной стороны, неприспособленностью депо по оборудованию и с другой – отсутствием сноровки и опыта у деповских работников, привыкших при ремонте паровозов и вагонов иметь дело лишь с домкратами и кувалдами.

Остро давали себя чувствовать отсутствие постоянных производственных площадей, занятых объектами текущего ремонта по ужесточенным планам военного времени. На всем протяжении строительства имели место организационные неполадки с доставкой всякого рода материалов: систематические перебои с доставкой кислорода, карбида, бензина и электродов, хронические аварии с резаками и шлангами, постоянное замерзание редукторов и перерывы с подачей газа из-за недоброкачественности карбида.

Резка броневых плит от руки, без обработки кромок камнем, коробление после резки или плохая правка плит после термообработки заводом – поставщиком, острый недостаток в рабочей силе, инструментах и подъемных средствах – все это и многое другое имело место на всем протяжении строительства, вызывая потерю времени и простой рабочих.

Несмотря на все это, несмотря на то, что плановое поступление брони на рабочие места началось лишь с 01.01.1942 г., поезд в составе 5 единиц и одного бронепогреба к 27 февраля был закончен с дополнительными работами по установке двух, не предусмотренными проектом, агрегатов М-8.

Отдавая должное почину железнодорожниками Горьковского узла, закончивших строительство бронепоезда с оценкой комиссии на «отлично», я должен инициативу и руководство отнести к заслугам рембазы № 6, рискнувшей опытный бронепоезд строить в условиях железнодорожного депо, к тому же с применением цельносварных корпусов ПЛ-42, а паровоз и бронепогреб – почти без рабочих чертежей.

К конструктивным недостаткам бронепоезда надо отнести:

1). Люки в крыше ПЛ-42, свешиваясь в открытом положении внутрь бронеплощадки, мешают движению, не обеспечивают водонепроницаемости из-за кривизны листов крыши, возникшей при резке брони. Люки требуют тренировки в обращении, без чего имели место травматические повреждения пальцев руки (стригут).

2). Командирская рубка на тендере – необходимо изменить по конфигурации, введя наклонные листы вместо отвесных и расширить по объему.

3). Наблюдательная башня ПЛ-42 – недостаток обзора с бортов по нормали пути. Тре-

буется увеличение боковых углов, образующих ромб в 75 градусов вместо 60 градусов.

4). Центральные петли люка-лаза требуют конструктивной доработки (заедание и перекос валиков).

5). Штепсельные розетки – неудовлетворительны по конструкции.

6). Сопряжение покрытия движения с горизонтальными кромками бортовых плит на ПЛ-42 – зазор до 15 мм, что в значительной мере надо отнести к недоброкачественной сборке и короблению плит (переработать крепление).

7). Петли между вагонного перекрытия – не обеспечивают полного открывания (упростить по конструкции).

8). Несоответствие тактико-техническим требованиям перископа «Разведчик», установленного во всех трех башнях вместо ПТК, предусмотренного проектом».

Кроме бронепоездов для Красной Армии, в конце 1941-го – начале 1942 года на предприятиях НКПС изготовили два состава для Черноморского флота, а точнее Азовской военной флотилии.

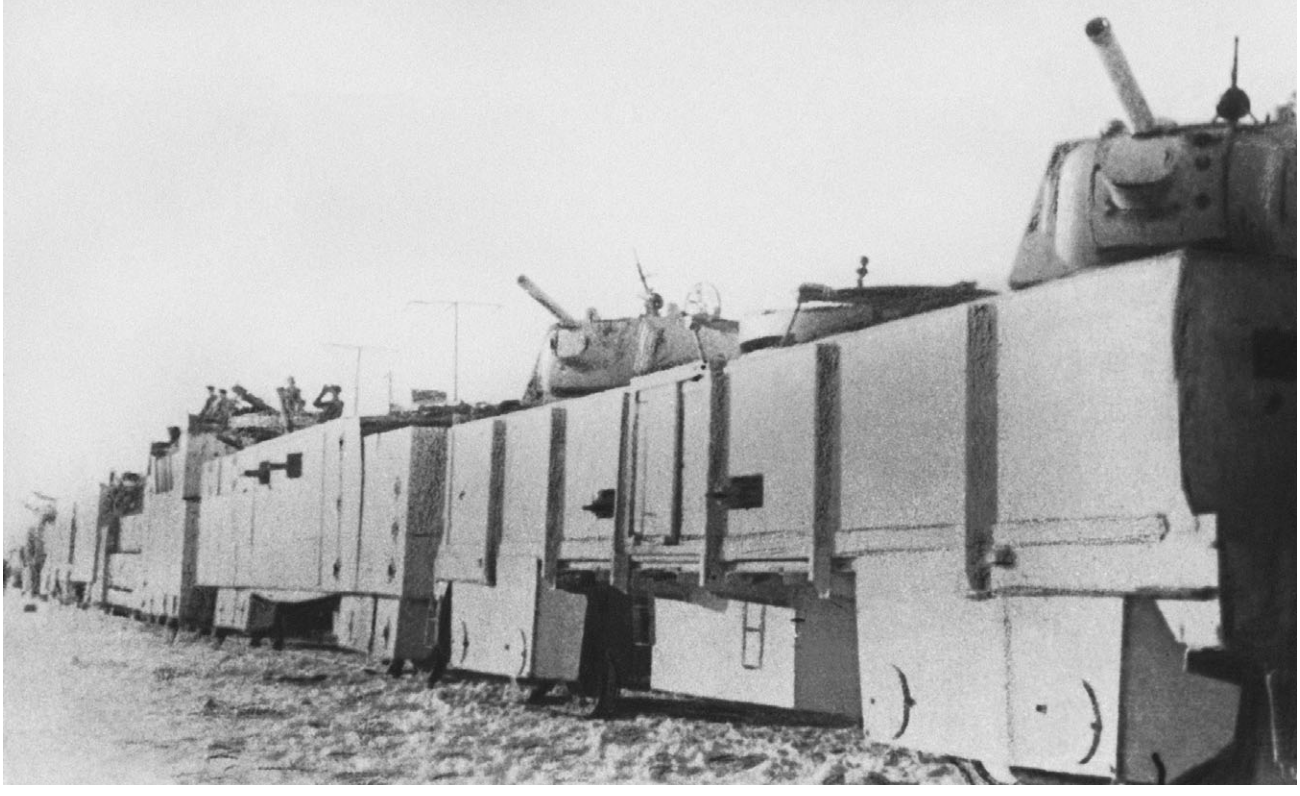
Один из них, получивший название «Смерть немецким оккупантам» построили железнодорожники Тимашевского железнодорожного узла при поддержке управления Северо-Кавказской железной дороги в ноябре – декабре 1941 года. Начальником строительства назначили начальника спецотдела локомотивного отделения И. Кравченко, его помощником – инструктора политотдела И. Черноусова, главным инженером – В. Манжуру.

Бронепоезд состоял из паровоза Ов, защищенного 12 мм броней и трех 4-осных платформ – двух артиллерийских и зенитной – с двойной 12 мм броней и 300 мм бетонной прослойкой между ними. Вооружение артиллерийских броneплощадок состояло из двух 76-мм универсальных морских орудий 34К, четырех бортовых пулеметов Максима, зенитной – одного 12,7-мм пулемета ДШК и 45-мм универсальной пушки 21К. Каждая артиллерийская броneплощадка оснащалась перископом, на тендере паровоза имелась башня с морским дальномером.

Аналогичную конструкцию имел бронепоезд «За Родину», изготовленный на Новороссийском вагоноремонтном заводе и также переданный на вооружение Азовской военной флотилии.

БРОНЕПОЕЗДА РЕМБАЗЫ № 6. После сдачи бронепоездов «Козьма Минин» и «Илья Муромец», руководство броневой ремонтной базы № 6 вышло на руководство главного автобронетанкового управления Красной Ар-

Бронепоезд № 1 «Стойкий» (С-30) из состава 14-го ОДБП. 1943 год. На переднем плане броneплощадка, изготовленная из полувагона, с двумя башнями от танков КВ-1 и зенитным ДШК (виден в крыше), за ней – броneплощадка с двумя 120-мм минометами (АСКМ).



мии с инициативой об изготовлении сверх плана двух бепо подобного типа, но с устранением выявленных в их конструкции недостатков. Заручившись поддержкой ГАБТУ КА, коллектив рембазы 1 апреля 1942 года начал постройку первого состава, получившего название «Имени газеты «Правда». Основные работы на нем завершили к 20 июня. Изготовление второго бронепоезда – «Имени газеты «Красная Звезда» – началось 15 июня 1942 года. Следует сказать, что редакции обеих изданий объявили сбор средств на постройку бронепоездов и оказывали коллективу рембазы № 6 различную посильную помощь.

16 июня 1942 года начальник рембазы № 6 направил начальнику управления бронепоездов ГАБТУ КА следующее письмо:

«По инициативе коллектива рембазы № 6 и по решению Горьковского областного комитета ВКП(б), рембаза № 6 строит 2 мощных бронепоезда, причем «Имени газеты «Правда» уже собран на 80%, а бронепоезд «Имени газеты «Красная Звезда» начат строительством. Оба бронепоезда строятся по чертежам, разработанным на рембазе № 6».

27 июня 1942 года изготовление бепо наконец-то «узаконило» руководство страны – в этот день вышло постановление совета народных комиссаров (СНК) СССР № 1043-516сс «Об изготовлении на ремонтной базе № 6 ГАБТУ КА двух бронепоездов». Согласно этому документу составы должны были быть готовы к 1 августа 1942 года, но бепо «Имени газеты «Правда» сдали 1 июля, а «Имени газеты «Красная Звезда» – 19 ноября 1942 года. Оба состава поступили на вооружение 38-го отдельного дивизиона бронепоездов, потерявшего свою матчасть в июне 1942 года. При этом личный состав дивизиона принимал активное участие в постройке бепо «Имени газеты «Красная Звезда».

Конструктивно оба состава были похожи на «Илью Муромца» и «Козьму Минина»: каждый состоял из бронепаровоза Ов, двух 4-осных бронеплощадок с башнями от танков Т-34 и двух платформ ПВО, на которых стояло два 25 мм и два 37-мм зенитных орудия.

СТРОИТЕЛЬСТВО БРОНЕПОЕЗДОВ НА КАВКАЗЕ. Довольно активно строились бронепоезда во время битвы за Кавказ летом – осенью 1942 года. В ходе этой операции они использовались очень активно, но несли при этом большие потери. Для их восполнения на предприятиях Северного Кавказа и Закавказья велось строительство новых составов. Основные работы выполнили заводы НКПС и депо Тихорецка, Махачкалы, Орджоникидзе (ныне Владикавказ) и Тбилиси.

Бронепоезд № 1 «Балтиец» (С-32) из состава 72-го ОДБП, выходит на позицию. Весна 1942 года. Хорошо видна конструкция броневой площадки с двумя башнями от КВ-1, пятью Максимами и одним зенитным ДШК. Обратите внимание на камуфляж площадки (АСКМ).

Вид сзади на разбитый бронепоезд «Маршал Буденный». Сентябрь 1941 года. На тендере различимо название, а также рубка для установки зенитных пулеметов Максима, задняя бронеплощадка полностью уничтожена взрывом (фото из архива Я. Магнуского).

Сведения об изготовлении бронепоездов взамен потерянных в боях есть в докладе начальника отделения бронепоездов Закавказского фронта полковника Жмакина, направленном в штаб фронта:

«Состояние дивизионов бронепоездов Закавказского фронта на 25 октября 1942 года.

11 ОДБП – в составе 46-й армии, не учтен.

12 ОДБП – 10 октября 1942 года после налета авиации противника имеет потери: два бронепаровоза, одну двухбашенную, одну однобашенную бронеплощадки и платформу ПВО. Эвакуирован с поля боя. Эвакуированная матчасть ремонтируется в депо Гагры и Сочи, бронируется вновь паровоз. По докладу командира дивизиона, к 3 ноября будет восстановлен один бронепоезд в составе бронепаровоза, одной двухбашенной и одной однобашенной бронеплощадок.

По распоряжению заместителя командующего Закавказским фронтом по танковым войскам предложено построить на месте (Гагры, Сочи) второй бронепоезд, хотя бы и примитивной конструкции.

8 ОДБП – прибыл в составе одного бронепоезда, требующего среднего ремонта (бронепаровоз и две двухбашенных бронеплощадки). Решением командующего Закавказским фронтом приказ № 337 от 19 сентября 1942 года в 8-й дивизион влит один бронепоезд 19-го дивизиона, который имел бронепаровоз, требующий среднего ремонта, и две двухбашенные бронеплощадки, начатые постройкой в ПВРЗ станции Тихорецкая, и последующим приказом № 350 от 22 сентября 1942 года в 8-й дивизион влит 15-й отдельный бронепоезд в составе одного бронепаровоза и двух однобашенных бронеплощадок...

К 20 октября 1942 года в 8 ОДБП:

бронепоезд № 1 – бронепаровоз, две двухбашенных бронеплощадки, платформа ПВО с двумя 76-мм пушками образца 1914/15 гг. – станция Мцхета;

бронепоезд № 2 – бронепаровоз, две двухбашенных бронеплощадки. Паровоз отослан для временной замены подбитого паровоза в 42 ОДБП, две двухбашенных бронеплощадки строятся в Тбилиси на ПВРЗ имени Сталина, срок выхода из ремонта – 5 декабря. Платформа ПВО с вооружением – одно 76-мм орудие образца 1914/15 гг. и два ДШК. Срок выхода из строительства – 28 октября;

третий бронепоезд в составе – бронепаровоз и две однобашенных бронеплощадки, построены 20 октября 1942 года. Заложено строительство двух однобашенных площадок со сроком готовности к 1 декабря.

Ход ремонта и строительства бронеплощадок и бронепаровозов на ПВРЗ имени Сталина в Тбилиси идет очень медленно: завод не имеет указания от НКПС для включения в план ремонта и строительства бронепоездов, отсутствие брони, сортового и котельного железа.

19 ОДБП. Прибыл на Закавказский фронт в составе: первый бронепоезд – две двухбашенные бронеплощадки находятся в стадии строительства, второй в составе бронепаровоза и двух бронеплощадок был оставлен в 9-й армии и 28 августа 1942 года в бою под

Моздоком уничтожен, матчасть не эвакуирована. Решением командующего Закавказским фронтом № 337 от 19 сентября 1942 года строящийся бронепоезд передан с личным составом в 8-й дивизион, а 19-й получил 17-й отдельный тяжелый и 18-й отдельный легкий бронепоезда в Северной группе.

По состоянию на 20 октября 19-й дивизион имеет: 1-й бронепоезд – бронепаровоз и две двухбашенных бронеплощадки, 2-й бронепоезд – бронепаровоз, две однобашенных бронеплощадки со 107-мм и 76-мм зенитными пушками образца 1914 года. Требуется довооружить бронепоезда средствами ПВО – четырьмя 25-мм орудиями.

36 ОДБП: первый бронепоезд – бронепаровоз, четыре однобашенных бронеплощадки, второй такой же, но имеет 75-мм французские пушки с дальностью стрельбы 5,5 км. Необходимо данные системы заменить другими.

42 ОДБП – в Действующей Армии. Первый бронепоезд – бронепаровоз и четыре однобашенных бронеплощадки. Паровоз подбит, находится на ПВРЗ имени Сталина, срок выхода 5 ноября. В замен подбитого выдан паровоз из 8-го дивизиона.

66 ОДБП – прибыл в составе одного бронепоезда в составе паровоза и двух двухбашенных бронеплощадок. После ремонта в Грозном действует в составе 44-й армии. Решением Военного совета Северной группы в Махачкале построена матчасть 65-го отдельного бронепоезда. По окончании ее строительства 65-й бронепоезд с личным составом включен в состав 66-го дивизиона. В настоящее время бронепаровоз и две двухбашенных бронеплощадки находятся на дооборудовании и монтаже вооружения на ПВРЗ имени Сталина в Тбилиси, срок выхода 1 ноября...

23 августа в боях за Моздок погибли два бронепоезда – 2/19 ОДБП и 20-й отдельный бронепоезд. Матчасть не эвакуирована. Решением Военного совета 44-й армии матчасть данным бронепоездам строится в депо Махачкала. Срок готовности бронепоездов – к 20 ноября. Решением командующего Закавказским фронтом из данных бронепоездов комплектуется 65 ОДБП».

Есть справка, датированная 27 сентября 1942 года об изготовлении отдельного броне-

Неизвестный бронепоезд, разбитый немцами осенью 1941 года. Состоит из двух бронеплощадок с двумя башнями от Т-26 и четырьмя бортовыми Максимами на каждой, и бронепаровоза. Место изготовления и номер бепо автору неизвестны (АСКМ).

Бронеплощадка отдельного бронепоезда № 11. Южный фронт, ноябрь 1941 года. Хорошо видно, что для изготовления бронеплощадки использовался металлический полувагон для перевозки угля. У состава стоит командир бронепоезда майор Бойко (ЦАМО).

поезда № 15, вошедшего в состав 8-го ОДБП. В ней сказано следующее:

«Строительство производилось на заводе имени Октябрьской революции в Ворошиловграде, но в связи с эвакуацией завода 6 августа 1942 года приказом АБТУ Южного фронта бронепоезд в составе бронепаровоза и двух бронеплощадок был направлен для достройки на Закавказский фронт, в настоящее время бронепоезд (бронепаровоз и две бронеплощадки) почти готов, укомплектован за счет старых бронепоездников, рабочих-добровольцев, коммунистов и комсомольцев».

Любопытным по конструкции был упоминаемый в докладе бепо «примитивной конструкции» 12-го ОДБП – на его вооружении вместо орудий установили 120-мм минометы. В одном из документов Закавказского фронта есть такая фраза: «По третьему бронепоезду 12-го дивизиона – бронеплощадки с минометным вооружением будут готовы к 10 января [1943 года], к бронировке паровоза приступят по доставки брони из Поти. Задержка окончательного выпуска бронепоезда может произойти из-за отсутствия зенитных орудий. Меры по получению зенитных средств АБТУ Черноморской группы приняты».

Из упоминаемых в докладе бепо, наиболее интересным по конструкции являлся отдельный тяжелый бронепоезд № 17 «Комсомолец Дагестана», изготовленный в депо станции Махачкала. Инициатива его постройки принадлежала комсомольцам Дагестана, организовавшим еще в ноябре 1941 года сбор средств на его сооружение. 9 декабря 1941 года принимается постановление Особого заседания СНК ДаССР № 197с «О мероприятиях по строительству бронепоезда «Комсомолец Дагестана», согласно которому для этой цели выделяются необходимые материалы и оборудование. А так как опыта подобных работ и чертежей в распоряжении махачкалинских железнодорожников не было, то за образец взяли конструкцию тяжелого бепо № 56 (с бронепаровозом ПР-35 и бронеплощадками ПТ-33), командир которого капитан С. Бородавко стал военным консультантом строительства.

По его предложению на каждой бронеплощадке, помимо артиллерийской башни, запроектировали установку башни ПВО с 25-мм автоматической пушкой. Несмотря на отсутствие опыта подобных работ, изготовление бронепоезда шло довольно быстрыми темпами, о чем 16 февраля 1942 года председатель Махачкалинского Комитета Обороны Н. Линкун докладывал начальнику штаба Закавказского военного округа:

«Строительство бронепоезда «Комсомолец Дагестана» подходит к концу. Бронепоезд тяжелого типа и предназначен под следующее вооружение:

Две 107-мм пушки;

Две зенитных малокалиберных пушки;

10 станковых пулеметов;

1 спаренная установка зенитных пулеметов.

Прошу выдать указанное вооружение и сообщить Махачкалинскому Комитету Обороны».

Некоторые сведения о конструкции бепо можно узнать из протокола совещания по строительству бронепоезда «Комсомолец Дагестана», прошедшего в Махачкале 14 февраля 1942 года. На нем присутствовали: начальник строительства Штурмин, заместитель начальника строительства Измайлов, представитель штаба Закавказского фронта капитан Гурьянов и военный консультант командир 56-го отдельного тяжелого бронепоезда капитан Бородавко. В протоколе говорилось следующее:

«Решение проекта правильное, конструкция броневой защиты – трехслойная с железобетонной стенкой – учитывая отсутствие специальной брони – правильное.

Вооружение бронеплощадки: 1 107-мм пушка, 1 малокалиберное зенитное орудие, 4 бортовых пулемета Максима, 1 башенный Максим, на тендере спаренная установка ДШК. На бронеплощадке – две башни».

К началу марта 1942 года строительство бепо «Комсомолец Дагестана» в основном было закончено, но проблему его вооруже-

ния смогли решить далеко не сразу – лишь в конце июля 1942 года удалось получить необходимое вооружение, монтаж которого осуществили на Тбилисском арсенале. Согласно акта «об отстреле вооружения бронепоезда № 17 «Комсомолец Дагестана», проведенного 6–15 августа 1942 года, его вооружение было следующим:

«Установлено 2 107-мм орудия обр. 1910 года №№ 9348 и 9315, 1 76-мм Лендера образца 1914/15 гг. № 204 (573), 1 ЗПУ-4, 1 ДА-2 на бронепаровозе...

Имеется 56 гнезд для 76-мм снарядов, 36 коробок для ЗПУ, 524 коробки для пулеметов Максима в 4-х установках, лотки на 616 снарядов и зарядов и плюс еще 56 гнезд для снарядов и зарядов».

Вместе с «Комсомольцем Дагестана» в состав 19-го ОДБП вошел бепо № 18 «Владикавказец» типа НКПС-42, изготовленный летом 1942 года в Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе имени Кирова. Он состоял из бронепаровоза Ов и двух четырехосных бронеплощадок, вооруженных 76-мм пушками образца 1902/30 года и Ф-22УСВ, пулеметами ДТ и Максима. В отчете этого предприятия о строительстве бронепоезда сказано: «По инициативе Орджоникидзевского (Владикавказского) комитета обороны и энтузиазма рабочих был построен бронепоезд «Владикавказец».

О бронепоездах, изготовленных для 65-го дивизиона, есть сведения в докладе, направленном в штаб Закавказского фронта 1 декабря 1942 года:

«Согласно распоряжения командующего Северной группой Закавказского фронта, построили в Махачкале два новых бронепоезда: из них 20-й бронепоезд назван «Лаврентий Берия» и № 2/19 «Сергей Киров». После бронирования 14 ноября матчасть прибыла в Тбилиси на завод имени Сталина для вооружения».

Следует сказать, что Тбилисский паровозовагоноремонтный завод имени И. Сталина являлся фактически головным предприятием по изготовлению новых и восстановлению старых бронеединиц для Закавказского фронта. Объем проведенных работ можно видеть из доклада технического директора ПВРЗ Лященко, направленного 29 марта 1943 года начальнику отдела бронепоездов ГАБТУ КА Закавказского фронта капитану Дичко:

«Согласно Вашего требования сообщаю следующее. При работе по изготовлению, переоборудованию, переделке, постройке бронеплатформ и платформ ПВО с установкой вооружения по заданию АБТУ Закавказского фронта для следующих единиц:

1. бронепоезд «Комсомолец Дагестана»;
2. две бронеплощадки двухбашенных с монтажом вооружения для 66-го дивизиона;
3. две единицы двухбашенные по наряду № 5707;
4. бронеплощадки ПВО с монтажом вооружения;
5. две бронеплощадки однобашенных для 12-го ОДБП;
6. две бронеплощадки однобашенных для 65-го ОДБП;
7. две платформы ПВО для 65-го ОДБП;

Стахановскими методами работы, самоотверженным трудом, проявляя инициативу и настойчивость в работе, преодолевая

Неизвестный бронепоезд, захваченный немцами. Судя по конструкции, вооружение могло состоять из 76-мм пушек Лендера или орудий на полевых лафетах, а также минометов (АСКМ).

Фото бронеплощадки из состава бронепоезда (АСКМ).

встречающиеся трудности, проявили себя следующие работники ПВР завода имени Сталина:

1. Помощник начальника завода по вагонной части инженер т. Матинян Гайк Соломонович.

2. Начальник товарно-вагонного цеха инженер т. Бакрадзе Георг Имизович.

3. Котельщик товарно-вагонного цеха т. Зубиев Николай Иванович.

4. Начальник спецотдела т. Самсония Александр Иванович.

Кроме того, в настоящее время в товарно-вагонном цехе восстанавливаются 4 единицы бронеплощадок для 41-го ОДБП, 1 единица двухбашенной бронеплощадки для 12-го ОДБП и строятся заново 4 единицы.

Указанные бронеплощадки выпускаются с усиленной ходовой частью колесных пар и рессор, реконструированные по предложенным помощником начальника завода т. Мартиняна вариантам. Прошу поставить вопрос перед командованием Закавказского фронта соответствующе оценить работу вышеперечисленных товарищей».

Из документа видно, что изготовление новой матчасти для дивизионов бронепоездов Закавказского фронта велось и в 1943 году. Всего в 1942–1943 годах на предприятиях Северного Кавказа и Закавказья изготовили 12 бронепоездов и до 15 отдельных бронеплощадок (артиллерийских и ПВО). Большая часть из вновь построенных бепо поступила на укомплектование 8, 12, 19, 36, 65 и 66-го отдельных дивизионов бронепоездов.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ «КАТЮШИ». Помимо реактивных установок, смонтированных на бронеплощадках уже упоминавшихся выше бронепоездах 31-го дивизиона «Козьма Минин» и «Илья Муромец», имелись и другие железнодорожные «катюш».

Впервые предложение о вооружении бронеплощадок реактивными минометами выдвинул начальник отдела бронепоездов ГАБТУ КА полковник Чабров. Еще в конце октября он провел консультации с командующим гвардейскими минометными частями Аборенковым и конструкторами завода «Компрессор» о возможности изготовления «экспериментальных минометных установок, смонтированных во вращающихся башнях бронепоезда». Однако видимо от этого варианта пришлось отказаться, так как 13 ноября 1941 года Чабров направил начальнику отдела строительства бронепоездов НКПС Кононову следующую записку:

«Необходимость увеличить настильность артогня побуждает отдел бронепоездов ГАБТУ ориентироваться на новый вид минометного вооружения – М-8 и М-13, изготовляемый заводом «Компрессор», который по нашему запросу дал свое принципиальное согласие на разработку и изготовление экс-

периментальных минометных установок на 2-осных 20-тонных платформах.

Данный вид вооружения является дополнительным к применяемому на легких бронепоездах, и будет устанавливаться на контрольных платформах, предусмотренных табелем бронепоезда. Прошу Вашего заключения и согласия на размещение заказа указанному заводу изготовить в порядке эксперимента минометные установки М-8 в количестве 10 шт., а также Вашего распоряжения перебросить в адрес завода, имеющего подъездные пути, 10 шт. 2-осных платформ».

Одновременно предложение о вооружении бронеплощадок «катюшами» было доложено начальнику ГАБТУ Федоренко, который, в свою очередь направил на рассмотрение в Государственный комитет обороны проект постановления об изготовлении подобных единиц.

Там не заставили себя долго ждать – 20 ноября 1941 года И. Сталин подписал постановление ГКО № 924 «Об изготовлении 7 бронепоездов с минометными установками реактивного действия». Согласно этому документу бронировку платформ вел вагоноремонтный завод имени Войтовича в Москве, а монтаж реактивных установок – завод «Компрессор» наркомата минометного вооружения.

Однако выполнение этого постановления затянулось – первый сдал бронеплощадки лишь к 5 февраля 1942 года, а монтаж вооружения на них завершился к 15 июля.

В документах управления бронепоездов ГБТУ бронеплощадки получили обозначение «КС-80 с минометными установками» и «КС-81 с минометными установками» (М-13 и М-8 соответственно). Обе они монтировались на базе 2-осных 20-тоных платформ. КС-80 вооружалась одной установкой М-13 с «24 направляющими длиной 5 м, угол возвышения 45 град., горизонтальный 360 град., максимальная дальность стрельбы – до 9 км, боекомплект – 48 снарядов (погреб закрытого типа)».

На вооружении платформы КС-81 имелось «две установки М-8 длиной 1 м, направляющих 36, угол возвышения 45 град., горизонтальный 360 град., максимальная дальность стрельбы – до 5,5 км, боекомплект – 228 снарядов (два погреба закрытого типа)».

Бронепоезд № 1 «Истребитель фашизма» 6-го ОДБП, построенный в депо Люблино в ноябре 1941 года. На переднем плане бронеплощадка с зенитными орудиями 76 и 45-мм, за ней бронеплощадка с корпусом и башнями танка Т-28 (АСКМ).

Бронирование платформ составляло 13 (прикрытие установок) и 26 мм (рубка управления огнем).

После завершения изготовления бронеплощадок с реактивными установками начальник управления бронепоездов генерал-майор Чернов* 15 июля 1942 года направил следующее предложение начальнику ГБТУ КА:

«Во исполнение постановления ГКО № 9240сс от 20.11.1942 года построено 7 бронеплощадок с установками РС:

5 бронеплощадок с установками М-8 (по две на платформе);

2 бронеплощадки с установками М-13 (по одной на платформе).

Прошу Вашего распоряжения из имеющейся матчасти сформировать минометный дивизион численностью в 164 человека в составе двух минометных бронепоездов:

Первый бронепоезд – 3 бронеплощадки с установками М-8, всего 6 установок;

Второй бронепоезд – 4 бронеплощадки (2 с установками М-8, 2 с М-13), всего 6 установок.

Бронеплощадка бепо № 1 «Молотовский рабочий», построенная по чертежам БП-35 на заводе имени Молотова (г. Молотов, ныне Пермь) в ноябре 1941 года. Вооружена двумя 76-мм пушками КТ-28, четырьмя пулеметами ДТ и двумя польскими Браунинг. Толщина брони 18 мм (ЦАМО).

** Назначен в январе 1942 года вместо снятого с этой должности полковника Чаброва.*

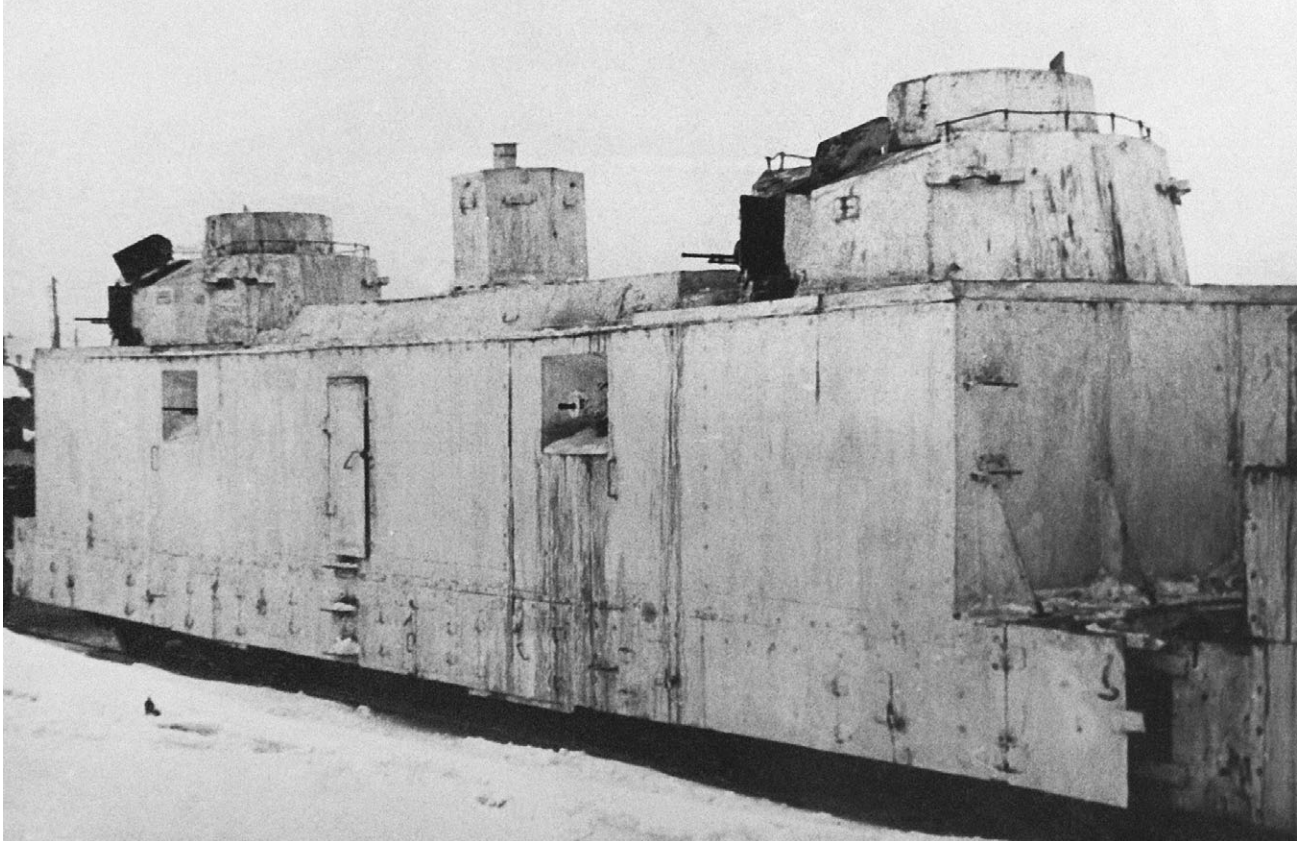
Для ПВО дивизиона в состав каждого поезда включить по одной зенитной платформе с двумя 37-мм пушками, которые одновременно используются как средство противотанковой защиты бронепоездов.

Минометный дивизион используется как резерв командующего фронтом (армией) для выполнения огневых задач (массированный огневой налет) в полосе железных дорог».

Однако это предложение не нашло поддержки, и бронеплощадки с «катюшами» поступили на вооружение 39, 62 (с установками М-8) и 57-го (М-13) отдельных дивизионов бронепоездов, при этом дивизионам присваивалось наименование «особых», чем подчеркивалось наличие в них реактивных установок.

Испытания и боевое использование бронеплощадок КС-80 и КС-81 выявили невысокие характеристики реактивных железнодорожных установок: при стрельбе платформы сильно раскачивались, что снижало точность и кучность огня. Поэтому работы по созданию подобного вооружения для бронепоездов не производились.

БРОНЕПОЕЗДА БП-43. В конце января 1942 года управление бронепоездов постави-



ло перед ГАБТУ КА вопрос о создании нового типа бронепоезда, вооруженного76-мм танковыми пушками Ф-34 и с корпусом из термически обработанной брони. К середине февраля отдел бронепоездов разработал эскизные проекты бронепаровоза и легкой бронеплощадки (2 и 4-осной). В результате обсуждения остановились на варианте 2-осной площадки. Детальное проектирование и выпуск рабочих чертежей, необходимых для строительства, военные предложили провести отделу бронепоездов НКПС, но он эту работу не принял. В результате 19 февраля 1942 года эскизные проекты бронепаровоза и бронеплощадки передали на разработку Научно-исследовательскому институту НКПС, но из-за жестких сроков проведения работ – управление бронепоездов требовало к 15 марта дать все рабочие чертежи – институт затягивал вопрос с заключением договора, а затем получил от руководства НКПС указание свернуть все работы по бронепоездам.

В течение месяца управление бронепоездов разработало еще несколько эскизных проектов бронеплощадок самых различных вариантов (упрощенной, сглаженной формы, трехосной и т.д.) и снова встал вопрос о том, какой же все-таки тип площадки запускать в производство. В результате обсуждения 12 апреля 1943 года был утвержден окончательный вариант, получившей обозначение ПЛ-43 (площадка легкая образца 1943 года).

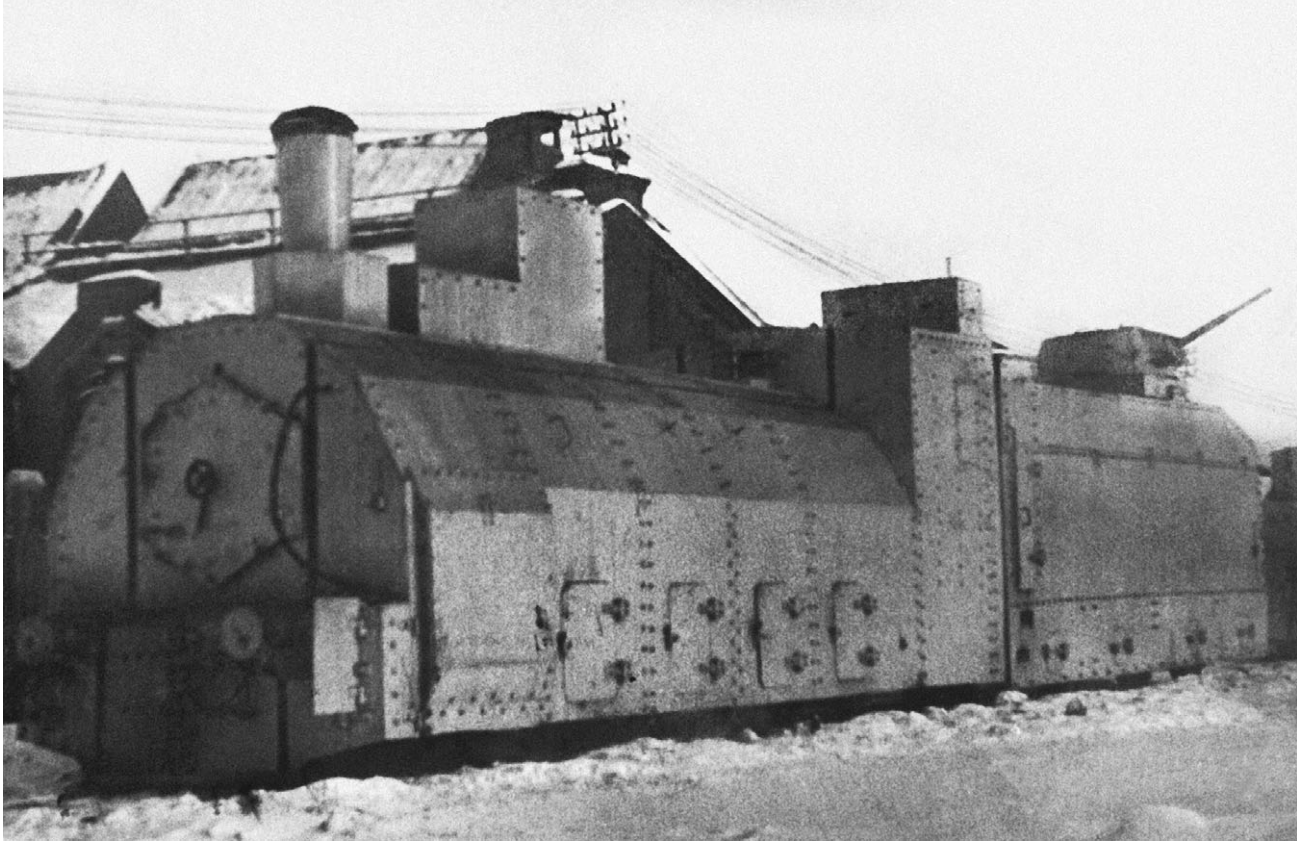
Что касается бронепаровоза, то его спроектировали на бронерембазе № 6 по заданию ГАБТУ КА. Он получил обозначение ПР-43 (паровоз образца 1943 года), и при его разработке учитывался опыт изготовления бронепаровозов бепо «Козьма Минин», «Илья Муромец», «Имени газеты «Правда», «Имени газеты «Красная Звезда». 16 мая 1942 года проект ПР-43 направили на рассмотрение в ГАБТУ КА. Конструкторы рембазы в прилагаемой к чертежам записке писали:

«В основу разработки прилагаемых чертежей было положено максимальное упрощение как в изготовлении деталей, так и сборки самих корпусов.

Опыт строительства бронепоездов в Горьком и Богородске по предлагаемому типу показал хорошие результаты.

Башню зенитных пулеметов на тендере при наличии зенитных бронеплощадок считаем излишней, тем более что как паровоз, так и тендер по габаритным размерам и без того являются крупными целями. Бронировка котла

Бронепаровоз Ов № 4994 бепо № 2 «Комиссар Лестев» 45-го ОДБП, построенный в депо имени Войкова Калининской ж.д. в феврале 1942 года. На тендере – башня от танка Т-26 с 45-мм пушкой (АСКМ).



паровоза трехгранная, что значительно проще в изготовлении и сборке, чем пятигранная, предложенная Коломенским заводом.

...Радиорубку можно располагать и в комрубке, и между задней стенкой бронировки тендера и баком, по желанию.

Со своей стороны полагаем, что радиорубка сзади тендера больше удовлетворяет условиям скрытности, чем в комрубке, являясь наиболее открытой и уязвимой целью».

После внесения ряда изменений в проект, эскизные чертежи ПР-43 утвердили, однако не сразу удалось найти организацию, которая взяла бы на себя разработку необходимых для производства рабочих чертежей бронепаровоза и бронеплощадки. Лишь в конце апреля 1943 года военные договорились с руководством Московского высшего технического училища имени Баумана о разработке необходимой рабочей документации по новому бронепоезду. 23 апреля 1942 года управление бронепоездов утвердило для МВТУ «Задание на разработку чертежей легкого бронепоезда», а спустя три дня между управлением и институтом был заключен договор на разработку необходимой документации. МВТУ должно было выполнить следующий комплекс работ:

«А). Общая часть.

Разработке подлежат чертежи на следующие единицы бронепоездов:

1). Бронепаровоз;

2). Бронеплощадка легкая;

3). Оборудование вагонов баз.

Б). Бронепаровоз.

Бронепаровоз должен иметь следующую характеристику:

1. Серия Ов или Оп с 4-осным тендером;

2. Толщина брони:

– Вертикальные листы рубки командира, будки машиниста, башни ПВО – до 30 мм;

– Остальные вертикальные листы паровоза и тендера – до 20 мм;

– Горизонтальные листы рубки командира и будки машиниста – до 15 мм;

– Остальные горизонтальные листы – до 10 мм;

– Наклонные листы при наклоне не более 20 град. – толщина уменьшается до 0,75 от толщины вертикального листа.

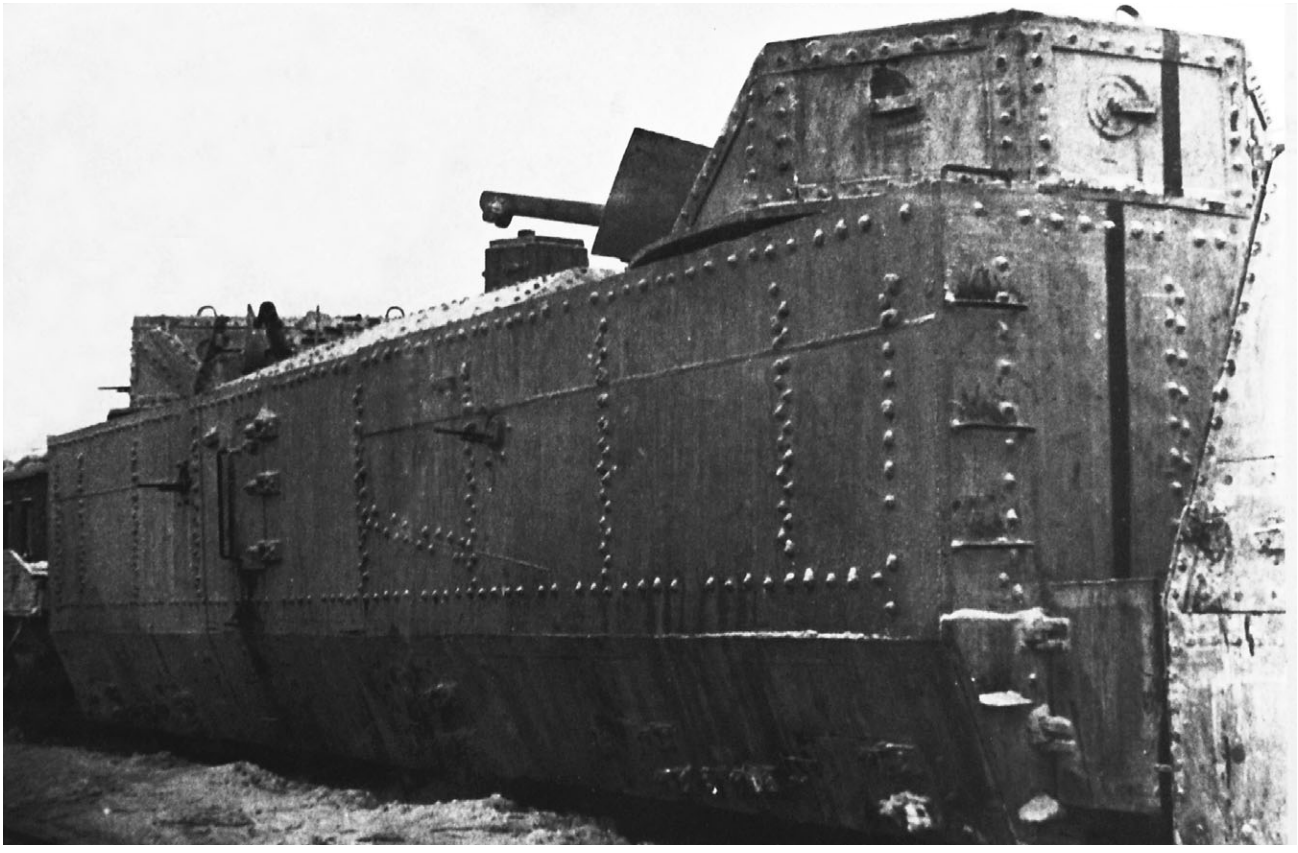
3. Вооружение – 12,7-мм пулемет на специально разработанном станке для стрельбы по зенитным целям, боекомплект – 500 патронов.

4. Нагрузка на ось паровоза и тендера – не более 18 т, в случае увеличения уменьшение веса производится за счет уменьшения толщины брони в менее ответственных местах.

5. Освещение – от турбогенератора;

6. Связь с бронеплощадками – телефонная и рупорная;

Бронеплощадка типа НКПС-42 бепо № 1 50-го ОДБП, построенная Ярославским ПРЗ в январе 1942 года. Вооружение две 76-мм полковых пушки обр. 1927 года и 6 пулеметов Браунинг, броня некаленая 15 + 10 мм со 120-мм асбестовой прослойкой (ЦАМО).



Бронеплощадка типа НКПС-42 бепо № 2 43-го ОДБП постройки Воронежского ПРЗ. Вооружена двумя 75-мм французскими пушками обр. 1897 года и пятью ДТ, толщина брони 50 мм (некаленая). Закончена и вооружена в депо Люблино в ноябре 1941 года (ЦАМО).

7. Связь внешняя – радиостанция «Днепр»;

8. Средства наблюдения – в командирской рубке стереотруба и смотровые щели с призмами, в будке машиниста – перископ и смотровые окна.

9. Отопление – паровое от котла паровоза (только в рубке командира).

В). Бронеплощадка.

1. Ходовая часть – 2-осная 20-тонная платформа с ходовыми частями 20-тонного вагона;

2. Толщина брони:

– Борт и лоб – 45 мм;

– Башня – 45 – 60 мм;

– Крыша – 20 мм;

– Покрытия ходовых частей – до 20 мм.

Нагрузка на ось не более 14 т.

3. Наклон стенок корпуса и башни – 20–30 град.

4. Вооружение площадки – 76-мм пушка танкового типа Ф-34 1 шт., пулеметов ДТ в шаровой установке – 3 шт.

Боекомплект – выстрелов к пушке не менее 160, патронов для ДТ 72 диска (4436 шт.).

Тип поворотного механизма башни – танкового типа с цевочным венцом и погоном, изготовленным из бандажей колесных пар паровоза диаметром не менее 1500 мм.

Средства наблюдения – ПТК в командирской башне и смотровые щели с призмами.

Средства связи с командиром бронепоезда – телефон и рупорная связь.

Освещение – электрическое, от турбогенератора на паровозе и аккумуляторы на бронеплощадке.

Г). Вагоны баз. Оборудованию подлежат вагоны:

– Вагон-штаб;

– Вагон-кухня;

– Вагон-баня;

– Вагон механическая мастерская;

– Вагон портновская и сапожная мастерские;

– Вагон-склад продовольствия;

– Вагон-склад вещевого довольствия;

– Вагон-санчасть.

Индексация бронепоездных объектов:

Бронепаровоз – ПР-43:

Легкая бронеплощадка – ПЛ-43».

Однако МВТУ не смог справиться с заданием в срок (планировалось подготовить комплект чертежей к 1 июня 1943 года), так как не имел опыта подобных работ. И если

с разработкой конструкции бронепаровоза удалось справиться довольно быстро – рембаза № 6 передала свои материалы и чертежи, то с бронеплощадкой дело обстояло не так гладко. Так, 28 мая 1942 года начальник управления бронепоездов ГАБТУ КА генерал-майор Чернов направил директору МВТУ Зиновьеву такое письмо:

«Работы по проектированию бронеплощадки конструкторской группой института проходят исключительно медленно, срок, предусмотренный договором, не выдержан. В настоящее время изготовлены детальные чертежи только на бронедетали.

Такое положение с проектированием срывает мероприятия по обеспечению постановления Государственного Комитета Обороны о строительстве бронепоездов в 1942 году и отдаляет сроки проектирования последующих объектов.

Основной причиной медленной работы по проектированию бронеплощадки является отсутствие должного внимания со стороны руководства института, в результате чего группа не имеет достаточного количества конструкторов, не постоянна по своему составу и работает в основном только 8 часов в сутки.

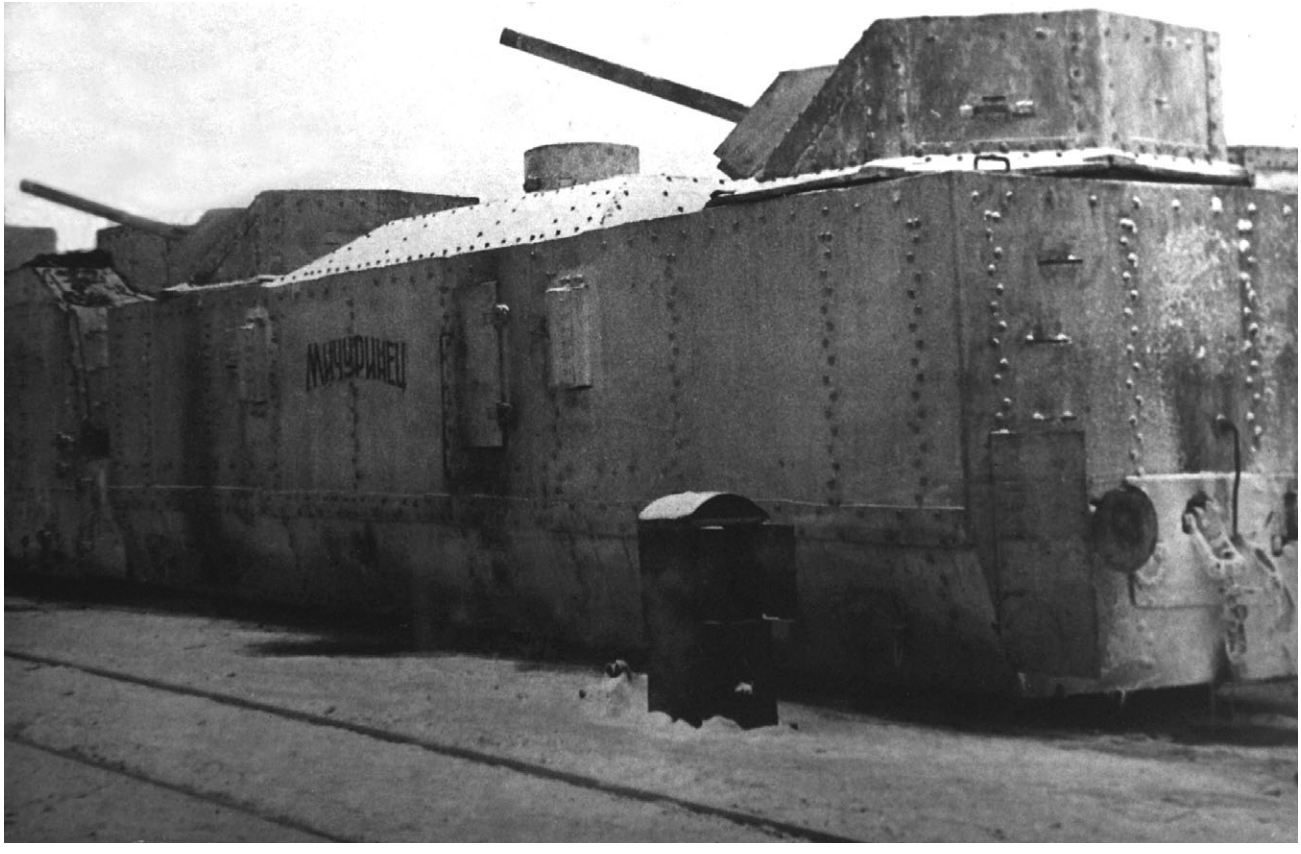
Прошу Вашего распоряжения о принятии мер по быстрейшему выполнению проекта бронеплощадки».

Комплект чертежей нового бепо, получившего обозначение БП-43 (бронепоезд образца 1943 года) был готов к началу июля 1942 года. Он состоял из бронепаровоза ПР-43, четырех бронеплощадок ПЛ-43 с башнями от танков Т-34 и площадки с зенитным вооружением ПВО-4. Последняя представляла несколько доработанный вариант зенитной двухосной бронеплощадки конструкции завода «Стальмост» и вооружалась двумя автоматическими 37-мм пушками (подробнее о работах завода «Стальмост» см. главу «Зенитное вооружение бронепоездов»).

25 июля 1942 года по инициативе ГАБТУ КА было подписано постановление ГКО № 2095сс «О производстве бронепоездов во II полугодии 1942 года», согласно которому до конца года надлежало изготовить 20 бепо типа БП-43. При этом часть из них должны были строить предприятия НКПС, а часть – заводы наркомата тяжелого машиностроения (НКТМ). Изготовление должно было вестись в следующих пунктах:

Коломенский машиностроительный завод им. Куйбышева НКТМ – 6 бронепоездов

Бронеплощадка типа НКПС-42 бепо № 2 «Мичуринец» 52-го ОДБП, построенная Мичуринским ПРЗ в январе 1942 года. Вооружение две 76-мм пушки Ф-34, 2 пулемета ДТ и 4 Браунинг, броня обычная сталь 20 + 20 мм с 12-мм воздушной прослойкой (ЦАМО).



(6 бронепаровозов и 24 броневлощадки); 6 платформ ПВО-4 для этих бепо – на заводе «Стальмост» НКТП;

Заводы НКПС:

Чкаловский паровозоремонтный завод (ПРЗ) – 2 бронепоезда;

Ташкентский ПРЗ– 2 бронепоезда;

Красноярский ПРЗ– 2 бронепоезда;

Уфимский ПРЗ– 2 бронепоезда;

Тамбовский вагоноремонтный завод (ВРЗ) – 12 броневлощадок и 3 платформы ПВО-4;

Канашский ВРЗ – 12 броневлощадок и 3 платформы ПВО-4;

Ярославский ПРЗ – 2 бронепаровоза;

Вологодский ПРЗ – 2 бронепаровоза;

Чкаловский ПРЗ – 2 бронепаровоза.

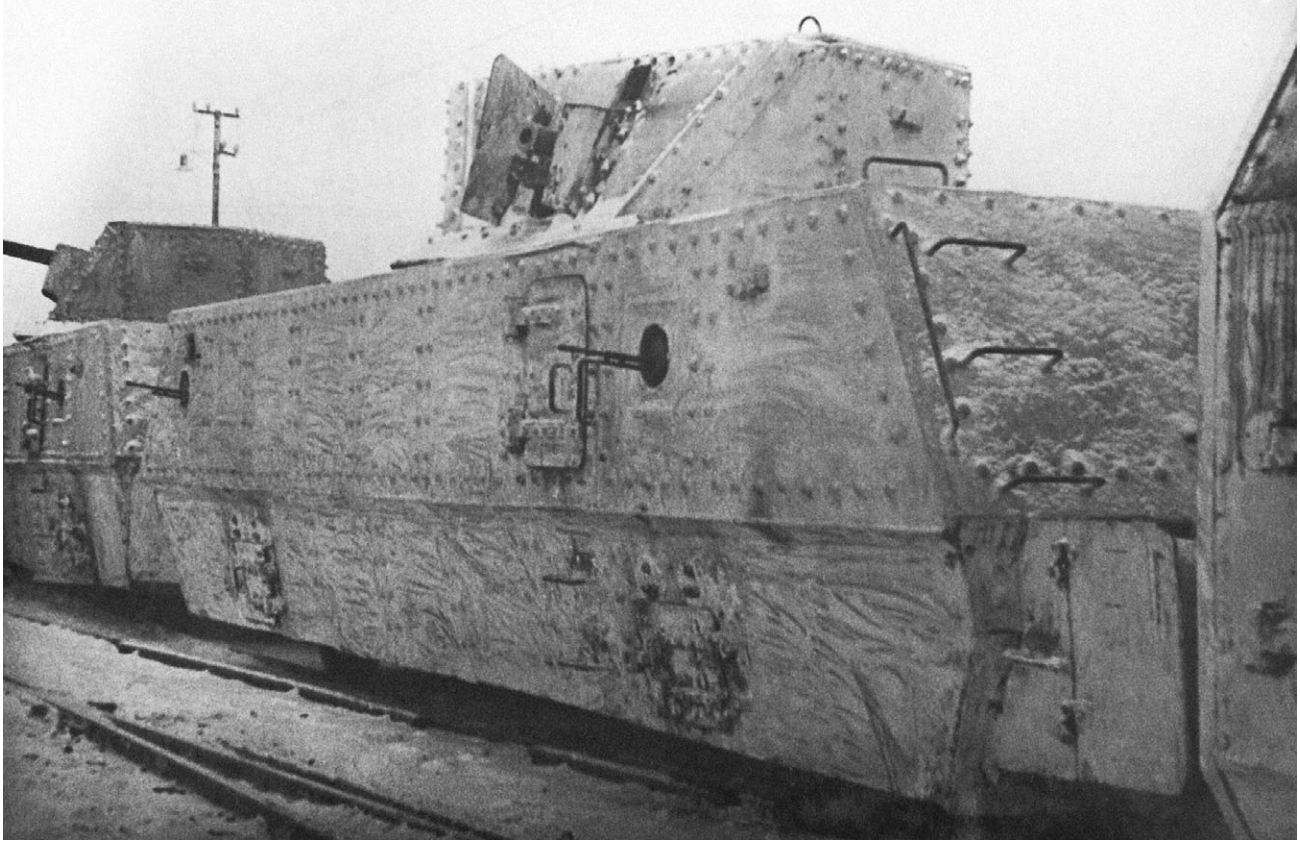
Кроме того, на предприятиях НКПС изготавливались 20 бронепоездных и 10 дивизионных баз.

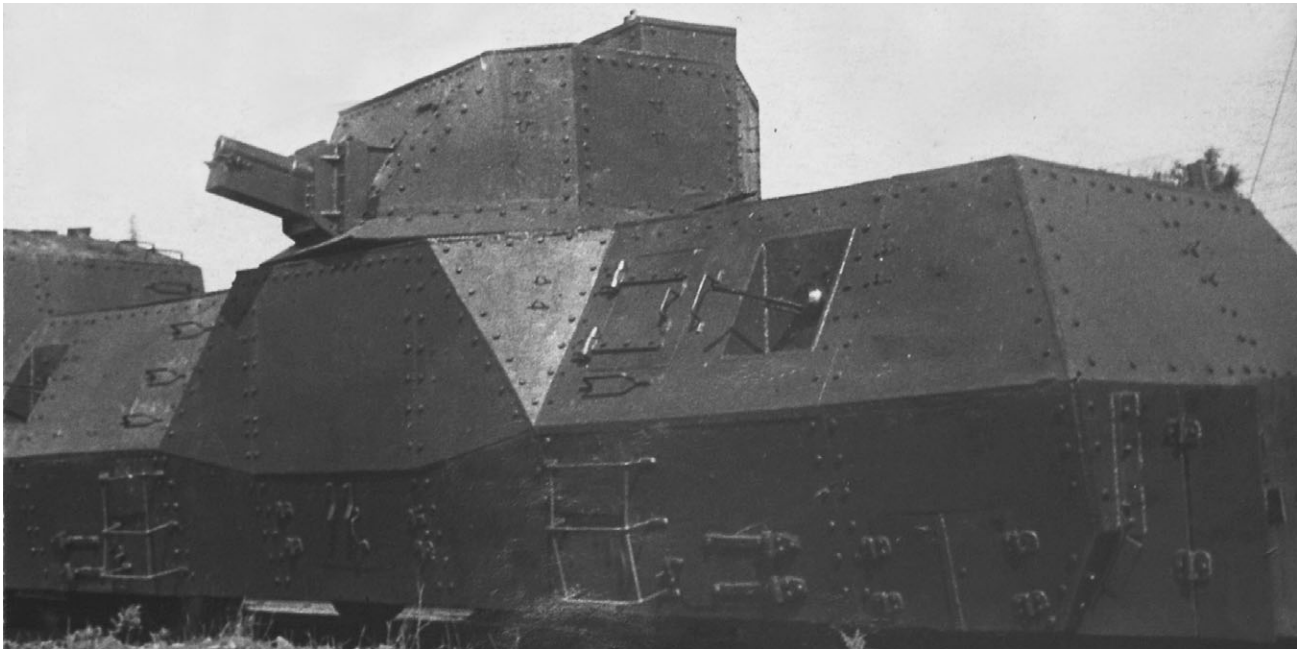
Постановлением ГКО № 2095сс при изготовлении этих бронепоездов предусматривалась широкая кооперация предприятий нескольких ведомств. Так, броневые детали для сборки бепо должны были поставляться заводами наркомата танковой промышленности (НКТП), паровозы и вагоны для бронирования и баз предоставлялись наркоматом путей сообщения, 80 танковых башен с не подлежащих восстановлению машин передавались ГАБТУ Красной Армии, вооружение и оптические приборы – главным артиллерийским управлением Красной Армии, электрооборудование и связь – наркоматами электро и радио промышленности, необходимое оборудование и материалы – наркомат среднего машиностроения и наркомат строительных материалов.

Несмотря на то, что во все пункты строительства чертежи бронепоездов отправили 7–8 августа 1942 года, до конца года выполнить постановление ГКО № 2095сс не удалось. Это было связано и с недоработанностью чертежей, и с задержкой поступления брони с предприятий наркомтанкпрома, и с медленной отгрузкой танковых башен и вооружения, и с ограниченными возможностями предприятий, на которых велось строительство. Небезынтересно привести несколько документов, хорошо иллюстрирующих трудности, возникшие при изготовлении бронепоездов БП-43.

Так, 25 сентября 1942 года начальник управления паровозоремонтных заводов Подшивалов направил следующее письмо в мобилизационно-плановый отдел НКПС (копии письма были отправлены в наркомат

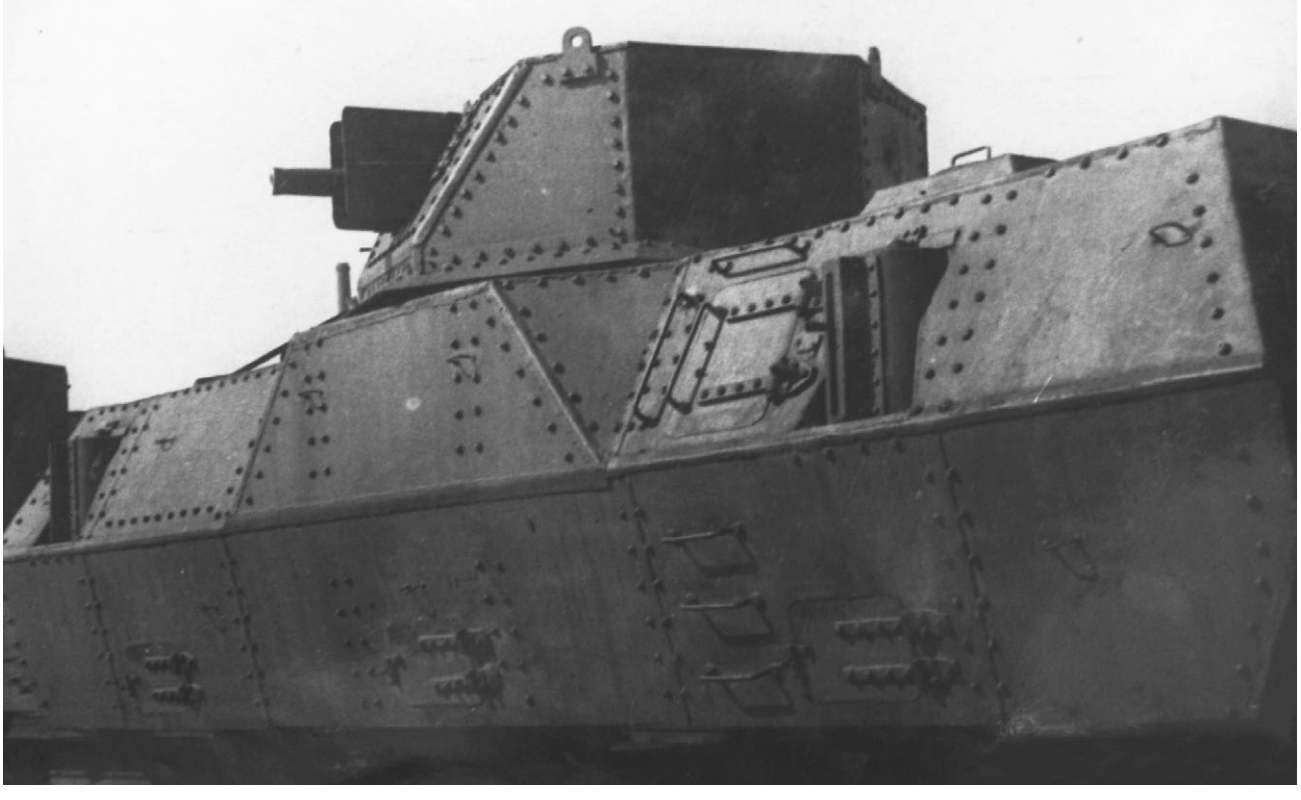
Броневлощадка типа ОБ-3 бепо № 2 24-го ОДБП, изготовленная Сталинскими мастерскими Октябрьской ж. д. в декабре 1941 года. Вооружена 76-мм полковой пушкой обр. 1927 года и 5 пулеметами ДТ (ЦАМО).





Бронеплощадка типа ОБ-3 бепо № 1 47-го ОДБП, изготовленная в депо станции Усяты Томской ж.д. в апреле 1942 года. Вооружена 76-мм пушкой КТ-28 и 5 пулеметами ДТ, броня некаленая 15 – 40 мм (ЦАМО).

Бронеплощадка бронепоезда № 2 44-го ОДБП, построенная на станции Молотово в апреле 1942 года. Вооружена 76-мм зенитной пушкой Лендера и пятью пулеметами ДТ, броня не каленая, борта 15+15 мм с 70 мм воздушным зазором, башня 40 мм. Площадка имеет дополнительную третью ось (ЦАМО).



госконтроля, наркомат танковой промышленности и в управление бронепоездов ГАБТУ КА):

«Во исполнение постановления ГКО от 25 июля 1942 года № ГОКО 2095 сс НКПС приказом от 31 июля 1942 года за № СС-732/Ц утвердил план и сроки строительства 14 бронепоездов на ПРЗ НКПС, из коих два бронепоезда должны быть построены в августе, по два бронепоезда и одному бронепаровозу в сентябре, октябре и ноябре и 3 бронепаровоза в декабре.

В соответствии с указанным выше постановлением НКТП обязан был поставить ПРЗ НКПС для строительства бронепоездов 14 комплектов бронедеталей, в том числе в августе – 5 комплектов, в сентябре – ноябре по 3 комплекта ежемесячно.

Выделенные Танкопромом заводы №№ 37, 38, 174 и Уралмаша, на которые возложена поставка бронедеталей до настоящего времени не изготовили и не отгрузили ПРЗ НКТП ни одного комплекта деталей.

Управление ПРЗ считает, что одной из основных причин срыва поставки бронедеталей заводами-поставщиками является поздняя рассылка чертежей Управлением бронепоездов, как заводам-поставщикам, так и ПРЗ. Поступление чертежей на указанные заводы началось в середине августа, и последние чертежи досылались в начале сентября.

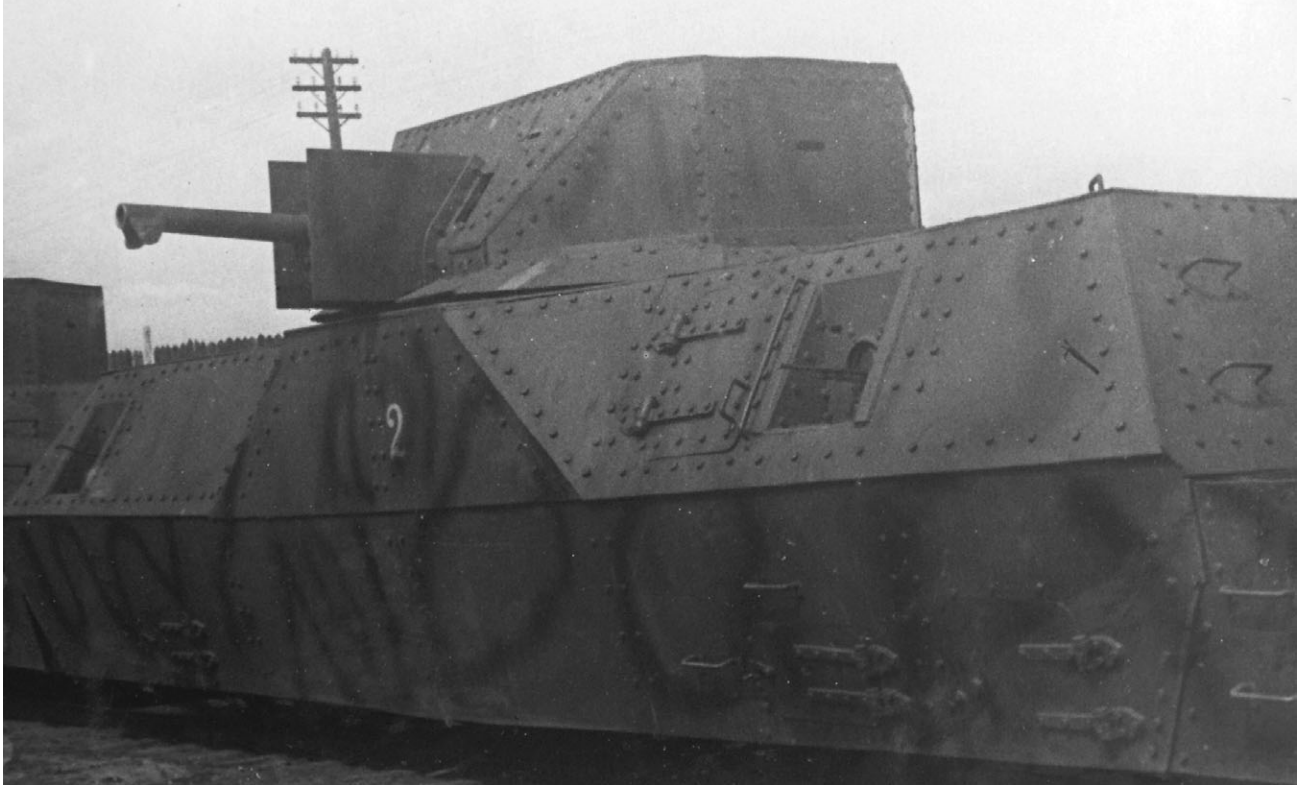
Ряд чертежей разработан ГАБТУ КА не точно и требует доработки. Запросы с заводов о неточности в чертежах поступают и сейчас.

Свердловский завод № 37 получил от ГАБТУ КА чертежи не в полном комплекте и при заключении с ним договора на поставку бронедеталей представителю Уфимского ПРЗ пришлось возвращаться в Уфу, чтобы доставить недостающие чертежи из своего комплекта, в результате заключение договора затянулось.

Вернувшиеся из командировки на завод № 174 работники ВПО НКПС тт. Нейда и Двухименный заявили, что этот завод, сорвавший поставку бронедеталей в августе, ничего не даст паровозоремонтным заводам и в сентябре.

По сообщению представителей НКПС, заключавших договор на поставку бронедеталей, установлено, что заводы совершенно не подготовлены к выполнению задания по поставке бронедеталей, а некоторые из них не имели и не имеют еще и сейчас необходимого для этого металла (Саратовский завод) (речь идет о заводе № 180 НКТП. – ***Прим. автора***). Все это привело к тому, что сроки в августе и сентябре сорваны, а положение октября продолжает оставаться неясным.

Броневлощадка типа ОБ-3 бепо № 1 47-го ОДБП, изготовленная депо станции Барабинск Омской ж.д. в феврале 1942 года. Вооружена французской 75-мм пушкой обр. 1897 года и 5 пулеметами ДТ, броня некаленая 20 + 10 мм с 80 мм воздушной прослойкой (ЦАМО).



В предупреждении срыва строительства бронепоездов в октябре и возможности хотя бы частично наверстать упущенное в процессе Предоктябрьского соревнования, Управление ПРЗ НКПС просит ваших распоряжений о немеленой отгрузку бронедеталей на ПРЗ».

Для оказания технической помощи при монтаже вооружения и специального оборудования управление бронепоездов откомандировало в пункты строительства бронепоездов своих офицеров, имевших опыт подобных работ, о чем было сообщено начальнику военно-промышленного отдела НКПС 22 сентября 1942 года:

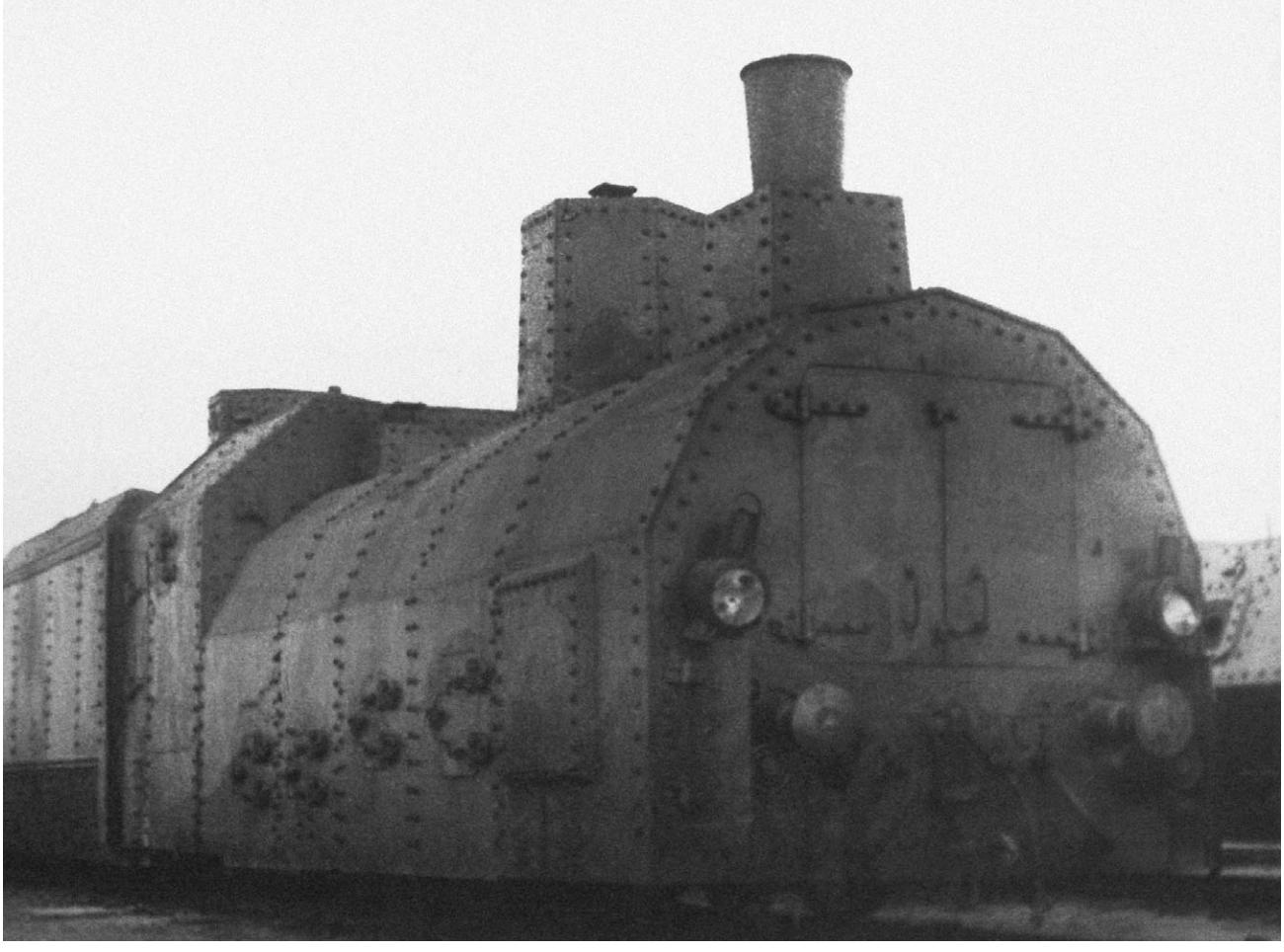
«Все башни, поступающие на пункты строительства бронепоездов, сняты с бывших в употреблении (в боях) танков Т-34 различных лет выпуска и заводов, а поэтому имеют некоторые конструктивные различия и не полное внутреннее оборудование. Перед постановкой на бронепоезда башни должны очищаться и восстанавливаться силами заводов, производящих изготовление бронепоездов. Вооружение (пушки и пулеметы) для бронепоездов должно поступать в пункты вооружения не с башнями, а отдельно, по нарядам с заводов, изготавливающих вооружение. Монтаж башен и вооружения бронепоездов должен производиться силами заводов, изготавливающих бронепоезда.

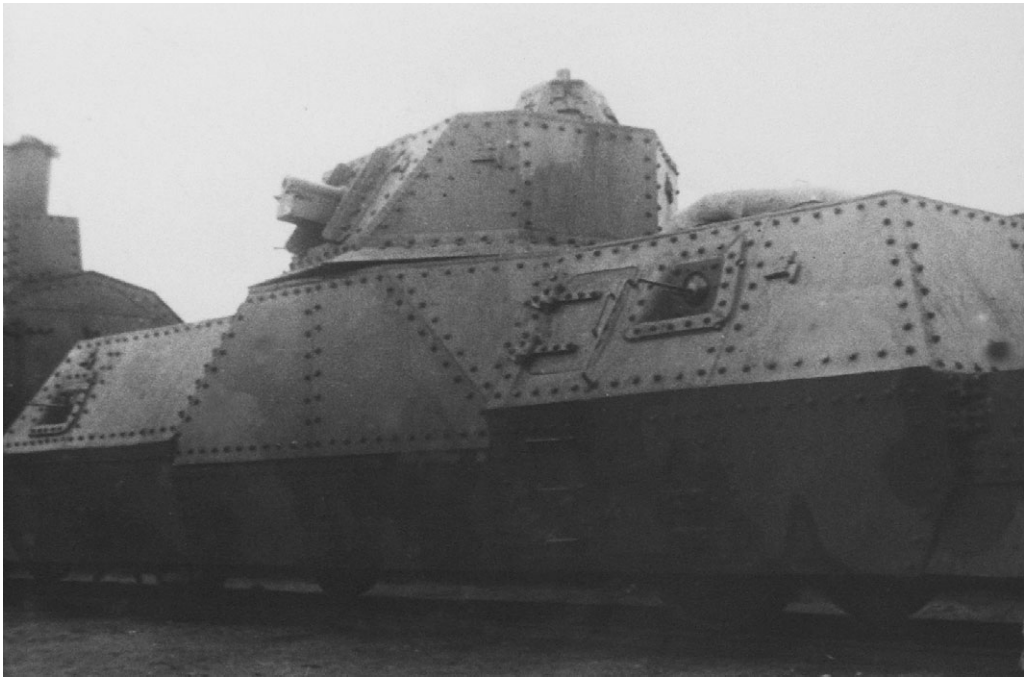
Для решения технических вопросов, связанных с изготовлением бронепоездов, контроля за ходом производства и приемки бронепоездов, на пункты строительства назначены военные представители ГАБТУ КА».

Проблемы были не только на предприятиях НКПС, но и на заводе имени Куйбышева, причем для решения их приходилось привлекать наркомат госконтроля. Так, 8 октября 1942 года начальник управления бронепоездов ГАБТУ КА направил в это ведомство следующее письмо:

«В соответствии с п. 9 постановления ГКО № 2025 ГАБТУ КА обязано поставить Коломенскому заводу имени Куйбышева (НКТМ) для производства бронеплощадок 24 броневые башни с танков Т-34, не подлежащих восстановлению.

Бронепаровоз бепо № 1 29-го ОДБП, построенный на Красноярском ПРЗ в марте 1942 года. Броня закаленная, 30 – 40 мм (ЦАМО).





Бронеплощадка типа ОБ-3 бронепоезда № 1 29-го ОДБП, изготовленная на Красноярском ПРЗ в марте 1942 года. Площадка вооружена 76-мм танковой пушкой КТ-28 и 5 пулеметами ДТ, броня закаленная, 30 мм борт и башня, 20 мм крыша, 15 мм движение (ЦАМО).

На 1 октября 1942 года поставлено Коломенскому заводу 5 башен. Башни вполне пригодные к постановке на бронепоезда при проведении небольшого ремонта, изготовлении и производстве монтажа внутреннего оборудования.

Однако директор Коломенского завода заявил, что ремонтировать и оборудовать башни завод не будет, и что согласно постановления ГАБТУ КА обязано поставить вполне исправные и укомплектованные башни.

Совершенно очевидно, что получить с танков, не подлежащих восстановлению, оборудованные и вполне исправные башни – неосуществимое желание.

Завод имеет все возможности отремонтировать и оборудовать башни. В настоящее время на завод отгружено еще 12 башен. Завод часто ссылается на отсутствие нижних погонов у башен, в то время, как в постановлении № 2025 записано, что прокат погонов Коломенский завод должен получить с завода № 178 НКТП.

Одновременно сообщаю, что неоднократные заявления директора Коломенского завода имени Куйбышева о том, что программа по выпуску бронепоездов в августе и сентябре с.г. сорвана из-за непоставки башен – совершенно несостоятельны, потому что даже при наличии какого угодно числа самых исправных башен завод не может выпустить и сегодня ни одного бронепоезда, так как не имеет ни одного комплекта бронедеталей».

Условия строительства бронепоездов на заводах НКПС хорошо иллюстрирует «Донесение о ходе строительства бронепоездов на Чкаловском ПРЗ», датированное 30 сентября 1942 года:

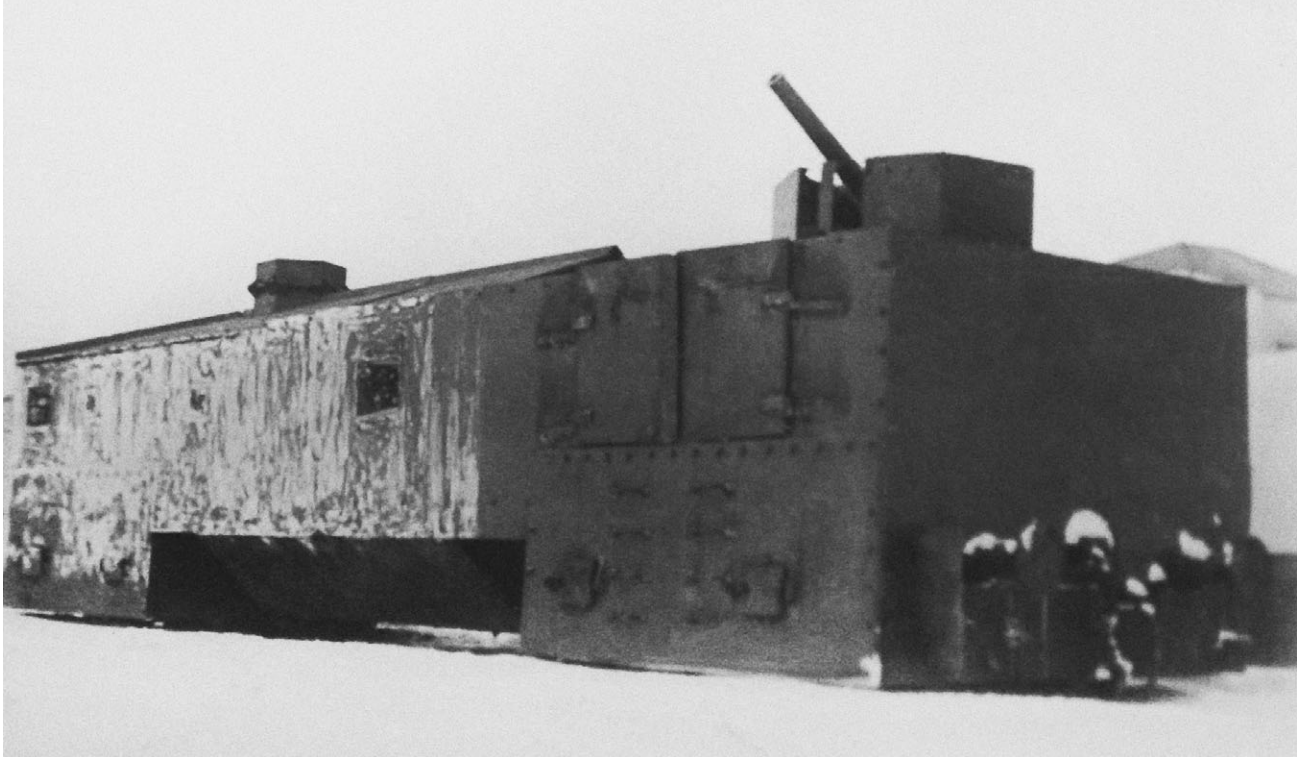
«К организации производства завод приступил в сентябре. Из состава котельного цеха выделен отдельный участок строительства бронепоездов. Спецплощадок и помещений не имеется, строительство в основном идет на улице.По штату участок строительства имеет около 70 человек, непосредственно занято в строительстве 20 – 25 человек. Изготовление деталей на бронепоезде ведется в основном вручную.

По состоянию на 1 октября 1942 года готовность первого бронепоезда к бронировке и вооружению составляет не более 50 %».

Несмотря на то, что для решения проблем с постройкой бронепоездов БП-43 привлекались самые разные инстанции, вплоть до наркомата государственного контроля и правительства страны, до конца 1942 года удалось изготовить всего два таких бепо – один сдал Коломенский машиностроительный завод, второй Чкаловский ПРЗ. Основной причиной невыполнения постановления ГКО № 2095сс являлась непоставка заводами наркомата танковой промышленности бронедеталей для бронирования составов. Поэтому в январе 1943 года для улучшения ситуации с изготовлением бронепоездов НКТП привлек дополнительно два завода – № 176 и 177.

Бронеплощадка бепо № 2 «Дзержинец» 48-го ОДБП с корпусом и башнями танка Т-28, построенная в депо Москва-Горьковская товарная Дзержинской железной дороги (АСКМ).

Бронеплощадка бепо № 2 51-го ОДБП постройки Макеевского завода. Борт двойной 7 + 25 мм с песчаной засыпкой, вооружение 76-мм пушка Лендера и 4 пулемета ДТ (АСКМ).



Изготовление 18 оставшихся бронепоездов БП-43 закончилось к концу октября 1943 года. Сдавались они такими темпами:

Завод имени Куйбышева – по одному бронепоезду к 1 марта, 1 мая, 1 июня, 1 августа, и 1 ноября (всего 5 бепо);

Предприятия НКПС: по одному бронепоезду к 1 апреля и 1 мая, два к 1 июня, шесть к 1 июля, два к 1 августа и один к 1 сентября (всего 13 бепо).

Кроме того, в феврале – марте 1944 года по инициативе горкома комсомола Ташкента на вагоноремонтном заводе изготовили один бепо сверхплана. Таким образом, в 1942–1944 годах был построен и передан Красной Армии 21 бронепоезд типа БП-43. Кроме того, во второй половине 1943 года броневые заводы наркомата танковой промышленности изготовили 35 комплектов для бронировки бепо БП-43 с расчетом их дальнейшего изготовления. Но в связи с небольшими потерями бронепоездов на фронтах в 1943 году их изготовление прекратили. Несколько комплектов бронедеталей использовали для постройки бронепоездов для войск НКВД.

ЗЕНИТНОЕ ВООРУЖЕНИЕ БРОНЕПОЕЗДОВ. Первый же месяц войны показал, что бронепоезда имеют слабое и совершенно недостаточное зенитное вооружение спаренная установка пулеметов Максима на тендере и счетверенная – на платформе СПУ-БП. Кроме того, последних имелось всего 28 штук, т.е. ими было оснащено только 2/3 всех бронепоездов. Для усиления зенитного вооружения бепо на фронтах в августе 1941 года главное артиллерийское управление Красной Армии по просьбе ГАБТУ КА выделило 30 штук 20-мм авиационных пушек ШВАК. В связи с большими потерями матчасти другого вооружения найти для этого не удалось. 22 августа 1941 года ГАБТУ прислало следующую разнарядку на 20-мм пушки:

«Выделенные для зенитного вооружения бронепоездов пулеметы ШВАК прошу направить в следующие адреса:

Тбилиси, склад № 374 – 10 (для 7 ОДБП);

Ташкент, склад № 408 – 8 (для 10 и 11-го отдельных бронепоездов по 4 шт.);

Ст. Кожевенное Казанской ж.д., рембаза № 6 – 12 шт.

Одновременно направьте патроны из расчета 10000 на пулемет».

Но из-за эвакуации артиллерийской базы ГАУ КА, пушки ШВАК были выделены лишь частично.

Постановлением ГКО № 490сс от 15 августа 1941 года, параллельно с изготовлением 40 бронепоездов на Ворошиловградском заводе имени Октябрьской революции в период сентября – декабря 1941 года, предусматривалось построить для них на Отрожском вагоноремонтном заводе НКПС 40 2-осных бронеплощадок ПВО (с двумя 12,7-мм пулеметами ДШК на каждой). Но в октябре 1941 года это предприятие было эвакуировано, не изготовив ни одной площадки, и их выпуск перенесли на Канашский ВРЗ. Последний в первом полугодии 1942 года сумел собрать всего 11 бронеплощадок ПВО, но закончить их не сумел – они достраивались и вооружались на заводе «Стальмост» (г. Раменское Московской области) наркомата тяжелого машиностроения, после чего поступили на вооружение бепо.

В конце декабря 1941 года для зенитного вооружения бронепоездов, строящихся по директиве НКО № 22сс, главное артиллерийское управление выделило 40 25-мм автоматических пушек, а в феврале 1942 года – 200 пулеметов ДШК без зенитных прицелов и станков (последние передали с завода № 37,

Бронедрезина БД-41 на разведке пути. Карельский фронт, 7-й ОДБП, лето 1944 года. Хорошо видно, что при строительстве этой дрезины использовался корпус танка Т-40 и пулеметная башня от двухбашенного Т-26 (ЦМВС).

где они оставались без дела после прекращения выпуска танков Т-30). Для установки пулеметов ДШК разработали зенитный станок упрощенной конструкции, изготовление которого было возможно на производственных мощностях депо и заводов НКПС.

В это же время отдел бронепоездов ГАБТУ КА спроектировал двухосную платформу ПВО, изготовление которых в январе 1942 года разместили на заводе «Стальмост». Выбор предприятия объяснялся просто – здесь имелся не эвакуированный запас металлического профиля и проката, который можно было использовать для изготовления площадок. В течение всей войны завод «Стальмост» являлся головным и основным предприятием по постройке бронеплощадок ПВО для бронепоездов. Но пик их производства пришелся на 1942 года, когда на этом предприятии построили 54 и провели достройку с вооружением еще 11 штук Канашского завода. В документах того времени они сначала назывались «бронеплощадки ПВО завода «Стальмост», а с лета 1942 года – «бронеплощадки ПВО-4». Между собой они отличались схемой бронировки и вооружением. ПВО-4, в отличие от площадок более раннего выпуска, имела бронировку ходовой части и более мощное вооружение – на них, как правило, ставилось две 37-мм автоматических пушки, хотя встречаются и другие варианты.

В конце 1941-го – начале 1942 года, при формировании дивизионов бронепоездов по директиве НКО № 22сс, на каждый из них выделялось две 25-мм автоматические пушки и 3–5 12,7-мм пулеметов ДШК. Всего дивизион имел 7 зенитных точек (по две на платформах ПВО, по одной на бронепаровозах и одна на платформе базы). А так как в этот период зенитного вооружения не хватало, на бронепоездах встречаются спаренные и счетверенные пулеметы Максима, старые авиационные ПВ-1, строенные ДТ и другие.

Построенных в 1942 году 65 бронеплощадок ПВО естественно не хватило на все бронепоезда. Поэтому многие команды бепо изготавливали зенитные бронеплощадки своими силами и из подручных материалов – металлических листов или шпал, а иногда вооружение ставилось открыто на контрольные платформы. Многие экипажи, пытаясь усилить зенитное вооружение своих составов, использовали для этого любые возмож-

Бронепаровоз бронепоезда № 2 «Свердловский железнодорожник» 16-го ОДБП, построенный в депо станции Свердловск в феврале 1942 года. Броня термически необработанная, толщиной 30–45 мм (ЦАМО).

ности – например, снимали 20-мм пушки ШВАК и 12,7-мм авиационные пулеметы УБ со сбитых самолетов, устанавливали трофейные 20-мм зенитки. Были случаи и покупки орудий командами бепо за свои деньги, которые перечислялись в Фонд обороны. При изготовлении некоторых бронепоездов бронеплощадки изготавливались вместе с ними, но таких было немного – например, бепо 55 дивизионов.

Для укомплектования бронепоездов зенитными средствами в 1943 году завод «Стальмост» построил 12 бронеплощадок ПВО-4 (не считая тех, которые поступали на укомплектование бепо типа БП-43). Однако и этого количества не хватило, чтобы обеспечить площадками с зенитным вооружением все действующие бронепоезда. Это можно видеть из приводимого ниже документа, подписанного начальником управления бронепоездов ГБТУ КА генерал-майором Черновым 17 ноября 1943 года:

«...Справка о бронеплощадках ПВО.

Наличие бронеплощадок ПВО.

1. По штату для бронепоездов потребно 129 бронеплощадок ПВО, вооруженных каждая двумя 37-мм зенитными пушками;

2. Имеется бронеплощадок ПВО и платформ ПВО 129 шт., которые по вооружению и бронированию распределяются следующим образом:

а) бронеплощадок ПВО вооруженных каждая двумя 37-мм или 25-мм зенитными пушками – 46;

б) бронеплощадок ПВО вооруженных каждая одной 37-мм или 25-мм зенитной пушкой и одним 12,7-мм пулеметом ДШК – 31;

в) бронеплощадок ПВО вооруженных каждая двумя 12,7-мм пулеметами ДШК – 21;

г) платформ ПВО (тип СПУ-БП) с башней легкого бронирования, вооруженных каждая одной счетверенной установкой пулеметов «Максима» – 16;

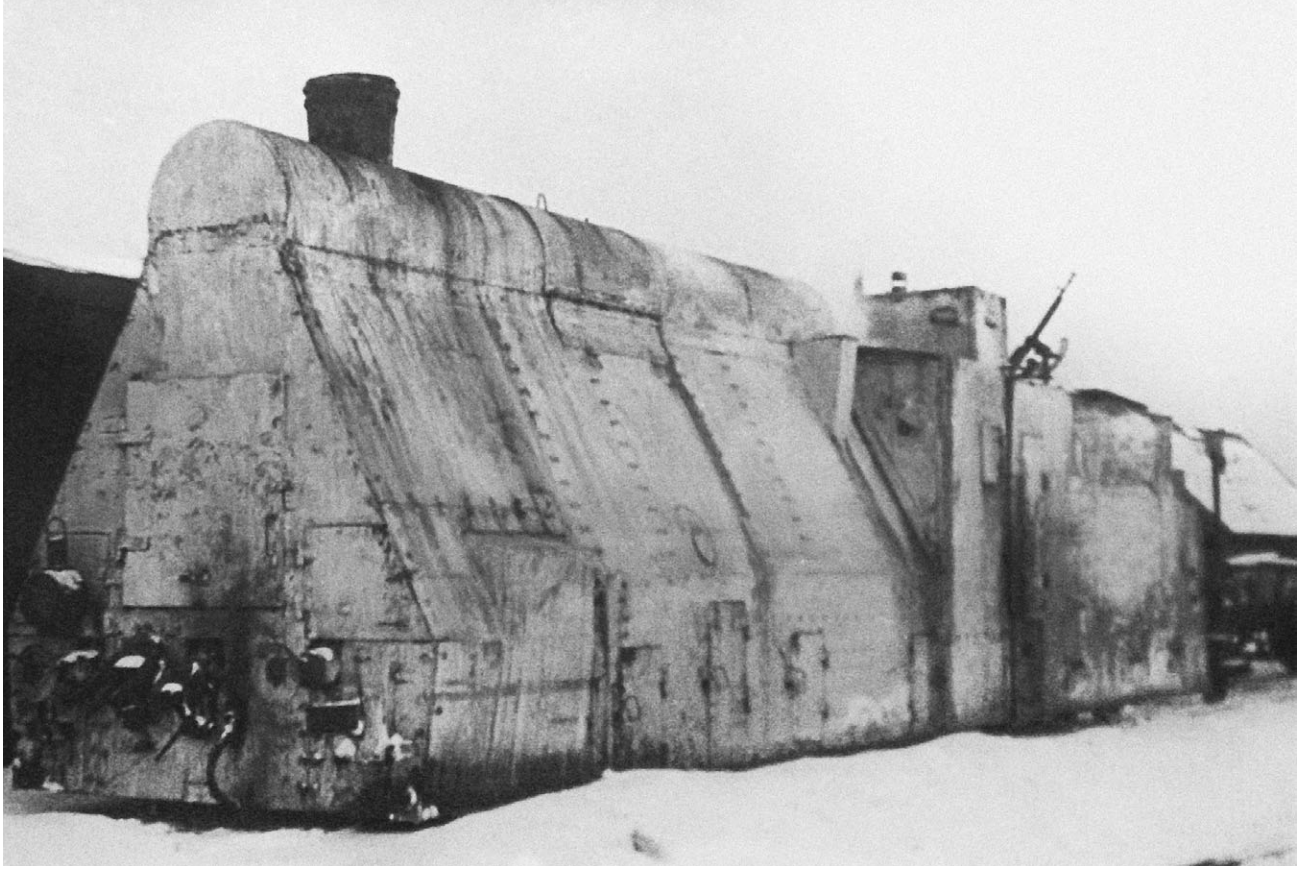
д) платформ ПВО не имеющих бронирования, вооруженных различными пулеметами (Браунинг, ДТ, Максим и проч.) оборудованных силами войсковых частей – 15.

Потребность в бронеплощадках ПВО.

Бронепоездные части, имеющие платформы ПВО типа СПУ-БП и платформы ПВО без бронирования должны быть укомплектованы типовыми бронеплощадками ПВО.

Для этого потребна 31 бронеплощадка ПВО.

Бронепаровоз Ов № 5900 бепо № 2 51-го ОДБП, забронированный Макеевским заводом в октябре 1941 года. Толщина некаленой брони 14–20 мм, вооружение – пулемет ДШК (АСКМ).



Производство бронеплощадок ПВО.

1. При заказе промышленности бронеплощадок ПВО наиболее трудным является вопрос изготовления броневых деталей.

В настоящее время имеется принципиальная договоренность с 3-м Главным Управлением НКТП об изготовлении броневых деталей из неиспользуемого броневого листа для танковых корпусов на заводе № 180.

2. Заказываемый 31 комплект броневых деталей будет использован следующим образом:

а) 14 комплектов на постройку бронеплощадок ПВО на Ремзаводе № 105 в г. Хабаровске. ГАУ КА на это количество бронеплощадок выделяет 28 штук 37-мм зенитных пушек для бронепоездов ДВФ.

По получении от НКТП официального согласия об изготовлении броневых деталей можно будет входить в Правительство с ходатайством об изготовлении 17 штук бронеплощадок ПВО».

5 марта 1944 года вышло постановление ГКО № 5306сс 20 «О строительстве в 1944 году зенитных бронеплощадок ПВО-4», в котором говорилось следующее:

«Государственный Комитет Обороны постановляет:

1. Обязать Наркомат Тяжелого Машиностроения – тов. Казакова и завод «Стальмост» НКТМ – тов. Саркисова построить в 1944 году 17 штук зенитных бронеплощадок ПВО-4 и сдать их ГБТУ Красной Армии в следующие сроки: во 2-м квартале 7 шт. и в 3-м квартале – 10 шт.

2. Обязать Наркомат Танковой Промышленности – тов. Малышева изготовить 17 комплектов броневых деталей бронеплощадок ПВО-4 из броневого листа неиспользуемого для танков и поставить их Наркомтяжмашу в следующие сроки: к 15 апреля 1944 года – 4 комплекта, во 2-м квартале – 10 комплектов и в 3 квартале – 3 комплекта.

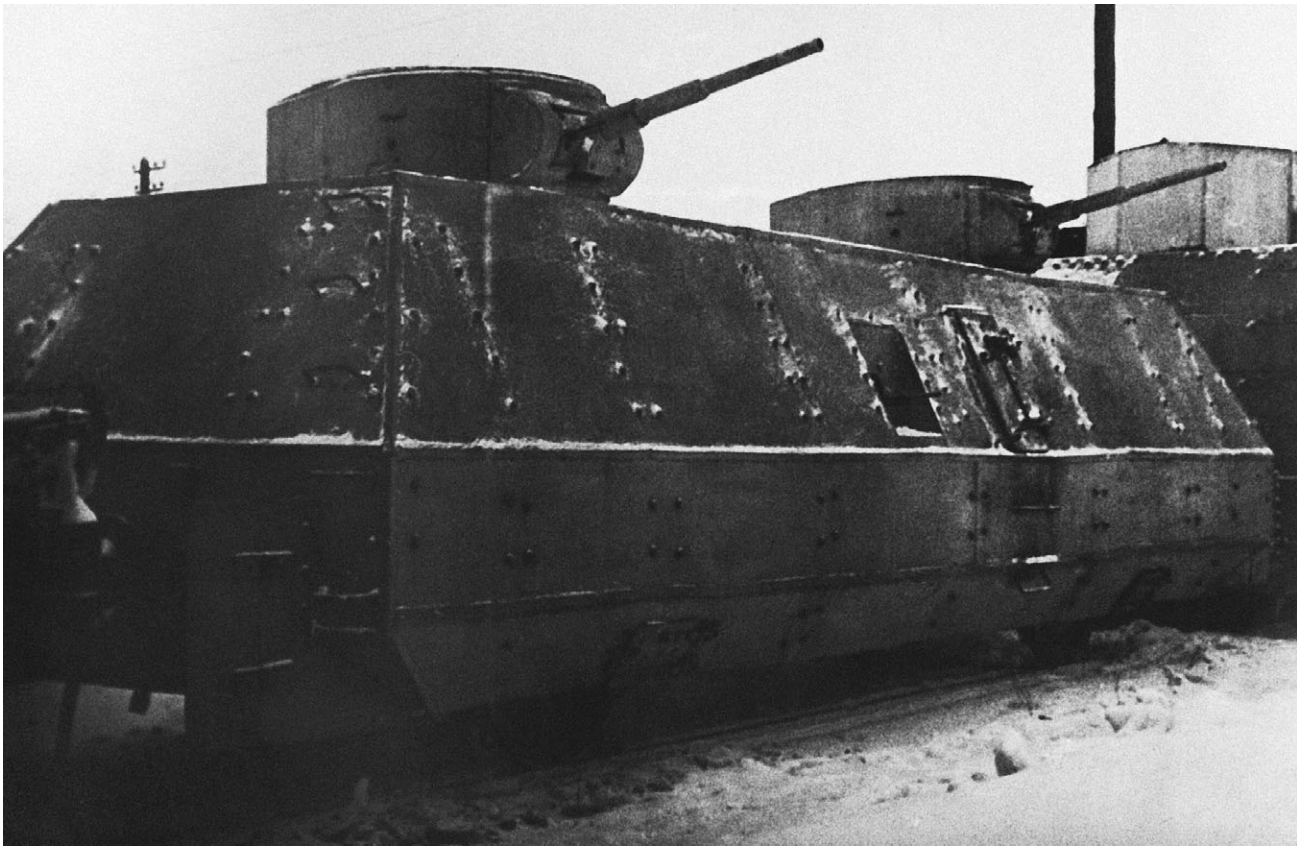
3. Обязать Наркомат Путей Сообщения – тов. Кагановича выделить для постройки зенитных бронеплощадок ПВО-4 17 штук двухосных 20-тонных платформ, подготовленных по техническим условиям ГБТУ Красной Армии и поставить их Наркомтяжмашу в следующие сроки: к 15 апреля 1944 года – 4 шт., во 2-м квартале – 10 шт., в 3-м квартале – 3 шт.

4. Обязать Наркомат Обороны (ГАУ КА) – тов. Яковлева выделить для постройки бронеплощадок ПВО-4 34 шт. 37-мм зенитных пушек образца 1939 года и поставить их в следующие сроки: к 15 апреля 1944 года – 8 шт., во 2-м квартале – 20 шт. и в 3– квартале – 6 шт.

Заместитель председателя Государственного Комитета Обороны В.Молотов».

Бронеплощадки в счет этого постановления заводом «Стальмост» были изготовлены

Бронеплощадка бепо № 2 «Коломенский рабочий» 55-го ОДБП, построенная Коломенским заводом имени Куйбышева в январе 1942 года (АСКМ).



Бронеплощадка бепо № 1 23-го ОДБП, изготовленная в депо станции Лихоборы в декабре 1941 года. Вооружение – две 45-мм пушки в башнях танка Т-26 и четыре пулемета ДТ (АСКМ).

в июле – ноябре 1944 года, и еще 7 штук собрали сверхплана до конца года.

В ноябре 1944-го – феврале 1945 года завод № 180 наркомата танковой промышленности отгрузил заводу № 105 главного управления по ремонту танков Красной Армии (г. Хабаровск) 14 комплектов броневых деталей для постройки бронеплощадок ПВО-4, но до конца войны их так и не изготовили.

Таким образом, в 1942–1944 годах завод «Стальмост» дал Красной Армии 101 бронеплощадку ПВО, не считая 6 построенных для бронепоездов БП-43.

БРОНЕДРЕЗИНЫ И МОТОБРОНЕВАГОНЫ. В годы Великой Отечественной войны строительство бронедрезин носило спонтанный характер и было весьма небольшим. Тем не менее, в 1941 году были попытки наладить их серийный выпуск. Так, 25 ноября 1941 года начальник управления бронепоездов и бронемашин полковник Чабров направил на утверждение тактико-технические условия на бронедрезину БД-41:

«1. Легкая бронедрезина монтируется на шасси автодрезины Уа производства Калужского завода.

2. Перед бронировкой с автодрезины снимаются кузов и пол. Рессоры усиливаются добавлением одного коренного листа. Педаль муфты включения и рычаг акселератора переделываются для более удобного пользования ими.

3. Основу броневого корпуса БД-41 составляет корпус танка Т-40.

4. До постановки броневого корпуса танка на шасси дрезины все внутренние агрегаты танка и ходовая часть демонтируются.

5. Корпус танка устанавливается на раму автодрезины с просветом 150 мм. Корпус устанавливается в направлении продольной оси дрезины с таким расчетом, чтобы задний срез корпуса танка совпадал с внешней гранью заднего бруса рамы дрезины.

6. Корпус танка укрепляется к раме дрезины с помощью 4 лап на заклепках, с использованием под заклепки существующих отверстий в корпусе танка.

7. В корпусе вырезаются отверстия для радиатора и входных дверей. Двери изготавливаются из 2-слойного 10 мм железа и ставятся на петлях и внутренних запорах.

8. В нижней части дрезина укрывается железом толщиной 10 мм (лобовой и нижний листы 8 мм). Над буксами ставятся дверцы на петлях.

9. В передней части дрезины ставится откосный лист толщиной 10 мм. Образующееся пространство между ним и передним откосным листом корпуса танка используется для установки бензобака и хранения инструмента. Для укрытия бензобака ставятся дополнительные листы толщиной 7–8 мм.

10. Бронировка радиатора состоит из жалюзи с постановкой впереди металлического листа толщиной 10 мм.

11. Пол дрезины металлический (3 мм) с деревянным настилом. В задней части делается лаз размером 450х450 мм.

12. Внутри дрезины устанавливаются 2 откидных сиденья (кроме сидений для башенного стрелка и водителя).

13. Кроме имеющихся смотровых щелей в задней части прорезаются 3 щели: 2 по бокам, 1 сзади. Смотровые щели должны закрываться задвижками, установленными снаружи и укрепленными изнутри.

14. Внутри дрезины устанавливается электроосвещение, состоящее из двух постоянных и 1 переносной точек.

15. Вооружение дрезины – пулеметы ДШК обр. 1938 г. и ДТ в башне.

16. Дрезина окрашивается внутри в светлый цвет, снаружи в защитный.

17. Приемка дрезины производится представителем ГАБТУ КА».

На следующий день, 26 ноября требования на БД-41 были утверждены начальником Главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенантом танковых войск Федоренко и переданы на московский вагоноремонтный завод имени Войтовича (ныне Московский завод по модернизации и строительству вагонов имени Войтовича, шоссе Энтузиастов 4). Заводу поручалось в срочном порядке разработать рабочие чертежи и развернуть выпуск бронедрезин БД-41, используя корпуса не подлежащих ремонту танков Т-40.

Следует сказать, что к этому времени завод имени Войтовича был эвакуирован в Красноуфимск, поэтому перед оставшимся в Москве небольшим коллективом стояла очень трудная задача – не хватало оборудования, материалов, квалифицированных специалистов. Тем не менее, рабочие и инженеры справились – с 5 декабря 1941-го по 11 февраля 1942 года они передали Красной

Строительство бронеплощадок бепо № 1 «Смерть немецким оккупантам» 48-го ОДБП в депо имени Ильича. Хорошо видны обваренные броней корпуса танков Т-34 с башнями (АСКМ).

Бронепаровоз Ок № 139 бронепоезда № 1 «Козьма Минин» 31-го особого отдельного дивизиона бронепоездов. Построен в депо ст. Горький в феврале 1942 года. Броня закаленная, толщиной 20, 30 и 45 мм (ЦАМО).

Армии 5 бронедрезин БД-41. В отчете завода имени Войтовича о работе в годы войны об этом сказано кратко – произвели «бронирование автодрезин типа Уа путем пересадки на них корпуса танка Т-40».

Судя по фотографиям, как минимум на двух БД-41 башни Т-40 заменили башнями двухбашенного Т-26, при этом на одной из них корпус Т-40 не использовался. Кроме того, хорошо видно, что бронирование произведено грубо, и с отклонением от утвержденных в ГАБТУ условий. Тем не менее, работа была сделана и БД-41 поступили на вооружение бронепоездных частей, правда куда конкретно – пока установить не удалось. Достоверно известно, что одна из них в 1943–1944 годах действовала в составе 7-го отдельного дивизиона бронепоездов.

Следует сказать, что судя по документам ГАБТУ завод имени Войтовича был не единственным предприятием Москвы, изготавливавшим бронедрезины. Согласно «Отчету о работе Управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941–1945 г.», составленному в 1945 году сказано: «В течении 1942 г. было изготовлено 7 бронедрезин на шасси мотовоза Мз/2 и автодрезин Уа. Бронедрезины изготавливались с использованием корпусов башен легких танков на заводе НКПС им. Войтовича и в депо Московского ж.д. узла». Однако автор не располагает информацией о том, две какие на шасси мотовоза были изготовлены.

Строительство БД-41 пожалуй было единственным случаем во время Великой Отечественной войны, когда изготовление бронедрезин велось по директиве «сверху» (в отличие, например, от строительства бронепоездов, которое как правило, велось по постановлениям ГКО – Государственно Комитета Обороны). Часто факт изготовления бронедрезины подтверждается фотографией, но никаких других данных о ее постройке найти не удается, хотя в отдельных случаях удается найти и документы. Следует сказать, что число бронедрезин, изготовленных на предприятиях бывшего СССР в годы Великой Отечественной войны было невелико, и едва превышало 20 единиц. В качестве базы для них использовались шасси мотовоза Мз/2 или дрезины Уа – они более всего подходили для бронирования, и довольно большое их количество эксплуатировалось на железных дорогах СССР в предвоенные годы.

Использование в конструкции бронедрезин частей разбитых и не подлежащих ремонту танков де было единственным на заво-

де имени Войтовича. Похожая конструкция (правда, в одном экземпляре) была изготовлена и в Ленинграде.

В августе 1941 года работники Ленинград–Варшавской железной дороги начали строительство бронепоезда для Красной Армии. К 23 сентября состав был готов, и начались работы по установке вооружения. Одновременно по инициативе Ленинского райкома ВКП(б) для усиления бронепоезда на заводе имени Кирова «была оборудована бронедрезина с вооружением из 8 пулеметов и двумя вращающимися башнями». Дрезина поступила на укомплектование бронепоезда Народный мститель», который позже вошел в состав 71-го дивизиона бронепоездов. Судя по документам, она использовалась в составе бронепоездных частей Ленинградского фронта до лета 1945 года.

На сегодняшний день известно только одна фотография этой боевой машины, на которой видно, что при ее постройке использовались башни от танков БТ-2, причем с пулеметным вооружением. Правда, не удалось достоверно установить, какая база использовалась при изготовлении – Уа или мотовоз Мз/2 (по мнению автора, это Мз/2).

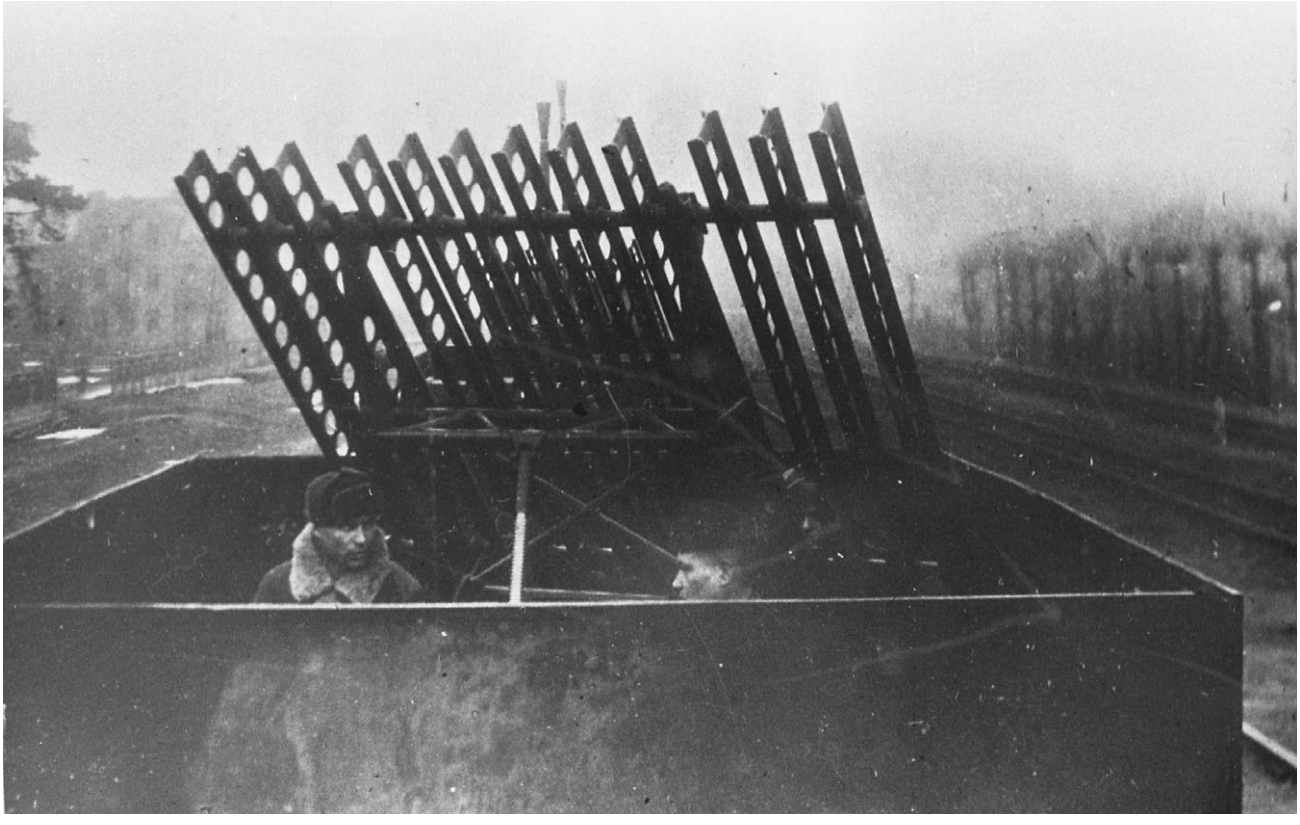
В начале ноября 1941 года на Ворошиловградском паровозостроительном заводе по чертежам технического отдела 28-й отдельной железнодорожной бригады были изготовлены «бронемотовоз и бронедрезина, вооруженные пулеметами». Они поддерживали бронепоезда № 2 «За Родину», 6 и 11 в боях 19–21 ноября 1941 года в боях у Голубовки и станций Водопровод и Сентяновка, но никаких сведений о конструкции, вооружении и дальнейшей судьбе этих машин найти пока не удалось, как и нет пока их изображений.

Нет никаких данных и о бронедрезине, изготовленной на Харьковском вагоноремонтном заводе, который работал до 18 сентября 1941 года. В отчете о работах предприятия за 1941 года, направленном в управление вагоноремонтных предприятий НКПС, сказано: «В августе завод получил от командования Юго-Западного фронта задание – построить 4 бронеплощадки и одну моторизированную бронированную дрезину».

Есть фотография бронедрезины бронепоезда «Железняков» (напомню, что он действовал в осажденном Севастополе с осени 1941-го до лета 1942 года), отправляющейся на разведку пути весной 1942 года. Никакой информацией о постройке и эксплуатации этой боевой единицы автор не располагает.

Последняя известная автору бронедрезина упоминается в документах управления бро-

Установка М-8 на зенитной бронеплощадке бепо № 659 «Козьма Минин» 31-го особого дивизиона бронепоездов. Весна 1943 года (АСКМ).



Броневлощадка депо бронепоезда № 1 «Козьма Минин» 31-го особого отдельного дивизиона бронепоездов. Построена в депо ст. Горький в феврале 1942 года, имеет сварной корпусом из 45-мм закаленной брони (ЦАМО).

непоездов и бронемашин мая 1942 года. Она имела на вооружении два 82-мм миномета и «пулемет ДП, установленный за щитом». В состав какого дивизиона бронепоездов она входила, пока установить не удалось.

В годы Великой Отечественной войны у нас в стране велось проектирование и изготовление более мощных бронепоездных единиц – мотоброневагонов, или как их часто называли в документах «бронированных автомотрис». Правда, большая часть из них так и осталась на бумаге. Это объясняется тем, что большая часть проектов была выполнена в 1943 – 1944 годах, когда роль бронепоездов в боевых действиях была заметно ниже, чем в первый период войны. Тем не менее, по мнению автора, разработки этих автобронематрис представляет как исторический, так и технический интерес. Ниже дается информация об этих проектах в хронологическом порядке.

РАБОТЫ КОЛОМЕНСКОГО МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА. В декабре 1941 года Коломенский машиностроительный завод им. В. Куйбышева (вернее то, что осталось в Коломне после эвакуации завода в Киров в октябре 1941 года) начал ремонт танков КБ и дизельных двигателей В-2К. Это послужило материальной базой для начала проектирования «нового тепловоза-автомотрисы с мощным броневым покрытием и вооружением». Работы велись инженерами Ароновым и Уткиным под руководством под руководством Лебедянского, известного конструктора паровозов (еще перед войной по заданию АБТУ РККА он работал над проектом бронетепловоза). Работы по новому проекту шли очень быстро, и в феврале 1942 года бронеавтомотриса, получившая имя «Красная звезда», была готова.

Ее корпус состоял из двух продольных двутавровых балок и каркаса из уголков, к которым крепились 45 мм броневые плиты. Корпус устанавливался на двух двухосных тележках одинаковой конструкции. На каждой из них устанавливался двигатель В-2К, коробка перемены передач, радиаторы и бортовые передачи от танка КВ, топливный и масляный баки, пусковые баллоны со сжатым воздухом, аккумуляторные батареи и тормозное устройство. Двигатель через главный фрикцион соединялся с коробкой перемены передач и бортовыми редукторами, от которых «вращающий момент передавался цепями Галля при помощи звездочек, на колеса первой сцепной оси». Первая и вторая оси, используемые от паровоза серии Су, связыва-

лись между собой спарниками. Кроме того, от тендера паровоза Су были заимствованы рессоры, колодки и элементы подвески.

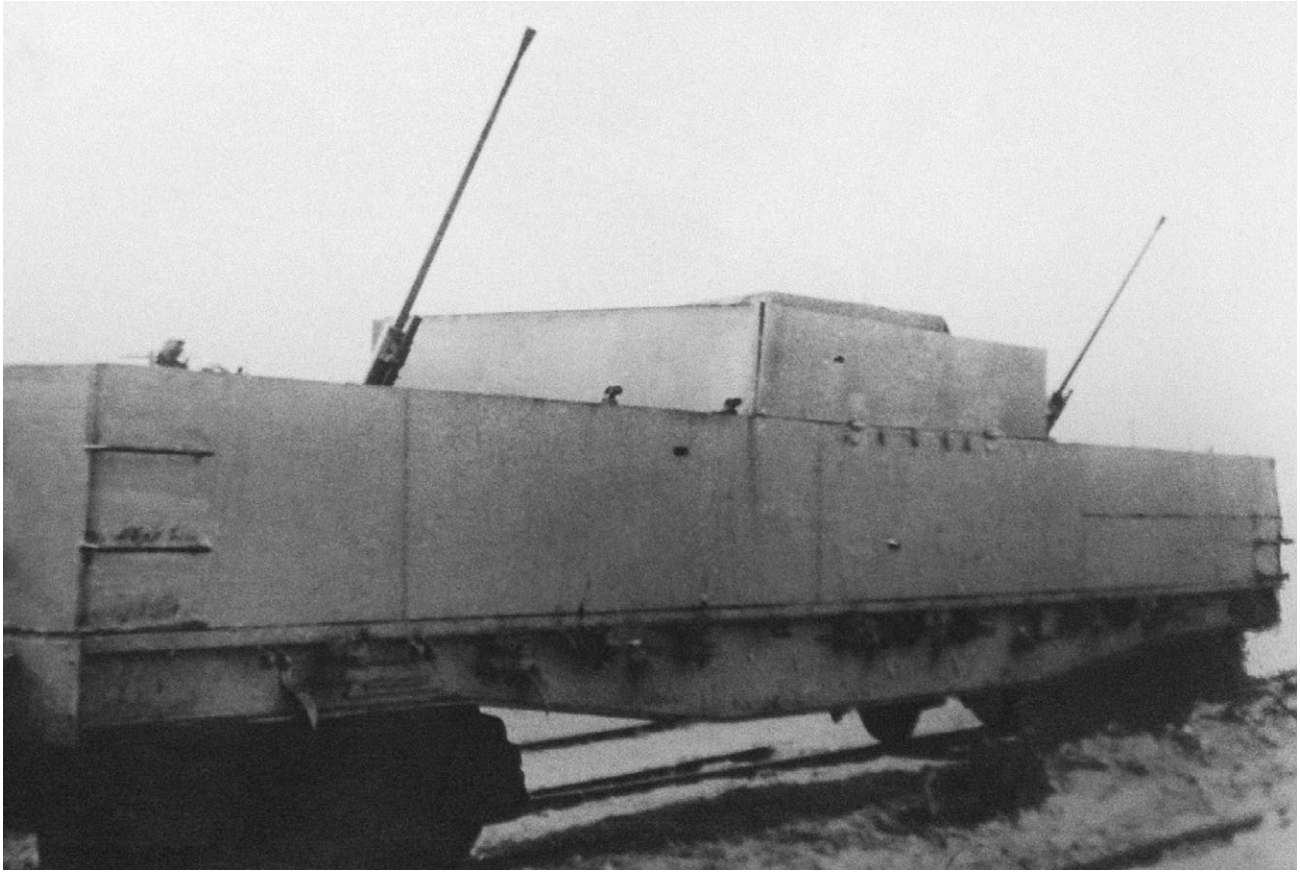
Пост управления движением бронедрезины находился в центральной части кузова. Водитель мог наблюдать за движением через специальные окошки и смотровые щели. Передний и задний двигатели выключались ножными педалями, действующими на главные фрикционы. Приборы управления движением целиком использовались от танка КВ. Вооружение «Красной звезды» состояло из 76-мм пушки ЗИС-5, четырех пулеметов ДТ – два в башне и два в бортах корпуса – и одного ДШК на специальной зенитной установке.

Использование двух ведущих тележек и двух двигателей для переднего и заднего хода объяснялось очень просто – после эвакуации на заводе в Коломне не сталось зуборезных станков, пригодных для изготовления деталей реверсной коробки передач. Тем не менее, конструкторы завода предусмотрели возможность дальнейшей модернизации «Красной звезды». Так, в своем письме в ГАБТУ в феврале 1942 года Лебедянский писал: «В дальнейшем машина может быть легко модернизирована на базе первого опытного образца: поднята скорость переднего и заднего ходов конструкцией нового реверсивного редуктора, оставлена одна движущая тележка, взамен же второго мотора поднята огневая мощь и запасы вооружения. Форма брони также может быть улучшена заменой плоских стенок наклонными».

Испытания бронеавтомотрисы выявили ряд существенных недостатков в конструкции ведущих тележек и силовой установки в целом. В результате, машина большую часть времени чинилась на заводе, и только к июню 1942 года удалось довести «Красную звезду» до рабочего состояния.

Предъявленная представителям управления бронепоездов и бронемашин ГАБТУ бронеавтомотриса Коломенского завода не вызвала у военных энтузиазма. При рассмотрении проекта машины в июне месяце 1942 года военные предложили внести в конструкцию ряд изменений, в частности установит реверсную коробку перемены передач, увеличить скорость до 70 км/ч и «в целях надежности работы ценную передачу заменить полностью на дышловую». Однако это сделано не было, поэтому дальнейшие работы по «Красной звезде» были признаны неперс-

Зенитно-минометная бронеплощадка бепо № 1 «Козьма Минин» с двумя 25-мм автоматическими пушками образца 1940 года и реактивной установкой М-8 в центральной рубке (АСКМ).



пективными. Например, заместитель начальника главного бронетанкового управления ГАБТУ Красной Армии генерал-майор технических войск Лебедев в своем письме высказывался о ней так:

«Бронеавтомотриса создана без учета ранее построенных и разработанных конструкций подобных боевых единиц и без учета военного опыта. При разработке проекта, заводом не были даже учтены основные моменты тактико-технических требований ГАВТУ Красной Армии. Основным принципиальным недостатком построенного образца является неправильное решение задачи реверсирования хода, тогда как в предшествующих образцах эта задача решалась вполне удовлетворительно.

В данном образце для обратного хода установлена вторая силовая группа. Конструкция ходовой части (тележек), передачи движения на колесные пары и внутреннего оборудования не отработаны даже еще в ходе проектирования. В настоящее время бронеавтомотриса не доведена до условий надежной эксплуатации.

Построенный образец бронеавтомотрисы Коломенского завода им. Куйбышева по конструкции не является перспективной боевой машиной».

Аналогичного мнения придерживался и начальник управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА генерал-майор танковых войск Чернов:

«Бронеавтомотриса КЗ-1 построена Коломенским заводом без учета тактико-технических требований, предъявленных со стороны ГБТУ Красной Армии.

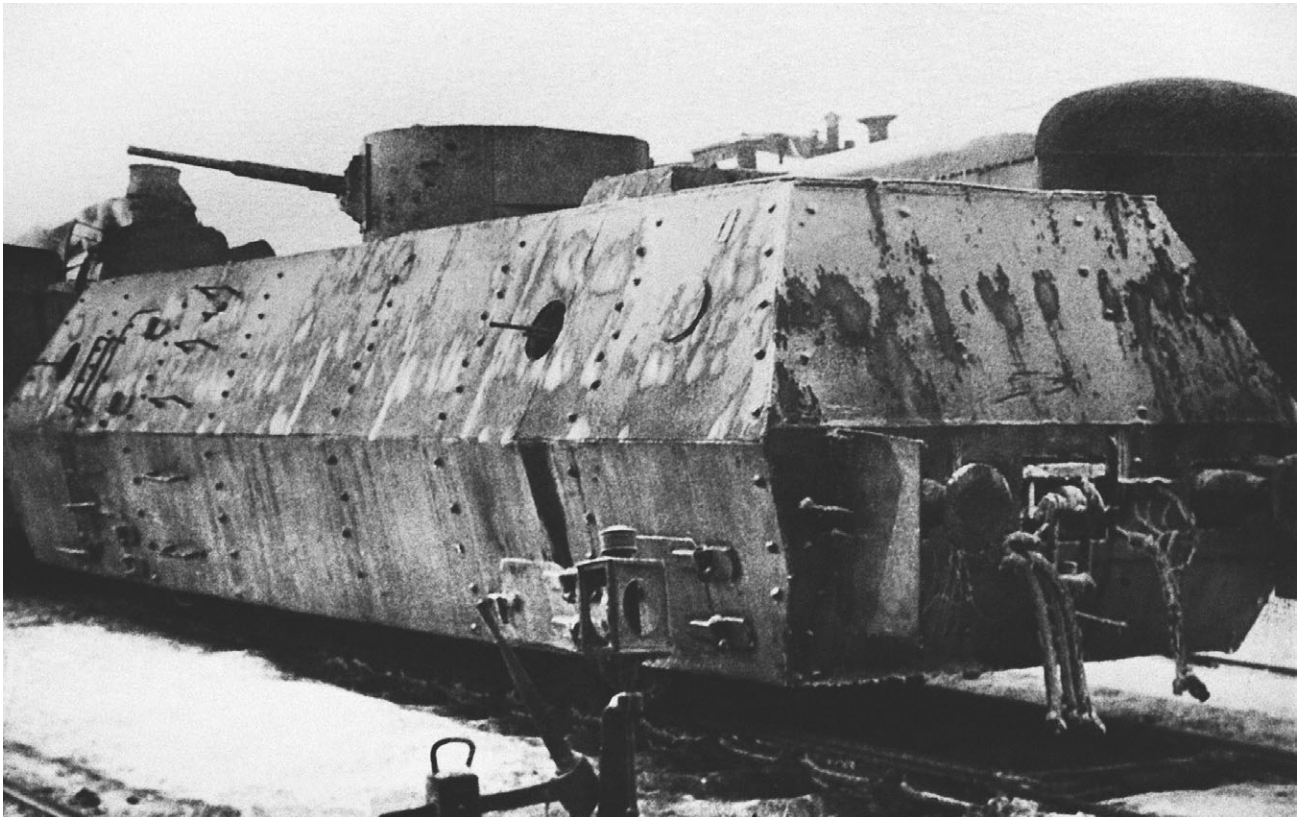
Испытания бронеавтомотрисы проведены заводом всего лишь на расстоянии 450 км, что является совершенно недостаточным для выявления ее надежности в работе. К тому же за период испытаний бронеавтомотриса много раз требовала ремонта.

Поэтому необходимо опытный образец бронеавтомотрисы КЗ-1 доработать и предъявить ГБТУ КА на испытания, после чего будет решен вопрос об отправке ее в действующую армию».

Несмотря на неудачную конструкцию, бронеавтомотриса Коломенского завода представляет интерес как попытка создать бронепоездную единицу с широким использованием танковых и паровозных агрегатов. Дальнейшая судьба построенного образца

Строительство бронепоезда «Владикавказец» на Орджоникидзевском вагоноремонтном заводе имени Кирова. Июнь 1942 года. На фото просматривается артиллерийское вооружение – 76-мм пушки образца 1902/30 года и образца 1939 года – Ф-22УСВ (РГАКФД).

Митинг в депо имени Ильича по случаю передачи Красной Армии бронепоезда № 1 «Смерть немецким оккупантам». 23 февраля 1942 года (РГАКФД).



Броневлощадка бронепоезда № 2 23-го ОДБП. Вооружена 45-мм пушкой и пулеметом ДТ в башне танка Т-26 и четырьмя бортовыми ДТ, броня Ст 5 толщиной 36 мм. Построена в депо Москва-Пассажирская Ленинской ж.д. в декабре 1941 года (ЦАМО).

автору неизвестна. Правда, в январе 1943 года 55-й отдельный дивизион бронепоездов (он имел на вооружении бепо, построенный на Коломенском заводе, и рабочие являлись шефами данной части) направил в управление бронепоездов и бронемашин письмо, с просьбой отправить «Красную звезду» в дивизион, но было ли это выполнено пока установить не удалось.

20 января 1943 года директор Коломенского машиностроительного завода Гоциридзе направил начальнику ГБТУ генерал-полковнику Федоренко письмо следующего содержания:

«Коломенским заводом имени В.В.Куйбышева в 1942 году спроектирована и построена автобронемотриса, на которой проведены обкаточные испытания и доводка машины. В настоящее время эта работа закончена. Бронеавтомотриса сделала общий пробег 450 км.

На основе постройки и работы первого образца, заводом проектируется новая бронеавтомотриса с учетом всех недостатков, имевших место на первой машине».

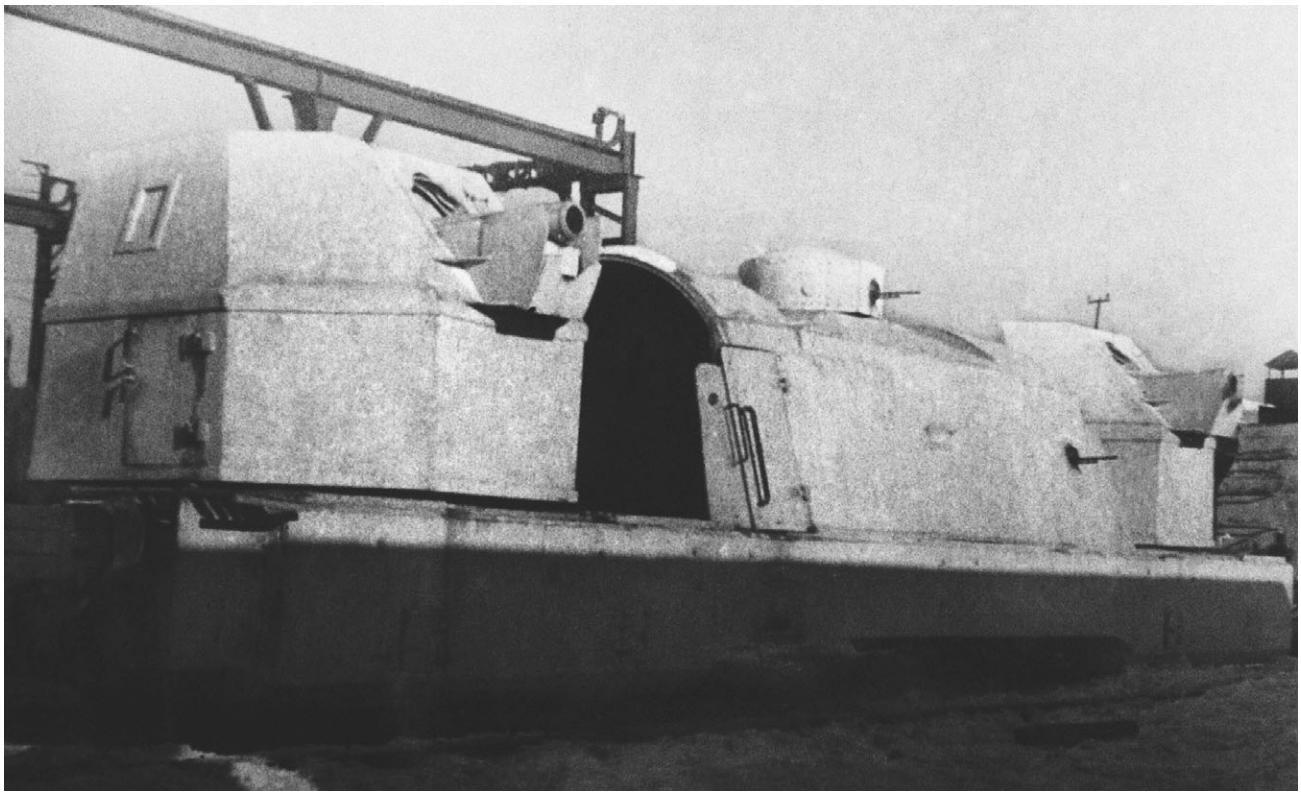
В начале марта 1943 года проект новой бронеединицы, получившей обозначение БАМ-2 (бронеавтомотриса, 2-й вариант), был представлен на рассмотрение управления бронепоездов и бронемашин. Она имела сварной корпус из 60 – 45 мм бронелистов, установленных на каркасе из швеллеров и уголков. Корпус устанавливался на две двухосных тележки – ведущую и поддерживающую. В первой использовались паровозные колеса диаметром 1050 мм, на ней устанавливался дизельный двигатель В-2 с коробкой перемены передач от танка Т-34, но с реверсом. В качестве поддерживающей тележки предлагалось использовать типовую Даймонда, с колесами диаметром 950 мм.

Вооружение БАМ-2 состояло из двух 76-мм пушек Ф-34 спаренных с пулеметами ДТ в башнях от танка Т-34, шести бортовых ДТ и одного ДШК на специальной зенитной установке.

Проект был рассмотрен специальной комиссией управления бронепоездов и бронемашин Красной Армии 9 марта 1943 года, которая пришла к следующим выводам:

«Проект разработан с учетом требований Управления Бронепоездов и Бронемашин ГБТУ КА и опыта по испытанию образца бронеавтомотрисы построенной заводом в 1942 году (речь идет о «Красной звезде. – ***Прим. автора***)

Бронеавтомотриса имеет большое преимущество по всем характеристикам перед обыч-



Бронепаровоз и бронеплощадка бронепоезда № 1 54-го ОДБП. Март 1942 года. Паровоз забронирован в депо Москва-Пассажирская Ленинской ж.д., бронеплощадка – в депо станции Голутвин. Изготовление площадки велось по чертежам бронепоезда «Коломенский рабочий» с внесением ряда изменений (ЦАМО).

ным бронепаровозом и предназначается как для самостоятельных действий, так и в качестве тяговой единицы в составе бронеавтопоезда.

Комиссия считает:

1. Проект бронеавтомотрисы БАМ-2 отвечает тактико-техническим требованиям ГБТУ КА и выполнен вполне удовлетворительно;

2. В проект бронеавтомотрисы должны быть внесены следующие изменения:

а) одну танковую башню заменить на специальную с целью размещения в ней поста командира бронеавтомотрисы (бронеавтопоезда);

б) подвод воздуха к радиаторам мотора сделать с крыши или борта;

в) пулемет ДШК не устанавливать;

3. В ходе рабочего проектирования проверить на макете удобство размещения команды в боевых отделениях;

4. Конструктивные элементы броневого корпуса, пулеметного вооружения, управления огнем, связи и прочего внутреннего оборудования разработать в рабочем проекте в соответствии с прилагаемыми тактико-техническими требованиями.

5. При самостоятельных действиях бронеавтомотрисе придавать платформу ПВО с двумя зенитными 37 мм пушками.

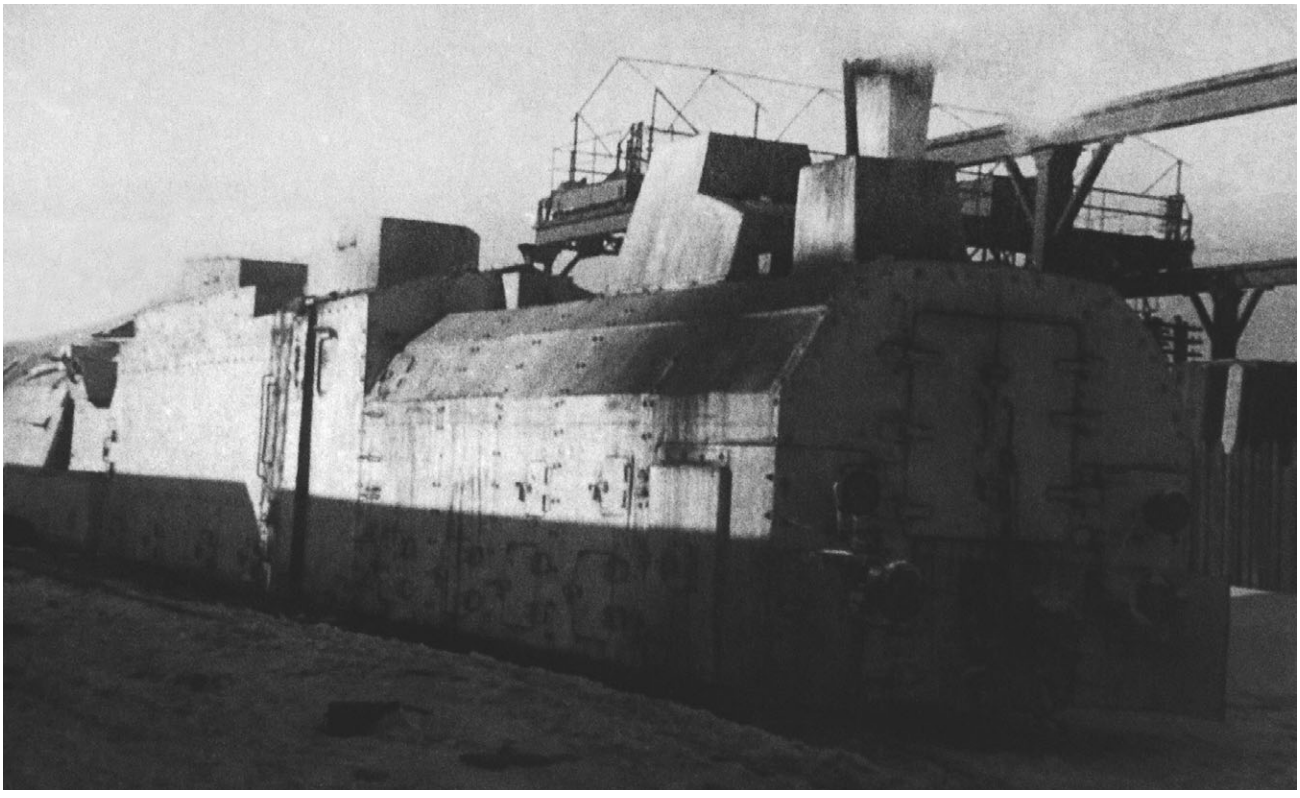
Состав бронеавтопоезда определить: бронеавтомотриса, 2 бронеплощадки типа ПЛ-43 (или одной четырехосной бронеплощадки) и платформа ПВО.

Вывод. Рекомендовать технический проект бронеавтомотрисы БАМ-2 по разработке рабочего проекта и постройке опытного образца бронеавтомотрисы».

Однако, несмотря на то, что были подготовлены документы на выдачу заказа на изготовление БАМ-2 (ее расчетная стоимость составляла 1750 тысяч рублей), до изготовления БАМ-2 дело так и не дошло. Дело в том, что потери бронепоездов в 1943 году были очень маленькими (по сравнению с 1941–1942 годами), поэтому потребность частей в новой бронепоездной технике была минимальной. Поэтому летом 1943 года начальник управления бронепоездов и бронемашин генерал-майор Чернов направил наркому тяжелого машиностроения Казакову письмо следующего содержания:

«Коломенским заводом им Куйбышева разработан проект и полностью изготовлены рабочие чертежи опытного образца бронеавтомотрисы, вооруженной 76 мм танковыми пушками.

Проект бронеавтомотрисы по конструкции основных узлов: ходовой части, трансмиссии, моторной группы, группы управления и т.п. является ценной разработкой.



В связи с изменившимися требованиями к железнодорожным боевым машинам, на которые чаще стали возлагать задачи по охране объектов и войск в районе железной дороги от воздушных нападений противника, считаю целесообразным проект бронеавтомотрисы переработать в части замены вооружения, т.е. вместо 76 мм танковых пушек установить 85 мм зенитные пушки.

С зенитным вооружением, позволяющим вести стрельбу, как по воздушным, так и по наземным целям, бронеавтомотриса будет современной боевой машиной.

Прошу Вашего указания заводу им. Куйбышева о переработке проекта бронеавтомотрисы в части замены вооружения»

В результате проведенного совещания представителей конструкторского бюро Коломенского машиностроительного завода и управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии, планом на 1944 год предусматривалось на основе разработанного проекта бронеавтомотрисы БАМ-2 разработать аналогичную машину с 85-мм зенитными пушками. При этом использование бронеавтомотрисы предполагалось в составе зенитных бронепоездов взамен бронепаровозов серии Ов и Оп:

«Бронеавтомотриса в сравнении с бронепаровозом серии Ов помимо повышения маневренных качеств бронепоезда позволит в условиях разрушенного железнодорожного хозяйства (депо, водоснабжение и пр.) дислоцировать бронепоезд ближе к фронту. Отрыв бронепоезда (с бронеавтомотрисой) в глубокий тыл для заправок, промывок и текущего ремонта отпадает». В начале 1944 года был выполнен эскизный проект бронеавтомотрисы БАМ-2 с 85-мм зенитной пушкой, но к этому времени необходимость в подобной бронепоездной единицы отпала.

МОТОБРОНЕВАГОНЫ ЗАВОДА № 38. Танковое (а точнее бронекорпусное) производство Коломенского машиностроительного завода осенью 1941 года было эвакуировано в Киров, где был создано новое предприятие – завод № 38 наркомата танковой промышленности. В начале 1942 года он начал производство легких танков Т-60, затем Т-70 и самоходных установок СУ-76 и СУ-76М.

В июне 1942 года управление бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии обратилось к заводу № 38 с предложением «спроектировать и построить опытный образец броневагона на базе типовой 4-осной железнодорожной платформы с использованием агрегатов и деталей танка Т-70 и других

отечественных танков». Завод официально (письмом) от разработки этого проекта отказался, мотивируя большой загруженностью конструкторского бюро.

Однако в августе – сентябре 1942 года конструкторы танковой группы конструкторского сектора отдела 300 завода № 38 под руководством инженера А. Чиркова разработали проекты двух мотоброневаго нов МК-1 и МК-2 (МК – мотоброневаго н Коломенский), направленные на рассмотрение управления бронепоездов ГБТУ Красной Армии в ноябре. В пояснительной записке конструкторы писали:

«Применение бронепоездов с паровой тягой, как показал опыт текущих боевых операций, вполне себя оправдывает. Однако наряду с этим, все же, бронепоезда, снабженные паровозами, имеют некоторые недостатки, устранение которых является желательным. Эти недостатки заключаются в следующем:

1. Единственными (современными) массовыми паровозами для бронепоездов могут служить паровозы серии О (с различными индексами).

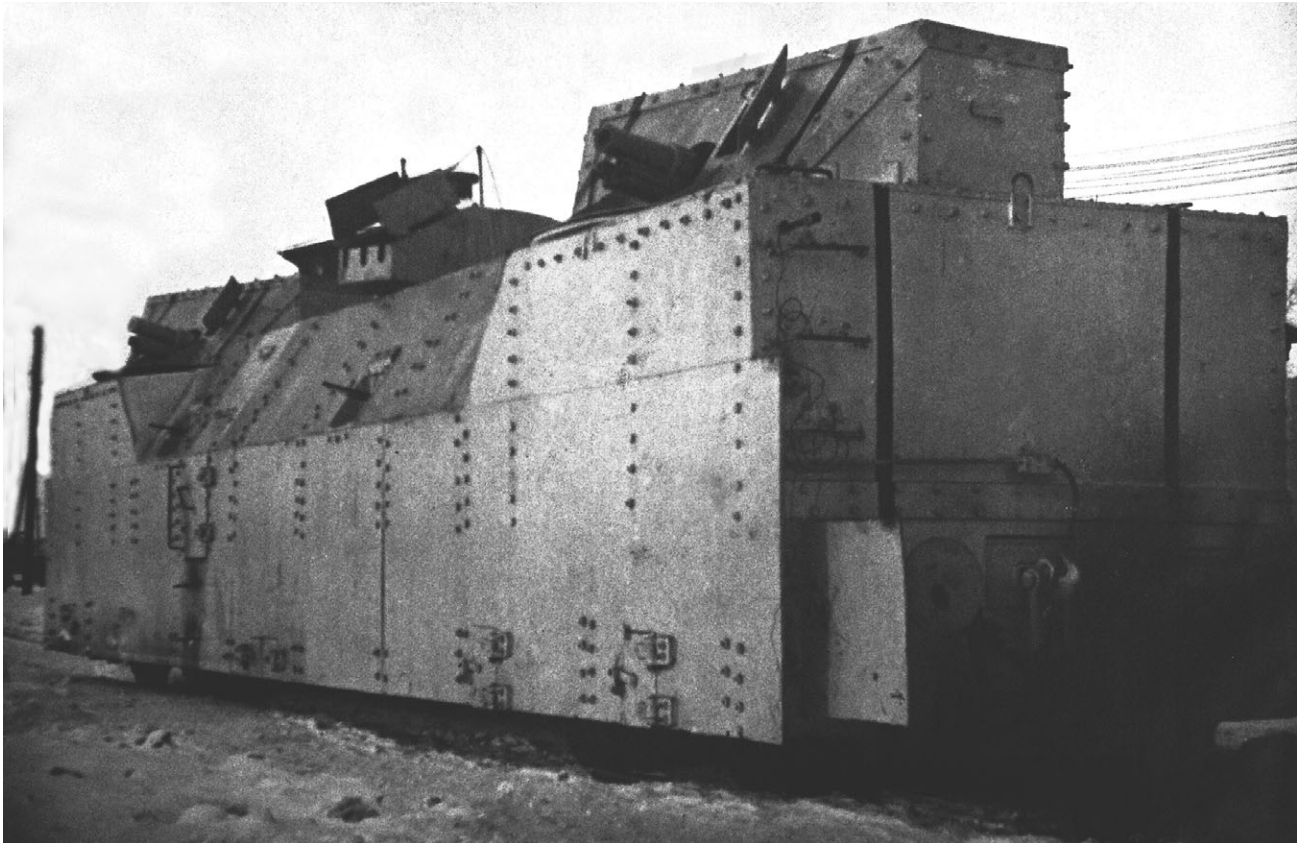
Эти паровозы приходится применять ввиду малых нагрузок на оси и возможности догрузки их весом бронировки. Кроме того, габариты этих паровозов сравнительно невелики. Все остальные распространенные паровозы нашей ж.д. сети мало подходят для бронепоездов, так как догрузка их весом бронировки сильно утяжеляет их, что вызывает ряд нежелательных последствий – трение осей, перенапряжение ряда ответственных деталей и т.п. Кроме того, габариты этих паровозов несколько велики, и это увеличивает их уязвимость для орудийного и ружейно-пулеметного огня.

3. Для использования мощности паровоза О целесообразно придавать ему несколько боевых бронированных платформ, снабженных орудиями и пулеметами. Общий вес бронепоезда с паровозом серии О составляет около 500 тонн, поэтому при выходе из строя паровоза (а он наиболее уязвим, как было сказано выше, ввиду слабости бронировки), неизбежно следует выход из строя всего бронепоезда.

4. Ввиду большого числа отдельных единиц, составляющих бронепоезд (4–7 единицы), строительная стоимость его высока и промышленный выпуск бронепоездов этим существенно ограничен.

5. Низкая теплотехническая экономичность паровоза О не позволяет иметь доста-

Броне площадка бронепоезда № 2 «Комиссар Лестев» 45-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм танковыми пушками КТ-28, четырьмя пулеметами ДТ и двумя ПВ-1 на зенитном станке (в средней башне). Изготовлена в депо имени Войкова Калининской ж.д. в феврале 1942 года (ЦАМО).



точно большого безостановочного маршрута (по расходам воды и топлива). Особенно это ограничивает радиус действия бронепоездов при разрушении водоснабжения.

6. Необходимые периодические промывки котлов от накипи существенно снижает степень использования бронепоездов.

7. Подготовка паровоза О к работе (из холодного состояния в горячее) требует нескольких часов.

Все сказанное приводит к заключению, что более эффективными боевыми единицами на железнодорожном транспорте могли бы явиться самодвижущиеся повозки, снабженные самостоятельными силовыми установками небольшой мощности и, одновременно с этим, достаточными огневыми средствами».

МК-1 представлял собой 50-тонную железнодорожную четырехосную платформу с корпусом из 45 и 60 мм (возле двигателя) брони. Вооружение состояло из двух 45-мм пушек спаренных с пулеметами ДТ в литых башнях танка Т-70, зенитной спаренной установки 20-мм пушки ТНШ и пулемета ДТ, двух бортовых ДТ и реактивной установки М-8-24 («Катюша»).

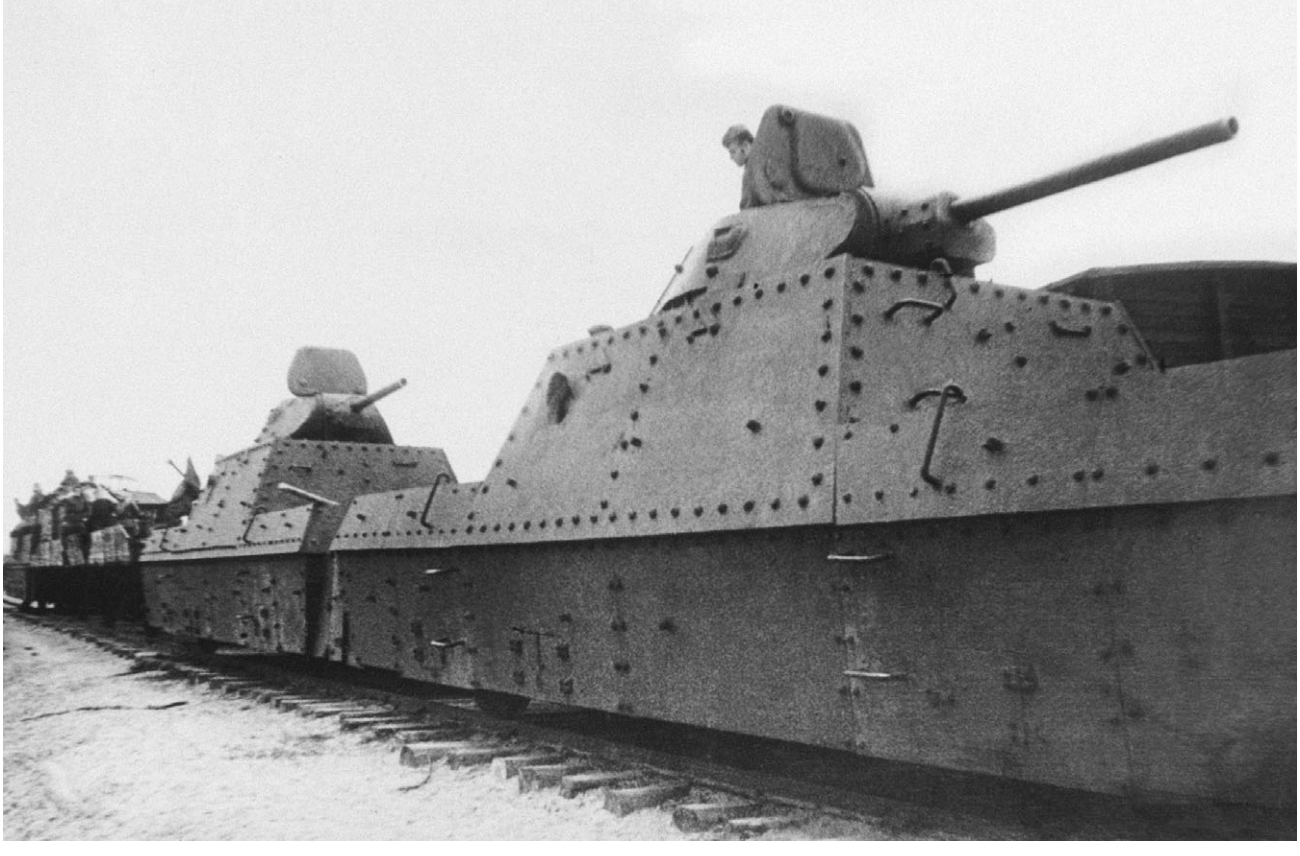
В качестве силовой установки использовался двигатель ГАЗ-202 с танка Т-70 мощностью 140 л.с. и трансмиссия с этой же боевой машины. Изменение состояло только в установке реверса на коробку перемены передач. Проведенные расчеты показывали, что максимальная скорость МК-1 с экипажем из 11 человек будет 85 км/ч, а с контрольными платформами – 70 км/ч. Запас горючего планировался в 900 л, что обеспечивало запас хода в 700 км.

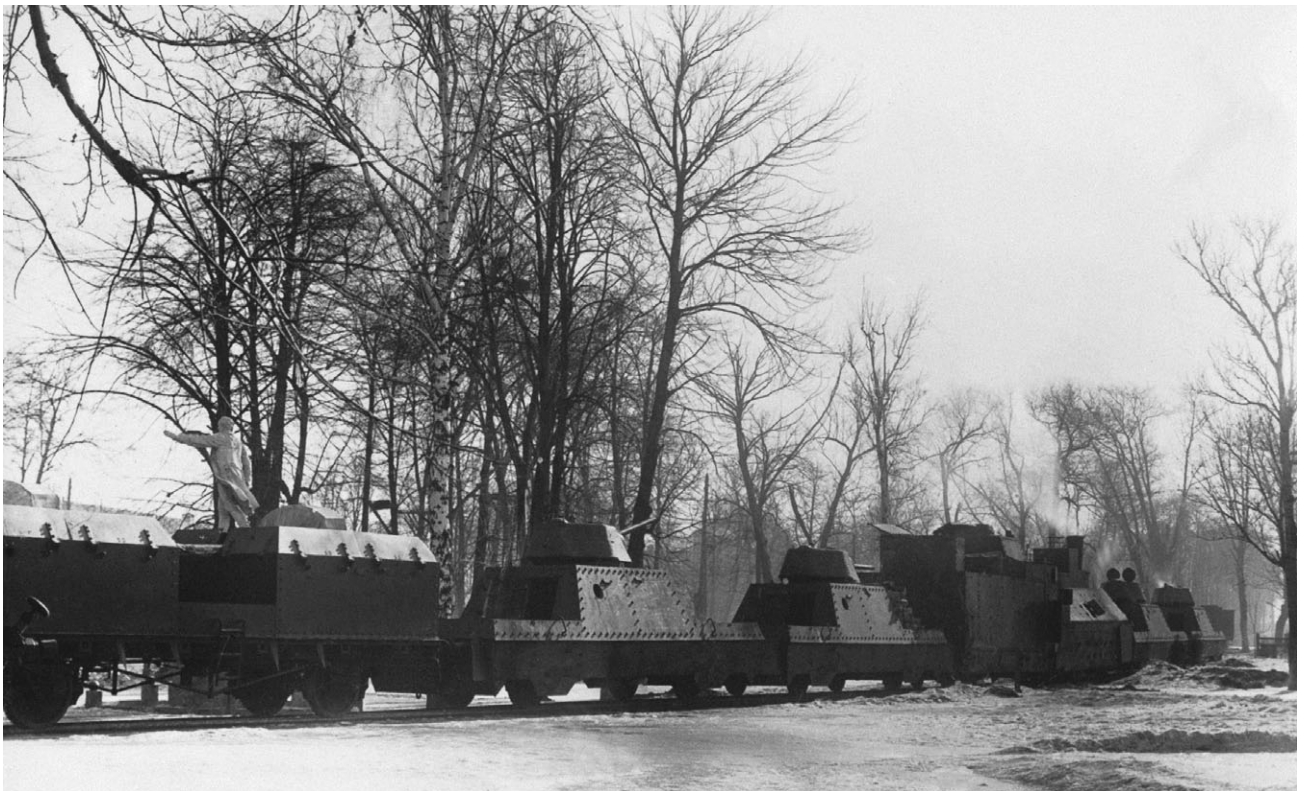
Среди недостатков МК-1 конструкторы отмечали большой объем, занимаемый моторным агрегатом, воздуховодами и бензобаками: «Наличие бензина рядом с большими запасами снарядов и патронов создает несколько большую пожарную опасность.

Представляется возможным это устранить путем выноса моторной группы и запасов горючего в отдельный также бронированный самодвижущийся вагон, играющий роль локомотива для одной прицепной бронеплощадки. В этом случае такой самоходный броневагон может, в зависимости от боевой обстановки прицеплять к себе бронеплощадку от любого бронепоезда».

Для устранения этого недостатка был разработан второй вариант мотоброневагона, получивший обозначение МК-2. Он состоял из двухосного моторного вагона специаль-

Бронепоезд «Уфа» 60-го ОДБП перед выходом на огневую позицию. 1-й Прибалтийский фронт, лето 1944 года. На фото хорошо видна конструкция бронеплощадок ПЛ-43. Обратите внимание, что бронировка ходовой части у этого бепо отличается от составов, изготовленных на Коломенском заводе (АСКМ).





Первый (нижнее фото) и второй (верхнее фото) бронепоезда типа БП-43, изготовленные Коломенским машиностроительным заводом имени Куйбышева в декабре 1942-го и феврале 1943 года соответственно, у проходной предприятия. Хорошо видно, что на бронеплощадках ПЛ-43 установлены башни от танков Т-34 разных выпусков, на переднем плане верхнего фото хорошо видна зенитная бронеплощадка ПВО-4 (АСКМ).

Бронепоезд «Салават Юлаев» 60-го ОДБП на фронте. Весна 1945 года. На переднем плане хорошо видна броневлощадка ПВО-4 (АСКМ).

ной постройки массой 20 – 25 т и несамоходной бронированной платформы МК-2. Мотовагон защищался 45 – 35 мм броней, имел двигатель и трансмиссию от танка Т-70. Его вооружение состояло из 45-мм пушки и пулемета ДТ в башне от Т-70. К моторному вагону прицеплялась бронеплатформа, МК-2 имевшая такую же броню и вооружение, что и МК-1, но при этом зенитная установка переносилась в середину платформы, а на ее месте монтировалась башня танка Т-70.

Расчетная скорость самоходного мотоброневагона МК-2 с броневлощадкой МК-2 составляла 75 км/ч (с контрольными платформами 60 км/ч), запас горючего планировался в 900 л, что обеспечивало запас хода в 700 км.

Проекты МК-1 и МК-2 были рассмотрены в управлении бронепоездов Красной Армии в конце 1942 года, и направлены заводу на доработку. Главным недостатком военные считали вооружение, которое предложили усилить путем установки башен танка Т-34. Но в начале 1943 года завод № 38 отказался от доработки проектов МК, мотивируя это загруженностью «в связи с освоением самоходных установок СУ-76».

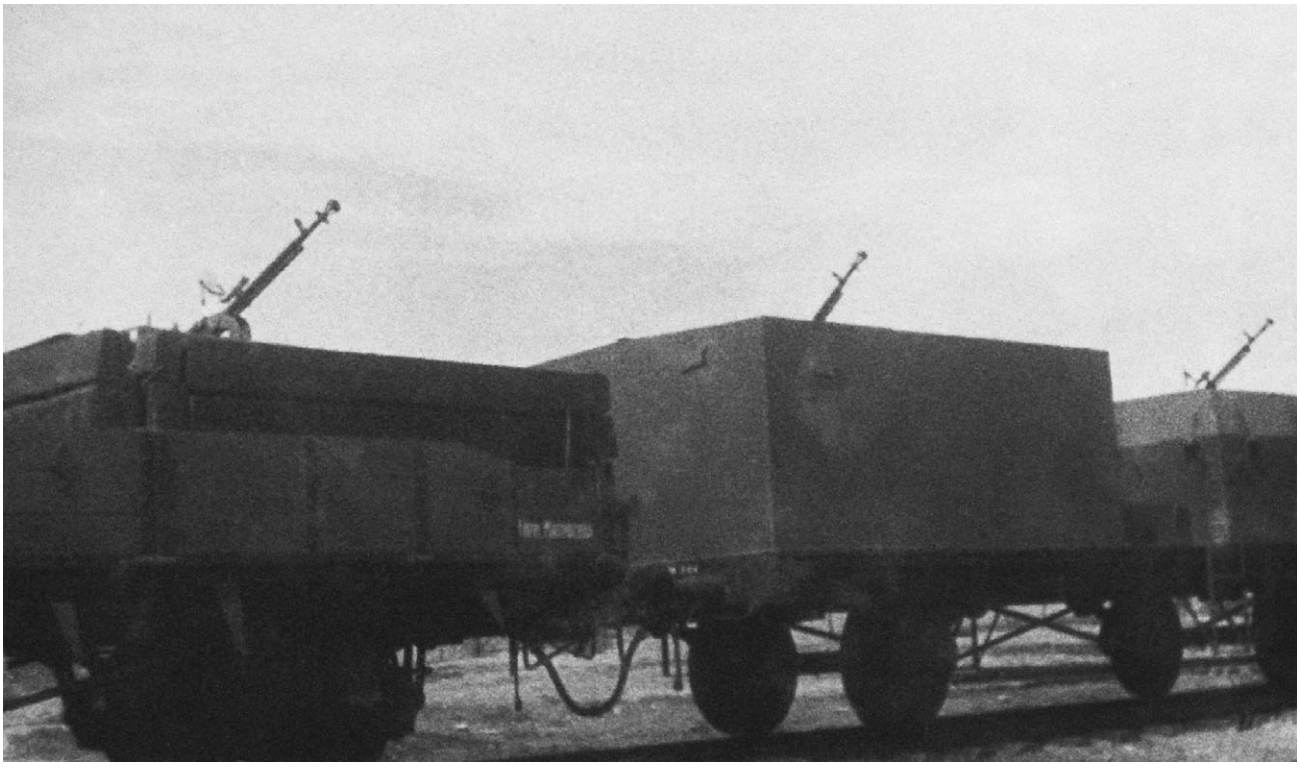
В мае 1943 года на заводе № 38 по инициативе городского партийного комитета ВКП (б) города Кирова была организована временная конструкторская группа «по внеплановому строительству бронепоезда им. Кирова» для войск НКВД.

Параллельно с работами по строительству бронепоезда, эта группа, под руководством конструктора завода № 38, кандидата технических наук А. Чиркова, разработала технический проект «бронемотовагона БВ с серийным двигателем ГАЗ-203».

В конструкции новой машины использовалось многие решения, заложенные в проекте МК-1. В качестве базы для БВ предлагалось использовать 60-тонную 4-осную железнодорожную платформу, на которой монтировался корпус из 45 мм бронелистов. Вооружение состояло из двух 76-мм пушек Ф-34 спаренных с пулеметами ДТ в башнях танка Т-34, шести бортовых ДТ и одного ДШК на зенитном станке. В качестве силовой установки использовался двигатель ГАЗ-203 мощностью 140 л.с., трансмиссия состояла из коробки перемены передач танка Т-70 с дополнительным реверсом, карданным валом и редуктором. Ведущей являлась только одна ось задней тележки. Максимальная скорость БВ при расчетной боевой массе 72 тонны планировалась в 60 км/ч, запас хода по горючему до 1000 км.

Для наблюдения за полем боя имелась специальная командирская рубка, внутренняя

Вид сверху на бронеплощадки бепо «Салават Юлаев» 60-го ОДБП. Весна 1945 года (АСКМ).



Зенитная броневая площадка завода «Стальмост» с двумя пулеметами ДШК (справа) и дополнительная установка пулемета ДШК на контрольной платформе за укрытием из шпал (ЦАМО).

связь осуществлялась через бронепоездное переговорное устройство БПУФ-8 со световой и звуковой сигнализацией, для внешней предусматривалась установка радиостанции 10-Р.

Проект БВ был направлен на рассмотрение в ГБТУ, и 18 июня 1943 года по нему было дано краткое заключение, подписанное начальником 1 отдела управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии инженер-майором Смирновым:

«1. Проект броневагона БВ является переработанными проектом ранее представленного заводом № 38 проекта бронеавтомотрисы МК-1.

В проекте учтены все основные требования Управления Бронепоездов и Бронемашин ГБТУ КА, предъявленные заводу по проекту бронеавтомотрисы МК-1.

2. По проекту надлежит переработать командирскую рубку в сторону ее уменьшения, также необходимо уменьшить высоту башни размещения зенитного пулемета ДШК.

3. Проект отвечает основным тактико-техническим требованиям ГБТУ КА к подобного типа боевым машинам и должен быть разработан до рабочего проекта для постройки опытного образца».

Несмотря на положительное решение о постройке БВ, руководство завода № 38 не стремилось к изготовлению новой боевой машины, аргументируя это большим объемом работ по модернизации СУ-76 и развертыванию серийного производства СУ-76М. По этому поводу начальник управления бронепоездов и бронемашин генерал-майор танковых войск Чернов 18 июня 1943 года направил справку о мотоброневагоне БВ начальнику ГБТУ Красной Армии генерал-полковнику Федоренко. В ней, в частности, говорилось:

«Руководство завода и Наркомтанкопром не заинтересованы в постройке опытного образца броневагона видимо из боязни дополнительной загрузки завода в случае принятия образца для серийного производства.

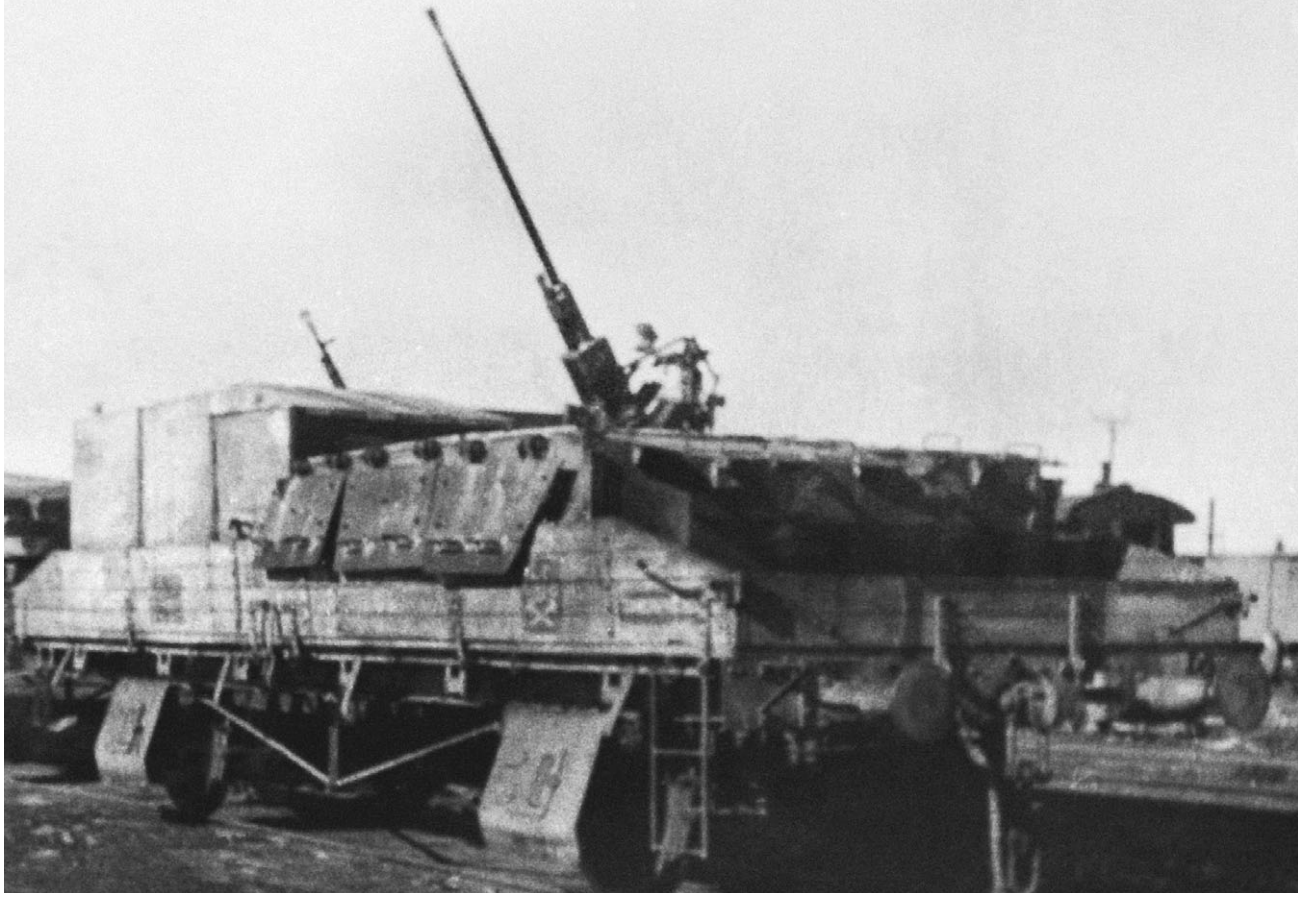
Считаю, что данный проект после внесения в него незначительных изменений должен быть разработан до рабочего проекта и необходимо поставить вопрос о постройке опытного образца. Данного типа боевые машины нужны бронепоездным частям Красной Армии».

Но вопрос об изготовлении опытного образца мотоброневагона БВ так и не был решен до осени 1943 года, а затем необходимость в подобной машине отпала – потери бронепоездов в кампании 1943 года оказались небольшими, и Красной Армии вполне хватало существующего бронепоездного парка.

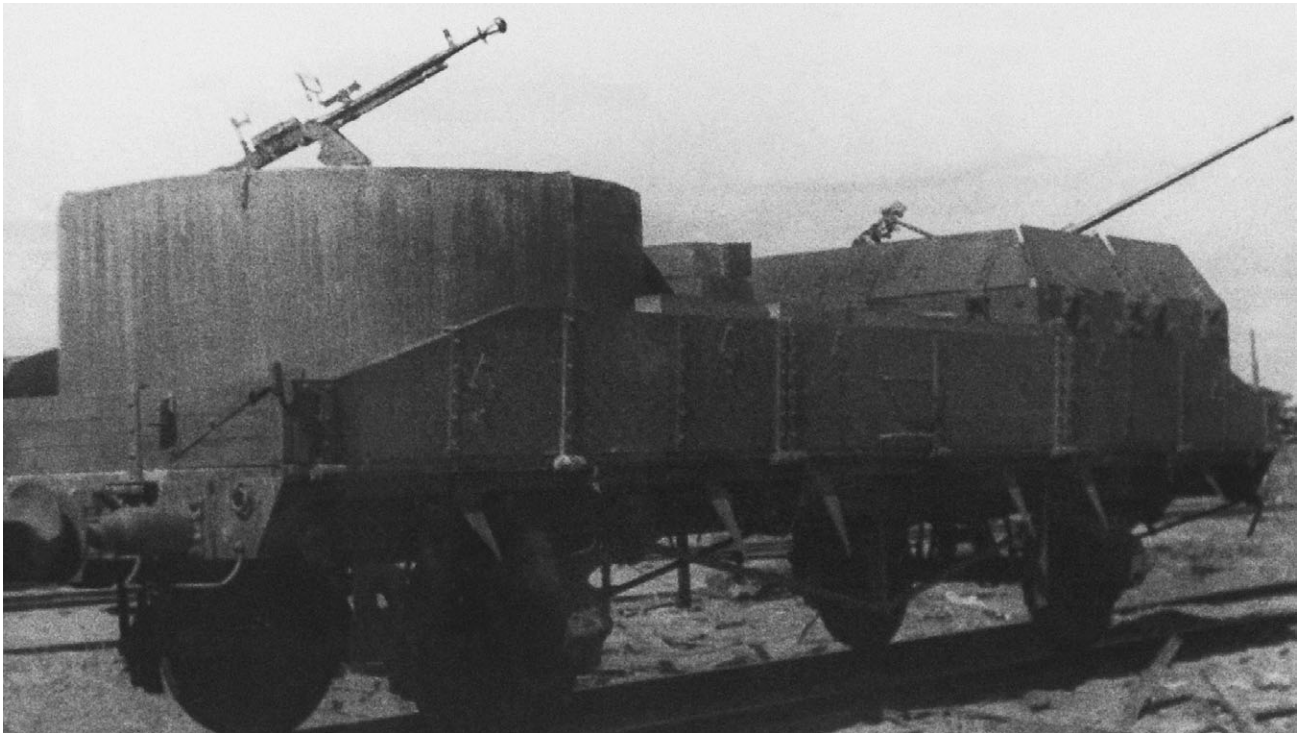
ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ И РЕМОНТ БРОНЕПОЕЗДОВ

С началом массового строительства бронепоездов и их боевого использования перед главным автобронетанковым управлением Красной Армии (ГАБТУ КА) встал вопрос о ремонте боевых составов, получивших повреждения на фронтах или вышедших из строя из-за неисправности железнодорожной части. Для решения данной проблемы военные предлагали создать на одном из паровозоремонтных заводов наркомата путей сообщения (НКПС) базы по ремонту и обслуживанию бронепоездов. Но, несмотря на многочисленные письма в Государственный комитент обороны за подписью начальника ГАБТУ КА генерал-лейтенанта танковых войск Я. Федоренко (кстати, в прошлом бронепоездника), решить этот вопрос до конца Великой Отечественной войны так и не удалось. Руководство наркомата путей сообщения, заводы которого были загружены работами по ремонту железнодорожной техники, ни в какую не соглашалось выделить для обслуживания бронепоездов одно из своих предприятий.

Поэтому до октября 1942 года необходимый ремонт бепо вели ближайшие к их дислокации депо или заводы НКПС. Однако подобная практика приводила к тому, что часто бронепоезда простаивали в ожидании, когда у предприятий будет время и возможности провести необходимый ремонт. В сентябре 1942 года было принято решение о составлении управлением бронепоездов ГАБТУ КА месячных планов и объемов ремонта бепо, которые утверждались постановлениями Государственного комитета обороны и Совета народных комиссаров (СНК) СССР, а затем передавались для исполнения руководству



Бронеплощадка ПВО изготовленная в Действующей Армии, вооруженная пулеметом ДШК и 25-мм зенитной пушкой (ЦАМО).



наркомата путей сообщения. По этим планам производился средний и капитальный ремонт бронепоездов на паровозо и вагоноремонтных заводах НКПС. При получении небольших боевых повреждений бронепоезда восстанавливались на ближайших предприятиях НКПС по заявкам командования фронтов и войсковых частей по согласованию с управлениями прифронтовых железных дорог.

Кроме того, управление бронепоездов организовывало текущий и малый восстановительный ремонт составов в тылу, главным образом на предприятиях Московского железнодорожного узла. Здесь, как правило, ремонтировалась матчасть формируемых бронепоездов, прибывающих из внутренних районов страны.

Контроль за качеством ремонта на всех заводах НКПС и в депо Московского железнодорожного узла осуществлялся представителями военной приемки управления бронепоездов, а работы в депо прифронтовых железных дорог контролировались представителями войсковых частей.

Для улучшения качества и уменьшения сроков выполнения работ ремонт бронепоездов по степени повреждения или износа делился на следующие группы, для каждой из которых правительством СССР были утверждены сроки и средние цены:

Текущий – при небольших повреждениях броневого покрытия или бронеплощадки, требующие мелкого ремонта ходовых частей, а бронепаровозы промывки котла; время проведения работ 4 дня, стоимость 4100 рублей для бронепаровоза, 8000 рублей для 4-осной и 6000 рублей для 2-осной бронеплощадок.

Малый – повреждения броневого покрытия, требующие замены до 6 листов брони или бронеплощадки, требующие замены одной колесной пары, а бронепаровозы промывки котла, 10 дней, 13500, 12000 и 7000 рублей соответственно.

Средний – бронеединицы имеющие повреждения броневого корпуса до 20% покрытия или требующие крупного ремонта повреждений ходовых частей. Кроме того, к среднему ремонту относились бронепаровозы, требующие среднего ремонта собственно по паровозу; 20 дней, 71500, 23000 и 12000 рублей соответственно.

Капитальный – бронепоезда, имеющие повреждения более 20% брони и каркаса, или бронепаровозы требующие капитального ремонта с полным освидетельствованием котла; 40 дней, 82500, 34000 и 20000 рублей соответственно.

Для каждого вида ремонта управление бронепоездов ГАБТУ КА разработало согласованные с НКПС перечни необходимых работ. При этом одновременно с проведением среднего и капитального ремонта предусматривалось выполнение модернизации бронеединиц для улучшения их характеристик.

Броневлощадка ПВО из состава бепо № 1 32-го ОДБП. Изготовлена заводом «Стальмост» в январе–феврале 1942 года, вооружена 25-мм автоматической пушкой и пулеметом ДШК (ЦАМО).

Сведения о проведенных ремонтах бронепоездов за 1942 – 1945 года.					
Вид ремонта	**1942**	**1943**	**1944**	**1945 (до 1 мая)**	**Всего**
Бронепаровозы					
Капитальный	2	6	13	3	24
Средний	4	17	28	10	59
Малый (по Московскому ж/д узлу)	5	36	22	8	71
Текущий	24	112	19	15	170
Итого	35	171	82	36	324
Бронеплощадки					
Капитальный	2	22	29	–	53
Средний	10	172	35	29	246
Малый (по Московскому ж/д узлу)	18	54	17	8	97
Текущий	30	10	16	27	83
Итого	60	258	97	64	479

Всего по данным, поступившим в управление бронепоездов Красной Армии в 1942 – 1945 годах отремонтировали более 800 броне-единиц, что при пересчете будет эквивалентно 240 бронепоездам (см. таблицу).

Наибольший объем ремонта бронепоездов выполнили 13 предприятий НКПС: Вологодский, Ярославский, Мичуринский, Конотопский, Тихорецкий паровозоремонтные, Тбилисский, Читинский и Ворошилов-Уссурийский паровозовагоноремонтные заводы (бронепаровозы и черные паровозы), Урочьский, Канашский, Тамбовский, Орджоникидзевский и Михайло-Чесноковский вагоноремонтные заводы (бронеплощадки и вагоны баз).

Из них наиболее хорошо был освоен ремонт бронепоездов Вологодским и Читинским ПРВЗ, Ярославским ПРЗ, Канашским, Тамбовским и Михайло-Чесноковским ВРЗ.

Следует сказать, что все предприятия НКПС не были приспособлены для ремонта броневых корпусов, средств связи, орудийных и пулеметных установок, оптических приборов и электрооборудования.

Поэтому часто ремонт отдельных агрегатов одного бронепоезда могли распределить по нескольким заводам или депо, что осложняло организацию работ, а также обеспечение материалами и необходимым оборудованием.

Для предприятий НКПС ремонт бронепоездов был дополнительной сверхплановой нагрузкой к своим основным заказам, из-за чего администрация заводов и депо не уделяла должного внимания выполнению работ по бепо.

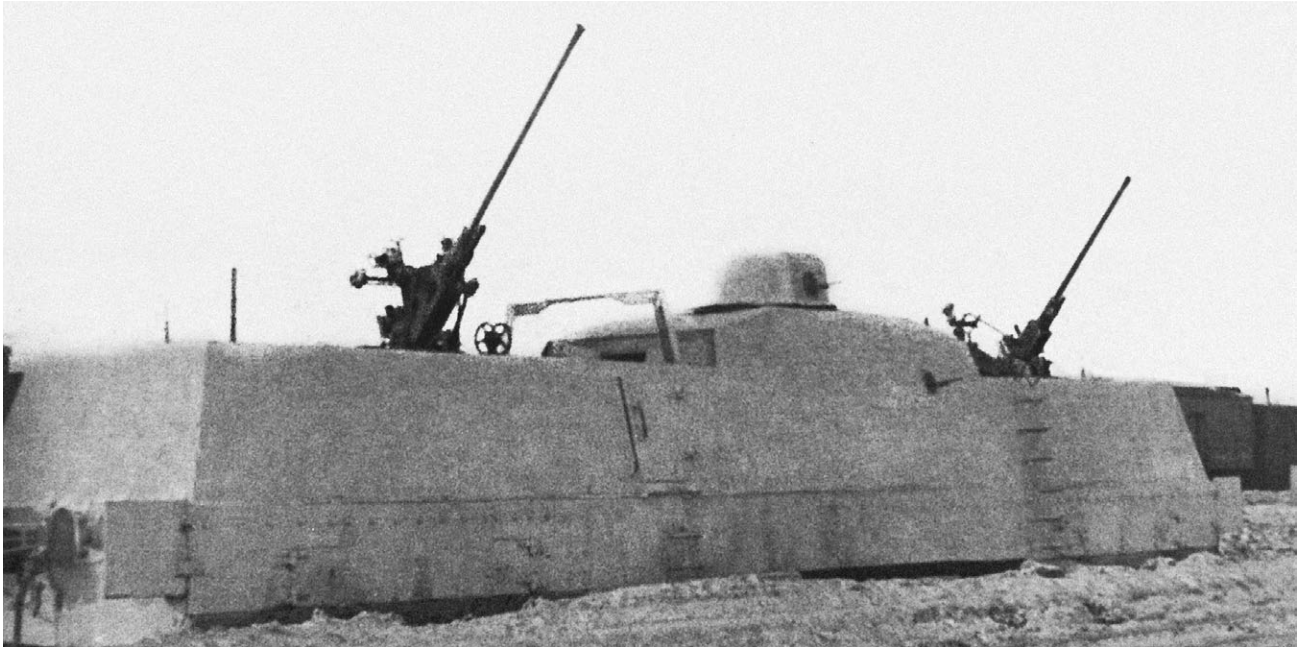
Неприспособленность заводов НКПС для ремонта бронепоездов и отсутствие на этих предприятиях квалифицированных кадров, владеющих навыками работы со специальным оборудованием бепо, значительно удорожало стоимость и снижало качества ремонта боевых составов, а сроки выполнения работ при этом возрастали.

Для ускорения выпуска и обеспечения надлежащего качества ремонта бронепоездов предприятиями НКПС главное бронетанковое управление Красной Армии (ГБТУ КА) часто было вынуждено обеспечивать ремонтные пункты материалами и аппаратурой из своих запасов (по договору все это должен был поставлять наркомат путей сообщения). А из-за того, что ремонт специальной части бронепоездов заводами НКПС выполнялся небрежно, приходилось вести постоянное наблюдение за качеством производимых работ, для чего в пункты ремонта выезжали представители управления бронепоездов.

Для повышения боевых качеств бронепоездов одновременно с проведением среднего и капитального ремонта бепо производилась их модернизация, которая, согласно отчета о работе управления бронепоездов ГБТУ КА в основном заключалась в следующем:

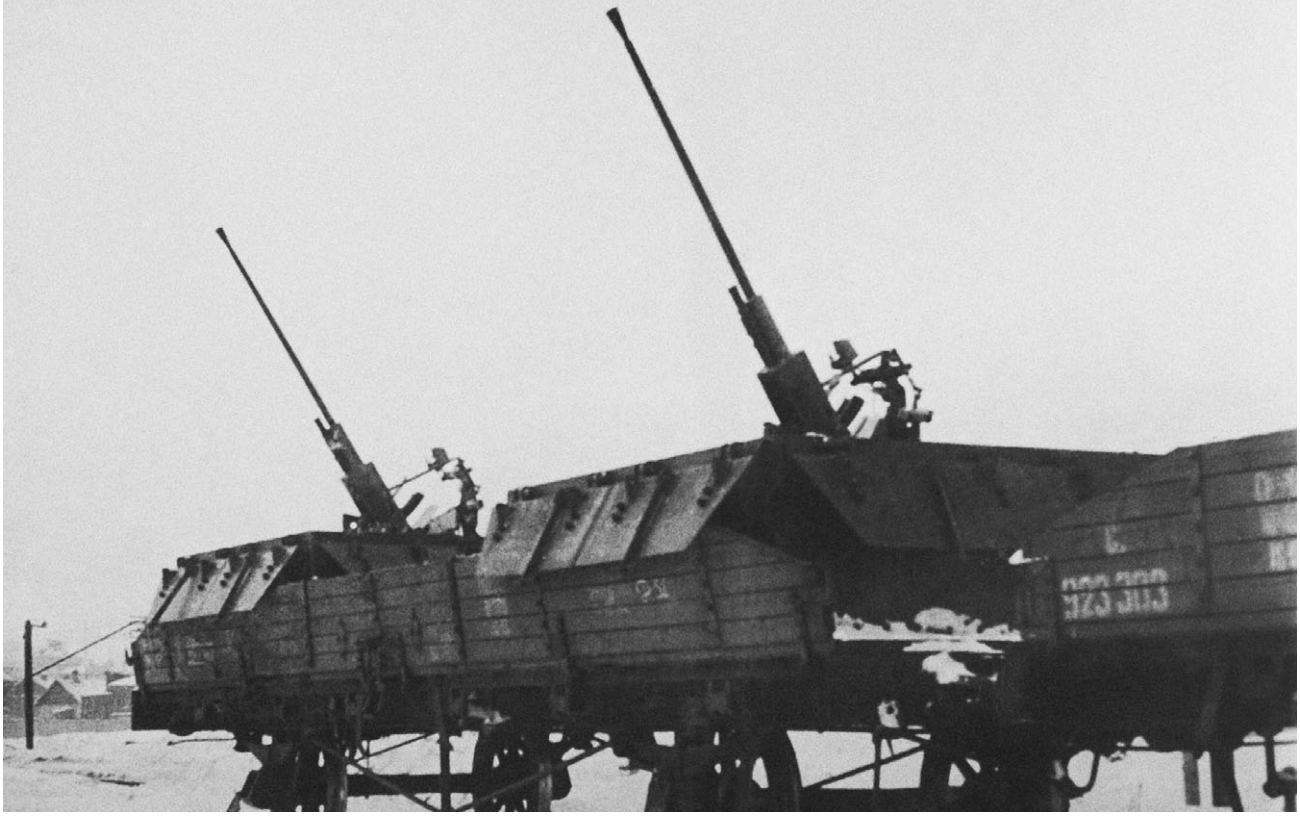
«По бронепаровозам:

1. Изготавливались новые типовые командирские рубки, обеспечивающие лучшее наблюдение за полем боя и управление бронепоездом.



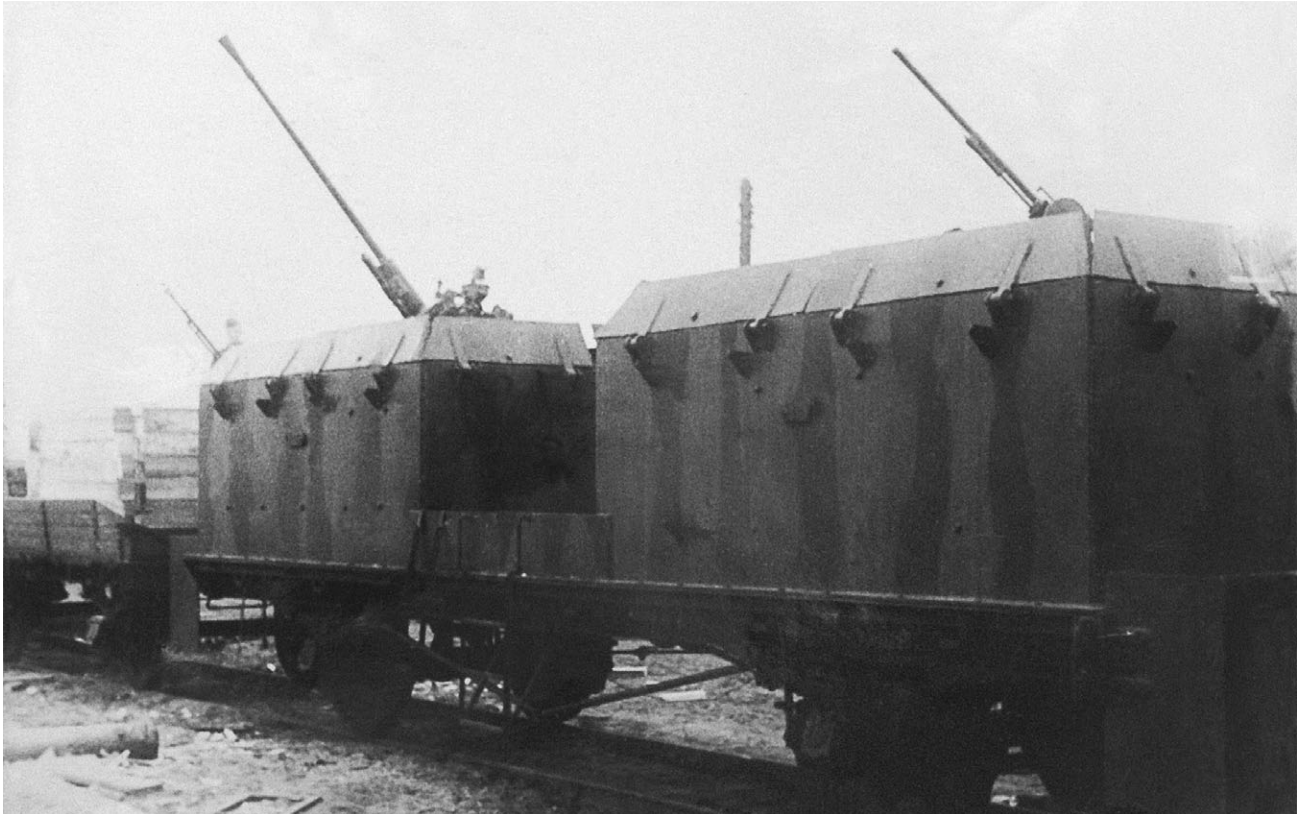
Зенитная бронеплощадка бепо № 2 «Коломенский рабочий» 55-го ОДБП, построенная Коломенским заводом имени Куйбышева в январе 1942 года. Вооружена 25 и 37-мм автоматическими пушками и тремя пулеметами ДТ (АСКМ).

Бронеплощадка ПВО, вооруженная двумя 25-мм зенитными орудиями, из состава бепо № 2 «Народный мститель» 10-го ОДБП. Построена на заводе «Стальмост» в феврале 1942 года (ЦАМО).



Контрольная платформа бепо № 1 49 ОДБП с 12,7-мм пулеметом ДШК и строенной установкой пулеметов ДТ, оборудованная силами команды бепо, на заднем плане платформа ПВО завода «Стальмост» (ЦАМО).

Бронеплощадка ПВО Канашского ВРЗ, достроенная и вооруженная заводом «Стальмост», из состава бепо № 2 57-го ОДБП (ЦАМО).



2. Устанавливались вновь или переделывались старые башни ПВО под вооружение крупнокалиберным пулеметом.

3. Командирские рубки оборудовались радиостанциями типа 10-Р или 9-РС.

4. Дополнительно к двухпроводной индукторной телефонной связи бронепаровозы оборудовались специальным бронепоездным переговорным устройством танкового типа БПУФ-8.

5. Броневое покрытие бронепаровозов вводилось в габарит, позволявший использование их по сети Западно-Европейских железных дорог.

6. Топки бронепаровозов оборудовались качающимися колосниками.

7. Для продувки котлов на бронепаровозах устанавливались продувательные краны типа «Эверластинг».

8. Устанавливались специальные усиленные рессоры и рессорное подвешивание.

9. При отсутствии на бронепаровозах электроосвещения или парового отопления, бронепаровозы оборудовались таковым.

По бронеплощадкам:

1. Для обеспечения артиллерийской стрельбы по закрытым целям, кроме штатных прицелов на бронеплощадки устанавливались прицелы ЗИС-1*, специально спроектированные для этой цели.

2. Для использования бортовых пулеметов для стрельбы по зенитным целям, каждой бронеплощадке придавалось по два зенитных станка.

3. Для наблюдения за полем боя бортовые пулеметы и орудийные башни оснащались смотровыми щелями с установкой смотровых стекол «Триплекс» или смотровых призм. Кроме того, в орудийных башнях устанавливались смотровые приборы ПТК.

4. Дополнительно к двухпроводной индукторной телефонной связи бронеплощадки оборудовались специальным бронепоездным переговорным устройством БПУФ-8.

5. Броневое покрытие бронеплощадок вводилось в габарит, позволявший использование их по сети Западно-Европейских железных дорог.

6. На 4-осных бронеплощадках типа БП-35 при перевооружении их орудиями Ф-34 устанавливались погоны орудийных башен по

** Прицел ЗИС-1 был спроектирован для танковых пушек Ф-34, устанавливаемых на бронепоездах. Он предназначался для обеспечения ведения огня с закрытых позиций.*

Бронеплощадка ПВО завода «Стальмост» постройки апреля 1942 года с двумя 12,7-мм пулеметами ДШК из состава бепо № 1 53-го ОДБП (ЦАМО).

специально разработанным чертежам УБП ГБТУ КА.

7. На бронеплощадках с нестандартными орудийными установками и нестандартными механизмами башен устанавливались танковые башни Т-34.

8. На 2-осных бронеплощадках взамен колесных пар 2-го типа устанавливались колесные пары 3-го типа с усиленным подшипником.

9. При отсутствии на бронеплощадках рупорной связи, электроосвещения или парового отопления бронеплощадки оборудовались таковыми».

После освобождения Брянска войсками Красной Армии начальник управления бронепоездов ГБТУ КА генерал-майор Чернов вышел с предложением о создании в этом городе базы по ремонту и обслуживанию бепо. 28 ноября 1944 года он направил командующему бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии маршалу бронетанковых войск Я. Федоренко следующее письмо:

«До сентября месяца 1941 года ремонтные и опытные работы по бронепоездам и все техническое обеспечение производства бронепоездов было сосредоточено на ремзаводе № 6 Главного автобронетанкового управления Красной Армии в гор. Брянске.

В настоящее время ремонт производится на многочисленных мелких предприятиях НКПС. В силу второстепенности для них этих работ и неприспособленности предприятий НКПС к ремонту брони и вооружения, ремонт бронепоездов не удовлетворяет в полной мере предъявляемым требованиям и выполняется в большие сроки.

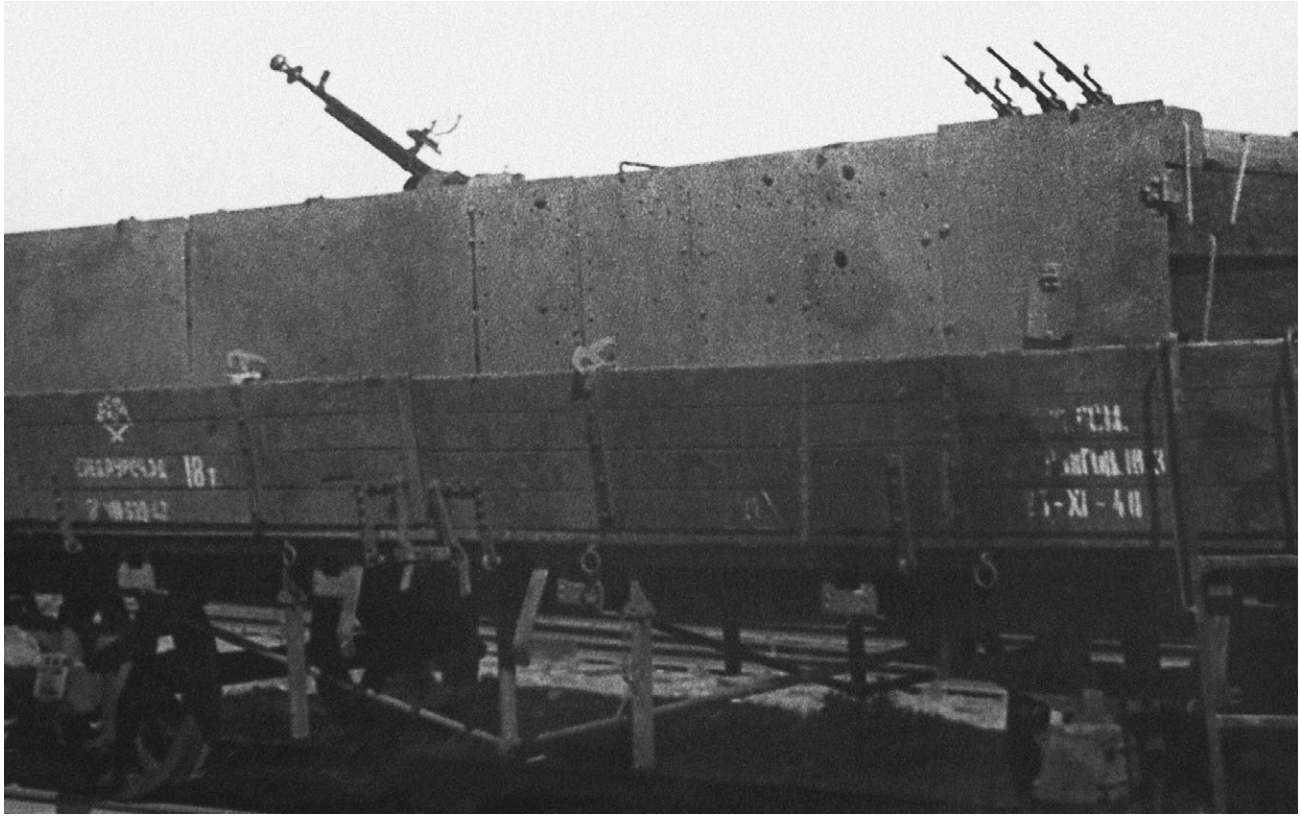
Техническое обеспечение ремонта бронепоездов слабое, так как нет специального конструкторского бюро. Чертежи для ремонтных работ на опытные образцы и модернизацию, выполняемые Институтом им. Баумана, в значительной степени не обеспечивают даже требований текущего производства.

Из-за отсутствия специального производственного пункта опытные работы по бронепоездам не ведутся, а модернизация ведется в небольшом объеме.

Планом развертывания ремзавода № 133 (в гор. Брянске на территории бывшего ремзавода № 6) предусмотрен ремонт бронепоездов. Бронепоездной цех восстановлением заканчивается и завод уже может ремонтировать бронепоезда, но Главное управление ремонта танков КА отказалось включить ремонт бронепоездов в план 1945 года.

Практика работы показывает, что для бронепоездов необходимо специальное ремонт-

Контрольная платформа бронепоезда № 2 49-го ОДБП с установленными на ней пулеметом ДШК и строенной установкой пулеметов ДТ (ЦАМО).



Бронедрезина БД-41, построенная на заводе имени Войтовича. Москва, январь 1942 года. На ней используется башня с 37-мм орудием от двухбашенного танка Т-26 (АСКМ).

ное предприятие и конструкторское бюро в системе БТ и МВ КА.

Прошу Вашего приказания начальнику ГлавУРТ КА:

1. Создания на Ремзаводе № 133 цеха для ремонта бронепоездов;

2. Включением в план ремзавода № 133 на 1945 год 36 ремонтов бронепоездов;

3. Создания на ремзаводе № 133 конструкторско-технического отдела по бронепоездам».

Однако положительного решения по этому письму принято не было.

Параллельно с модернизацией бронепаровозов и бронеплощадок проводились работы по уменьшению их габаритов для возможности действий бронепоездов на железных дорогах Западной Европы. При этом часть броннеединиц переделывалась, а часть, как негабаритные, заменялась другими. Например, в справке от 24 августа 1944 года начальник управления бронепоездов сообщал в ГБТУ КА:

«1. Бронепаровозы 12 ОДБП строились в инициативном порядке в Закавказье, по чертежам, разработанным на месте и, возможно их габариты больше допустимых.

Бронепаровозы подлежат замене. Приемщики вызваны.

2. Бронеплощадки всех типов, бронепаровозы типа ПР-35 и ПР-43 проходят беспрепятственно по сети Западно-Европейских железных дорог, восстановленных согласно «Инструкции по габаритам на восстанавливаемых железных дорогах за пределами государственной границы СССР», утвержденной НКПС.

3. Бронепаровозы типа ОБ-3 и инициативного строительства конца 1941 года и первой половины 1942 года проходят по восстановленной сети Западно-Европейских железных дорог при условии соблюдения правил пропуска негабаритного груза, т.е. при ограничении скорости на станционных путях до 10 – 15 км/ч.

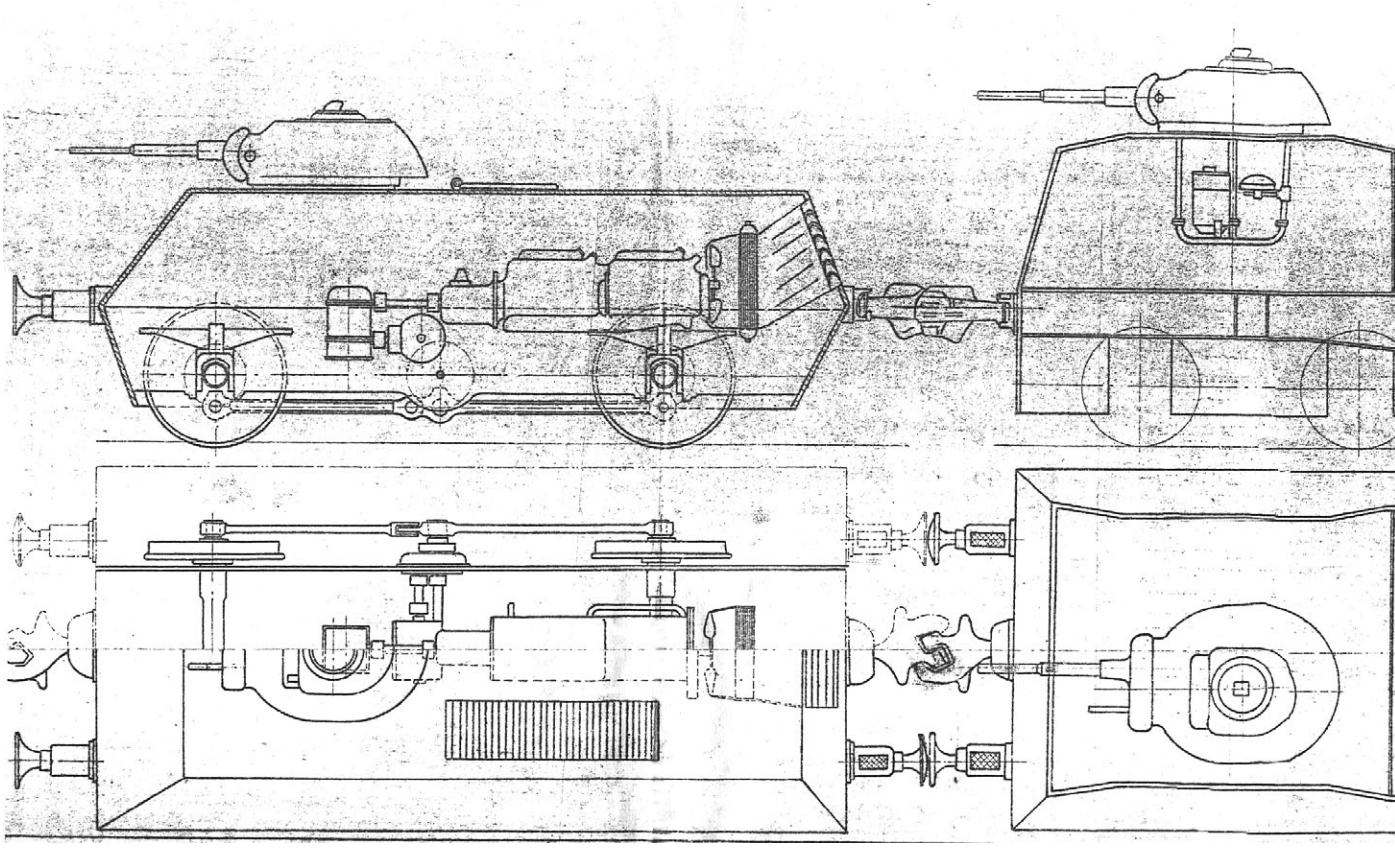
4. Общее количество бронепаровозов, которые могут беспрепятственно проходить по сети Западно-Европейских железных дорог – 54, количество бронепаровозов, которые могут проходить с ограничением скорости на станциях – 73.

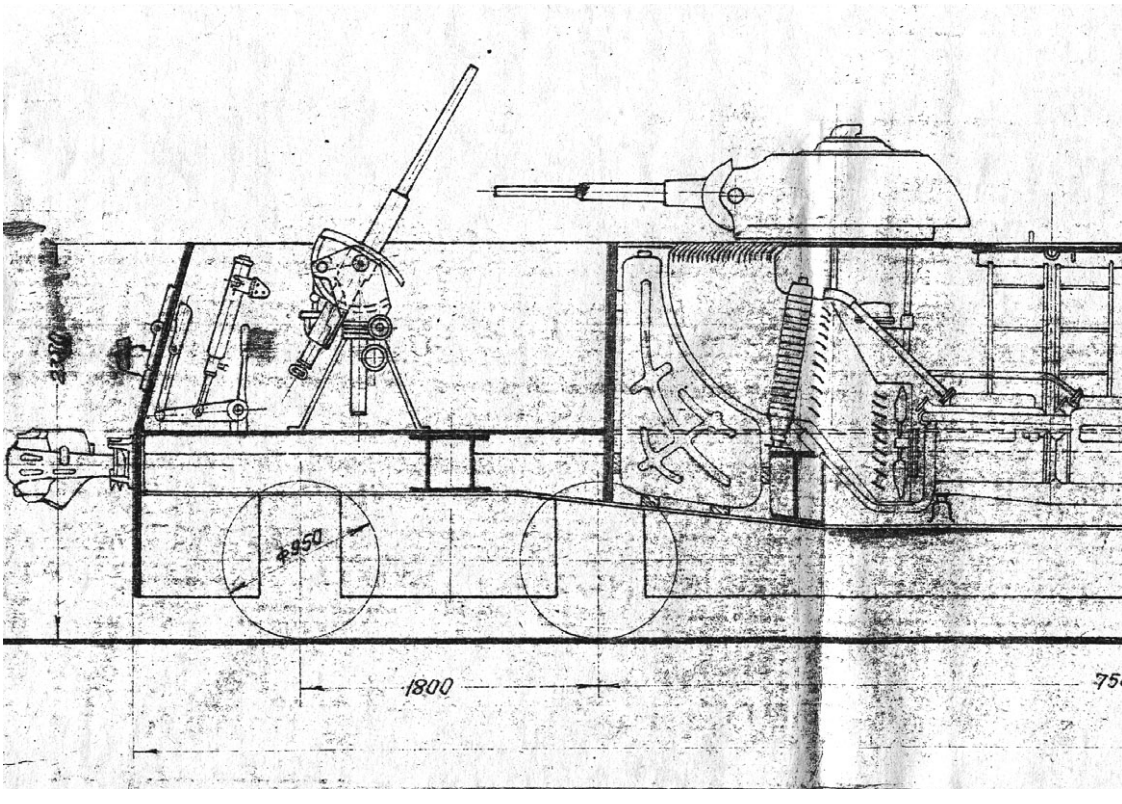
5. В настоящее время при капитальном и среднем ремонте бронепаровозов типа ОБ-3 производится, по возможности, приведение их к габариту, допускающему беспрепятственный пропуск по восстановленной сети Западно-Европейских железных дорог. В 1944 году переделано 4 бронепаровоза.

6. В резерве Управления имеется 3 бронепоезда типа БП-43 и в полку бронепоездов 2 бронепоезда типа БП-43, которые могут быть направлены для свободного пропуска по сети Западно-Европейских железных дорог».

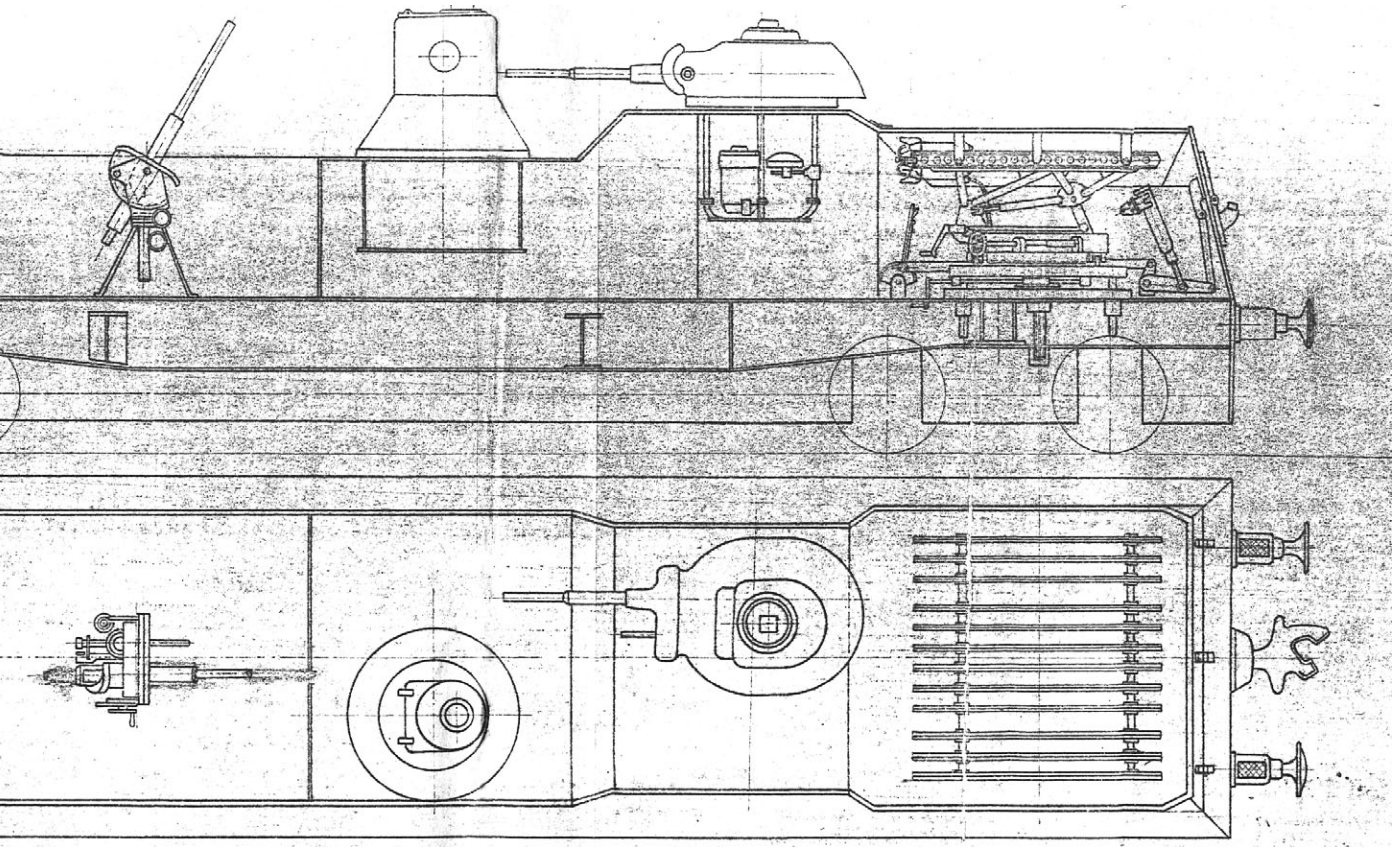
Введение броннеединиц в габарит велось на предприятиях НКПС: например в сентябре – октябре 1944 года в депо Московского железнодорожного узла переделали 7, а на заводах НКПС – 2 бронепаровоза.

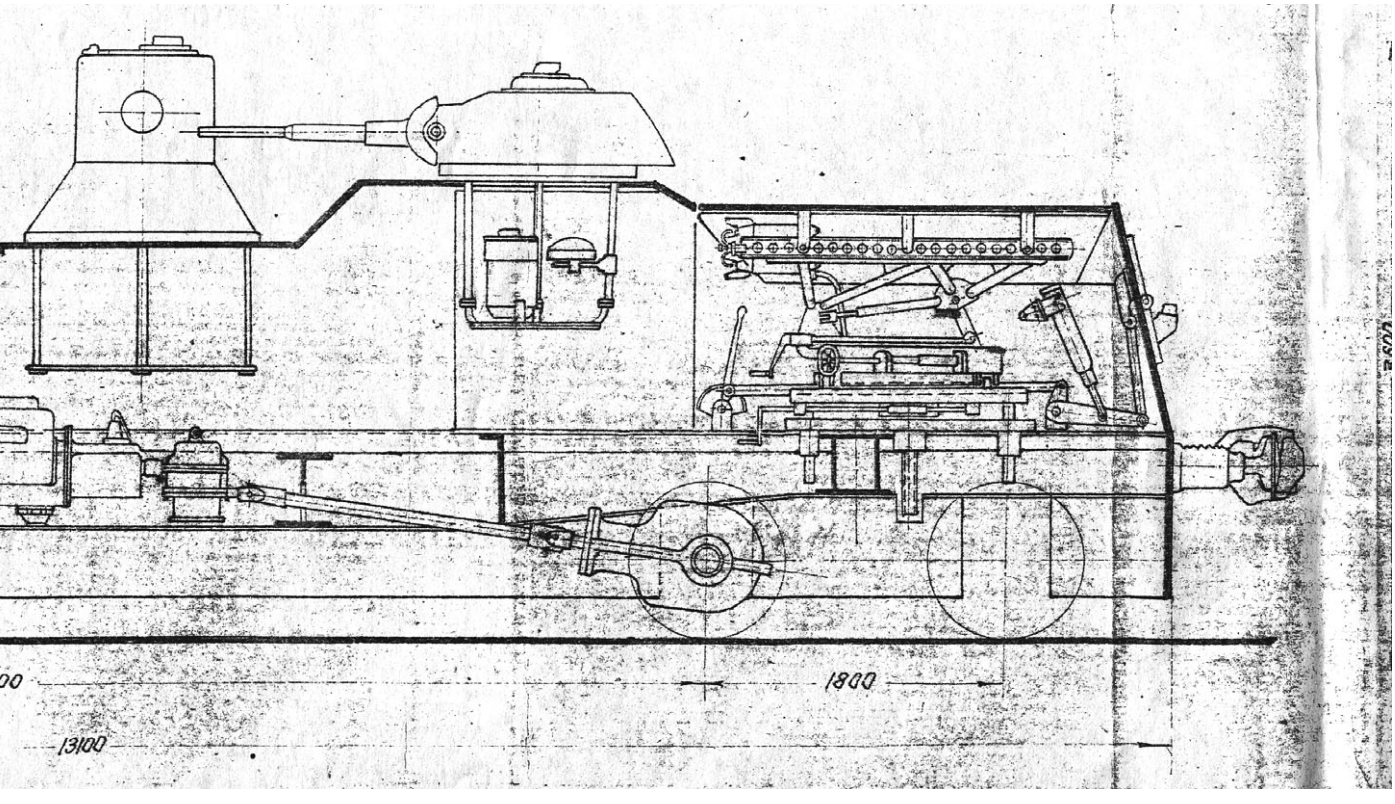
Одновременно с ремонтом и модернизацией проводилось и перевооружение бронепоездов. Как уже говорилось выше, при строительстве бронепоездов в 1941 – 1942 годах для их вооружения использовалось устаревшее или трофейное польское вооружение – 76-мм

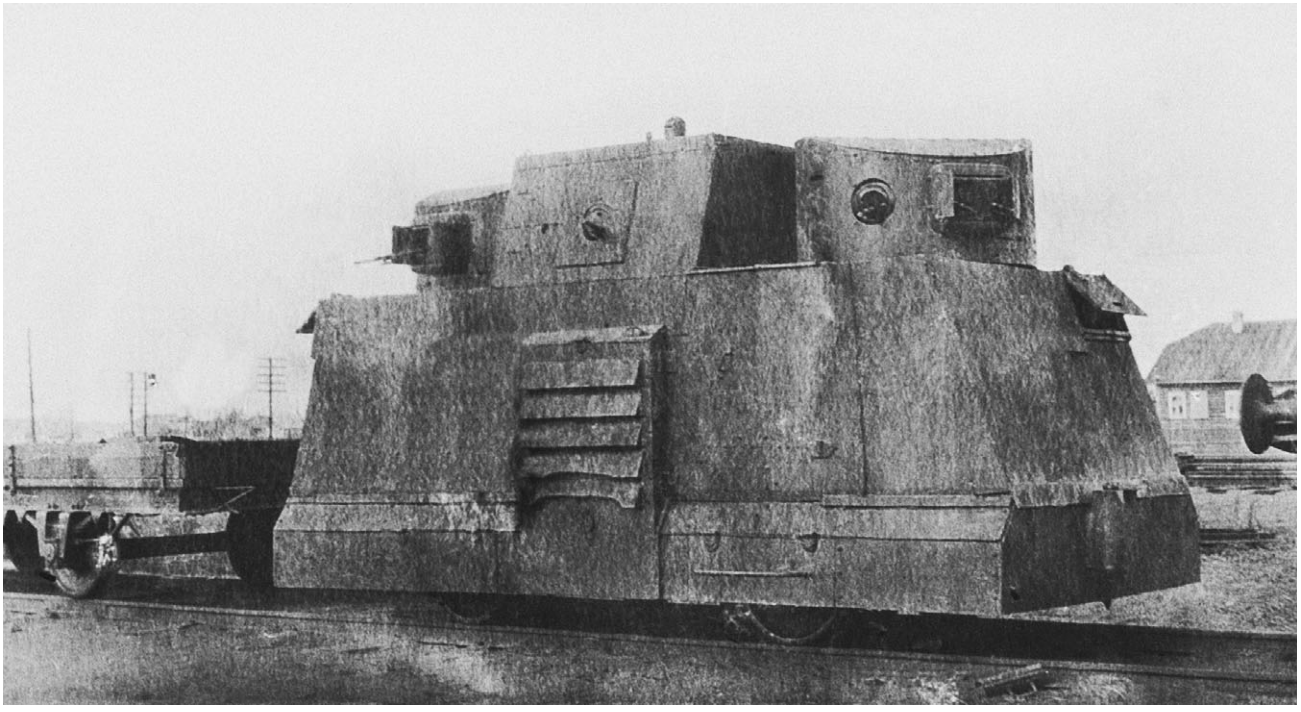




Эскизные проекты мотоброневагонов МК-1 (внизу) и МК-2 (вверху), разработанных на заводе № 38 в августе–сентябре 1942 года (копия заводских чертежей).

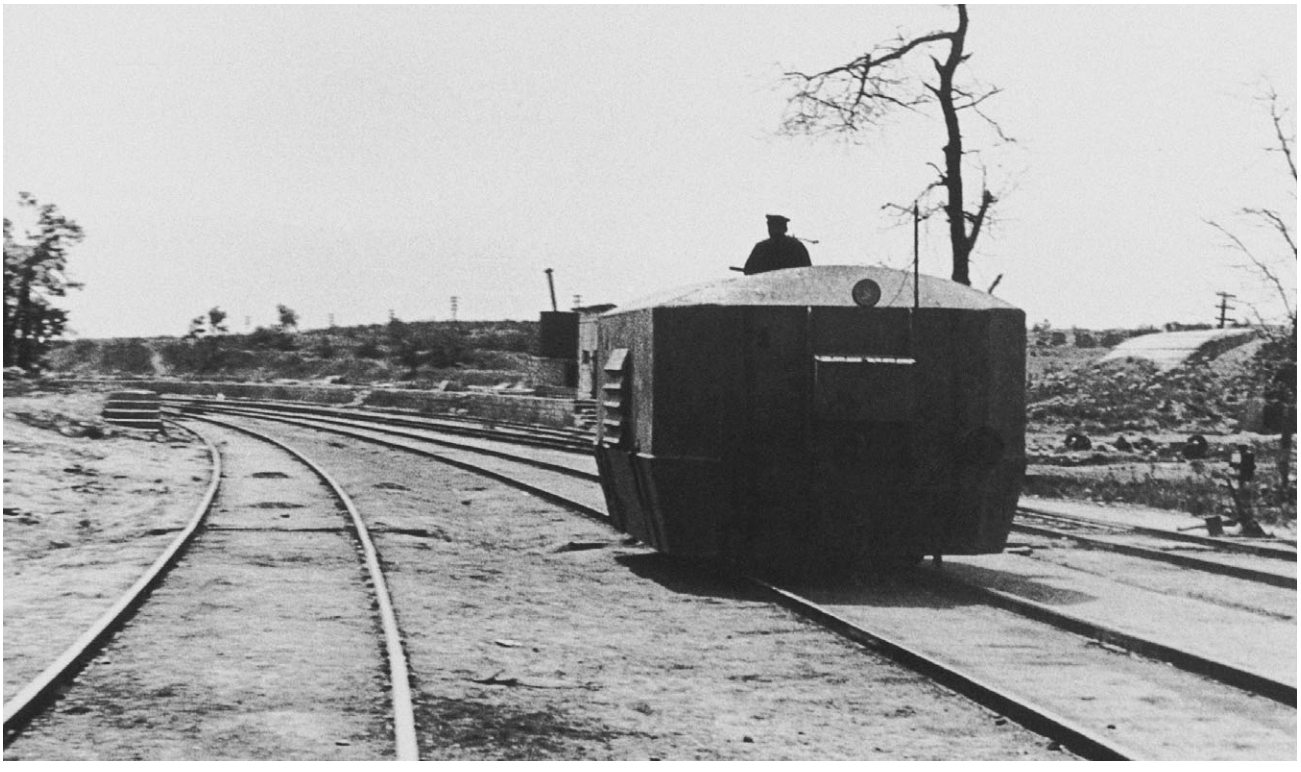



1800
13100



Бронедрезина постройки ленинградского завода имени Кирова с двумя башнями от танков БТ-2 с пулеметным вооружением. Ленинградский фронт, 71-й отдельный дивизион бронепоездов, весна 1942 года (АСКМ).

Бронедрезина из состава бронепоезда «Железняков» отправляется в разведку. Севастополь, весна 1942 года. Хорошо видно, что дрезина не имеет башни (АСКМ).



пушки образца 1902 года, зенитные образца 1914/15 годов (Лендера), образца 1927 года, КТ-28 (образца 1927/32 годов) и Л-10, 75-мм образца 1897 и 1902/26 годов. Часть составов имела 45-мм танковые орудия, что значительно снижало огневую мощь бронепоездов. Такое разнообразие артиллерийского парка затрудняло обслуживание и ремонт вооружения, а также снабжение бепо боеприпасами. Например, начальник управления бронепоездов Красной Армии генерал-майор танковых войск Чернов докладывал об этом командующему бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии маршалу бронетанковых войск Я. Федоренко следующее:

«75-мм польские пушки образца 1902/1926 года состоят на вооружении только на бронепоездах. Запасные части для ремонта их не изготавливаются.

Снаряды для этих систем требуются фронтам только для бронепоездов, а поэтому крайне затруднительно снабжение ими.

76-мм пушки образца 1927/32 годов, установленные на бронепоездах, имеют дальность стрельбы от 5 до 8 км, что не удовлетворяет предъявляемым требованиям к артсистемам на бронепоездах».

11 марта 1943 года Федоренко направил на имя председателя ГКО И. Сталина следующий документ:

«В Красной Армии имеется 50 бронепоездов, вооружённых пушками старых и иностранных образцов: Л-10, обр.1914/15 г., 1902 г. и французскими.

Промышленность не изготавливает боеприпасов к указанным системам, а имеющееся наличие боеприпасов не обеспечит бесперебойного снабжения бронепоездов.

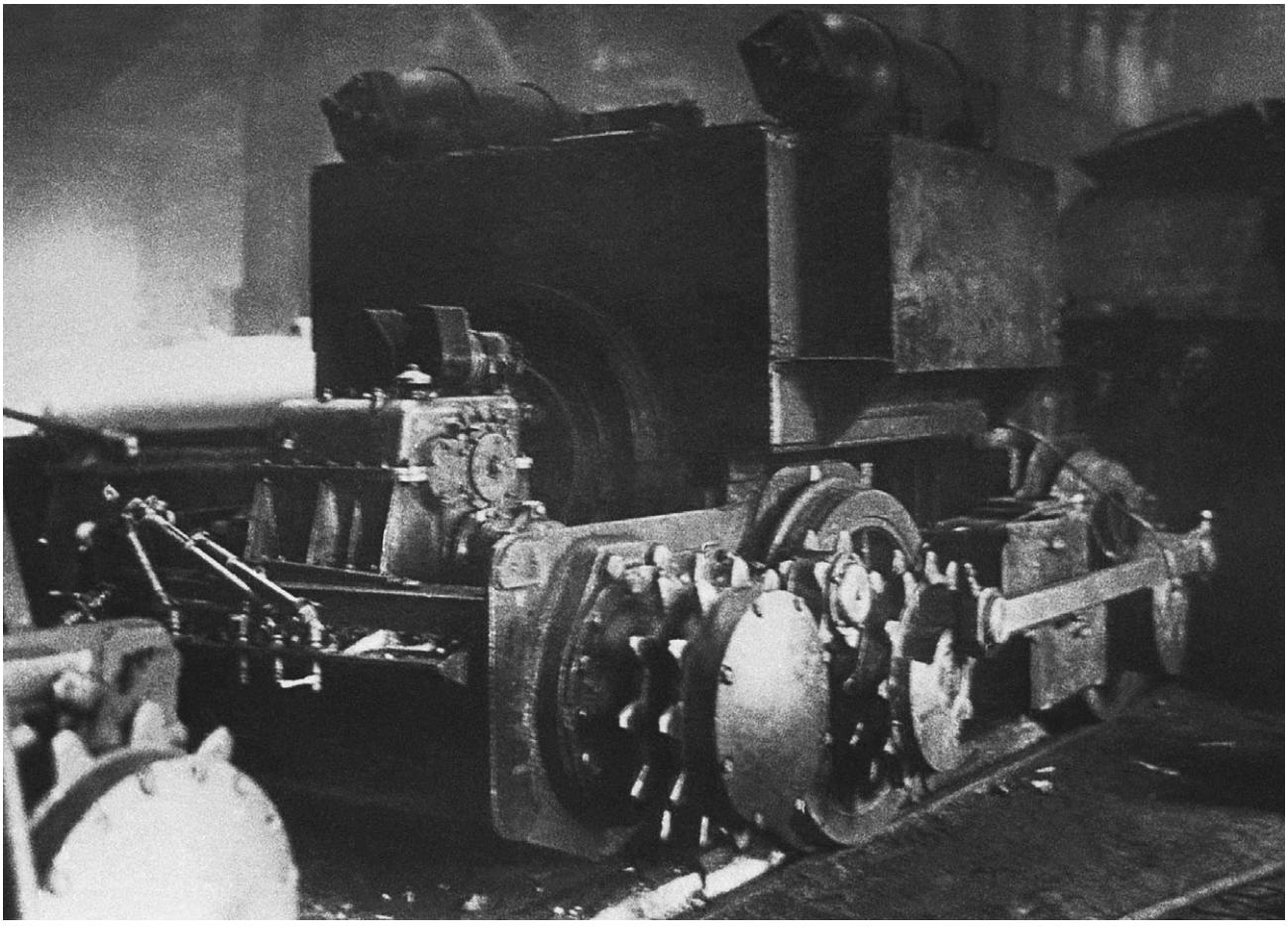
Считаю необходимым произвести перевооружение бронепоездов на танковые пушки обр.1940 г.

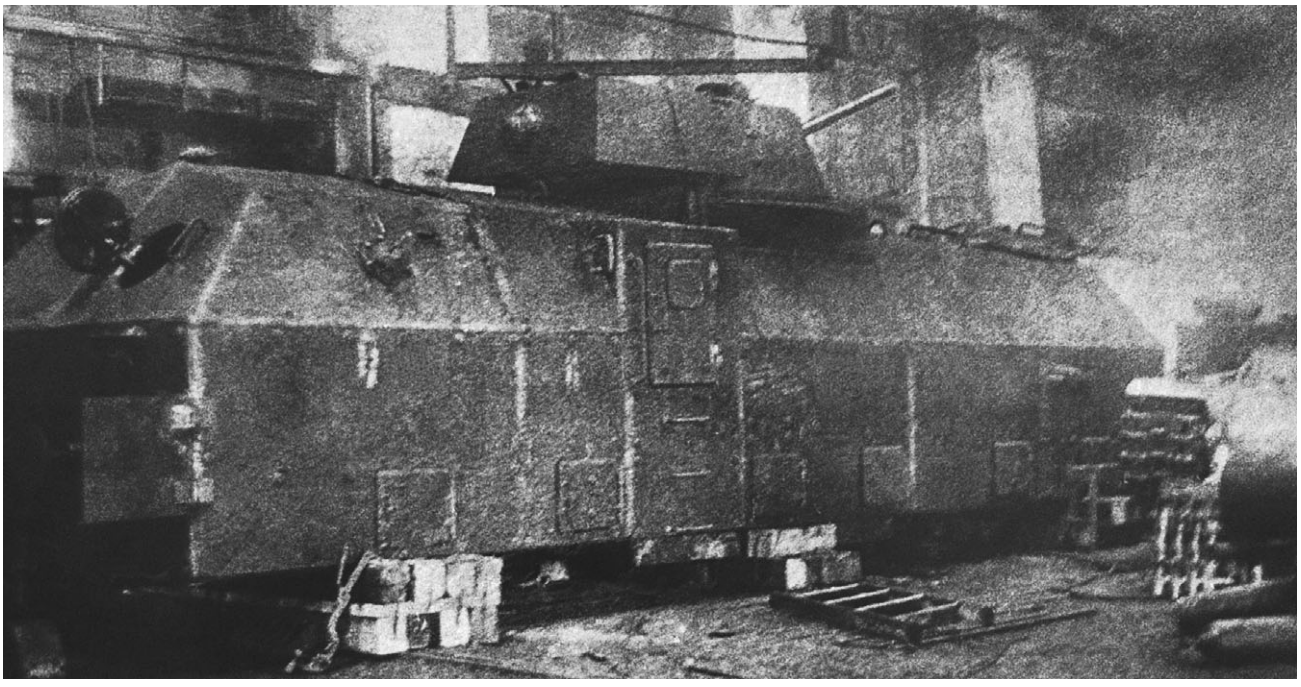
Представляю проект постановления ГКО...»

Сталин не заставил себя долго ждать – уже 18 марта 1943 года он подписал постановление ГКО № 3045сс в котором говорилось:

«1. Утвердить на 1943 год план перевооружения 50 бронепоездов, имеющих пушки старых и иностранных образцов.

Одна из двух ведущих тележек бронеавтомотрисы «Красная звезда» в цехе Коломенского машиностроительного завода. Январь 1942 года. Хорошо видна коробка перемены передач танка КВ, топливные баки, радиаторы, пусковые баллоны со сжатым воздухом, звездочки для цепной передачи (АСКМ).





Корпус с башней бронеавтомотрисы «Красная звезда» в цехе Коломенского машиностроительного завода перед установкой на ведущие тележки. Январь 1942 года (АСКМ).

Бронеавтомотриса «Красная звезда» во дворе Коломенского машиностроительного завода перед испытательным пробегом. Февраль 1942 года. (АСКМ).

Установка железнодорожных бандажей на бронеавтомобиль БА-6 жд. Действующая Армия, лето 1942 года (РГАКФД).

2. Обязать Наркомат Путей Сообщения (тов. Кагановича) произвести в 1943 году перевооружение 50 бронепоездов в следующие сроки:

в марте месяце – 2,

в апреле – 8,

в мае – 8,

в июне – 8,

в 3-ем квартале – 10 и в 4-м квартале – 14 бронепоездов.

3. Обязать Наркомат Обороны (тов. Яковлева) поставить в 1943 году для перевооружения бронепоездов 202 шт. 76 мм танковых пушек обр. 1940 года в сроки, обеспечивающие выпуск бронепоездов».

Согласно решения ГБТУ, в первую очередь менялось вооружение на составах, имевших 76-мм пушки образца 1902 года, зенитки Лендера (образца 1914/15 годов), танковые 76-мм Л-10 и 45-мм, а также 75-мм французские образца 1897 года. После этого перевооружались бронепоезда с 76-мм орудиями образца 1927 года, КТ-28 (образца 1927/32 годов) и 75-мм польские образца 1902/26 годов.

Как происходило перевооружение, можно представить из документов Закавказского фронта. Так, согласно утвержденного плана в 1943 году, данная работа должна была вестись в следующие сроки:

«Тбилисский ПВРЗ.

Май – бронепоезд № 688 подлежит замене 4 пушки, бронепоезд № 716 – 4 пушки;

Июнь:19 ОДБП; бронепоезд № 719 – 2 пушки и ремонт бронеплощадки;

Июль: 42-й ОДБП – бронепоезд № 679 – 4 пушки, бронепоезд № 721 – 4 пушки и ремонт 2 бронеплощадок;

Август: 11 ОДБП – бронепоезд № 678 – 4 пушки, бронепоезд № 713 – 4 пушки;

Паровозное депо станции Тбилиси.

Июль: 65 ОДБП – бронепоезд № 725 – 4 пушки.

Паровозное депо станции Баку – 15-й ОМБП (отдельный минометный бронепоезд. – ***Прим. автора***) подлежат ремонту и установке бортовые пулеметы к 15 мая.

Вагонное депо Махачкала – 36 ОДБП подлежит довооружить бронепоезд № 731 4 пушками из числа отгруженных из Москвы непосредственно в адрес махачкалинского депо».

20 марта 1943 года начальник штаба бронетанковых и механизированных войск Закавказского фронта подполковник Кушнир докладывал в ГБТУ КА:

«В 1943 году Закавказский фронт должен перевооружить бронепоезда, вооруженные пушками старых образцов, вооружив их танковы-

Бронепоезда типа ОБ-3, подлежащие перевооружению в первую очередь по состоянию на 11 ноября 1943 года.					
Дивизион	**Номер бронепоезда**	**Количество орудий**	**Калибр, мм**	**Тип артсистемы**	**Местонахождение**
27	638	4	75	1902/26	Карельский фронт
	651	4	75	1902/26	Карельский фронт
35	641	4	75	1902/26	2-й Прибалтийский фронт
	661	4	75	1902/26	2-й Прибалтийский фронт
40	685	4	76,2	1927/32	1-й Белорусский фронт
58	736	4	76,2	1902	1-й Украинский фронт
	742	4	76,2	1927/32	1-й Украинский фронт
25	718	4	76,2	1927	2-й Украинский фронт
	687	4	75	1902/26	2-й Украинский фронт
28	677	4	75	1902/26	3-й Украинский фронт
	708	4	75	1902/26	3-й Украинский фронт
54	652	4	76,2	1927/32	4-й Украинский фронт

ми Ф-34. Перевооружению подлежат бронепоезда, имеющие пушки образца 1914/15 и 1902 годов, Л-10 и 75-мм французские.

Для перевооружения и ремонта бронепоездов вашего фронта 17 марта 1943 года отправлено с завода № 92 16 орудий Ф-34 в адрес военного склада № 374 (ст. Навтлуги), а в ближайшее время будет отправлено еще 28 Ф-34 на склад № 374 и вагонное депо Махачкала 4 пушки. Чертежи перевооружения бронеплощадок ОБ-3 высланы, на площадки ПЛ-35 будут высланы дополнительно.

Военпреду ГБТУ КА на Бакинском ВРЗ инженер-капитану Ревишвили дано необходимое распоряжение об оказании технической помощи и необходимой консультации по перевооружению бронепоездов с выездом в пункты перевооружения».

11 ноября 1943 года помощник начальника управления бронепоездов ГБТУ инженер-подполковник Коноплев направил своему руководству «Доклад об основных работах управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА проведенных в 1943 году и планируемых к проведению в 1944 году», в котором о состоянии работ по ремонту и перевооружению бепо говорилось:

«...Перевооружение, ремонт и эксплуатация.

а) Произведено перевооружение 44 бронепоездов (замена старых образцов артсистем на пушки Ф-34) из числа 50 подлежащих перевооружению по плану – 88%;

б) Разрешен вопрос усиления ходовых частей бронеплощадок, имеющих перегрузку по осям. На 22 бронепоездах произведено усиление ходовых частей;

в) Потребность войсковых частей в ремонте бронепоездов удовлетворена полностью.

Отремонтировано 62 бронепоезда, не считая текущих ремонтов, из них:

Капитального ремонта – 6 бронепоездов

Среднего ремонта – 31 бронепоезд

Малого ремонта – 25 бронепоездов.

г) Составлено и разослано для бронепоездных частей:

1. Краткое руководство по ремонту и содержанию бронепаровоза и бронеплощадок;

2. Положение о ремонте бронепоездов».

В этом же документе приводилась таблица бронепоездов с двухосными площадками (ОБ-3), подлежащих перевооружению в первую очередь, с указанием установленной на них артсистемы и их дислокации (см. таблицу).

Всего до 1 мая 1945 года было проведено перевооружение пушкой Ф-34 66 бронепоездов, из них 51 в 1943-м, 13 в 1944-м и 2 в 1945-м.

В целом, оценка ремонта бепо в годы Великой Отечественной войны, по отчету управления бронепоездов ГБТУ КА была следующей:

«Выполнение ремонта бронепоездов на предприятиях НКПС, не приспособленных для ремонта броневых корпусов, установок вооружения, переговорного устройства и другого специального оборудования недостаточно обеспечивало своевременность выпуска из ремонта и поднятия качества ремонта. Несмотря на установленные Правительством

твердые сроки ремонта бронепоездов, последние простаивали в ремонте значительно больше положенных сроков.

Качество ремонта за период войны в нужной степени поднять не представилось возможным.

Распыление ремонта по многим пунктам в значительной степени усложняло контроль за ремонтом бронепоездов.

Много трудностей было в организации своевременного снабжения большого числа ремонтных пунктов, требующимися в небольших количествах, специальными материалами и запчастями.

Ремонтные пункты НКПС совершенно не имели для ремонта бронепоездов подготовленных кадров и соответствующего оборудования. На протяжении всего периода Отечественной войны этот недостаток на ремонтных пунктах не был изжит, а со стороны центрального аппарата НКПС не было принято надлежащих мер к налаживанию ремонта бронепоездов на своих предприятиях. Вместо специализации ремонта бронепоездов на небольшом числе заводов, как об этом неоднократно настаивало Управление Бронепоездов и Бронемашин ГБТУ КА, НКПС преднамеренно распылил ремонт бронепоездов по большему числу своих заводов, чтобы этот ремонт не мог отразиться на основном плане, установленном заводом на ремонт подвижного состава.

Несмотря на целый ряд трудных условий, ремонт бронепоездов полностью обеспечивался.

Благодаря повышенной требовательности со стороны военной приемки качество ремонта бронепоездов было удовлетворительное.

Одновременно с ремонтом бронепоездов производилась частичная модернизация бронепаровозов и броневлощадок.

Основным недостатком в ремонте бронепоездов было отсутствие специализированного ремонтного предприятия, где можно было бы наладить высококачественный ремонт и модернизацию бронепоездов».

Следует сказать, что по мере освобождения оккупированной территории Советского Союза управление бронепоездов брало на учет бронепоездные единицы, оставленные в местах боев. Всего за 1943 – 1945 года таким образом заприходовали 24 бронепаровоза и 41 броневлощадку. Все они (за исключением одного бронепаровоза серии Ti-3 с трехосным тендером) были отечественной постройки. Из этого количества восстановили 13 бронепаровозов и 26 броневлощадок, а остальные передали наркомату путей сообщения для разбронировки и дальнейшей эксплуатации.

Вывешивание при помощи домкрата бронеавтомобиля БА-10 жд для установки на него железнодорожных бандажей для движения по рельсам (РГВА).

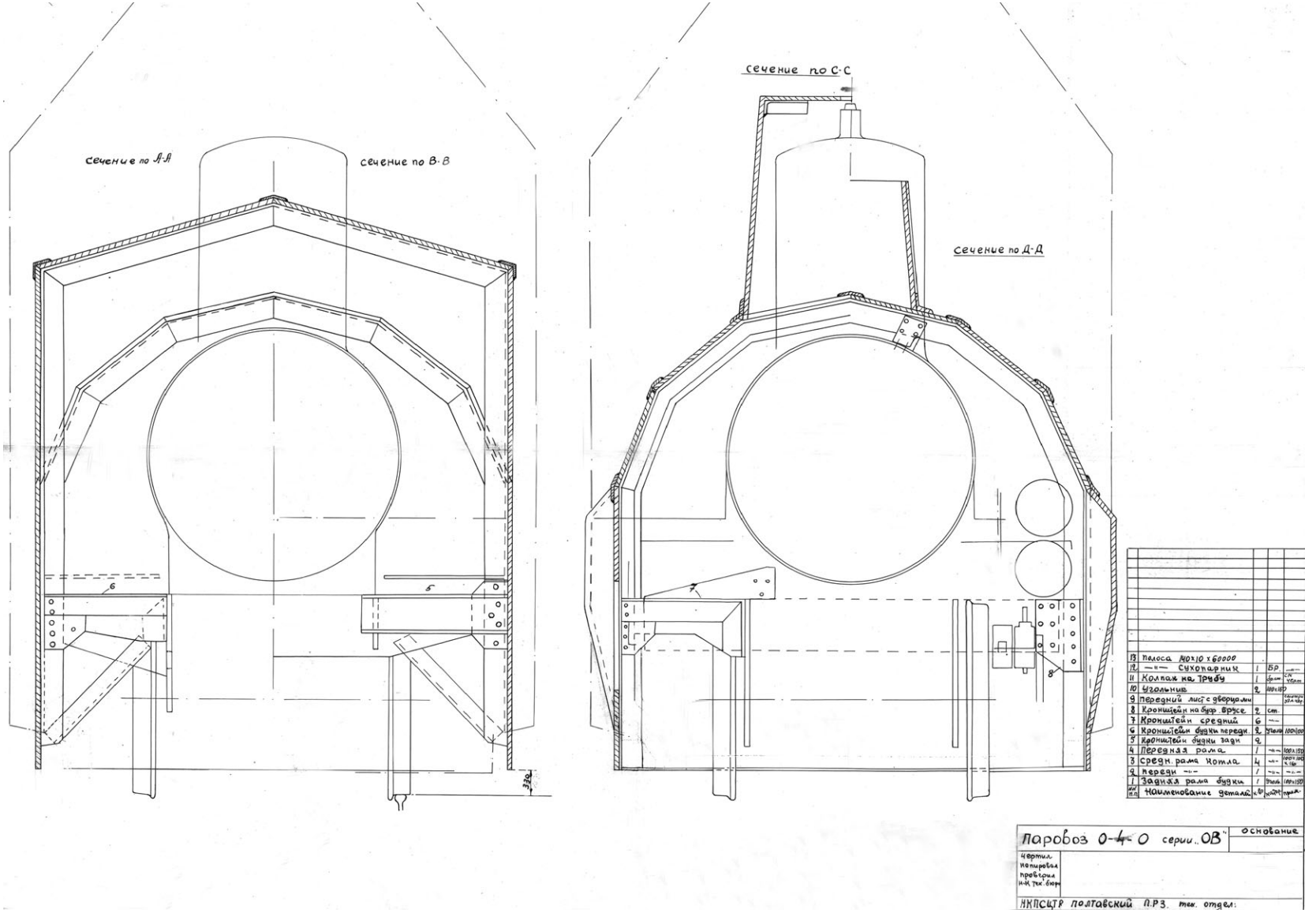
Производство бронепоездов для Красной Армии на заводе «Красный Профинтерн» в 1933–1941 годах										
	1933	**1934**	**1935**	**1936**	**1937**	**1938**	**1939**	**1940**	**1941 (до 1 августа)**	**Всего**
Бронепаровозы	–	4	–	5	2	?	?	5	4	20 (?)
Броневлощадки легкие	–	10	–	10	11	10	11	10	7	69
Броневлощадки тяжелые	8	2	–	–	–	–	–	–	–	10
Платформы СПУ-БП	–	–	–	–	–	13	14	–	–	27

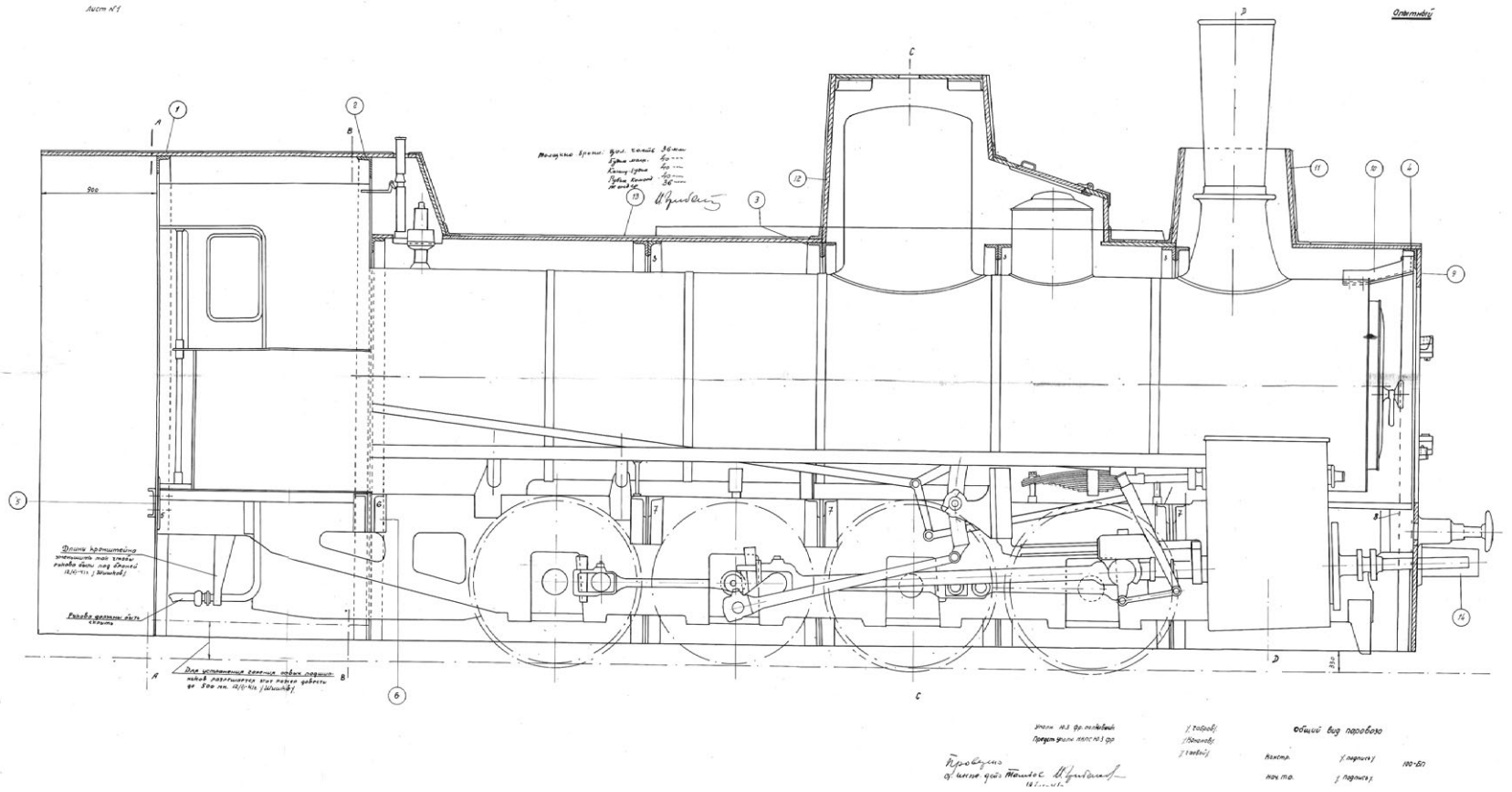
Таблица. Общее количество бронепоездов, произведенных в 1941–1944 годах для Красной Армии и Военно-Морского флота.						
Наименование	**1941**	**1942**	**1943**	**1944**	**Всего**	**Примечание**
Особые бепо «За Сталина» и «За Родину» (по постановлению ГКО № 287сс от 26 июля 1941 года)	2	–	–	–	2	
Киевские бронепоезда	4	–	–	–	4	Из низ один не достроен
Одесские бронепоезда	7	–	–	–	7	Из них два не достроены плюс бронепоезд, начатый постройкой в Николаеве и не законченный
Таллиннские бронепоезда (на колее 750 мм)	2	–	–	–	2	
Крымские бронепоезда	6	1	–	–	7	
Ленинградские бронепоезда	5	2	–	–	7	Из них три переданы Балтийскому флоту
На предприятиях Юга России и Украины	22	–	–	–	22	В их число входит бепо «Маршал Буденный»
В прочих пунктах	2	–	–	–	2	Бронепоезд для 75-й стрелковой дивизии и бепо для 6-го дивизиона, построенный в Гомеле
Изготовление бронепоездов по директиве НКО № 22сс от 29 октября 1941 года	14	71	–	–	85	Из них не менее 8 инициативных, не менее 12 НКПС-42, остальные ОБ-3
Для Азовской военной флотилии	1	1	–	–	2	
Бронепоезда рембазы № 6 по постановлению СНК СССР № 1043-516сс от 27 июня 1942 года	–	2	–	–	2	
На предприятиях Северного Кавказа и Закавказья	–	10	2	–	12	Кроме того, здесь изготовлено до 20 артиллерийских и зенитных броневлощадок
Бронепоезда типа БП-43	–	2	18	1	21	
ВСЕГО БРОНЕПОЕЗДОВ	65	89	20	1	175	Требует уточнения количество бронепоездов, изготовленных на предприятиях Юга и на Кавказе
Броневлощадки ПВО завода «Стальмост»	–	65	12	24	101	Кроме того, не менее 30 оборудовано силами команд бронепоездов
Броневлощадки с реактивными установками М-8 и М-13 по постановлению ГКО № 924сс от 20 ноября 1941 года	–	7	–	–	7	Из них пять броневлощадок с установками М-8 и две броневлощадки с установками М-13

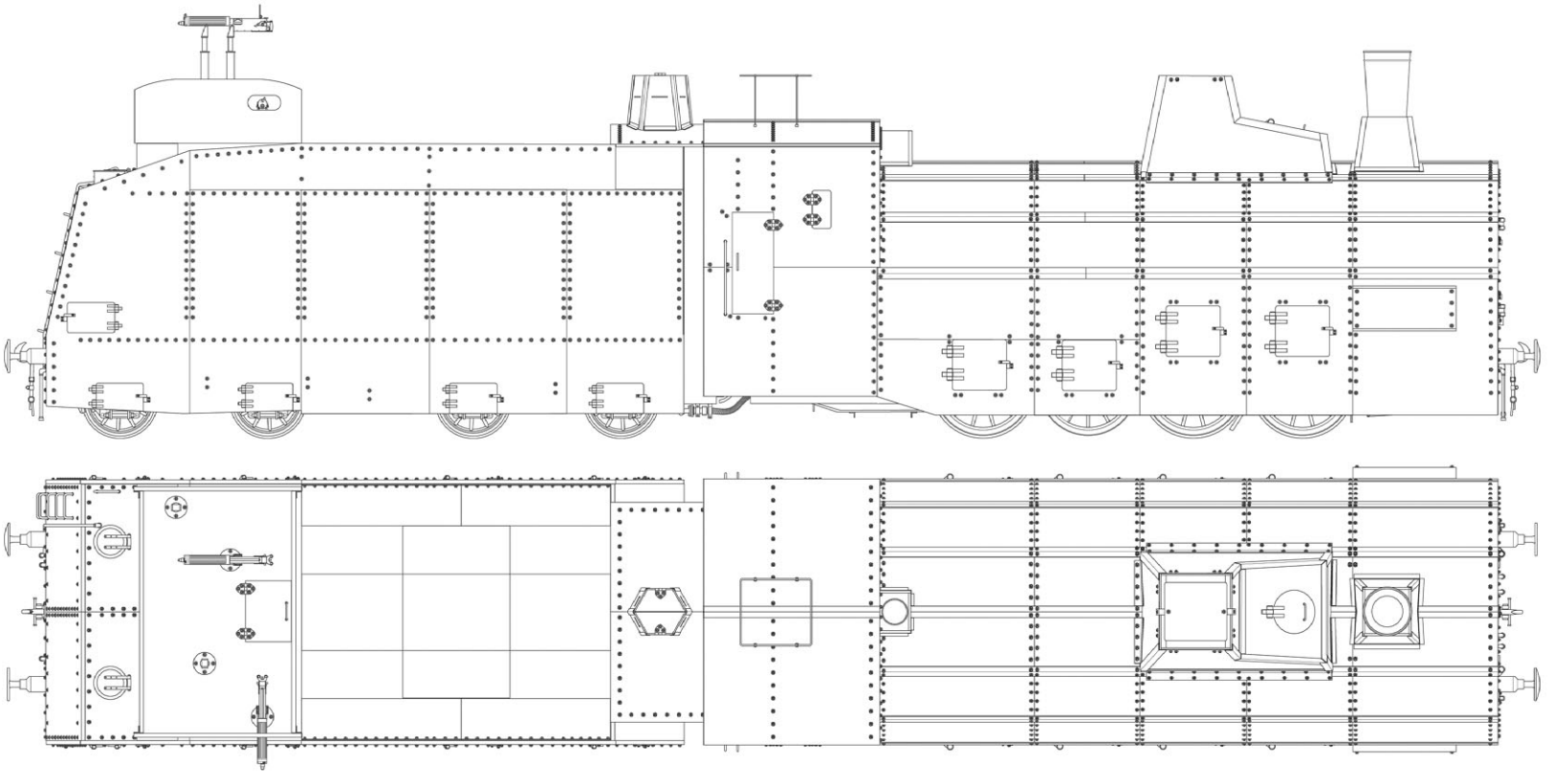
Бронепоезд № 1 45-го ОДБП, построенный в депо станции Вологда в январе 1942 года. Броня не закаленная, паровоз 15+15 мм и 15+25 мм, площадки 15+15 мм со 120 мм воздушным зазором. Вооружение каждой площадки – две 76-мм пушки Ф-34, четыре пулемета Браунинг и два ДТ (ЦАМО).

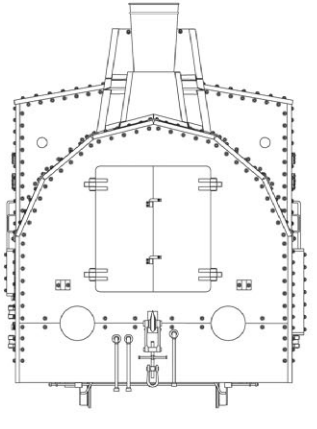
Бронепоезд № 2 41-го ОДБП, построенный в депо станции Тайга Томской железной дороги в феврале 1942 года. Броня не закаленная, паровоз 15+15 мм и 15+10 мм, площадки 15+15 мм (борта) и 13+13 мм (башни). Вооружение каждой площадки – две 76-мм пушки КТ-28 и шесть пулеметов ДТ (ЦАМО).

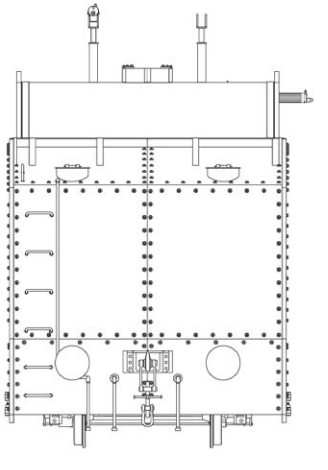
Чертеж бронировки паровоза Ов, разработанной на Полтавском ПРЗ для бронепоезда «Маршал Буденный». Впоследствии такая схема бронировки использовалась для паровозов бепо типа НКПС-42 и ОБ-2 (копия заводского чертежа).



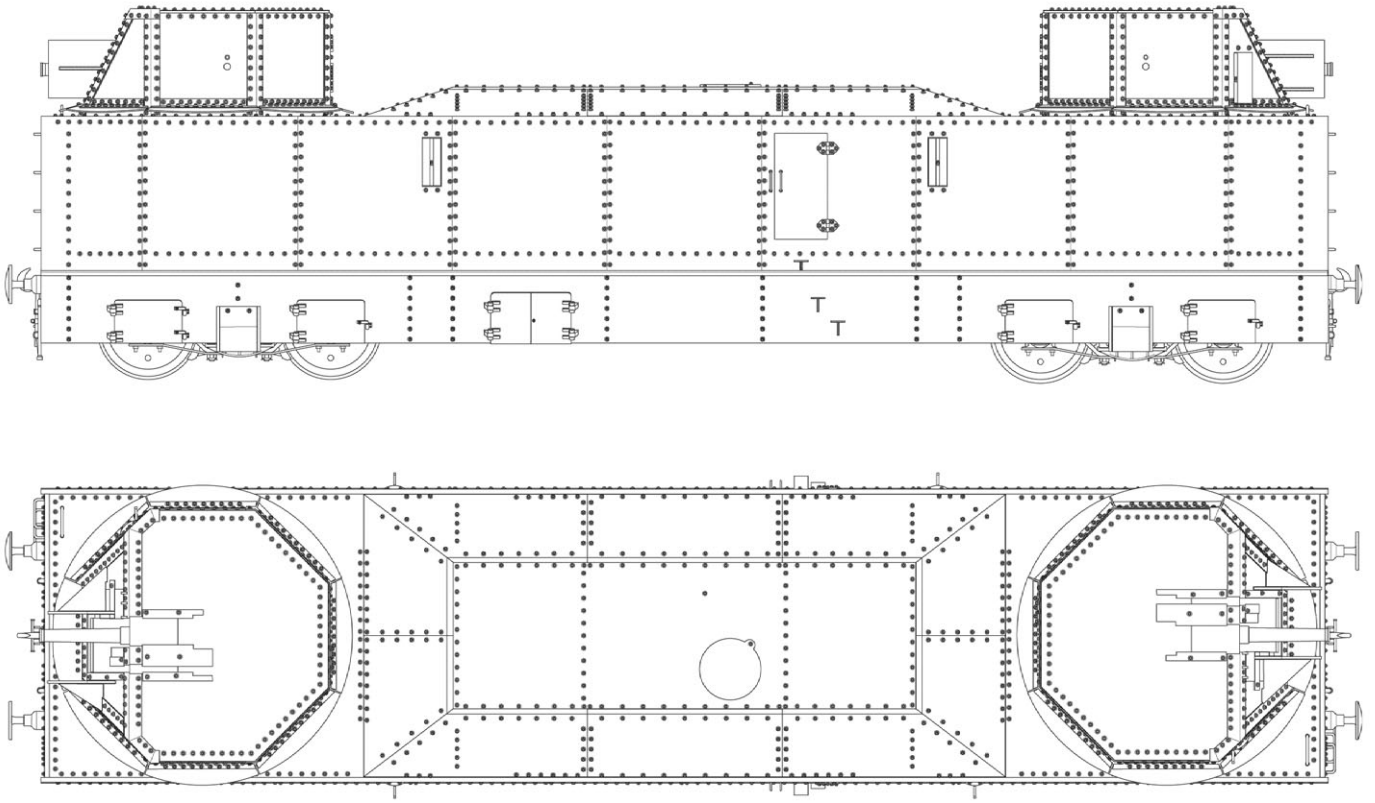

Лист №1
Оригинал
Общий вид паровоза
100-67





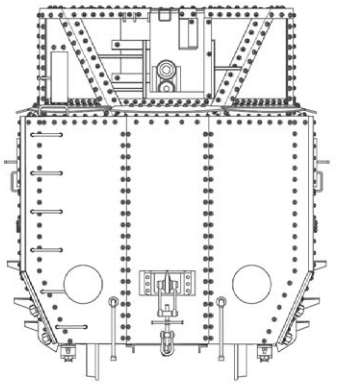


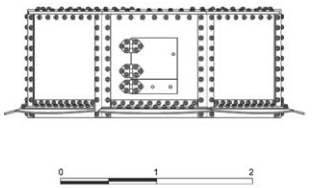
Бронепаровоз бепо «Маршал Буденный», изготовленный Полтавским ПРЗ по проекту подполковника Чаброва. Конструкция бронировки этого паровоза впоследствии использовалась в бронепоездах типа НКПС-42 и ОБ-3.

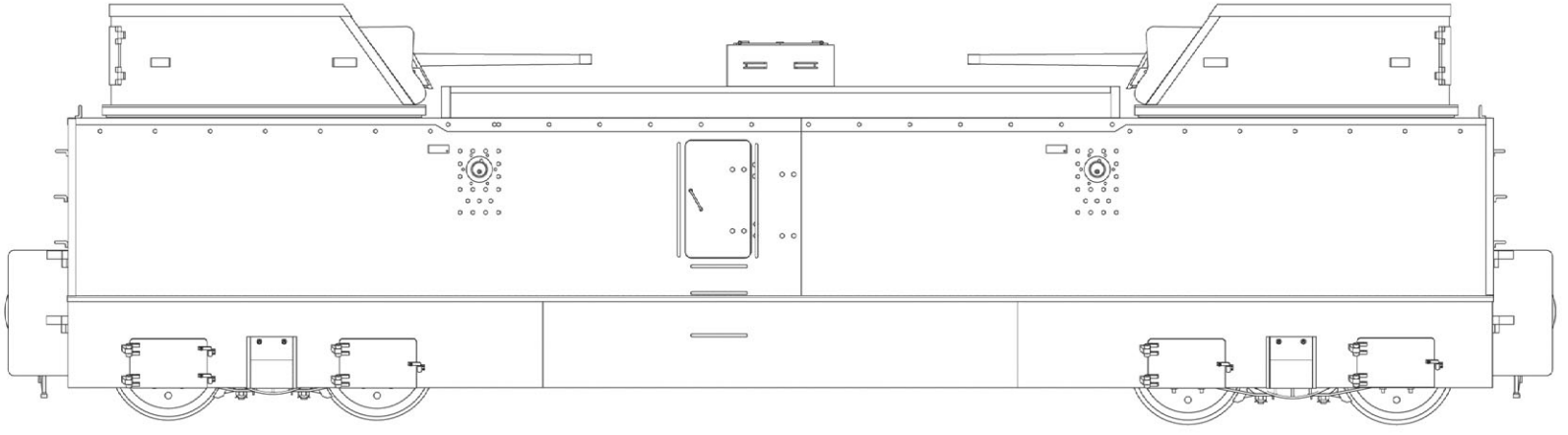


Бронеплощадка бепо «Маршал Буденный», изготовленная Полтавским ПРЗ по проекту подполковника Чаброва. Ее конструкция использовалась при постройке бронепоездов типа НКПС-42.

Чертежи выполнил В. Мальгинов

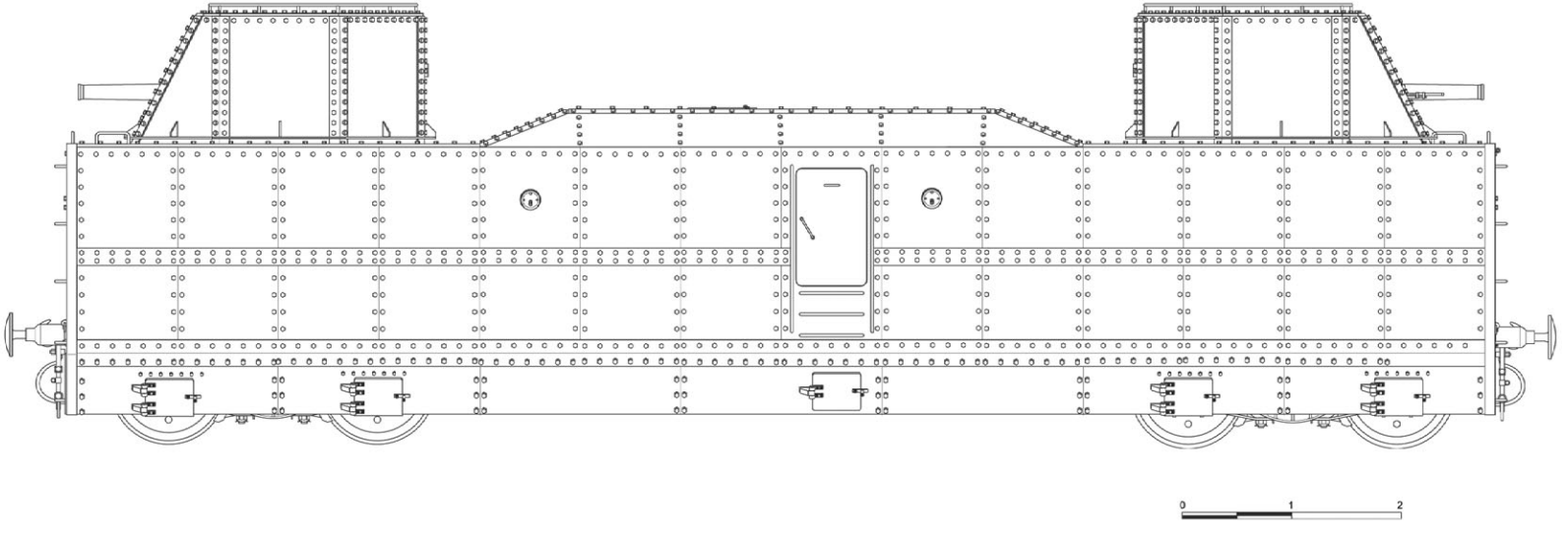


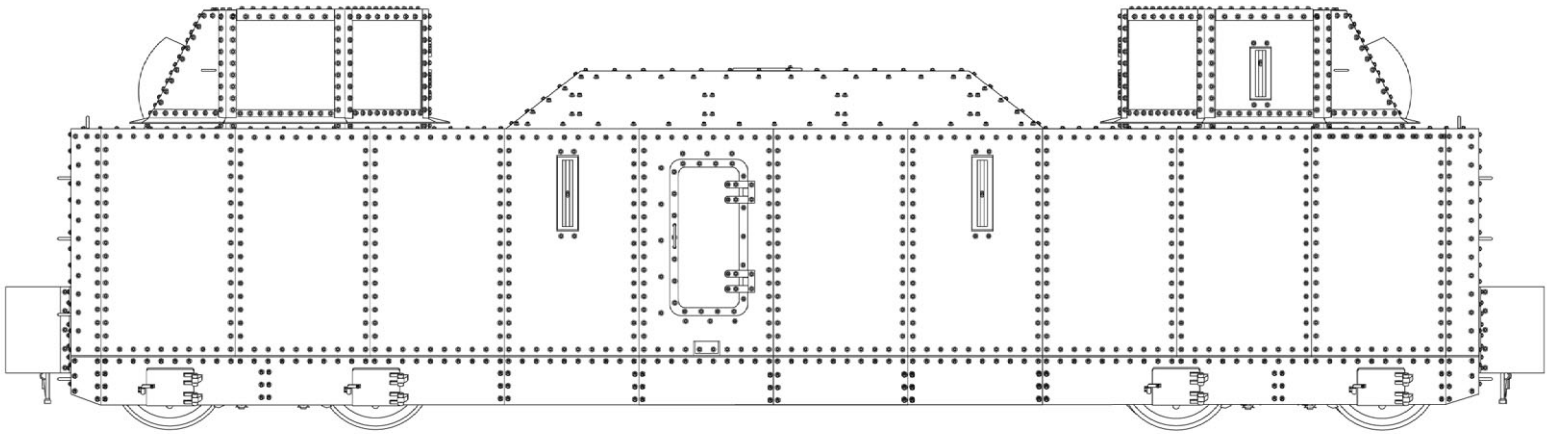




Бронеплощадка типа НКПС-42 бронепоезда № 1 «Тамбовский рабочий» 52-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм орудиями Ф-34, тремя пулеметами Максима и тремя ДТ, броня – обычная сталь 20 + 20 мм со 120-мм железобетонной прослойкой. Изготовлена Тамбовским вагоноремонтным заводом в декабре 1941 года.

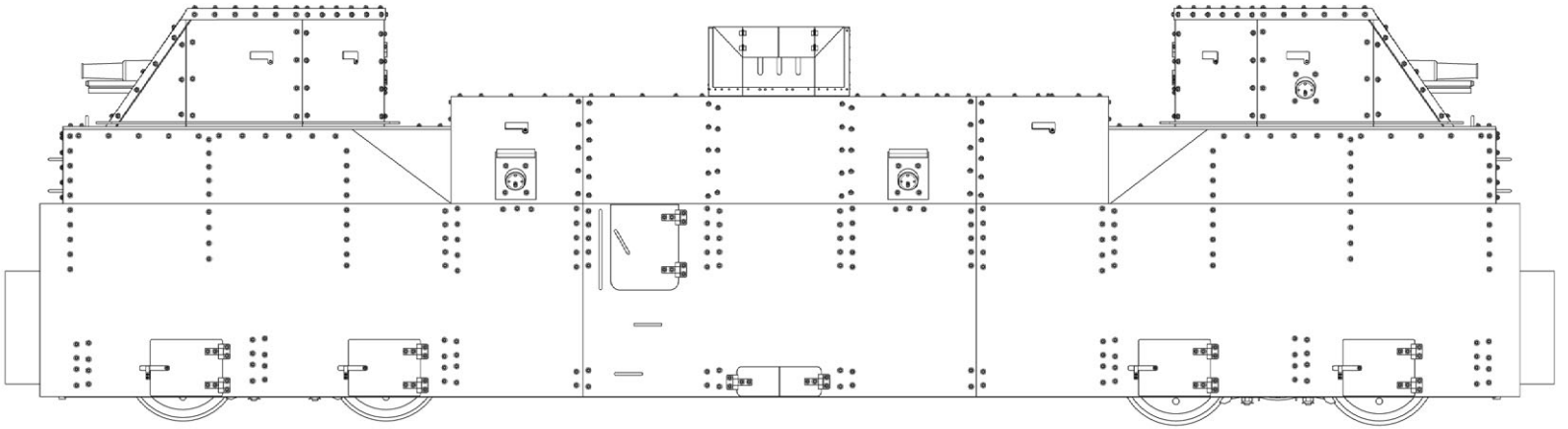
Бронеплощадка типа НКПС-42 бронепоезда № 1 43-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм зенитными пушками Лендера и шестью пулеметами ДТ, броня 45 мм некаленая. Начала строиться в депо станции Макеевка в ноябре, закончена в декабре 1941 года на броневой ремонтной базе № 6.



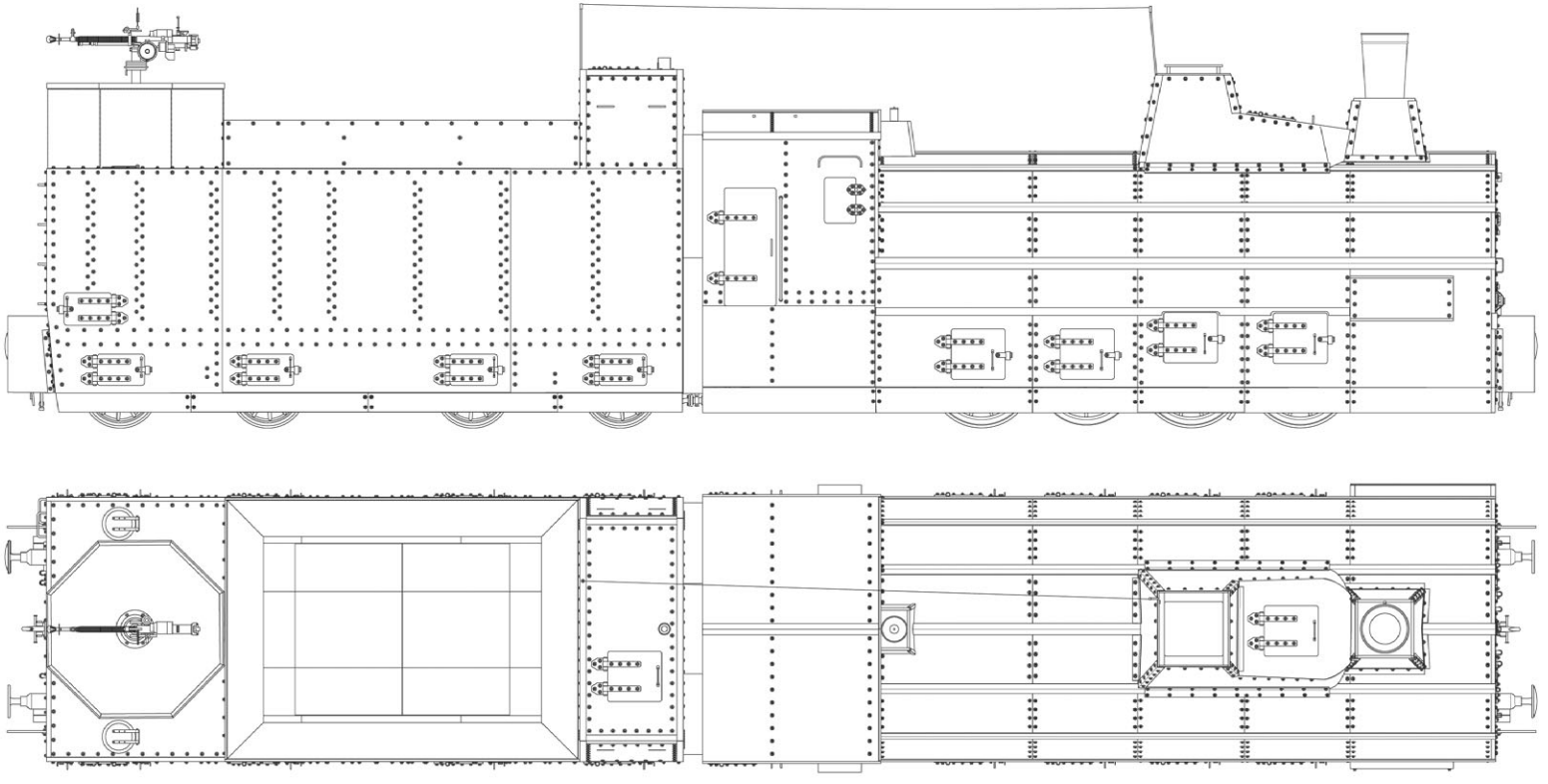


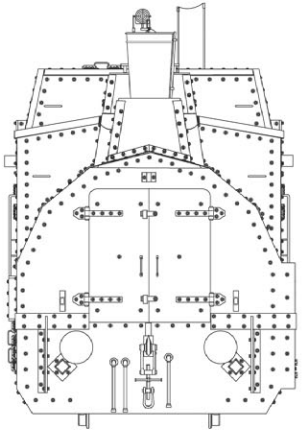
Бронеплощадка типа НКПС-42 бепо № 1 50-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм полковыми пушками обр. 1927 года и шестью польскими пулеметами Браунинг, броня некаленая 15 + 10 мм со 120 мм асбестовой прослойкой. Изготовлена Ярославским паровозоремонтным заводом НКПС в январе 1942 года.

Бронеплощадка бепо № 2 «Комиссар Лестев» 45-го ОДБП, вооруженная двумя 76-мм танковыми пушками КТ-28, четырьмя пулеметами ДТ и двумя 7,62-мм ПВ-1 на зенитном станке. Изготовлена депо имени Войкова Калининской ж.д. в феврале 1942 года.

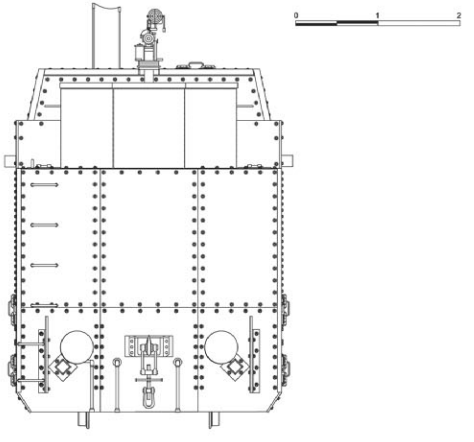


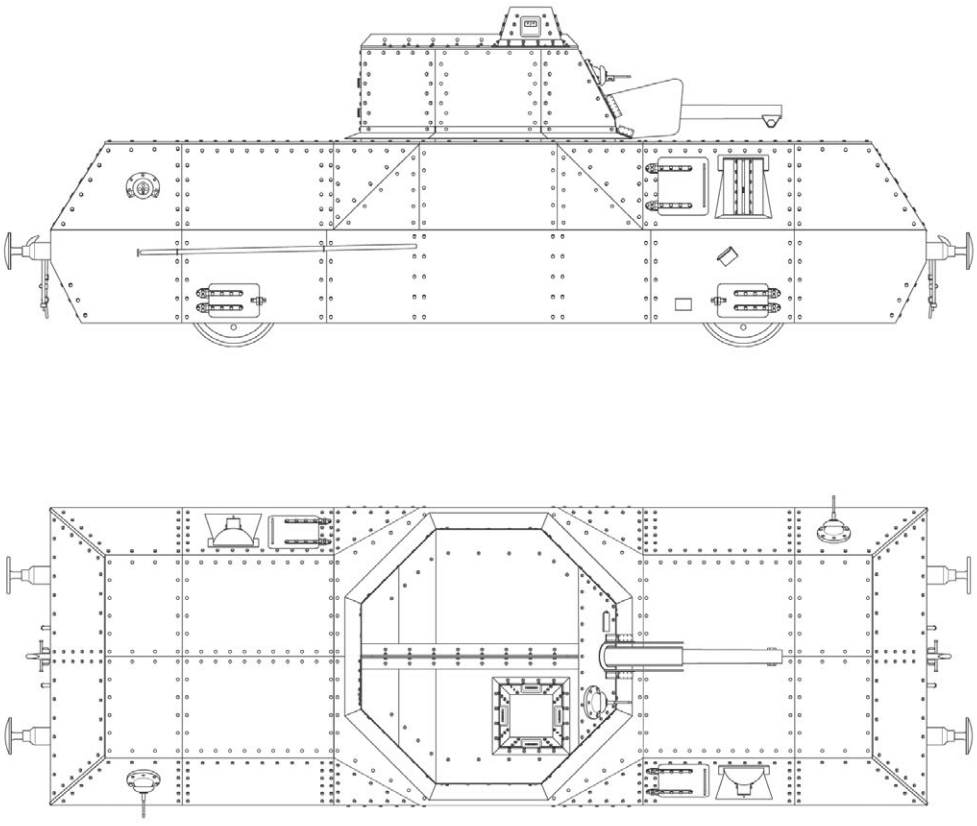
Чертежи выполнил В. Мальгинов.





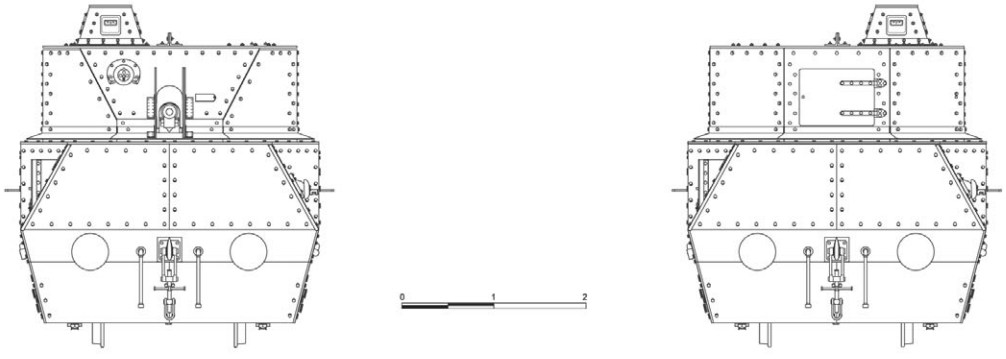
Бронепаровоз Ов № 5676 типа ОБ-3 из состава бронепоезда № 2 44-го ОДБП. Броня некаленая, котел, тендер и движение 40 мм, будка машиниста и командирская рубка 45 мм, башня ПВО 36 мм. Оснащен радиостанцией «Днепр», вооружение – 12,7-мм пулемет ДШК. Изготовлен в депо станции Молотов в апреле 1942 года.

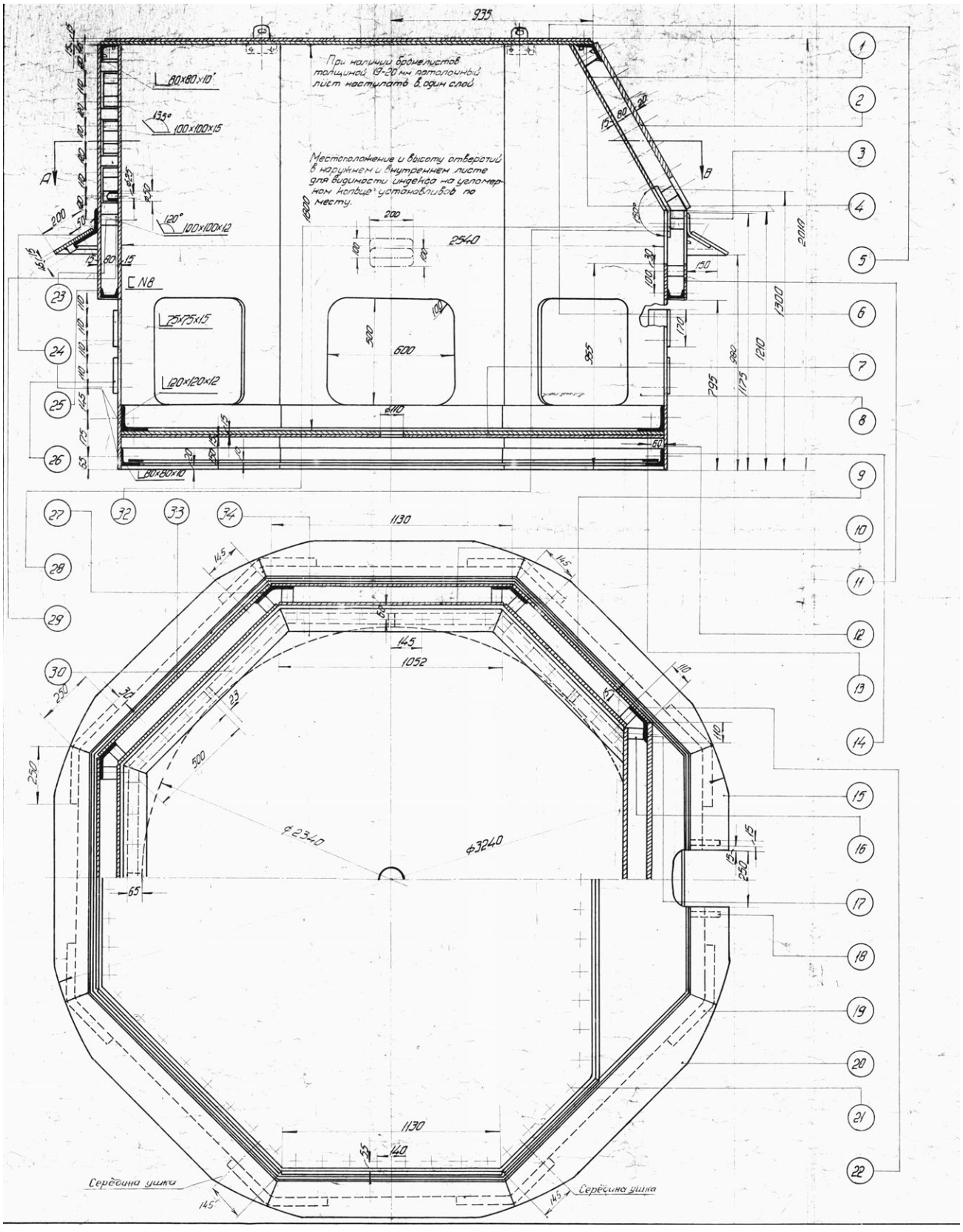




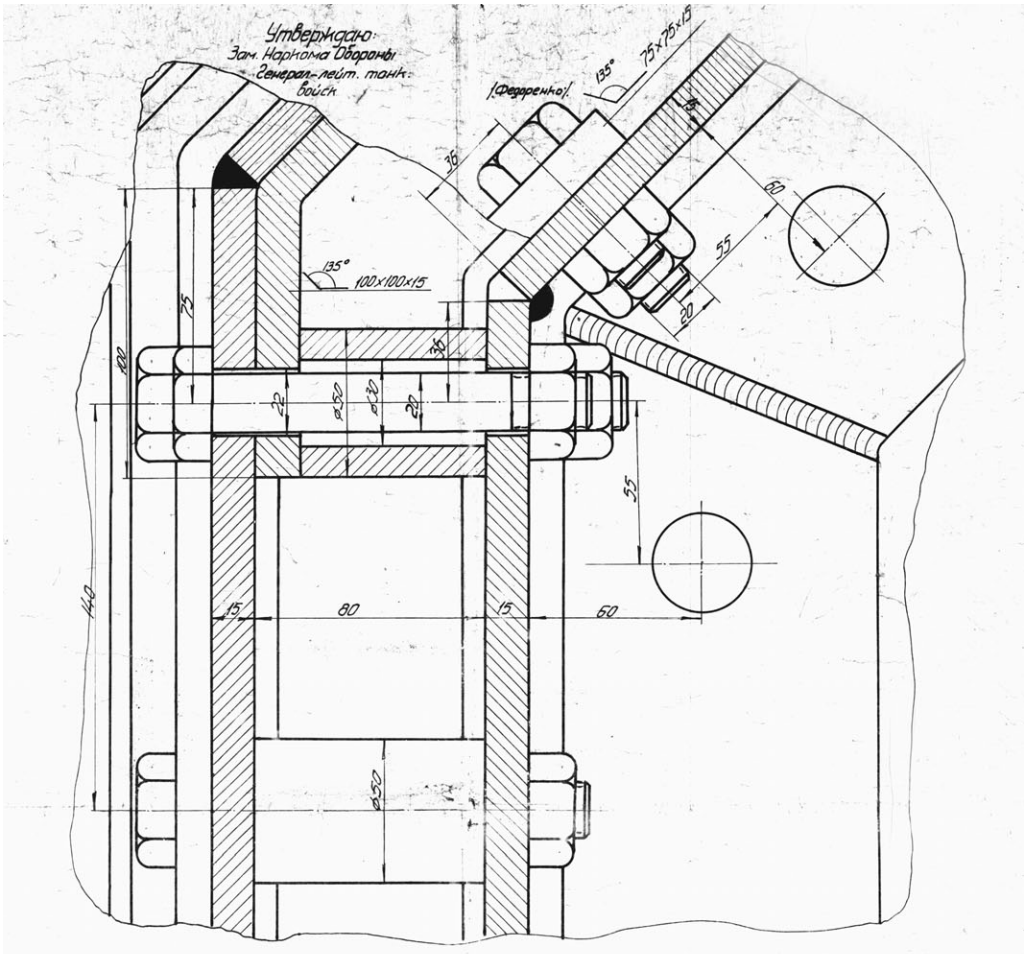
Бронеплощадка типа ОБ-3 (военный № 878) из состава бронепоезда № 1 «Челябинский железнодорожник» 38-го ОДБП. Вооружена 75-мм французской пушкой образца 1897 года, двумя 7,92-мм пулеметами Браунинг (польский) и тремя 7,62-мм ДТ. Броня некаленая, корпус 9 – 20 мм с 80 мм воздушным зазором, башня 21 – 11 мм, движение 10 мм. Изготовлена в депо станции Челябинск в феврале 1942 года.

Чертежи выполнил В. Мальгинов.




При наличии бронелистов толщиной 19-20 мм потолочный лист настилать в один слой
Местоположение и высоту отверстий в наружном и внутреннем листе для видимости индекса на уломерном кольце* установливов по месту.
∠80×80×10
135°
∠100×100×15
120°
∠100×100×12
∠75×75×15
∠120×120×12
[N8
935
2540
600
2110
1300
1130
1052
1140
Середина ушка
Серёдина ушка

Общий вид башни бронеплощадки типа ОБ-3 (копия заводского чертежа).



Вырез амбразуры и окна для панорамы в лобовом и вертикальном листе башни производится по чертежам установки вооружения соответственно типу его.
При наличии производственных возможностей разрешается вместо размаливания углов (дет. 23, 27) производить гибку их из полос с отгибом (дет. 23, 27) из броневой стали.

Вариант деталей №26 и 27 см. см. черт. N „ОБ-3"-2 лист 2.

Примечание: Лаз для прохода в башню снаружи см. черт N „ОБ-3"-2- лист 2

Детали башни см. N „ОБ-3"-2-1 и N „ОБ-3"-2-2

Количество листов в потолке башни см. черт N „ОБ-3" общий вид.

Общий вес:

34	Косынка	8	7,8	62,4	ст-0		
33	Прямой лист (наружн.)	5	15,6	780	сталь брон.		
32	Втулка лобового листа	4	0,8	3,2	ст-0		
31	Гайка б-ти гран. d=20мм	624	0,08	50,0	ст-2		
30	Болты дет. 9 и 25 головки с=65мм d=20	56	0,18	10,1	ст-3		
29	Втулка	57	8,9	50,73	—"—		
28	Угольник д/крепления лобового листа	2	8,3	16,6	—"—		δ=300 ГОСТ 2284-43 БРОНЕЛИСТ2
27	Угольник д/соединения наружн. листа	18	4	72,0	—"—		
26	Угольник д/соединения внутренних листов	16	3	48,0	—"—		
25	Обвязочный швеллер №8	1	7,0	7,0,0	ст-0		
24	Болты б-ти гранные с=30мм d=20мм	254	0,21	53,4	—"—		
23	Болты, б-ти гранные с=60мм d=20мм	62	0,45	27,9	—"—		
22	Болты, б-ту гранные с=130мм d=20мм	181	0,40	76,4	—"—		
21	Болты, б-ти гранные с=80мм d=20мм	61	0,23	24,1	ст-3		
20	Накладка назарная	7	28	196,0	—"—		
19	Угольник назарная	8	5,3	42,4	сталь брон.		
18	Ребро	2	0,9	1,8	—"—		
17	Угольник д/крепления лобового листа	6	3	18,0	—"—		135° ПОКОЛ2
16	Втулка короткая	96	0,82	78,7	ст-0		
15	Накладка назарная короткая	2	10,5	21,0	сталь брон.		
14	Направляющий уголок	1	98,5	98,5	—"—		L80×80×10
13	Нижний обвязочн. угол	1	178,3	178,3	ст-0		L200×200×12

12	Лобовой прямой лист	1	120	120	—"—		
11	Прямой лист (наружн.)	1	50	50	—"—		
10	Прямой лист (внутрен.)	5	220	1100	—"—		
9	Косой лист короткий	2	113	226	—"—		
8	Косой лист	2	174	348	сталь брон.		
7	Половой лист	2	735	14,70	ст-0		
6	Нижний потолочн. лист	1	64,7	64,7	—"—		
5	Верхний потолочн. лист	1	6,32	6,32	сталь брон.		
4	Верхний обвязочный угол.	1	154,7	154,7	—"—		
3	Уголок полки	1	100,9	100,9	ст-0		L100×100×12
2	Лобовой лист (наружн.)	1	151	151	—"—		
1	Лобовой лист (внутр.)	1	152	152	сталь брон.		
NN дет.	Наименование детали	Кол.	Вес 1 дет.	Вес всех	Мат.	Ост.	Примеч.

M 1:10; 1:1 | 2-осная площадка бронепоезда | Дата 29/XI 41 г.

Общий вид башни бронеплощадки.

Чертеж № ОБ-3-2

Конструктор
Проверил
Нач. техн. отд.
Нач. отд. ст-ва бронеп. НКПС
Н.т.н. отд. фронтовых бронепоездов

ЦТ НКПС
Отдел строительства бронепоездов

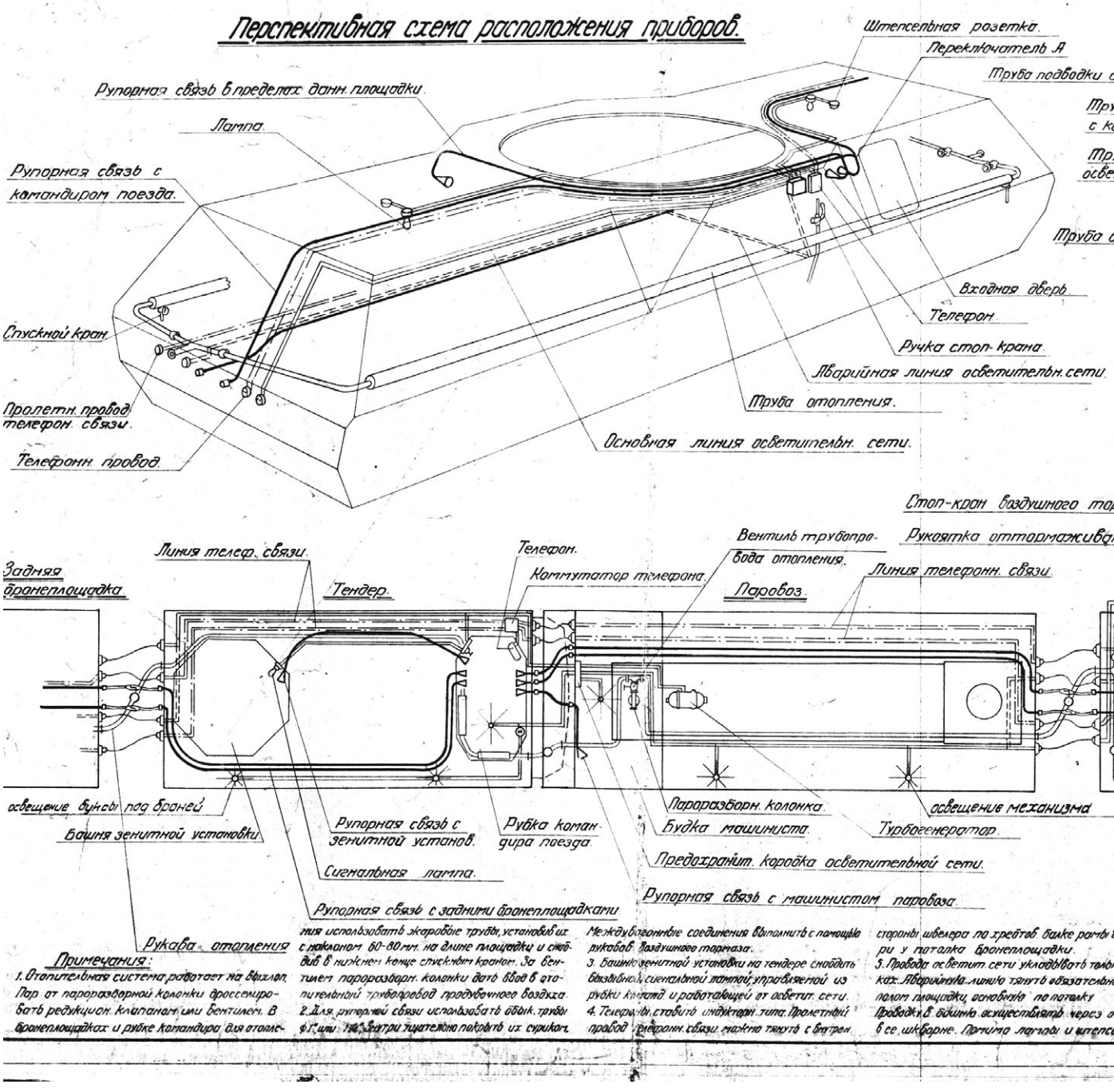
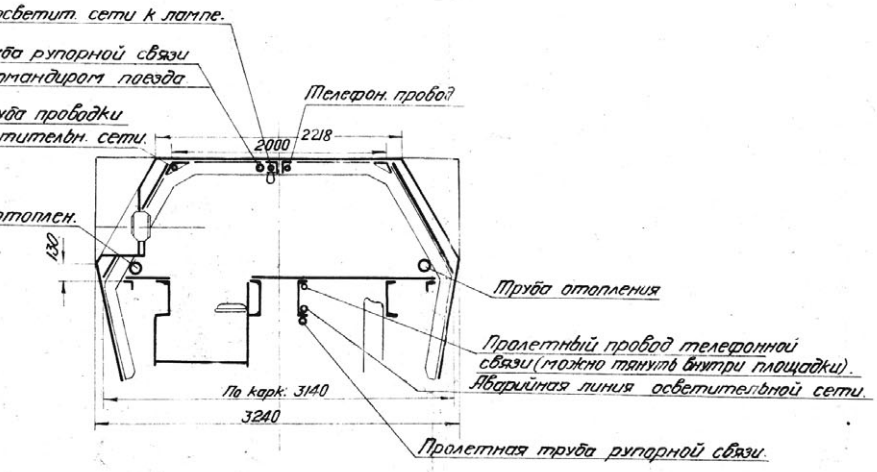
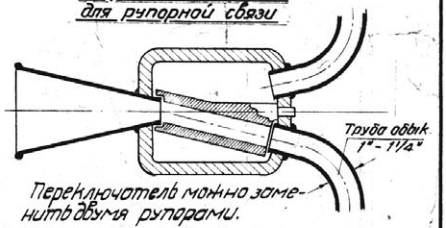


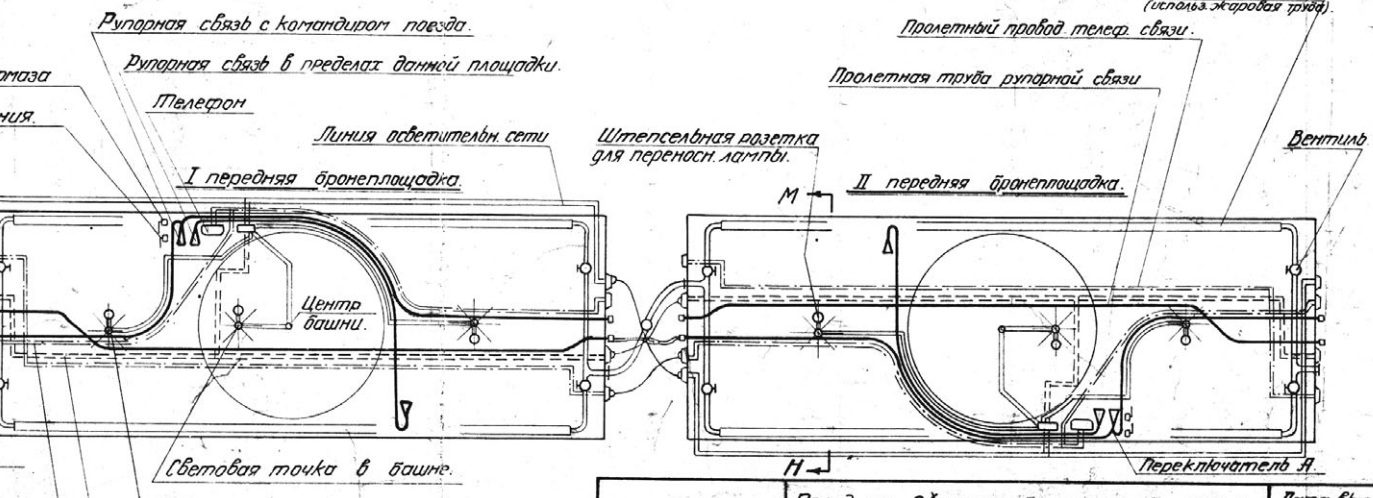
Схема расположения труб парового отопления, рупорной связи, проводов электрического освещения, телефонной и световой сигнализации в бронепоезде типа ОБ-3 (копия заводского чертежа).

Сечение по М-Н.



Переключатель А для рупорной связи

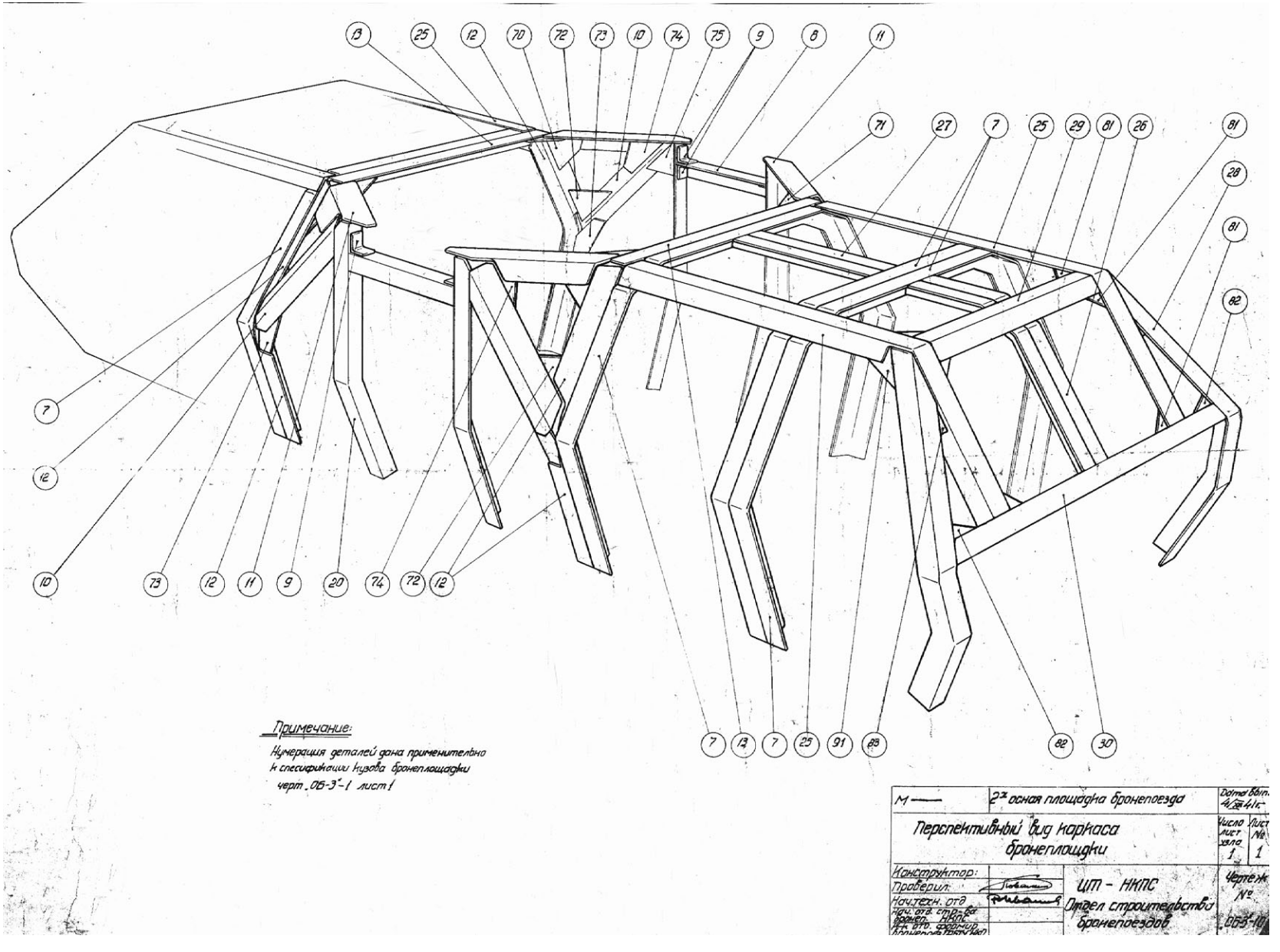


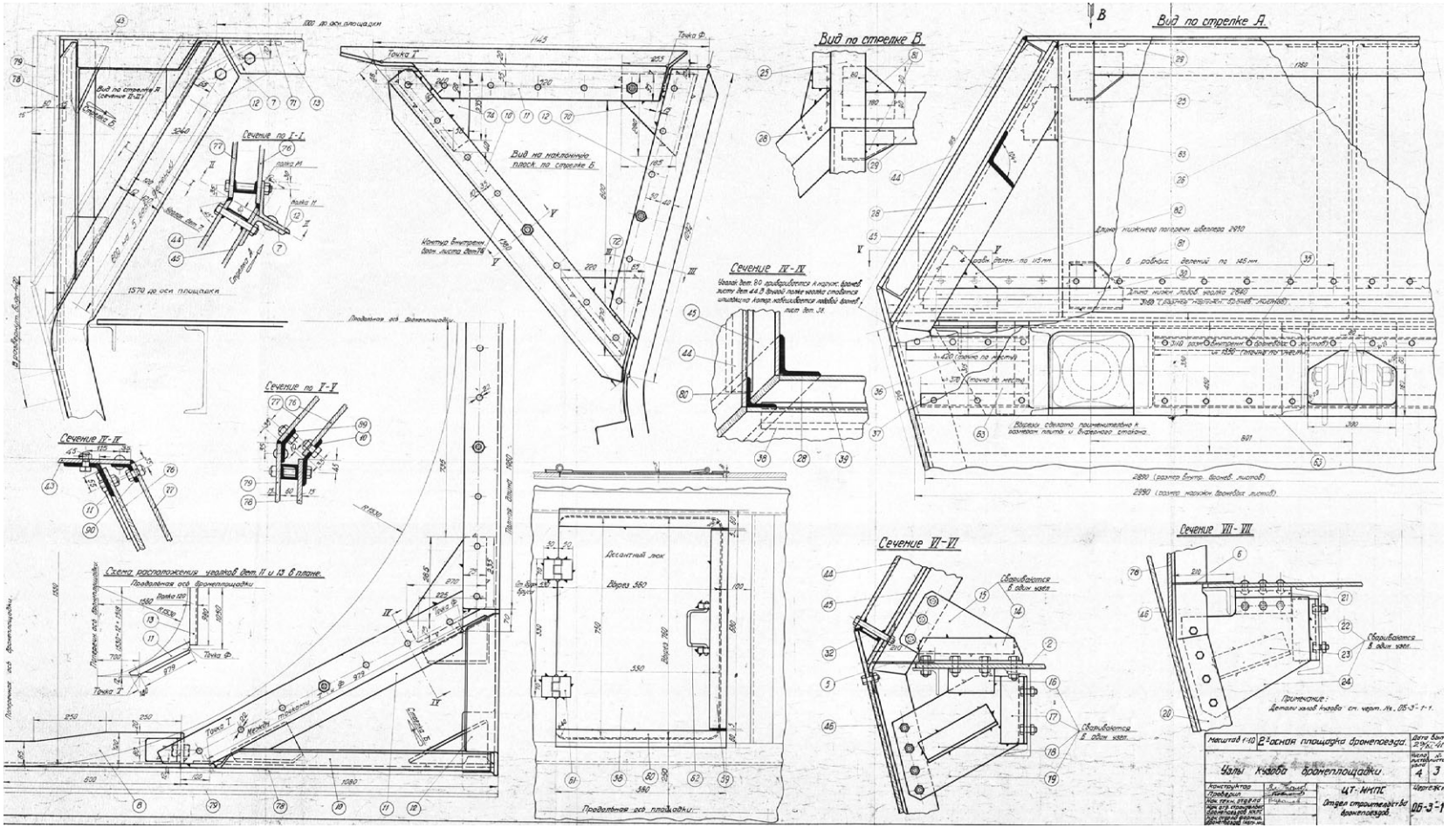


розетки в башне предусмотреть освещение угломерной рейки, наблюдаемой в специальное окно в стенке.
Лампы в отсеках броневлощадки расположить горизонтально.

	Поезд из 2-х осных броневлощадок БП-3	Дата вып. 11/XII-1941г.
Схема расположения труб отопления, электроосвещения, световой, рупорной и телефонной связи в поезде.		
Конструктор:		ЦТ - НКПС. Отдел строительства броневлоездов.
Проверил:		
Нач. техн. отд.		
Нач. отд. строит. броневлоездов НКПС.		
Нач. отд. формиров. броневл. ГАБТУ НКО.		
		Чертеж № ОБ-3"-11

Схема каркаса бронеплощадки типа ОБ-3 (копия заводского чертежа).





Фрагмент узлов корпуса бронеплощадки типа ОБ-3 (копия заводского чертежа).

ОРГАНИЗАЦИЯ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

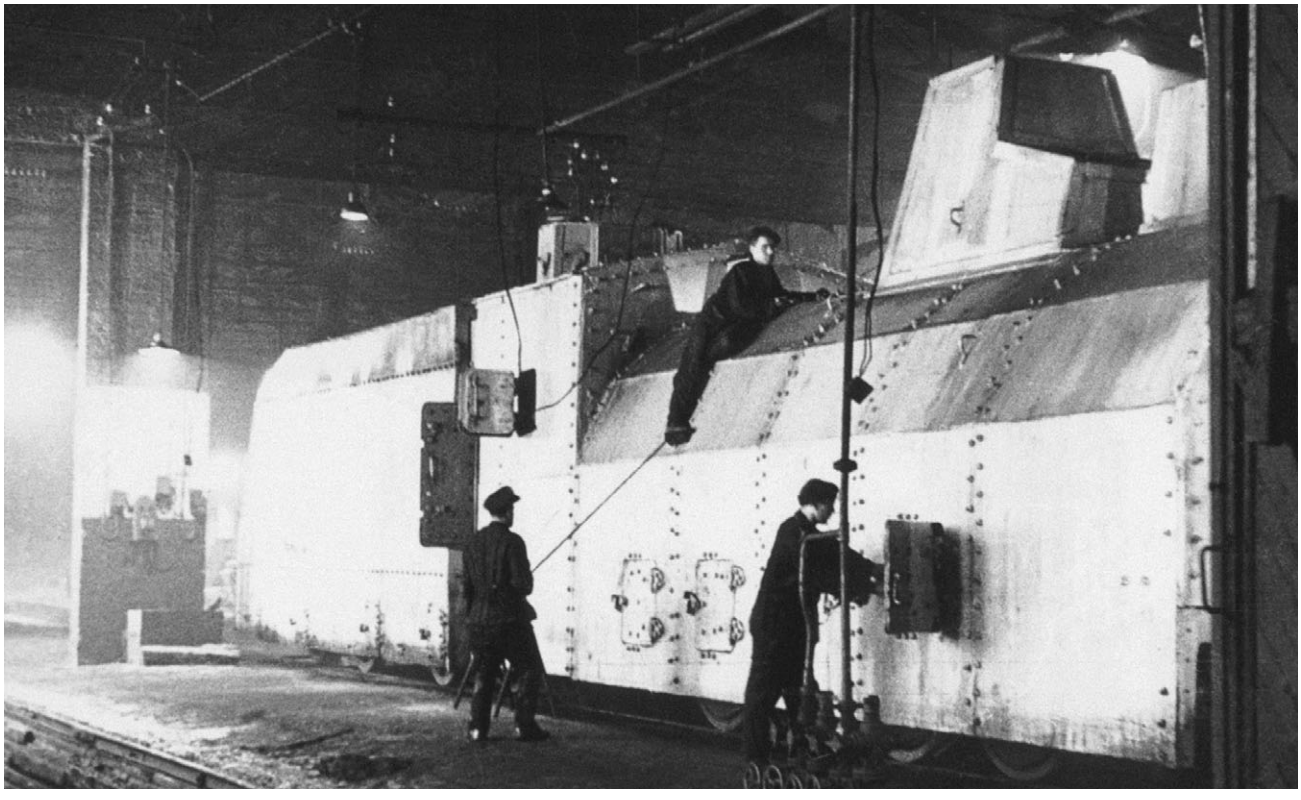
Организация, структура и штаты бронепоездов периода Великой Отечественной войны в нашей печати практически не освещены (следует не забывать, что бепо – это не просто «железка», а воинская часть). Поэтому ниже на основе архивных материалов сделана попытка рассказать об этих малоизвестных страницах истории бепо, начиная сверху, с автобронетанкового управления, и до дивизионов и отдельных бронепоездов. Кроме того, впервые дается информация о структуре базы бронепоезда и ее составе.

Управление бронепоездов ГБТУ КА

К июню 1941 года вопросами строительства, ремонта и эксплуатации бронепоездов занималось 2-е отделение 1-го отдела бронетанкового управления главного автобронетанкового управления Красной Армии, в составе четырех человек. Боевой подготовкой бепо руководило 2-е отделение 1-го отдела управления боевой подготовки ГАБТУ КА (два человека). Таким образом, к началу Великой Отечественной войны вопросами бронепоездной техники в руководстве ГАБТУ КА занималось шесть человек.

В сентябре 1941 года по распоряжению главкома Юго-Западного направления (ЮЗН) Маршала Советского Союза С. Буденного создается штаб формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления, с задачей обеспечения бронепоездами войск ЮЗН. Пока не удалось найти материалов о работе этого штаба, возглавляемого подполковником Чабровым (напомним, что он являлся автором проекта и начальником формирования построенного в Полтаве бепо «Маршал Буденный»).

С развертыванием активного строительства бронепоездов на различных предпри-



Ремонт бронепаровоза в одном из депо Московского железнодорожного узла. Зима 1942 года (РГАКФД).

Бронепоезд типа ОБ-3 на огневой позиции. Действующая Армия, предположительно лето 1944 года. Хорошо видно, что состав прошел перевооружение и получил 76-мм танковые пушки Ф-34 (РГАКФД).

ятиях в сентябре – октябре 1941 года, стало ясно, что шести человек, занимавшихся вопросами бепо в ГАБТУ КА явно недостаточно. Поэтому согласно приказа народного комиссара обороны СССР № 0399, подписанного И. Сталиным 9 октября 1941 года, в структуре автобронетанкового управления Красной Армии создавался отдел бронепоездов для «централизации вопросов строительства, ремонта, формирования бронепоездов и обучения их личного состава» (полный текст приказа № НКО 0399 см. выше). Новый отел укомплектовали личным составом штаба формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления, который расформировали а также работниками ГАБТУ КА, занимавшимися вопросами бронепоездов с довоенного времени. Новый отдел, который возглавил полковник Чабров, объединил в себе функции строительства, ремонта, эксплуатации, боевой подготовки и формирования бронепоездов.

Свою работу отдел начал с 11 октября 1941 года, а 13 октября был утвержден его штат – № 1/107-3, согласно которому он включал в себя командование и три отделения – боевой подготовки, строительства и ремонта бронепоездов и формирования, и насчитывал 23 человека (из них один вольнонаемный).

В связи с массовым развертыванием строительства бепо согласно директивы наркома обороны СССР № 22 сс от 29 октября 1941 года (об изготовлении 65 бепо), в декабре 1941 года принимается решение о переформировании отдела бронепоездов в управление бронепоездов ГАБТУ КА. Это мероприятие совпало с реорганизацией автобронетанкового управления, которая была окончательно утверждена приказом наркома обороны СССР № 027 от 13 января 1942 года:

«1. С 13 января 1942 года Главное Автобронетанковое Управление КА перевести на новые штаты...

2. К 15 января 1942 года сформировать и содержать по штатам:

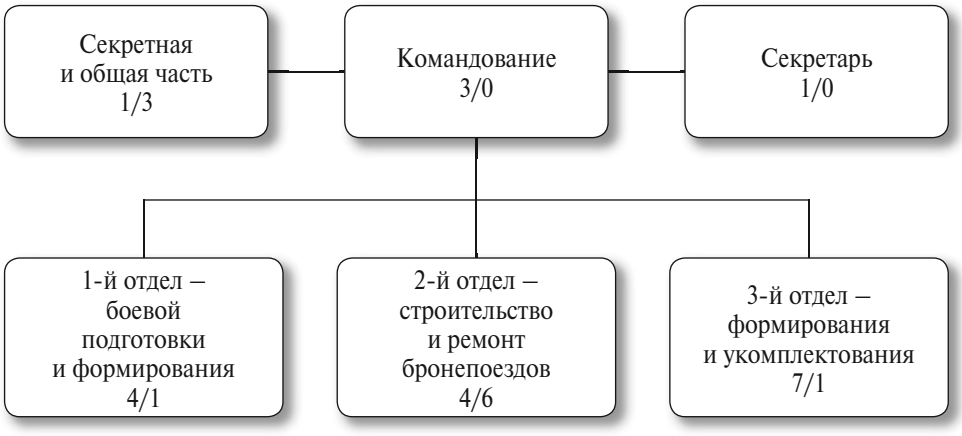
...б) Управление Бронепоездов ГАБТУ КА по штату № 1/207-И.

3. Штаты... отдела бронепоездов № 1/107-3 отменить.

Заместитель наркома обороны СССР Я. Федоренко».

Согласно нового штата № 1/207-И общая структура нового управления оставалась такой же, как в отделе бронепоездов, прав-

Схема 1. Схема организации управления бронепоездов ГАБТУ КА по штату № 1/207-И от 15 января 1942 года.



(числитель военнослужащих, знаменатель вольнонаемных)

да при этом отделения реорганизовывались в отделы, а количество людей в управлении увеличилось до 31 человека (20 военнослужащих и 11 вольнонаемных).

Сменилось и руководство – управление бронепоездов возглавил полковник (с 3 мая 1942 года генерал-майор танковых войск) П.Г. Чернов. Он руководил управлением вплоть до конца войны.

Что касается полковника Чаброва, то он был снят с должности, о чем сообщалось в приказе наркома обороны СССР № 021 от 13 января 1942 года:

«Начальника Отдела Бронепоездов ГАБТУ КА полковника ЧАБРОВА за халатное отношение к делу, отсутствие требовательности, за разбазаривание государственных средств и несвоевременное обеспечение вооружением и личным составом бронепоездов – от должности отстранить, снизить в военном звании до подполковника и назначить на низшую должность.

Заместитель наркома обороны СССР Я. Федоренко».

Сейчас сложно сказать, был ли Чабров виноват или нет, к сожалению информации по этому вопросу обнаружить не удалось. Но, по мнению автора, сформировать 29 дивизионов бронепоездов (то есть изготовить для них 58 бепо) к январю 1942 года, как это требовалось в директиве наркома обороны № 22 сс от 29 октября 1941 года, едва ли было возможно в тех условиях. Скорее всего, Чабров попал что называется «под горячую руку», так как он непосредственно отвечал за выполнение этой директивы.

Согласно приказа наркома обороны № 0447 от 3 июня 1942 года управление бронепоездов ГАБТУ КА переводилось на новый штат № 01/207, согласно которому в нем оставалось только два отдела – 1-й, боевой подготовки и формирования и 2-й, строительства и ремонта бронепоездов. Кроме того, сокращалось число военнослужащих и увеличивалось количество вольнонаемных, теперь их было 16 и 14 человек соответственно.

В конце 1942 года, началась реорганизация главного автобронетанкового управления. Так, постановлением Государственного комитета обороны 24 ноября из состава ГАБТУ КА выделялось самостоятельное главное автомобильное управление. Само же ГАБТУ постановлением ГКО № 2589 с от 7 декабря 1942 года разделялось на два управления: главное управление формирования и боевой подготовки бронетанковых и механизированных войск Красной Армии и главное бронетанковое управление Красной Армии (ГБТУ КА). Оба управления подчинялись командующему бронетанковыми и механизированными войсками (БТ и МВ) Красной Армии, которым стал бывший начальник ГАБТУ генерал-лейтенант Я. Федоренко.

В структуре главного бронетанкового управления на базе существующего управления бронепоездов создавалось новое управление – бронепоездов и бронемашин (УБП и БА). Помимо бронепоездов в его ведение переходили вопросы обеспечения Красной Армии бронеавтомобилями, аэросанями и мотоциклами. По новому штату (№ 01/266 от 13 декабря 1942 года) оно состояло из началь-

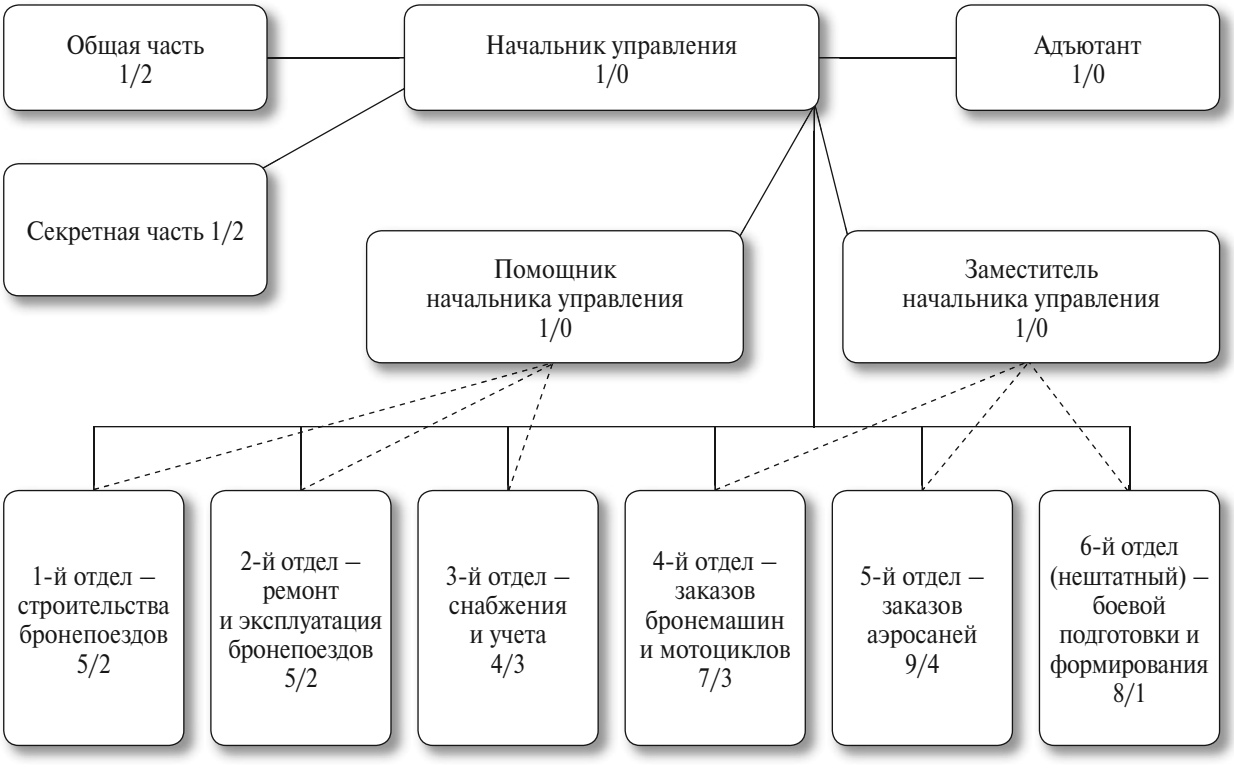
ника управления с заместителем и помощником, и пяти отделов, из которых непосредственно бепо занимались первый (строительство бронепоездов) и второй (ремонт и эксплуатация бронепоездов), а также, частично третий (снабжения и учета). Формирование и подготовку бронепоездных и аэросанных частей сначала поручили главному управлению формирования и боевой подготовки, но приказом командующего БТ и МВ КА от 12 марта 1942 года эти вопросы вновь передали управлению бронепоездов и бронемашин, для чего сформировали шестой, нештатный отдел. Всего по новой организации УБП и БА насчитывало 54 человека (из них 18 вольнонаемных), а вместе с шестым отделом – 63 человека.

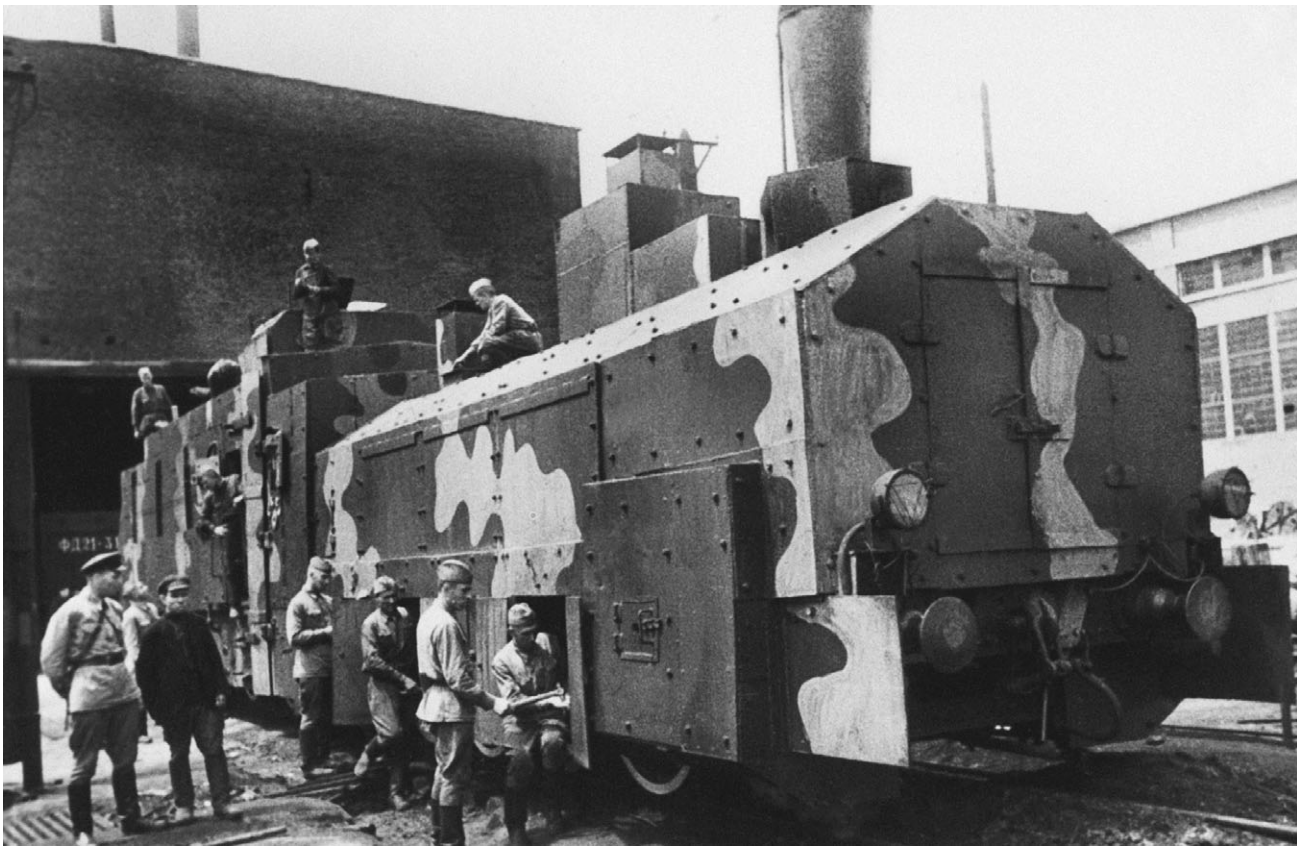
Последняя реорганизация УБП и БА прошла в январе 1945 года, в связи с сокращением работ по аэросаням и бронепоездам. Согласно новому штату – № 01/520 от 9 января 1945 года – управление состояло из пяти отделов, из которых бепо полностью занимался первый (строительства, ремонта и эксплуатации бронепоездов), а также частично четвертый (боевой подготовки и формирования) и пятый (снабжения и ремонта). Численность УБП и БА по новому штату составляла 58 человек, из них 18 вольнонаемных.

В годы войны в ведении управления бронепоездов и бронемашин были следующие вопросы:

1. Размещение заказов и прием продукции от промышленности на бронепоезда, броневики, аэросани и мотоциклы;
2. Контроль за качеством выпускаемой продукции, ее распределение и учет;
3. Разработка тактико-технических требований на проектирование новых образцов бронепоездов, бронемашин, мотоциклов и аэросаней, а также контроль за изготовлением и испытанием опытных образцов;
4. Организация ремонта и модернизации бронепоездов и аэросаней;
5. Контроль за эксплуатацией бронепоездов и аэросаней;
6. Учет и распределение бронепоездов, бронеавтомобилей, мотоциклов и аэросаней;
7. Обеспечение боевой подготовки бронепоездных и аэросанных частей;
8. Формирование бронепоездных и аэросанных частей;

Схема 2. Схема организации управления бронепоездов и-бронемашин ГБТУ КА по штату № 01/266 от 13 декабря 1942 года.





Ремонт бронепаровоза в депо имени Ильича. Москва, весна 1942 года. Обращает на себя внимание оригинальный камуфляж паровоза (РГАКФД).

9. Обеспечение горючим выпускаемых заводами бронеавтомобилей и мотоциклов;

10. Обеспечение строящихся и ремонтируемых бронепоездов вооружением, имуществом, материалами и инструментом;

11. Проведение переброс и перевозок бронепоездов, бронемашин, мотоциклов и аэросаней;

12. Составление и передача в войска руководств по эксплуатации матчасти и ремонту бронепоездов, бронемашин, мотоциклов и аэросаней, а также наставлений по боевой подготовке бронепоездных и аэросанных частей.

Создание управления бронепоездов и бронемашин в структуре ГБТУ КА было признано правильным, а результаты его работы – вполне удовлетворительными. Например, в отчете, обобщавшем опыт работы ГБТУ за июнь 1941-го – май 1945 года говорилось:

«Опыт работы Управления Бронепоездов и Бронемашин за время Отечественной войны подтвердил жизненность и его работоспособность в соответствии с запросами фронта.

В течении более чем двухлетней работы Управление бесперебойно руководило производством бронепоездов, бронеавтомобилей, мотоциклов, аэросаней и запчастей к ним, одновременно выполняло заявки фронта и потребности новых формирований.

Имея в своем ведении бронепоездные и аэросанные части, Управление руководило подготовкой для них квалифицированных кадров различной специальности, своевременно и бесперебойно вливало их в действующие части по заявкам фронтов.

Таким образом, освобождение основных Управлений Командующего БТ и МВ от работы, связанной с разновидностями вспомогательных видов бронетанковой техники и передача этих видов одному Управлению, способствовали качественному улучшению работы Управлений Командующего БТ и МВ по обеспечению войск бронетанковой техникой и лучшему руководству бронепоездными и аэросанными частями».

Управление бронепоездами на фронтах.

В июне 1942 года управление бронепоездов вышло с предложением в ГАБТУ КА о создании на фронтах отделений бронепоездов для улучшения руководства бронепоездными частями, а также их снабжения и ремонта. 10 июля 1942 года заместитель начальника ГАБТУ КА по формированию генерал-майор танковых войск Волох и военком ГАБТУ КА

военный комиссар 2-го ранга Бирюков утвердили разработанное управлением бронепоездов «Положение об отделении бронепоездов АБТУ фронта». Согласно этому документу при начальнике автобронетанкового управления каждого фронта создавалось отделение бронепоездов, на которое возлагались следующие задачи:

«1. Бронепоездные части, входящие в состав фронта, во всех отношениях подчиняются начальнику АБТ управления фронта.

2. Начальник АБТУ фронта осуществляет руководство бронепоездными частями через начальника отделения бронепоездов АБТУ фронта и начальников АБТ войск армий.

3. На отделение бронепоездов АБТУ фронта возлагается:

а). Изучение участков боевых действий бронепоездов в отношении применения бронепоездов и разработка мероприятий по их боевому использованию;

б). Контроль за правильным использованием бронепоездов и обеспечение взаимодействия между пехотой, артиллерией, авиацией и специальными частями;

в). Изучение опыта боевых действий бронепоездов, руководство боевой подготовкой и эксплуатацией матчасти;

г). Разработка по указанию начальника АБТУ фронта и осуществление мероприятий по эвакуации поврежденной матчасти и ремонту подвижного состава, брони, специального оборудования и вооружения бронепоездов;

д). Планирование промывок бронепаровозов и техосмотров подвижного состава;

е). Оформление документации на отправку бронепоездов в ремонт;

ж). Проверка боевой подготовки и боевой готовности бронепоездов, прибывающих в состав войск фронта;

з). Ведение учета боевой матчасти и подвижного состава бронепоездов;

и). Учет потерь личного состава и материальной части, установление причин потерь и составление заявок на все виды имущества для восстановления поездов;

к). Составление приказов, распоряжений и отчетов по боевой работе бронепоездов».

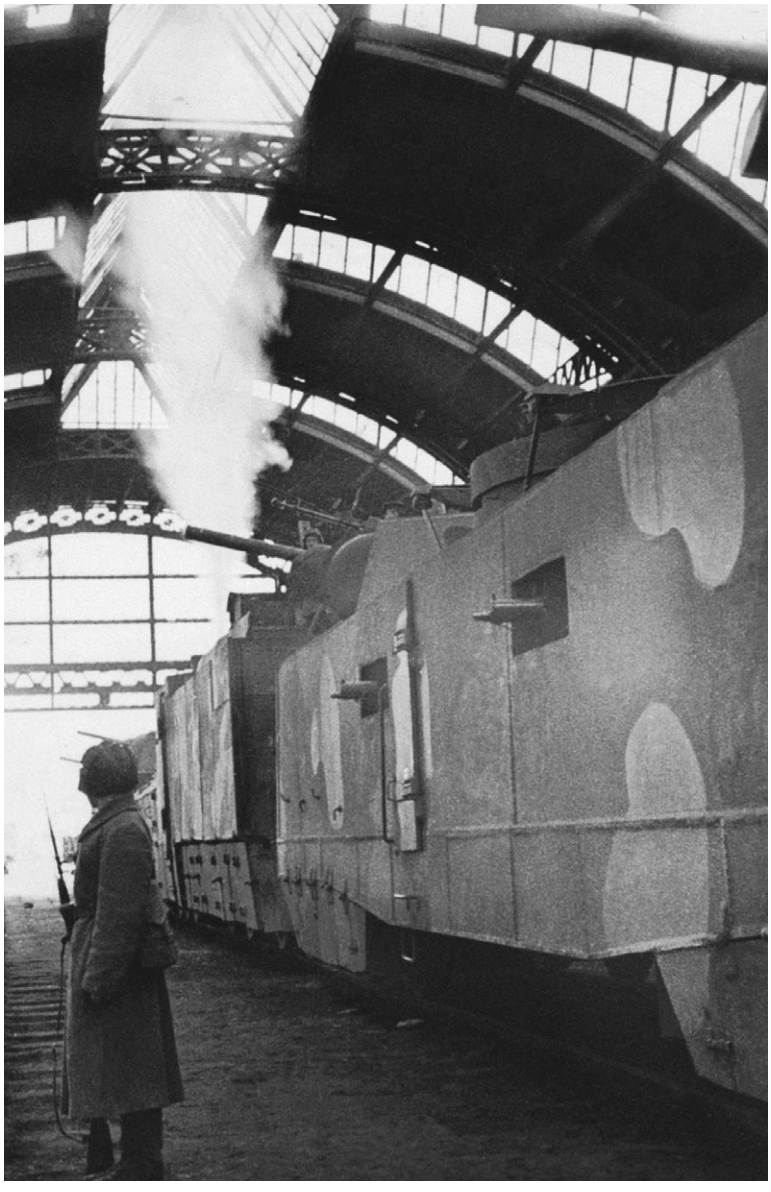
Создание отделения бронепоездов при начальниках АБТУ фронтов позволило улучшить вопросы обслуживания, ремонта и восстановления бепо в ходе боевых действий летом – осенью 1942 года, когда боевые составы действовали наиболее активно.

С уменьшением боевой работы бепо надобность в отделениях бронепоездов при АБТУ фронтов отпала, и в марте 1943 года они были упразднены.

Отдельные дивизионы бронепоездов и отдельные бронепоезда

К началу Великой Отечественной войны в составе Красной Армии имелось 7 отдельных дивизионов бронепоездов (по два легких и одному тяжелому бепо в каждом) и 7 отдельных бронепоездов. Кроме того, имелось 2 дивизиона так называемого скрытого формирования и 13 кадров второй очереди отдельных бепо: матчасть для них содержалась при действующих бронепоездных частях и разворачивалась только в случае проведения мобилизации при начале войны.

Отдельные дивизионы бронепоездов (ОДБП) содержались по штату № 16/731, а отдельные бронепоезда № 16/601-А и 16/601-Б



Бронепоезд № 1 «Балтиец» 72-го ОДБП на обслуживании под сводами Витебского вокзала. Ленинград, весна 1942 года (АСКМ).

(для легкого и тяжелого бепо). При объявлении мобилизации все бронепоездные части переходили на штаты военного времени № 016/731, 016/601-А и 016/601-Б соответственно. По штату военного времени дивизион бепо должен был насчитывать, помимо трех боевых составов, 3 бронедрезины, 20 бронемашин на железнодорожном ходу (8 БА-20жд и 12 БА-10жд), 15 железнодорожных торпед, и базу (железнодорожные вагоны для личного состава, штаба, мастерских боеприпасов, запасов продовольствия, вагон-кухня и т.п.).

Отдельный бронепоезд (и легкий, и тяжелый) по штату военного времени включал бронедрезину, 5 бронемашин (2 БА-20жд и 3 БА-10жд), 5 железнодорожных торпед, вагон-мастерскую ДМ (ДМ – дивизионная мастерская. – ***Прим. автора***) и базу. Именно по таким штатам переформировались и развертывались имеющиеся в составе Красной Армии дивизионы и отдельные бронепоезда в июне–июле 1941 года, включая бепо на Дальнем Востоке и в Забайкалье. Правда, бронедрезин и бронемашин, а иногда и вагонов-мастерских часто не хватало до штатной численности.

Инициативные бронепоезда, строительство которых велось летом – осенью 1941 года, формировались по временным штатам или боевым расписаниям, утверждаемым командованием на местах. Как правило в этих документах учитывалось вооружение, установленное на бронепоезде, а также вагоны базы. Чаще всего эти бепо не имели бронемашин, бронедрезин и вагонов-мастерских, нередко их укомплектованность сильно отличалась даже от временного штата. Именно по такой схеме формировались бронепоезда в Одессе, Крыму и Киеве.

В сентябре 1941 года штаб формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления начал формирование отдельных дивизионов бепо из построенной на заводах Юга Украины матчасти. Дивизионы создавались по штату № 016/731 военного времени, но имели либо сокращенный боевой состав из двух легких бепо (тяжелых в распоряжении ЮЗН не было), либо включали в себя три легких бепо.

1-й отдельный дивизион бронепоездов Юго-Западного направления начал формироваться 9 сентября в составе двух бепо (№ 4 и № 5), бронеплощадки для которых

Начальник главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенант Я. Федоренко (справа) осматривает бепо № 1 «Козьма Минин» из состава 31-го особого дивизиона бронепоездов. Москва, март 1942 года (АСКМ).

изготовил Мариупольский металлургический завод имени Ильича, а бронепаровозы – Харьковский ПРЗ. Формирование личного состава производилось при 2-м Харьковском бронетанковом училище, экипажи набирались из числа раненых бойцов и младших командиров батальона выздоравливающих города Харькова, 1-го запасного артиллерийского полка дислоцирующегося в Чугуеве, и 11 железнодорожного полка. Таким образом обучение и сколачивание экипажей облегчилось тем, что личный состав был подготовлен по специальностям, а его значительная часть уже участвовала в боях. Непосредственное руководство формированием экипажей бронепоездов № 4 и 5 осуществлялось их командирами и комиссарами. Формирование дивизиона закончилось 20 сентября 1941 года, а уже на следующий день его бронепоезда вступили в бой на Харьковском направлении.

2-й отдельный дивизион бепо ЮЗН начал комплектоваться штабом формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления в конце сентября 1941 года в Воронеже, на заводах которого вооружались и достраивались бепо № 1 и 2 для этого дивизиона. К 19 октября формирование завершилось, и дивизион убыл в Москву.

Формирование 3-го отдельного дивизиона бронепоездов Юго-Западного направления велось с сентября по 8 ноября 1941 года сначала в Харькове, а затем в Воронеже. В его состав вошли три легких бепо – № 3, 7 и 12, изготовленные на предприятиях Харькова и Изюма. При этом с конца сентября 1941 года бронепоезда этого дивизиона действовали отдельно.

Таким образом, штабом строительства и формирования бронепоездов Юго-Западного направления было сформировано три дивизиона бепо по штату военного времени № 016/731, причем два дивизиона состояли из двух поездов.

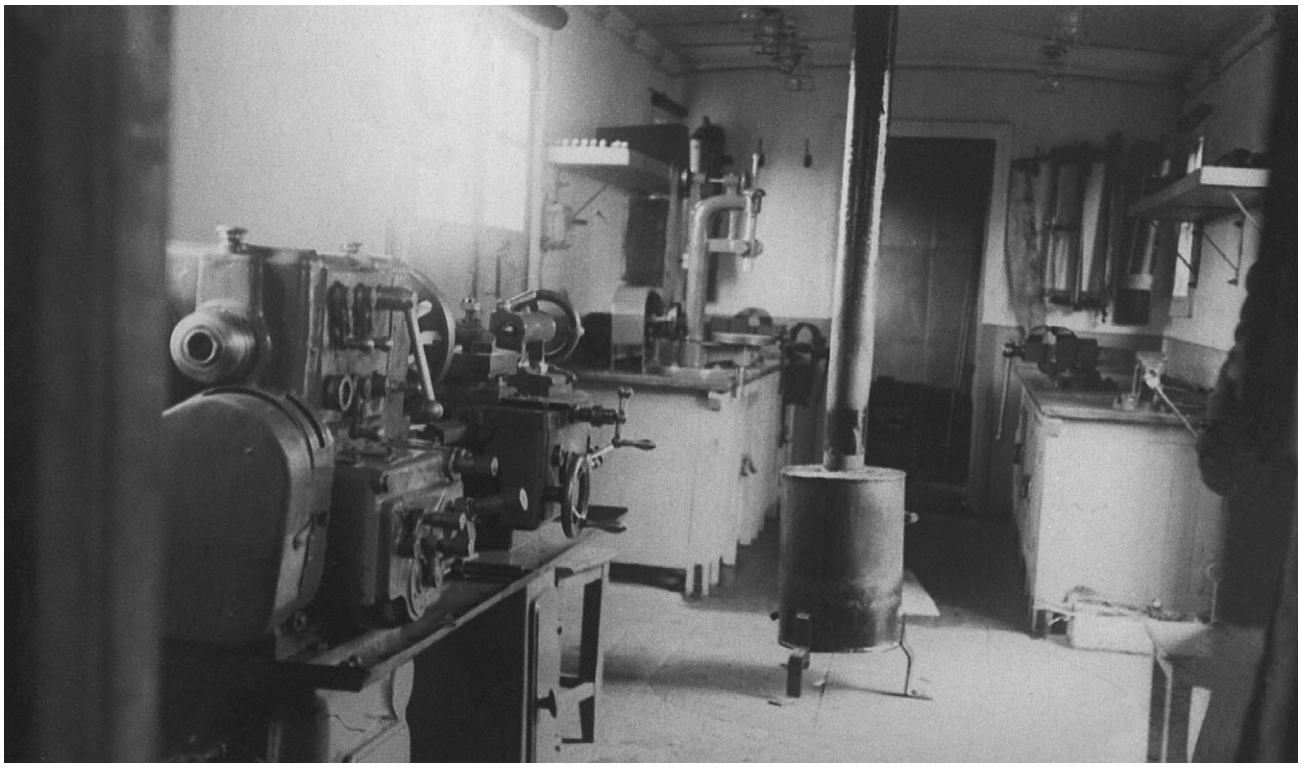
Новый штат отдельного легкого бронепоезда – № 016/102 – разработали в сентябре 1941 года, после принятия постановления ГКО № 290 сс об изготовлении на Ворошиловградском заводе 40 бепо. По такому штату формировались отдельные бепо инициативной постройки Юго-Западного, Южного и других фронтов, изготовленные осенью 1941 года. Правда, таких было немного.

Одной из первоочередных задач созданного по приказу наркома обороны от 9 октября 1941 года отдела бронепоездов ГАБТУ КА стала разработка новой организационной структуры бронепоездных подразделений. К этому моменту уже стало окончательно ясно, что ориентироваться надо только на легкие бепо, так как производство тяжелых так и не удалось развернуть.

Начальник управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА генерал-майор танковых войск П. Чернов. Фото 1943 года (АСКМ).

15 октября 1941 года отдел представил на рассмотрение начальника ГАБТУ Я. Федоренко проект нового штата отдельного дивизиона бронепоездов – № 016/104, который утвердили с внесением небольших изменений.

По этому документу дивизион состоял из двух бепо, каждый из которых включал бронепаровоз, две 4-осные двухбашенные бронеплощадки и четыре контрольных платформы (2-осные 20-тонные). В распоряжении разведвзвода имелось два бронеавтомобиля БА-20жд на железнодорожном ходу, при отсутствии которых могли использоваться БА-10жд. Согласно штата № 016/104 отдельный дивизион бронепоездов имел на вооружении (с учетом установленного на бепо) 8 76-мм орудий, 32 пулемета (Максима, ДТ или ДС) и 8 зенитных пулеметов или пушек (предполагалось использование 20-мм орудий ШВАК или 12,7-мм ДШК), а также



Внутренний вид вагона-мастерской ДМ: справа виден токарно-винторезный станок 126СП, на заднем плане ручная дрель и верстак с тисками. В центре – печка-«буржуйка» для обогрева в зимнее время (АСКМ).

2 легковых автомобиля ГАЗ-М-1, 3 полуторки ГАЗ-АА и 1 вездеход ГАЗ-64. База дивизиона включала черный (небронированный) паровоз, 3 4-осных и 22 2-осных вагона, 4 платформы для перевозки техники, а также 4-осный вагон-мастерскую ДМ. Личный состав насчитывал 236 человек, из них 14 старший и средний комсостав, 15 начсостав, 73 младший начсостав и 136 рядовых.

Первыми по штату № 016/104 сформировали в Москве 21 и 22-й отдельные дивизионы бронепоездов в октябре 1941 года. Первый из них комплектовался за счет личного состава 12-го ОДБП (скрытого формирования, был развернут в Брянске в первые дни войны), потерявшего матчасть в июле – августе 1941 года и бепо, построенных в Сталино и Ясиноватой.

22-й ОДБП создали за счет переименования 2-го дивизиона бронепоездов Юго-Западного направления и переформирования его по новому штату.

Мероприятия по укомплектованию этих двух дивизионов провели в сжатые сроки: с 20 по 25 октября, а уже 26 октября 1941 года появился приказ наркома обороны № 0411 следующего содержания:

«Вновь сформированные 21 и 22-й дивизионы бронепоездов ввести в состав действующих частей Красной Армии и зачислить на все виды снабжения и довольствия».

После появления директивы наркома обороны № 22 сс от 29 октября 1941 года (о формировании 32 дивизионов бепо) в штат № 016/104 внесли несколько изменений. Прежде всего, это было связано с усилением зенитного вооружения, а также со строительством бепо ОБ-3 с четырьмя артиллерийским бронеплощадками. Теперь дивизиону полагалось иметь две 25-мм автоматические зенитки образца 1940 года и пять 12,7-мм пулеметов ДШК, а личный состав увеличился до 256 человек (при бепо с четырьмя бронеплощадками).

По штату № 016/104 (с внесенными изменениями) началось формирование дивизионов по директиве наркома обороны № 22 сс от 29 октября 1941 года. К началу января 1942 года в стадии комплектования находилось 28 ОДБП. Формирование этих частей сдерживалось прежде всего отсутствием материальной части, строительство которой только разворачивалось на предприятиях НКПС.

Одновременно с созданием новых, на штат № 016/104 переводили ранее сформированные дивизионы – так, 1-й ОДБП Юго-Западного направления стал 59-м, 2-й ОДБП ЮЗН, как уже говорилось, 22-м, а 3-й ОДБП ЮЗН – 61-м. Кроме того, на двухпоездной состав перевели 1, 7 и 8-й ОДБП довоенной организации.

Внутренний вид вагона-кухни из состава базы отдельного дивизиона бронепоездов: видна плита и два котла для варки пищи (АСКМ).

В середине февраля 1942 года, в ходе формирования 31-го ОДБП с реактивными установками М-8, управление бронепоездов ГАБТУ КА специально для таких дивизионов разработало штат № 016/302. Согласно нему, дивизионам с реактивными установками присваивали наименование «особых» и помимо двух бепо в их состав включалась десантно-минометная рота (120 человек). Кроме того, в его составе имелось 2 броневика БА-20жд, 2 автомобиля ГАЗ-М-1, 4 грузовика ГАЗ-АА и 4 мотоцикла, база состояла из черного паровоза, трех 4-осных, 27 2-осных, 5 специальных вагонов и 6 платформ (2 и 4-осных). Личный состав дивизиона насчитывал 368 человек (19 комсостав, 18 начсостав, 173 младший начсостава и 158 рядовых), десантно-минометная рота имела на вооружении 112 винтовок и восемь 82-мм батальонных минометов. По штату № 016/302 сформировали 4 особых дивизиона – 31, а также 39, 57 и 62-й (все три – второго формирования).

В конце февраля 1942 года управление бронепоездов ГАБТУ КА разработало новый штат отдельного дивизиона бронепоездов – № 016/303, утвержденный 19 марта 1942 года. По существу это был переработанный по результатам службы и боевого применения ОДБП штат № 016/104.

Теперь отдельный дивизион бронепоездов включал в себя командование, штаб, взвод управления (отделения разведки, связи и ПВО), 2 бепо, техническую часть (автотранспортное отделение, мастерская, склад) и хозяйственную часть. По штату № 016/303 в ОДБП имелось: два бепо (в каждом по 2 или 4 бронеплощадки, площадка ПВО, бронепаровоз и 4 контрольных платформы), 2 броневика БА-20жд (вместо них могли использоваться БА-10жд или БА-64жд), 1 легковой автомобиль ГАЗ-М-1, 3 грузовика (2 полуторатонных ГАЗ-АА и трехтонный ЗИС-5, впоследствии могли использоваться ленд-лизовские или трофейные машины), 4 мотоцикла и базу (1 черный паровоз, 4 платформы и 33 различных вагона).

На вооружении дивизиона имелось 8 76 или 75-мм пушек, 40 пулеметов (ДТ, Максима или Браунинг), 2 25-мм зенитных орудия, 5 пулеметов ДШК, 158 винтовок Мосина образца 1891/30 года, 46 револьверов и пистолетов, и 3 26-мм сигнальных пистолета (ракетницы). Следует сказать, что состав и количество вооружения могли быть самыми разными и отличались от штатного. Часто вместо ДШК использовались ДТ, ПВ-1 или Максимы на зенитных станках, а вместо мосинских винтовок – японские «Арисаки» или австрийские «Манлихеры» времен Первой Мировой войны или польские «Маузеры».

Личный состав дивизиона составлял 280 человек (при двух бепо ОБ-3 с четырьмя бро-

неплощадками), из них 18 командный состав, 14 начсостав, 107 младший начсостав и 141 рядовой. Если дивизион состоял из бепо типа НКПС-42 или БП-35 (по две бронеплощадки), то в нем насчитывалось 240 человек, а если включал один ОБ-3 и один НКПС-42 или БП-35 – 260 человек.

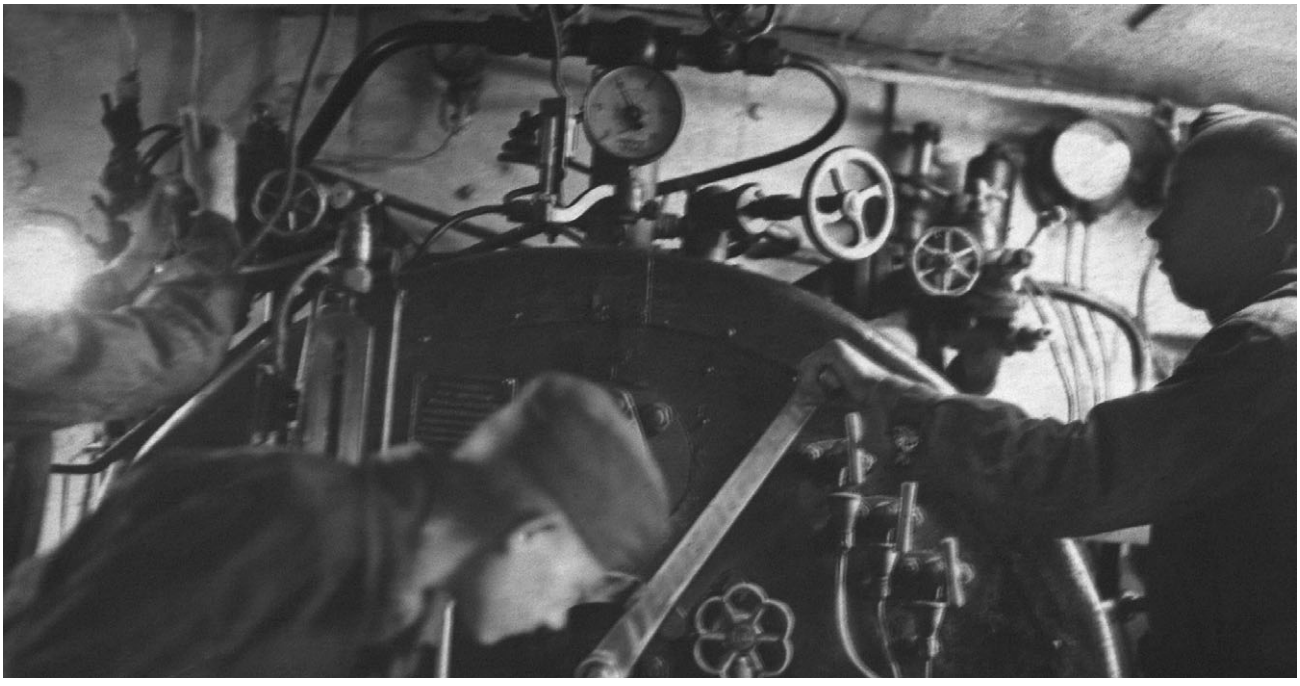
Штат № 016/303 для ОДБП просуществовал до конца войны. По нему формировались дивизионы начиная с марта 1942 года, а также на него переводились ОДБП, созданные ранее по штату № 016/104 или 016/731 военного времени (2, 3 и 9-й ОДБП Дальневосточного фронта). При этом за счет изъятия из последних третьих бепо были сформированы новые дивизионы.

В ходе Великой Отечественной войны в штат № 016/303 вносился ряд изменений, касавшийся в первую очередь количества вагонов базы (об этом см. ниже), а также людей и вооружения. Например, решением наркома обороны 13 сентября 1942 года из штата № 016/303 были исключены 2 мотоцикла, 1 легковой и 1 грузовой автомобиль.

В результате изменений по состоянию на 1 августа 1944 года штат № 016/303 (с внесенными изменениями) для ОДБП выглядел следующим образом: бронепоездов – 2 (2 или 4 бронеплощадки и бронепаровоз в каждом), площадок ПВО – 2, контрольных платформ – 8, 76-мм пушек Ф-34 – 8, 37-мм зенитных орудий – 2, 25-мм зенитных орудий – 2, пулеметов ДТ – 32, карабинов – 144, пистолетов-пулеметов ППШ – 4, револьверов и пистолетов – 37, 26-мм ракетниц – 14, бронемашин БА-20жд – 2, грузовиков – 2 (1,5 и 3 т), мотоциклов – 2 (из них 1 с коляской); база черный паровоз – 1, 2 и 4-осных вагонов – 25; людей – 227 (26 офицеров, 153 сержанта, 58 рядовых). Хорошо видно, что зенитное вооружение ОДБП по сравнению с мартом 1942 года усилено, а количество людей и техники сократилось. Это было сделано в связи с уменьшением боевой активности бепо.

18 апреля 1942 года начальник ГАБТУ КА Я. Федоренко утвердил разработанный управлением бронепоездов штат № 016/305 отдельного бепо (легкого или тяжелого). Согласно нему отдельный бронепоезд включал следующую матчасть: бронепаровозов – 1, бронеплощадок легких – 2 двухбашенных или 4 однобашенных, бронеплощадок тяжелых – 2, платформ ПВО – 1, контрольных платформ – 4, 76-мм орудий – 4, калибром свыше 76-мм – 2, малокалиберных зенитных – 2, пулеметов на бронеплощадках – 12/20 (легкий), 10 (тяжелый), радиостанций – 1, паровозов черных – 1, вагонов 4-осных крытых – 6, 2-осных крытых – 5, платформ железнодорожных – 2, автомашин

Обучение команд бепо в 1-м отдельном учебном полку бронепоездов: на переднем плане бронепаровоз типа ПР-43, на заднем – бронеплощадки типа военсклада № 60. Лето 1943 года. Обратите внимание на камуфляж (АСКМ).



Работа паровозной бригады в бронепаровозе ПР-43. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

грузовых 1,5-тонных – 2, мотоциклов с коляской – 1, кухонь (котлов) – 1. При этом личный состав отдельного бепо насчитывал 103 или 126 человека для легкого бепо (2 или 4-х площадочный) и 96 человек для тяжелого бепо (комсостав 5, начсостав 5, младший начсостав – 55/79 легкий, 53 тяжелый, рядовой состав – 38/37, легкий, 33 тяжелый). Организационно отдельный бронепоезд включал:

Командование – 11 человек;

Отделение управления – 12/14 человек для легкого, 12 для тяжелого;

Отделение ПВО – 9 человек;

Отделения бронеплощадок – 56/68 человек для легкого, 40 для тяжелого;

Отделение тяги – 10 человек;

Пункт медпомощи – 3 человека;

Отделение тыла – 11 человек.

(При отсутствии зенитной установки на тендере паровоза взвод ПВО сокращался на 2 человека).

Как и в случае с ОДБП, штат № 016/305 отдельного бронепоезда просуществовал до конца Великой Отечественной войны, при этом в него вносились изменения, аналогичные вносимым в штат № 016/303.

Последнее изменение штатов бронепоездных частей Красной Армии в ходе Второй Мировой войны провели согласно директивы Генерального Штаба Красной Армии № орг/4/86214 от 9 августа 1945 года. При этом отдельные дивизионы бронепоездов переводились на сокращенный штат мирного времени № 7/502 литер «А» или «Б» (первый для ОДБП с бепо ОБ-3 или БП-43, второй с бепо НКПС-42 или БП-35), а отдельные бронепоезда – на штат № 7/503 литер «А» и «Б». Согласно этому документу численность личного состава дивизиона составляла 209 или 184 человека, а отдельного бепо – 102 или 90 человек (для литер «А» и «Б» соответственно). Такой переход осуществляли прежде всего бронепоездные части в Европе и внутренних военных округах, а на Дальневосточных и Забайкальских фронтах они содержались по штатам военного времени № 016/303 и № 016/305.

База бронепоезда

Практически во всех работах так или иначе посвященных бепо, упоминается база бронепоезда, но что она из себя представляла и какой состав имела, говориться мало. Попробуем рассказать о базе поподробнее на примере штата № 016/303 отдельного дивизиона бронепоездов.

Согласно нему, база ОДБП состояла из 27 вагонов и платформ (84 оси), из них 4-осных – 15 (1 пассажирский жесткий для офицерского состава, 2 крытых для офицерского состава и 5 крытых для личного состава, 1 крытый под санчасть, 3 под склад боеприпасов, 2 под технический склад, 1 под мастерскую ДМ) и 2-осных – 12 (2 крытых для личного состава, 3 под кухни, 1 под вещевой склад, 1 под продовольственный склад, 1 под горючее, 4 20-тонных платформы для перевозки техники) и одного черного паровоза.

Несмотря на утвержденный состав базы, при формировании ОДБП чаще всего исходили из возможностей укомплектования теми или иными вагонами. Например, довольно часто 4-осные вагоны для офицеров и личного состава заменяли на 2-осные крытые (теплушки), в состав баз некоторых дивизионов включали вагоны, оборудованные под клубы, бани или штабы, а также вагоны-ледники (для хранения продуктов). Как правило, эти не предусмотренные штатом единицы оборудовались рабочими депо или заводов в пунктах строительства бронепоездов и передавались формируемым дивизионам в качестве подарков.

Из вагонов, специально оборудуемых для бронепоездов следует отметить вагоны-кухни и вагоны-мастерские. Первые изготавливались на базе двухосных крытых товарных вагонов (20-тонные или нормальные товарные вагоны постройки до 1917 года) с установкой внутри двух котлов для варки пищи, одной плиты, столов, баков для воды, различных шкафов и полок. Несмотря на то, что существовал утвержденный ГАБТУ КА список необходимого оборудования, устанавливаемого в вагон-кухню, последние могли различаться между собой, так как для их оснащения использовали имеющиеся на местах ресурсы.

Дивизионные мастерские ДМ монтировались на базе 50 или 60-тонных 4-осных вагонов и оснащались следующим оборудованием для ремонта бронепоездов: двумя электрогенераторами напряжением 120 В с бензиновыми двигателями Л-6, токарно-винторезным станком 126СП с универсальным приспособлением, точильным станком с электромотором, ручной дрелью под сверло 15 мм и кузнечным переносным горном с зонтом и наковальней. Кроме того, мастерская комплектовалась наборами станочного, слесарного, кузнечного, столярного и другого инструмента. До начала Великой Отечественной войны изготовлением ДМ занимался завод «Красный Профинтерн», а затем их выпуск передали на Николаевский вагоноремонтный завод НКПС. В связи с эвакуацией последнего незаконченные вагоны ДМ перевезли на Орджоникидзевский ВРЗ, который в июне 1942 года сдал их 8 штук. Эти вагоны-мастерские направили в Москву, где

В командирской рубке бронепаровоза ПР-43. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года. Командир ведет наблюдение через стереотрубу, на заднем плане виды блоки радиостанции и телефона (АСКМ).

их передали на укомплектование дивизионов бронепоездов.

Для бепо, изготавливавшихся по директиве НКО № 22 от 29 октября 1941 года, вагоны ДМ оборудовались вместе с остальным составом базы в пунктах постройки бронепоездов. Поэтому, несмотря на утвержденный ГАБТУ КА список оборудования мастерской, они могли различаться между собой.

Боевые действия бронепоездов в июне – июле 1942 года показали, что часто при гибели бепо противником уничтожалась или захватывалась и база, так как командиры стремились расположить ее ближе к дислокации боевых составов. Поэтому по рекомендации управления бронепоездов начальник ГАБТУ КА Я. Федоренко 24 июля 1942 года утвердил «Расчет подвижного состава полевой и основной баз отдельного дивизиона бронепоездов». Согласно этому документу, база теперь состояла из двух частей – полевой (средства необходимые для обеспечения боевой работы) и основной (все остальное). Первую рекомендовалось размещать на расстоянии 3–4 перегона от бепо (30–50 км), а основную отводить в тыл на 100–150 км от боевой части дивизиона. В «Расчете» определялся состав полевой и основной баз (см. таблицу).

Как уже говорилось выше, в ходе Великой Отечественной войны состав баз бронепоездов несколько раз менялся, причем в сторону уменьшения числа вагонов. Так, согласно норм, установленных приказом наркома обороны СССР № 0201 по штатам № 016/303 для ОДБП и № 016/305 для отдельного бепо базы содержались в составе 27 (84 оси) и 13 единиц (38 осей) соответственно (см. таблицу).

В 1944 году, из-за недостатка железнодорожных вагонов в парке наркомата путей сообщения и их постоянной нехватки, пришлось дважды сокращать нормы подвижного состава баз бронепоездных частей. Так, приказом наркома обороны СССР № 021 от 4 февраля 1944 года база ОДБП устанавливалась в 25, а отдельного бепо – 13 единиц. В результате такого сокращения высвободилось 735 различных вагонов, переданных НКПС.

По постановлению ГКО № 6421 от 22 августа 1944 года и директивы Генерального Штаба Красной Армии № 16/1152073 от 2 сентября 1944 года состав баз вновь сократили и теперь он составлял для отдельного дивизиона бронепоездов 7–17, а для отдельного бронепоезда 4–11 единиц, что позволило освободить 1020 вагонов. Таким образом, за 1944 год бронепоездные части передали НКПС 1755 различных вагонов.

Таблица. Расчет подвижного состава полевой и основной баз отдельного дивизиона бронепоездов.

Наименование вагона	Всего	Полевая	Основная
Для комсостава	3	–	3
Людских	7	–	6
Штабных	–	1*	–
Санитарных	1	1	–
Под боепитание	3	2	1
Под техсклады	2	–	2
Под мастерские	1	–	1
Под продовольствие	1	1	–
Под вещевое снабжение	1	–	1
Под кухни	3	2	1
Под горючее	1	–	1
Перевозка транспорта (платформы)	4	1	3
Всего	27	8	19

** Из числа теплушек, в составе базы отсутствует приспособленный под штаб вагон.*

После вышеуказанного сокращения норм подвижного состава баз бронепоездные части Дальневосточного, Забайкальского и Закавказского фронтов перешли на стационарное положение, а личный состав и склады разместили в казармах и землянках.

Бронепоездные части, входившие в состав остальных фронтов, также перевели часть людей на жилье в землянки, а боеприпасы стали держать в землянках или на земле под навесами. В случае передислокации частей бепо необходимые для этого вагоны предоставлялись наркоматом путей сообщения.

Директивой командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии № 845072с от 11 января 1945 года, в целях восполнения дефицита средств тяги на железных дорогах, бронепоездные части передали им 65 черных паровозов. При необходимости, на время выполнения боевых задач или передислокации, паровозы для ОДБП предоставлялись управлениями железных дорог.

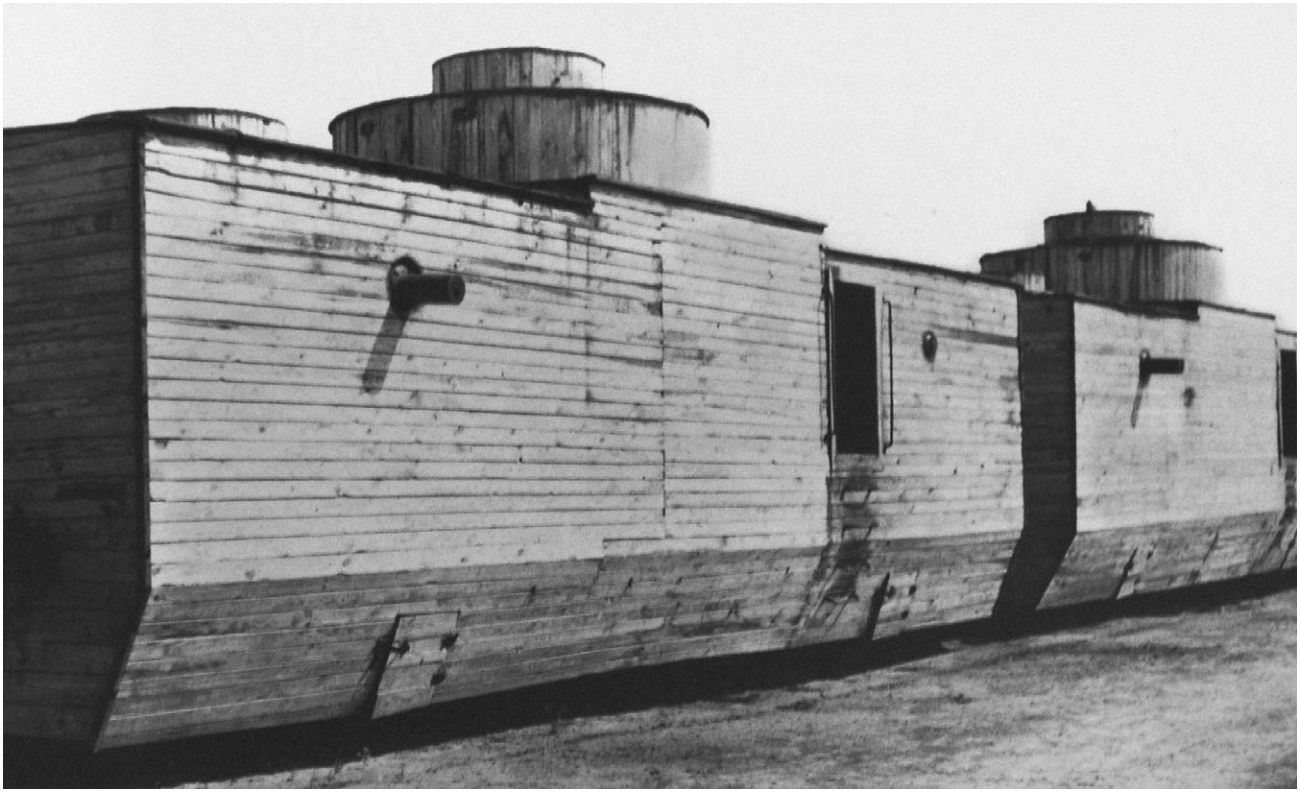
Таким образом, к концу войны базы ОДБП и отдельных бепо, по сравнению с весной 1942 года, значительно сократились.

Формирование бронепоездных частей

Формирование дивизионов бронепоездов велось по директивам наркома обороны и начальника главного автобронетанкового уп-

Таблица. Изменение норм подвижного состава бронепоездных частей за 1942 – 1945 года.

Название и даты директив	Платформ 2-осных	Пассажирский жесткий 4-осный для офицерского состава	Крытые 4-осные вагоны							Крытые 2-осные вагоны										Всего вагонов 4-осных	Всего платформ и вагонов 2-осных	Итого
			Для офицерского состава	Для личного состава	Под штаб и узел связи	Под боеприпасы	Под технический склад	Под мастерские ДМ	Под санчасть	Для офицерского состава	Для личного состава	Под кухню	Под санчасть	Под вещевой склад	Под продовольственный склад	Под технический склад	Под боеприпасы	Под горючее	Под прачечную и баню			
Приказ НКО СССР №0201 от 19.3.42 г.	Подвижной состав отдельного дивизиона бронепоездов																					
	4	1	2	5	–	3	2	1	1	–	2	3	–	1	1	–	–	1	–	15	12	27
Приказ НКО СССР №021 от 4.2.44 г.	–	1	–	–	1	1	1	1	–	2	7	3	1	1	2	–	2	1	1	5	20	25
Постановление ГОКО № 6421 от 22.5.44 г. и директива ГШ от 2.9.44 г. №16/1152073:																						
а) для Европейской части СССР	–	1	–	–	1	1	–	1	–	2	5	2	1	1	1	1	–	–	–	4	13	17
б) для ДВФ, Забайкальского и Закавказского фронтов	–	1	–	–	1	–	–	1	–	–	–	2	1	–	1	–	–	–	–	3	4	7
Приказ НКО СССР №0201 от 19.3.42 г.	Подвижной состав отдельного бронепоезда																					
	2	–	1	2	–	1	1	1	–	–	1	1	–	1	1	–	–	1	–	6	7	13
Приказ НКО СССР №021 от 4.2.44 г.	–	1	–	–	–	–	–	1	–	–	3	1	–	1	1	1	2	1	1	2	11	13
Постановление ГОКО № 6421 от 22.5.44 г. и директива ГШ от 2.9.44 г. №16/1152073:																						
а) для Европейской части СССР	–	1	–	–	–	–	–	1	–	–	3	1	–	1	1	1	2	–	–	2	9	11
б) для ДВФ, Забайкальского и Закавказского фронтов	–	1	–	–	–	–	–	1	–	–	–	1	–	–	1	–	–	–	–	2	2	4



Учебные пособия 1-го отдельного учебного полка бронепоездов: деревянные «броневлощадки» для обучения артиллеристов и пулеметчиков. Лето 1943 года. Хорошо видны установленные в бортах бронировки пулеметов Максима (АСКМ).

равления Красной Армии, а в редких случаях – на основании распоряжений военных советов фронтов.

По данным ГАБТУ КА, на 26 декабря 1941 года в составе Красной Армии имелись следующие бронепоездные части:

Отдельные дивизионы бронепоездов штата № 016/731 и № 016/104) – 9;

Отдельные лёгкие бепо штата № 016/601-А – 17;

Отдельные лёгкие бепо штата № 016/102 – 2;

Отдельные тяжёлые бепо штата № 016/601-Б – 2.

Пик формирования бронепоездных частей пришелся на 1942 год, что можно видеть из приводимой ниже таблицы 6.

Как уже говорилось, формирование дивизионов бронепоездов ГАБТУ КА началось с ОДБП № 21 и 22, сформированных директивой ГАБТУ КА от 18 октября 1941 года. Возможно, это было связано с тем, что уже имелся дивизион из второго десятка – с № 12, поэтому задействовали третий десяток номеров, а далее пошли по возрастающей.

Наибольшее количество дивизионов сформировали по директиве наркома обороны № 22сс от 29 октября 1941 года – 33 вместо 32 предусмотренных этим документом (23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 и 55-й ОДБП). Кроме того, по этой же директиве восстановили 25-й дивизион, потерявший матчасть в боях 3–31 августа 1942 года на Сталинградском фронте.

Директивами начальника ГАБТУ КА от 1 и 14 марта 1942 года в Москве на безе 10, 11 и 53-го отдельных бепо (довоенных) создали 10, 11 и 16-й ОДБП, а также вновь восстановили 12-й дивизион, потерявший матчасть летом 1941 года.

На действующих фронтах по директивам ГАБТУ КА в январе – марте 1942 года было сформировано 13 дивизионов – 20, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 71 и 72-й.

Одновременно с формированием новых дивизионов осенью 1941-го – весной 1942 года на новые штаты (двухпоездные) переводили созданные еще до войны ОДБП – 1, 2, 3, 6, 7, 8 и 9-й. При этом некоторые из них – 1, 6, 7 и 8-й получали новую матчасть взамен потерянной в боях, а находившиеся на Дальнем Востоке 2, 3 и 9-й ОДБП за счет выделения из своего состава третьих бепо и отдельных бронепоездов позволили сформировать 4 дополнительных дивизиона (13, 76, 77 и 78-й).

Особо следует сказать о 79-м отдельном дивизионе противовоздушной обороны, сформированном по директиве ГАБТУ КА

Таблица. Справка о формировании бронепоездов в 1942 году.

Номер директив НКО или ГАБТУ КА	Фронт или округ формирования	Сформировано		Переформировано		Восстановлено		Расформировано		Номер дивизиона или бронепоезда
		Отдельных дивизионов	Отдельных бронепоездов	Отдельных дивизионов	Отдельныхбронепоездов	Отдельных дивизионов	Отдельныхбронепоездов	Отдельных дивизионов	Отдельныхбронепоездов	
НКО № 22 сс от 29.10.1941 г.	МВО	14	–	–	–	–	–	–	–	23, 24, 30, 31, 32, 43, 45, 46, 50, 51, 52, 53, 54, 55
	ЮжУрВО	3	–	–	–	–	–	–	–	25, 28, 36
	УрВО	6	–	–	–	–	–	–	–	26, 37, 38, 39, 44, 48
	СибВО	7	–	–	–	–	–	–	–	27, 29, 40, 41, 42, 47, 49
	ПриВО	3	–	–	–	–	–	–	–	33, 34, 35
	ПриВО	–	–	–	–	1	–	–	–	25
№ 725705сс от 18.06.1942 г.	МВО	1	–	–	–	–	–	–	–	79
№ 733351сс от 1.03.1942 г. и 00163сс от 14.03.1942 г.	МВО	3	–	–	–	–	–	–	–	10, 11, 16
		–	–	1	–	–	–	–	–	12
№ 726649сс от 24.07.1942 г.	МВО	–	–	–	–	7	–	–	–	38, 39, 57, 58, 60, 62, 30
Итого по округам		37	–	1	–	8	–	–	–	46отдельных дивизионов
№ 733304сс от 03.03.1942 г. и № 733435сс от 18.03.1942 г.	СКФ	1	–	–	–	–	–	–	–	19
		–	5	–	–	–	–	–	–	14, 15, 17, 18, 20
		–	–	2	–	–	–	–	–	7, 8
		–	–	–	–	3	–	–	–	7, 8, 19
№ 733062сс от 18.01.1942 г.	Сталинградский фронт	2	–	–	–	–	–	–	–	56, 57
№ 733489сс от 26.03.1942 г.	Забайкальский фронт	–	1	–	–	–	–	–	–	79

Номер директив НКО или ГАБТУ КА	Фронт или округ формирования	Сформировано		Переформировано		Восстановлено		Расформировано		Номер дивизиона или бронепоезда
		Отдельных дивизионов	Отдельных бронепоездов	Отдельных дивизионов	Отдельныхбронепоездов	Отдельных дивизионов	Отдельныхбронепоездов	Отдельных дивизионов	Отдельныхбронепоездов	
№ 733382сс от 12.03.1942 г.	Дальневосточный фронт	4	–	–	–	–	–	–	–	13, 76, 77, 78
№ 733435сс от 18.03.1942 г.	Дальневосточный фронт	–	–	3	–	–	–	–	–	2, 3, 9
№ 733351сс от 07.03.1942 г.	Юго-Западный фронт	5	–	–	–	–	–	–	–	58, 59, 60, 61, 62
№ 733351сс от 07.03.1942 г.	Юго-Западный фронт	–	–	–	1	–	–	–	–	63
№ 733490сс от 27.03.1942 г.	Ленинградский фронт	2	–	–	–	–	–	–	–	71, 72
УФиУ № 2/294/III от 11.06.1942 г.	Карельский фронт	–	1	–	–	–	–	–	–	73
№ 733491сс от 26.03.1942 г.	Южный фронт	3	–	–	–	–	–	–	–	64, 65, 66
№ 733491сс от 26.03.1942 г.	Южный фронт	–	1	–	–	–	–	–	–	74
№ 83788/III от 23.07.1942 г.	Брянский фронт	–	–	–	–	1	–	–	–	45
№ 408105/III от 19.10.1942 г.	Закавказский фронт	–	–	–	–	2	–	–	–	12, 66
		1	–	–	–	–	–	–	–	20
№ 60337с, приказ ВС Закавказского фронта от 13.09.1942 г.	Закавказский фронт	–	–	–	–	–	–	–	4	14, 15, 17, 18
№ 98156/III от 13.09.1942 г.	Закавказский фронт	–	–	–	–	–	–	1	–	64
Итого по фронтам		18	8	5	1	6	–	1	4	29 дивизионов и 9 отдельных бронепоездов
ВСЕГО		55	8	6	1	14	–	1	4	75 дивизионов и 9 отдельных бронепоездов

от 18 июня 1942 года по штату № 016/307. В отличие от обычных ОДБП, он состоял из 5 взводов (по две 4-осных бронеплощадки с зенитным вооружением в каждом) без бронепаровозов. В задачу этого дивизиона входило сопровождение воинских эшелонов с особо важными грузами. Этот дивизион был единственной бронепоездной частью противовоздушной обороны, укомплектованной отделом бронепоездов ГАБТУ КА. Все остальные зенитные бепо формировались и входили в состав войск ПВО страны.

Таким образом, к осени 1942 года управление бронепоездов создало 57 новых ОДБП и перевело на новые штаты 8 дивизионов довоенного формирования. Кроме того директивой военного совета Ленинградского фронта от 24 января 1943 года был организован 14-й отдельный дивизион бронепоездов, после чего новых формирований не производилось. Всего управлением бронепоездов ГАБТУ КА и фронтами с ноября 1941-го по январь 1943 года было сформировано 58 новых ОДБП. Таким образом, в 1941–1945 годах в составе Красной Армии имелось 66 отдельных дивизионов бронепоездов: 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 71, 72, 76, 77, 78 и 79.

Для улучшения отчетности при формировании ОДБП 10 февраля 1942 года управление бронепоездов разработало ряд документов, оформляемых при комплектовании части:

«При оформлении окончательной готовности сформированных бронепоездных частей руководствоваться следующим:

1. Состояние окончательной готовности определяется комиссией под председательством представителей, назначаемых начальниками автобронетанковых войск военных округов.

2. Для определения состояния готовности проверяется:

– укомплектованность личным составом, штатным и табельным имуществом и его состояние;

– боевая подготовка бронепоездов и слаженность команд;

– качественное состояние боевой матчасти;

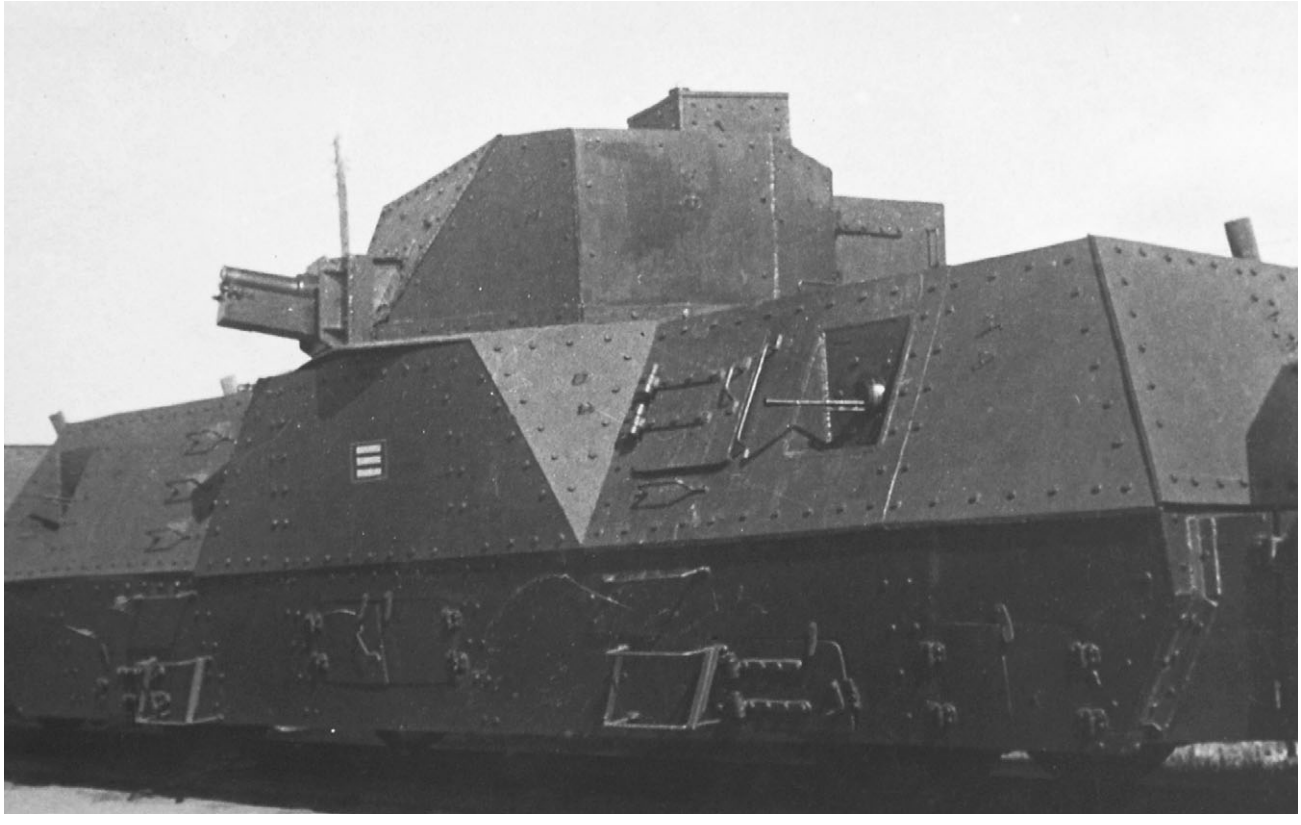
– огневая подготовка;

– тактическая подготовка;

– строевая подготовка;

– проводится отстрел брони.

Бронеплощадка типа ОБ-3 бепо № 2 «Лунинец» 49-го ОДБП. Весна 1942 года. На борту виден ее порядковый номер в бепо – 3 в виде трех горизонтальных полос (АСКМ).



Броневлощадка типа ОБ-3 бепо № 2 «Комсомол Чувашии» 53-го ОДБП. Весна 1942 года. Хорошо виден двухцветный камуфляж и название бепо на борту площадки (ЦМВС).

По окончании проверки состояние готовности части документируется актом. К нему прилагается:

– акт технической приемки;

– ведомость наличия людей, матчасти, вооружения, подвижного железнодорожного состава;

– акт проверки боевой подготовки;

– фото боевой части.

Боевая часть каждого бронепоезда фотографируется в следующем положении:

общий вид, размер фото 13 х 18, отдельно паровоз и каждая площадка, размер фото 9 х 12.

Все документы брошюруются в папку и составляют паспорт сформированной части. Один экземпляр паспорта остается в округе, второй высылается в управление бронепоездов ГАБТУ КА.

Приложение: форма паспорта».

Что касается отдельных бепо, то провести их полный учет довольно сложно – многие из них впоследствии вошли в состав дивизионов. По данным управления бронепоездов, в 1942 году сформировали 8 и переформировали 1 отдельный бепо.

Следует сказать, что бепо, построенные в Одессе, Крыму, Киеве и Таллине, а также бепо Балтийского флота в Ленинграде в число сформированных ГАБТУ КА составов естественно не входят, а большинство бронепоездов, построенных осенью 1941 года на предприятиях юга России и Украины, весной 1942 года включили в состав отдельных дивизионов.

Нумерация и учет бронеединиц.

С началом широкого строительства бронепоездов летом – осенью 1941 года система их нумерации, существовавшая перед войной, оказалась неудобной для учета. Кроме того, многие бепо, построенные на местах получали свою нумерацию – например, бепо Юго-Западного направления – № 1, 2, 3, 4, 5, 7, 12, а построенные в Курске осенью 1941 года – № 14 и 15. Кроме того, входившие в состав ОДБП довоенного формирования составы, имевшие номера от 15 до 62 также не способствовали нормальному учету бронеединиц.

Поэтому уже в ноябре 1941 года отдел бронепоездов ГАБТУ принял решение о том, что всем бепо, включаемым в состав дивизионов, присваиваются № 1 и № 2, например бронепоезд № 1 22-го, ОДБП, бронепоезд № 2 55-го ОДБП или 1/22 ОДБП, 2/55 ОДБП и т.п. Что касается отдельных бепо, то им старались давать номера, не дублирующие номеров дивизионов.

Чистка орудия на бронеплощадке ПЛ-43 после учебных стрельб. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

Вся эта работа завершилась к лету 1942 года, что позволило наладить нормальный учет бронепоездных единиц.

О том, как проходила перенумерация отдельных бронепоездов, можно судить по следующим документам, направленным начальником управления бронепоездов генерал-майором Черновым на следующие фронты.

27 мая 1942 года заместителю командующего по АБТВ Закавказского фронта:

«Отдельные бронепоезда фронта содержать по штату № 016/305. Переименовать:

55-й бронепоезд – в 18-й отдельный бронепоезд;

56-й бронепоезд – в 20-й отдельный бронепоезд...»

27 мая 1942 года заместителю командующего по АБТВ Южного фронта:

«1. Третьему бронепоезду 57-го отдельного дивизиона бронепоездов присвоить наименование 15-й отдельный бронепоезд.

2. Бронепоезд содержать по штату № 016/305...»

28 мая 1942 года заместителю командующего по АБТВ Забайкальского фронта:

«1. Номерным бронепоездам фронта присвоить наименования:

63-му отдельному бронепоезду – 67-й отдельный бронепоезд;

64-му отдельному бронепоезду – 68-й отдельный бронепоезд;

65-му отдельному бронепоезду – 69-й отдельный бронепоезд.

2. Вновь сформированным двум отдельным бронепоездам присвоить наименования:

первому – 70-й отдельный бронепоезд;

второму – 72-й отдельный бронепоезд.

3. Бронепоезда содержать по штату № 016/305».

Аналогичная ситуация была и с отдельными дивизионами. Например, все тот же Чернов 3 июня 1942 года направил начальнику организационно-штатного управления Главного управления по формированию и укомплектованию войск Красной Армии следующий документ:

«Перевод командованием Дальневосточного фронта отдельных дивизионов бронепоездов со штата № 016/731 (трехпоездной) на новый штат № 016/303 (двухпоездной) проводится с санкции заместителя начальника Наркома Обороны СССР генерал-лейтенанта танковых войск Федоренко.

Вновь сформированным фронтом трем отдельным дивизионам бронепоездов за счет сокращения в существующих дивизионах количества бронепоездов и включения в состав дивизионов 13 и 14-го отдельных бронепоездов фронта, присвоить наименования:

Вяземскому – 76-й отдельный дивизион бронепоездов;

Биробиджанскому – 77-й отдельный дивизион бронепоездов;

Гродековскому – 78-й отдельный дивизион бронепоездов.

С проведением этих мероприятий на Дальневосточном фронте все отдельные дивизионы бронепоездов Красной Армии будут содержаться по новому штату № 016/303».

Парад личного состава 1-го отдельного учебного полка бронепоездов во время празднования 25-летия части 12 сентября 1943 года. В качестве импровизированной трибуны используется бепо типа БП-43 (АСКМ).

Таким образом, можно сделать следующий вывод: пропуск в сквозной нумерации отдельных дивизионов бронепоездов связан с существованием отдельных бепо с этими номерами. Это легко видеть, если выписать пропущенные номера – 4, 5, 15, 17, 18, 63, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 75 – и сравнить с имеющимися отдельными бепо.

Номера 4 и 5 – это 4 ОДБП, переформированный в запасной полк бронепоездов (об этом см. ниже) и 5-й отдельный батальон бронедрезин (подробнее о нем – см. «Фронтовая иллюстрация» № 5 – 2005 «Отечественные бронедрезины и мотоброневаго-ны»);

№ 15, 17, 18 – отдельные бепо, сформированные Северо-Кавказским фронтом весной 1942 года;

№ 63 – отдельный бепо Юго-Западного фронта;

№ 67, 68, 69, 70 – бепо Дальневосточного фронта (см. документ выше);

№ 73 – отдельный бепо Карельского фронта, построенный в Мурманске;

№ 74 – отдельный бепо, сформированный в Керчи весной 1942 года.

И только № 75 остается без матчасти, возможно его оставили в качестве запасного, а может забыли. Кроме того, есть отдельные бепо, дублирующие номера дивизионов: № 14, 72 и 79.

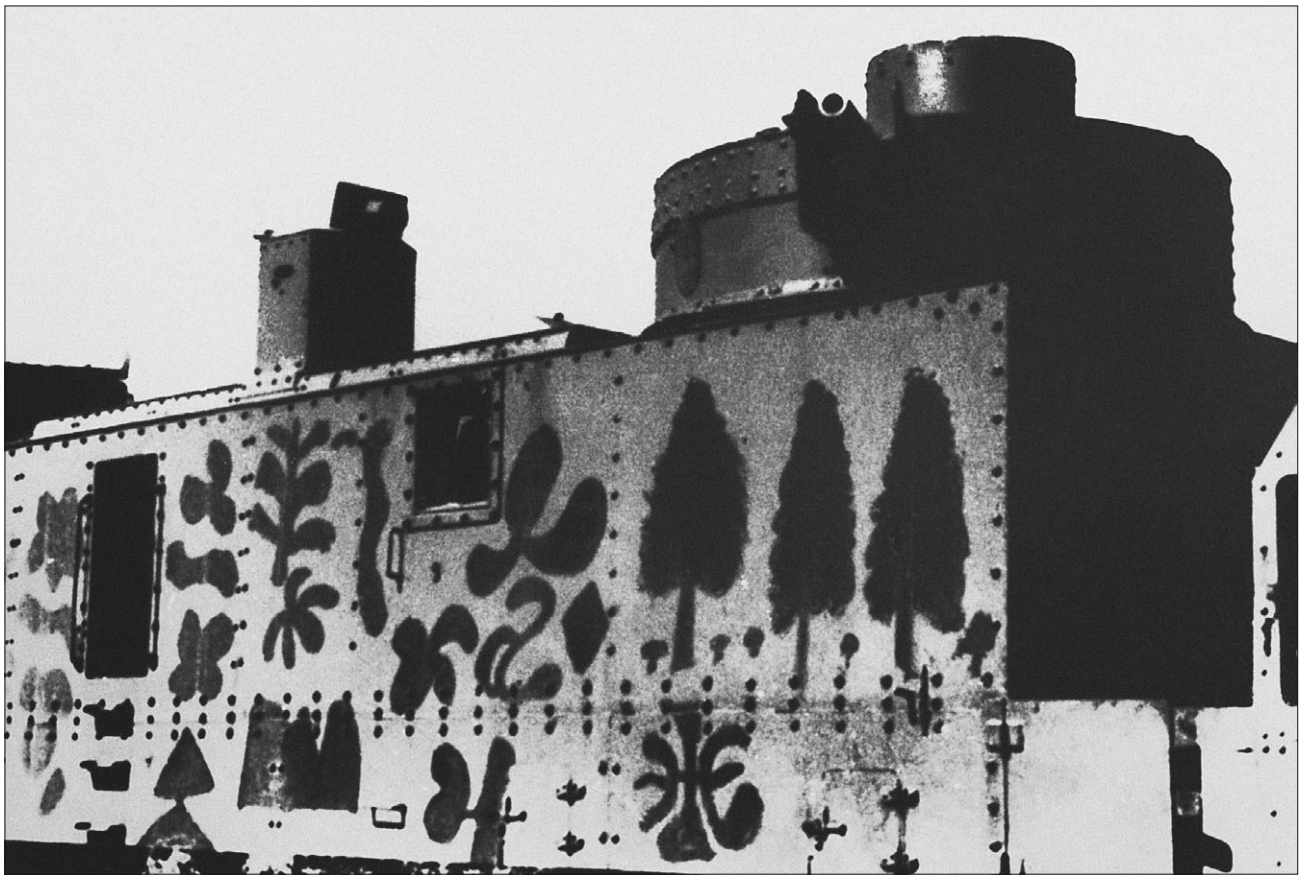
Боевые действия бронепоездов летом – осенью 1942 года показали, что нумерация бепо, введенная в военное время, все равно не давала полного представления о них и затрудняла учет. Поэтому приказом начальника ГАБТУ КА № 1109420/с от 5 декабря 1942 года бронепоезда получали трехзначные номера в интервале от № 600 до № 850 (всего номера получил 131 бепо). Причем какой-либо системы в нумерации не просматривается. Например, по Закавказскому фронту ситуация была следующей:

«Приказ по АБТУ Закавказского фронта № 0018 от 17 декабря 1942 года.

1. Согласно распоряжения ГБТУ № 1109420 от 5 декабря 1942 года, бронепоездам присвоены следующие номера:

1). 66 ОДБП: № 1 – 689;
№ 2 – 709;
2). 11 ОДБП: № 1 – 678;
№ 2 – 713;
3). 41 ОДБП: № 1 – 688;
№ 2 – 716;
4). 42 ОДБП: № 1 – 679;
№ 2 – 721;
5). 36 ОДБП: № 1 – 717;
№ 2 – 731;
6). 12 ОДБП: № 1 – 755;
№ 2 – 762;
7). 19 ОДБП: № 1 – 650;
№ 2 – 719;
8). 8 ОДБП: № 1 – 680;
№ 2 – 724;
9). 65 ОДБП: № 1 – 725 «Лаврентий Берия»;
№ 2 – 735.

2. Старую нумерацию линейных бронепоездов, входящих в состав дивизионов бронепоездов, отменить.



Две бронеплощадки типа военсклада № 60, захваченные немцами летом 1941 года Предположительно входили в состав бронепоезда № 47 из состава 12-го дивизиона бронепоездов. Хорошо видны открытые заслонки лючков для наблюдения и вентиляции в броневом коробе на крыше бронеплощадки. Обращает на себя внимание оригинальный камуфляж, нанесенный на одной из бронеплощадок (АСКМ).

Заместитель командующего Закавказским фронтом по БТ и МВ генерал-майор танковых войск Дементьев».

Аналогичная ситуация была и с дивизионами на других фронтах.

Данная трехзначная система нумерации бепо просуществовала до начала 1950-х годов, когда были расформированы последние бронепоездные части.

Для облегчения учета бронеединиц в 1942 году всем бронеплощадкам и платформам ПВО присвоили трехзначные сквозные номера от 100 до 1000. Всего их получили 392 бронеплощадки и 145 платформ ПВО.

Названия и камуфляж

Следует сказать, что большая часть бронепоездов Красной Армии, действовавших на фронтах Великой Отечественной войны, имела названия. Как правило их присваивали рабочие в честь пунктов строительства («Сибиряк», «Металлург Кузбасса», «Молотовский рабочий», «Подольский рабочий», «Московский железнодорожник», «Сызранец», «Забайкалец» и т.п.), нередки были имена руководителей партии и советского правительства («Лазарь Каганович», «Лаврентий Берия», «Никита Хрущев»), русских полководцев или героев Гражданской войны («Полководец Суворов», «Александр Суворов», «Михаил Кутузов», «Александр Невский», «Николай Щорс»), а также патриотические лозунги («Истребитель фашизма», «Смерть немецким оккупантам», «Народный мститель»). Следует сказать, что названия присваивались не только новым бепо, но и номерным бронепоездам довоенной постройки.

Название чаще всего писалось на тендере паровоза, реже – на каждой бронеплощадке («Комсомол Чувашии», «Москвич», «Советская Армения»). Помимо названия, на бортах площадок встречаются их порядковые номера в составе бепо: это либо цифры (1, 2, 3, 4) либо вертикальные или горизонтальные зарубки (I, II, III, IIII).

В пунктах строительства бронепоезда как правило окрашивались в защитный цвет разных оттенков (в зависимости от имевшейся в наличии краски), нередко встречается и камуфляж (двух, реже трехцветный) в виде пятен неправильной формы или широких полос. Зимний камуфляж представлял собой сплошную белую окраску, а иногда с большими пятнами защитного или другого темного цвета.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ЧАСТЕЙ

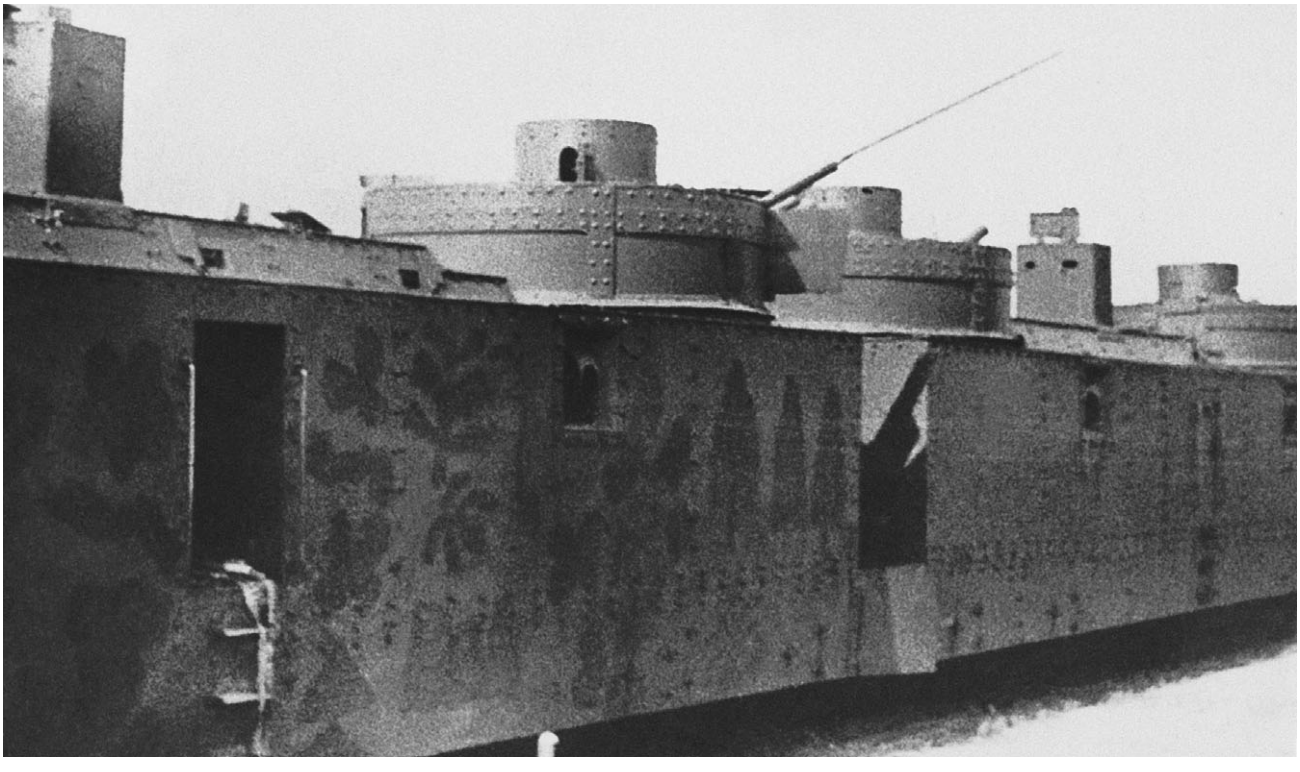
Для обеспечения необходимым количеством специалистов-бронепоездников в Красной Армии существовала специальная часть – 1-й отдельный учебный полк бронепоездов имени Алябьева. Он занимался подготовкой рядового и сержантского состава – артиллеристов, пулеметчиков, зенитчиков, разведчиков, связистов, водителей бронемашин, артиллерийских и железнодорожных мастеров – для укомплектования дивизионов и отдельных бепо.

Полк являлся старейшей бронепоездной частью Красной Армии – он вел свою историю от созданного 12 сентября 1918 года депо по формированию бронепоездов РККА, позже реорганизованного в запасную бригаду бронепоездов, затем во 2-й полк бронепоездов, отдельный полк бронепоездов и 4-й отдельный дивизион бронепоездов.

По утвержденному еще в мае 1939 года мобилизационному плану, 1-й запасной полк бронепоездов формировался в случае начала войны на базе 4-го отдельного дивизиона бронепоездов, расположенного в Брянске. Здесь имелась учебная база, а на военном складе № 60 хранилась на консервации боевая матчасть полка.

1-й запасной полк бронепоездов был развернут по штату военного времени № 016/800 в первые же дни Великой Отечественной войны – с 23 по 25 июня 1941 года. Согласно штата, он состоял из 1 и 2-го учебных дивизионов, рот управления, депо, службы тяги и движения и бронедрезин, готовивших специалистов рядового и младшего начсостава, а также роты по переподготовке среднего и старшего начсостава бронепоездов, и насчитывал 686 человек, 3 легких и 2 тяжелых бепо, 1 бронедрезину и 2 броневика на железнодорожном ходу. Командиром 1-го запасного полка назначили бывшего командира 4-го ОДБП майора И.И. Бончева, замполитом – батальонного комиссара И.П. Жорина.

Первой задачей полка стало развертывание дивизионов так называемого «скрытого» формирования (6 и 12-го), убывших на фронт 27–29 июня 1941 года, затем, со 2 по 8 августа здесь были сформированы и отправлены в Действующую Армию 40, 44 и 49-й отдельные бепо.



Старший лейтенант, командир одного из легких бепо 6-го дивизиона бронепоездов, ведет наблюдение за противником. Июль 1941 года. Бронепоезд имеет на вооружении бронеплощадки ПЛ-37. Обратите внимание на форму пулестойких болтов для крепления брони (АСКМ).

Обучение водителей бронемашин: на переднем плане перестановка на железнодорожный ход броневика БА-20жд, за ним БА-64жд и БА-10жд. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

А 23 августа по приказу начальника Брянского гарнизона для обороны города выделили два учебных бронепоезда.

25 августа 1941 года по распоряжению начальника АБТУ КА 1-й запасной полк бронепоездов «со всем личным составом, вооружением и имуществом убыл из Брянска и 29 августа прибыл к новому месту дислокации: г. Тамбов, где разместился в здании завода «Синтетический каучук».

16 – 30 октября 1941 года часть из Тамбова перебросили на станцию Рузаевка Мордовской АССР.

В октябре–декабре 1941 года запасной полк бепо доукомплектовал, подготовил и отправил на фронт понесшие потери в боях 1, 6 и 12-й ОДБП, а также 15, 40, 44, 46 и 54-й отдельные бронепоезда. Кроме того, во исполнение директивы наркома обороны № 22сс были отправлены команды в пункты формирования 31, 32, 33, 35, 52, 53 и 54-го дивизионов бронепоездов.

Всего за период с июля 1941-го по январь 1942 года запасной полк бронепоездов подготовил и направил в Действующую Армию 250 человек среднего и старшего начсостава (до момента расформирования 1 апреля 1942 года роты по переподготовке начсостава), а также 2150 человек рядовых и младшего начсостава.

При изменении состава дивизионов бронепоездов (переход с трех на два бепо) пришлось внести и изменения в структуру запасного полка. Например, в результате проверки части, прошедшей 23 января 1942 года, было установлено следующее:

«Полк содержится по штату № 016/800. На основании директив Управления бронепоездов КА временно свернута рота депо, рота службы тяги и движения и сворачивается рота бронедрезин (остается только взвод в маршевом батальоне и взвод в учебном батальоне). Фактически с 16 января со штата № 016/800 полк в учебном отношении перешел на самостоятельно выработанный штат, состоящий из четырех дивизионов:

1-й – учебный;

2, 3-й – линейные;

4-й – маршевый.

По объяснению командира полка к данной организации перешли вследствие перехода действующих дивизионов со штата № 016/731 на штат № 016/104, которым часть ранее имевшихся специальностей исключена (электрики, телеграфисты, радисты, уменьшено число бронедрезинщиков) с одной стороны, и директивного распоряжения Управления бронепоездов, давшего задание полку готовить 500 человек младшего комсостава и 1030 рядовых.

После полученного пополнения по мобилизации с июня 1941 года полк людей не получал, и лишь в декабре было принято 160 танкистов (15-й танковый полк МВО), которые переквалифицируются в артиллеристов и пулеметчиков.

В полку состоит – средний комсостав 136, некомплект 2. Из них 33 кадровых, 103 из запаса, 64 не имеющих военной подготовки, 65 принимали участие в войнах, бронепоездников 24, артиллеристов 17. В основном комсостав удовлетворяет своему назначению.

Младший комсостав постоянный – по штату 206, имеется 199, кадровых 62, 137 из запаса.

Младший комсостав переменный – 113, рядовых переменных – 323.

Бронепоезд типа БП-43 на огневой позиции во время проведения учебных стрельб. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

Материальное обеспечение: бронепаровозов – 2 (положено по штату 5), бронеплощадок – 4 (положено 10), бронедрезин – 4 (положено 8).

Полигона для стрельб нет, используется район торфоразработок у ст. Токмаково в 60 км от Рузаевки, с началом сезона торфоразработок этот район отпадает.

Матчасть требует заводского ремонта (можно использовать 2 76-мм и 1 107-мм пушки), огнеприпасов в избытке.

Среди комначсостава стремление скорее выехать на фронт. Бойцы настроены патриотически».

Не сразу удалось наладить на новом месте нормальную боевую учебу – не было полигона для проведения стрельб, отсутствовали железнодорожные пути для подготовки экипажей бронепоездов. Так, 6 марта 1942 года командование полка сообщало:

«Учебный полк бронепоездов в настоящее время дислоцируется в Рузаевке. Данный пункт дислокации создает ряд трудностей в учебной работе полка и не дает возможностей выполнять поставленные задачи для подготовки кадров бронепоездников.

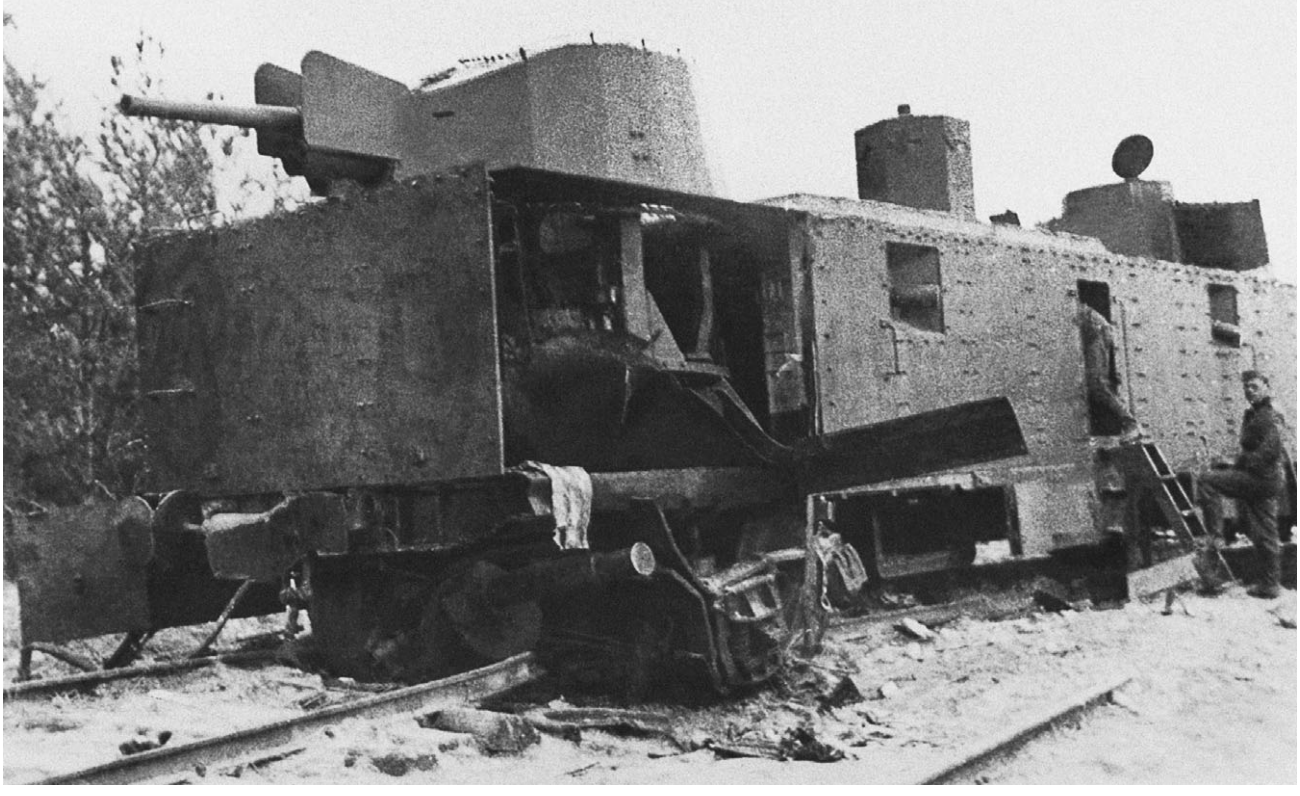
Станция Рузаевка не имеет возможности предоставить запасные пути для стоянки бронепоездов. Главный железнодорожный путь перегружен оперативными перевозками, что не позволяет не только производить маневры, но и выезжать на главный перегон для проведения тактической подготовки.

Отсутствие в пункте расквартирования нормального артиллерийского полигона окончательно срывает проведение артиллерийских и пулеметных стрельб».

Нормальный процесс подготовки удалось наладить только летом 1942 года, когда силами полка были построены дополнительные железнодорожные пути и оборудовано стрельбище.

1 апреля 1942 года полк перешел на новый штат № 016/301 и стал именоваться «1-й отдельный учебный полк бронепоездов». Согласно штата, он теперь состоял из трех дивизионов: 1-го, по подготовке младших командиров артиллеристов, пулеметчиков и зенитчиков, 2-го, по подготовке рядовых (номеров) артиллеристов и зенитчиков, и 3-го, по подготовке рядовых пулеметчиков, а также роты управления (подготовка младших командиров разведки, связи и водителей бронемашин) и технического взвода (подготовка орудийных и пулеметных мастеров). Всего по новому штату полк включал 443 человека постоянного состава (147 старший и средний начсостав, 296 младший начсостав и рядовые) и 1595 человек переменного состава (рядовые).

Легкий бронепоезд (с броне-площадками ПЛ-37 и паровозом ПР-35), уничтоженный немецкой авиацией. Июль 1941 года. На фото видна конструкция башни через сорванный лист брони, а также камуфляж в виде деревьев на бортах бронеплощадки и тендера паровоза (АСКМ).



С 1 июня 1942 года в часть прибыл новый командир – подполковник К.В. Жасминов, который возглавлял ее до самого расформирования.

Всего в течение 1942 года полк отправил на укомплектование и пополнение существующих бронепоездных частей 3100 человек. Кроме того, во второй половине года в часть прибыли с фронта на переформирование и доукомплектование 7, 16, 24, 51, 53, 56, 65 и 66 ОДБП. Часть из них позже убыла в Действующую Армию, а часть расформировали.

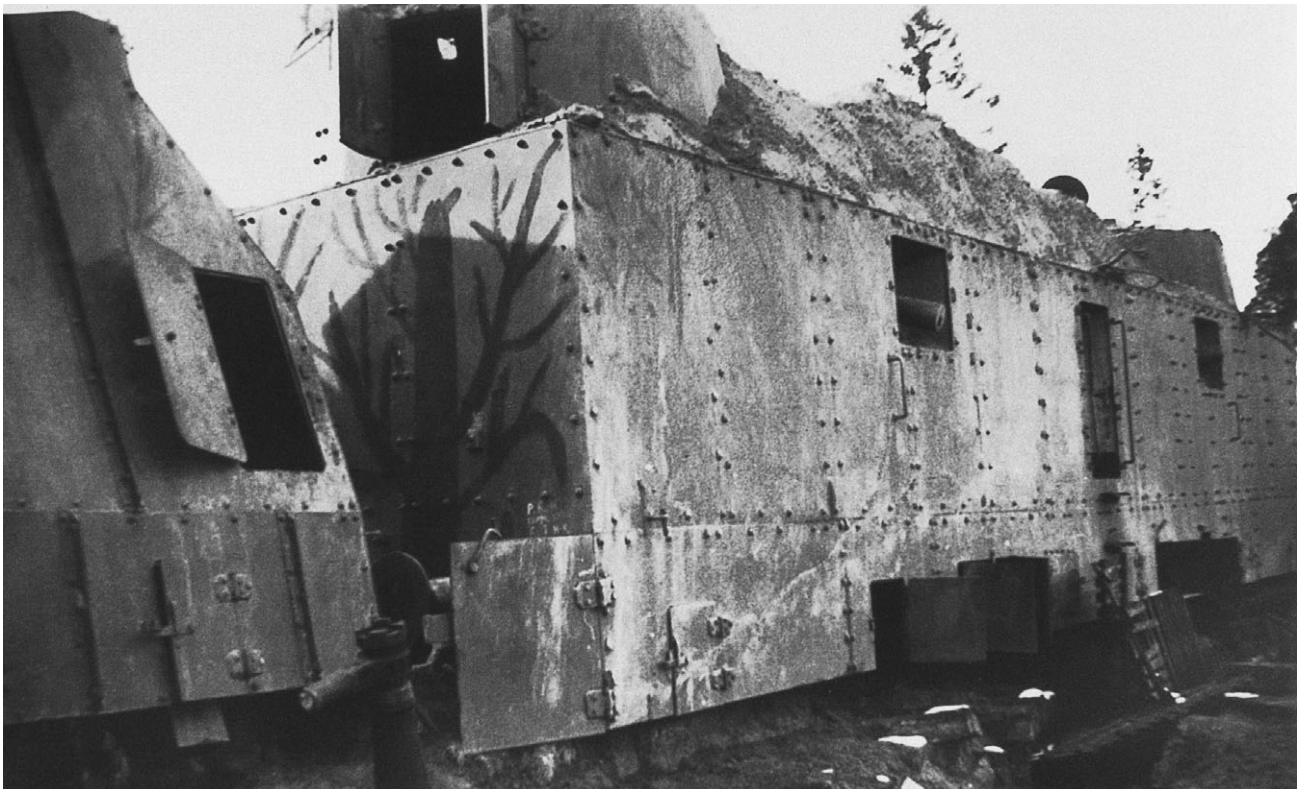
С 1 сентября 1943 года 1-й запасной полк бепо перешел на новый штат № 016/308. Теперь он состоял из пяти дивизионов (по подготовке артиллеристов, пулеметчиков, зенитчиков, разведчиков, связистов, ремонтников и артиллерийских мастеров), а численность людей сократилась до 337 постоянного состава (115 офицеров, 117 сержантов и солдат, 58 вольнонаемных) и 875 переменного (рядовые).

12 сентября 1943 года в торжественной обстановке прошло празднование 25-летия полка. В ознаменование этого указом президиума Верховного Совета СССР его наградили орденом Боевого Красного Знамени и присвоили имя Алябьева (один из командиров бронепоездов времен Гражданской войны. – ***Прим. автора***) и с 1 октября он стал называться: 1-й отдельный Краснознаменный учебный полк бронепоездов имени Алябьева. На праздновании присутствовали начальник управления бронепоездов и бронемашин генерал-майор танковых войск Чернов, заместитель командующего БТ и МВ МВО генерал-майор танковых войск Котов, руководители республиканских и городских советских и партийных организаций и железнодорожного транспорта, командиры частей и начальники учреждений гарнизона.

За 1943 год 1-й запасной полк подготовил и отправил в части 2700 человек, а также переформированный потерявший матчасть летом 1943 года 60-й ОДБП (в составе бепо «Уфа» и «Салават Юлаев»).

Директивой Генерального Штаба Красной Армии от 8 июля 1944 года полк направил в подмосковный Наро-Фоминск команду для строительства военного городка, а к 7 ноября передислоцировался на новое место. В 1944 году часть отправила на фронт 1168 человек, и еще 300 в следующем.

С 1 декабря 1945 года 1-й отдельный запасной полк перешел на штат мирного времени № 7/305, а с 1 июля 1946 года – на штат № 7/611 с численностью переменного состава в 400 человек. В сентябре того же года часть передислоцировалась в город Моршанск Тамбовской области, где в апреле 1947 года на основании директивы Генштаба Вооруженных



Сил СССР № орг/1/461195 от 17 февраля 1947 года она была расформирована.

Подготовкой (а точнее переподготовкой) офицерского состава для укомплектования бронепоездных частей сначала занималась рота по переподготовке среднего и старшего начсостава, а в начале 1942 года были созданы специальные курсы усовершенствования командного состава бронепоездных частей, вскоре получившие по месту расположения (город Долматов, ныне Далматово Курганской области) название Долматовских. Так, в акте о проверке курсов, подписанном 11 февраля 1942 года, говорилось:

«Долматовские курсы усовершенствования комсостава бронепоездных частей на основе приказа Наркома Обороны № 020с от 13 января 1942 года реорганизованы из Автобронетанковых курсов с 23 января 1942 года по штатам № 17/312.

Кроме сформированных по штату трех отделений, сформировано четвертое (нештатное), в которое входят все слушатели по профилю автобронетанковых войск (бывшие 2, 3, 4-я роты).

Курсы готовят командиров бронепоездных частей согласно приказа Наркома Обороны № 020с от 13 января 1942 года и директивы ГАБТУ КА № 70001с от 12 января 1942 года. Переходного периода для подготовки курсы не имели, но все же с возложенной задачей справились безболезненно для обоих потоков».

По приказу и директиве, курсы должны были готовить командиров, заместителей командиров, военкомов, адъютантов, начальников связи и боепитания отдельных дивизионов бепо, командиров бронепоездов и бронеплощадок, старших паровозных и железнодорожных механиков. По штату № 17/312 численность переменного состава курсов устанавливалась в 575 человек. Курсы действовали в течение всей войны.

Наличие специализированных учебных частей для подготовки командного звена и специалистов сержантов и рядовых позволяло обеспечивать ими бронепоездные части Красной Армии течение всей войны. Всего за 1941–1945 годы для укомплектования дивизионов и отдельных бепо Долматовские курсы подготовили и отправили более 1000 офицеров, а 1-й отдельный Краснознаменный запасной полк бронепоездов имени Алябьева – 9418 сержантов и рядовых.

Легкий бронепоезд, уничтоженный немецкой авиацией. Август 1941 года. Предположительно, это бепо № 44 (АСКМ).

БРОНЕПОЕЗДА В БОЯХ

Вопросам боевого применения бронепоездов в предвоенный период придавалось мало значения, а в 1940 году даже выдвигались предложения о снятии их с вооружения. Для определения роли бронепоездов «в современной войне» ГАБТУ КА провело несколько совещаний. Обобщив все имеющиеся материалы, в вопросе о боевом применении бронепоездов пришли к следующим выводам:

«Бронепоезда обладают мощным артиллерийским и пулеметным вооружением, броневой защитой, постоянной боевой готовностью и быстротой передвижения. Они являются в общевойсковом бою действенным средством поражения живой силы, технических о огневых средств противника в районе железной дороги. Только зависимость бронепоездов от железной дороги ограничивает их применение в общевойсковом бою.

Задачи, возлагаемые на бронепоезда, заключаются:

а). В содействии пехоте и коннице в бою (особенно в обороне) путем огневого поражения войск противника;

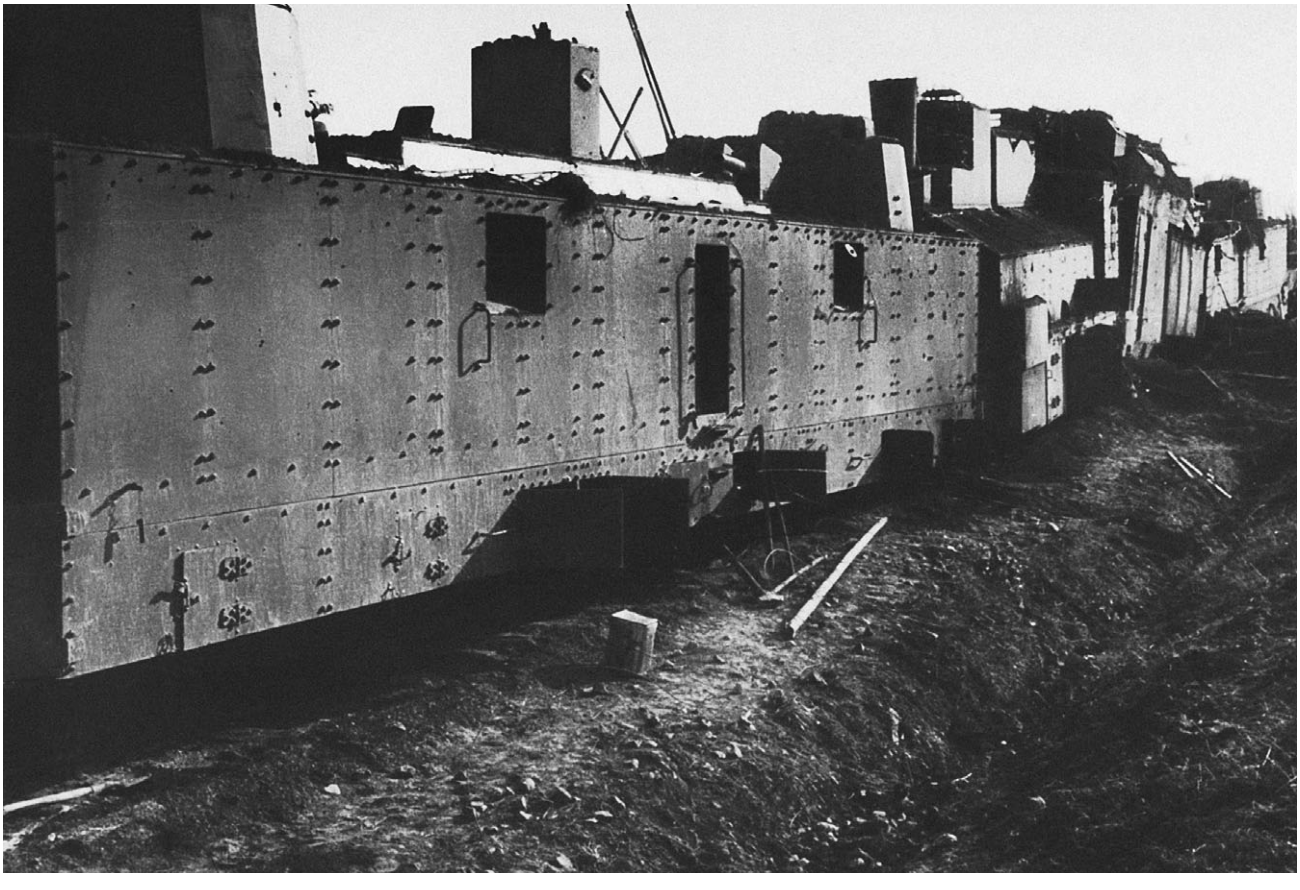
б). В захвате совместно с десантом узлов и пунктов (станций, мостов), важных в оперативном отношении и удержании их до подхода своих войск;

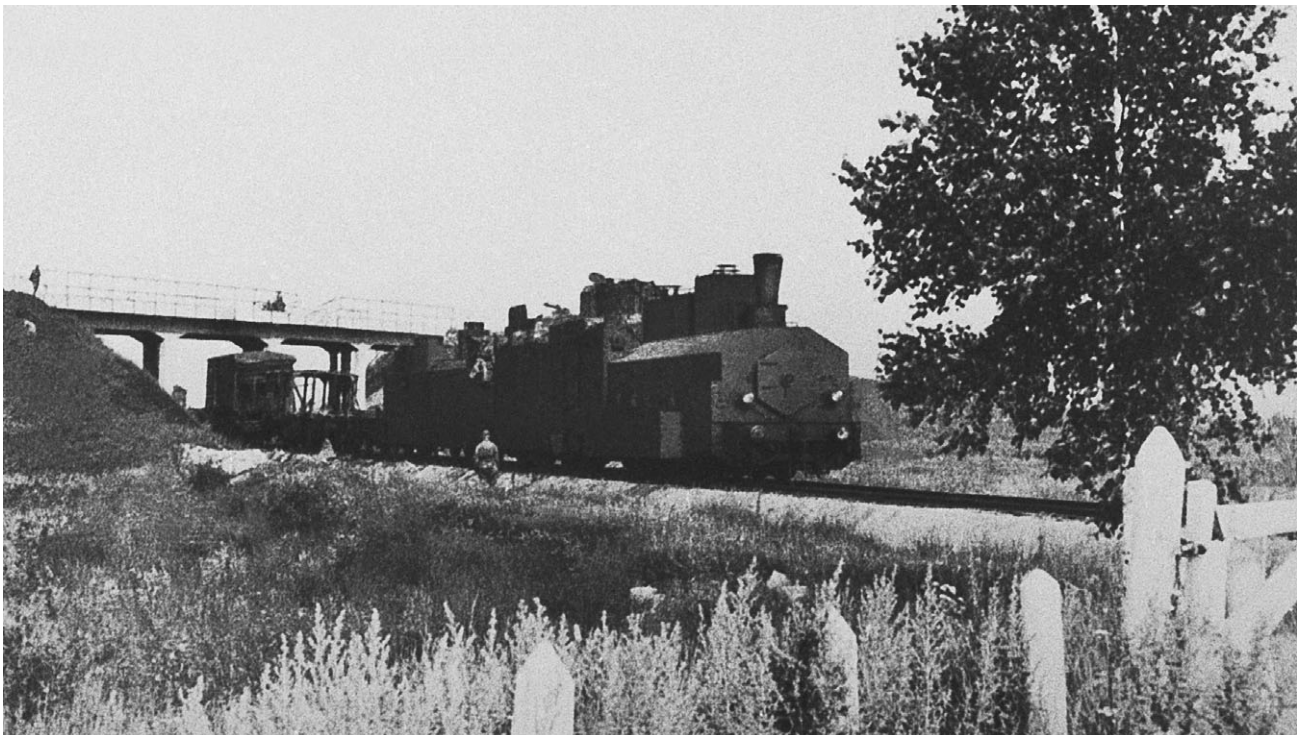
в). В охране важных станций, железнодорожных сооружений, перегонов и побережья;

г). В сопровождении наиболее важных воинских эшелонов;

д). В борьбе с авиадесантами и авиацией противника».

Действия бронепоездов в Великой Отечественной войне показали, что они свое применение во всех видах боя и являлись надежным средством борьбы с противником в полосе железных дорог. При этом часть задач, которые возлагались на бепо, оказалась невостребованной, а война выдвинула другие, более важные. В отчете управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА, обобщавшим





Легкий бронепоезд (с бронеплощадкой ПЛ-35 и паровозом ПР-35), уничтоженный в бою с немецкими танками. Июль 1941 года. ПЛ-35 выпуска 1936–1938 годов с шаровыми пулеметными установками в бортах (АСКМ).

боевой опыт бепо за 1941 – 1945 годы о задачах, которые они решали в Великой Отечественной войне говорилось:

«а) В маневренно-оборонительных боях бронепоезда прикрывали отход общевойсковых частей на новые оборонительные рубежи, огнем артиллерии и пулеметов с открытых позиции уничтожали живую силу и технику противника, наступающего в полосе железной дороги.

б) В наступательных боях на обороняющего противника бронепоезда использовались как артиллерийские батареи в системе артиллерийских групп и самостоятельно обеспечивая наступательные действия поддерживаемых пехотных и танковых частей и подразделений, ведя огонь как с открытых, так и с закрытых огневых позиций.

в) С началом общего успешного наступления частей Красной Армии по всему фронту и поспешного отступления противника, бронепоездные части, в силу разрушенных железнодорожных путей и мостов, отстали от своих взаимодействующих частей и использовались на выполнении боевых задач: по прикрытию с воздуха железнодорожных станций, мостов и др. объектов, по охране фронтовых железнодорожных участков, по сопровождение воинских эшелонов, по борьбе с бандами и диверсионными группами в полосе железной дороги и прилегающих к ней районах.

Одновременно бронепоезда выполняли и особые боевые задачи, как-то:

– охрана железнодорожных участков и сопровождение воинских эшелонов;

– прикрытие ремонтно-восстановительных работ железнодорожных частей;

– прикрытие с воздуха пунктов выгрузки и погрузки воинских эшелонов;

– борьба с авиадесантами в полосе железной дороги».

Наиболее активно бронепоезда использовались в самые тяжелые периоды Великой Отечественной войны – летне-осенние кампании 1941-го и 1942 годов. Этому есть простое объяснение – Красная Армия с боями отходила вглубь страны, и железнодорожные пути еще оставались целыми. При наступлении наших частей противник, как правило, успевал разрушать или взрывать железнодорожный путь и мосты, и бронепоездами приходилось ждать, пока полотно будет восстановлено. Аналогичная ситуация складывалась и на территории Западной Европы: из-за разной ширины колеи бепо не могли действовать, а перевод их на западноевропейскую колею был признан нецелесообразным из-за того, что железнодорожное полотно все равно разрушалось противником.

Наряду с успешными действиями, бронепоездные части имели большие потери в материальной части и личном составе, особенно в период оборонительных боев 1941–

1942 годов. По приказу управления бронепоездов на каждый потерянный бепо составлялся акт на списание и инспекторское свидетельство, в котором излагались причины, при которых была потеряна матчасть. По данным управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии, за весь период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов было потеряно 65 бепо из них по неподтвержденным документам (без составления актов и инспекторских свидетельств) – не менее 5 бронепоездов. Потери в личном составе, по данным все того же управления бронепоездов ГБТУ КА, за 1941 – 1945 года составили 1082 человека – 112 офицеров (43 убито и 69 ранено) и 970 сержантов и рядовых (309 убито и 661 ранен).

Потери матчасти по годам распределялись следующим образом. Из 65 бронепоездов в 1941-м был потерян 21 бепо, в 1942-м – 42 и 2 в 1943 году (в 1944 и 1945 годах потерь не было). Как видно, наибольше число бронепоездов – 42 штуки – было потеряно в 1942 году (см. таблицу). Кроме того, сюда следует добавить не проходившие по документам ГАБТУ КА бронепоезда, потерянные в 1941–1942 годах. К ним относятся: в 1941 году – 1 оставленный в Елгаве (бывший латышский), 4 киевской, 6 одесской и 1 николаевской (из них два незаконченных), 2 таллинской (узкоколейные), 1 бепо 75-й стрелковой дивизии (с танками на платформах), 1 гомельской (для 6-ОДБП) и 5 крымской постройки; в 1942 году – 2 бепо Азовской военной флотилии и бепо «Железняков» в Севастополе. Таким образом, к потерям следует добавить еще 24 бронепоезда, в результате общее число потерь составит 89 бепо, что составляет 40% из действовавших в разное время 224 штук (49 имелось к началу войны (2 бывших латышских и 47 армейских), и 175 построено в 1941–1943 годах).

По состоянию на 1 июня 1945 года в Красной Армии имелось 140 бронепоездов, которые распределялись следующим образом: на фронтах (включая Забайкальский и Дальневосточный) – 123, в пунктах ремонта – 8, в запасном полку бронепоездов – 4, в резерве управления бронепоездов ГБТУ – 4 (и еще 5 отдельных бронеплощадок, 2 бронепаровоза и 10 платформ ПВО) и в резерве Дальневосточного фронта – 1. Кроме того, здесь следу-

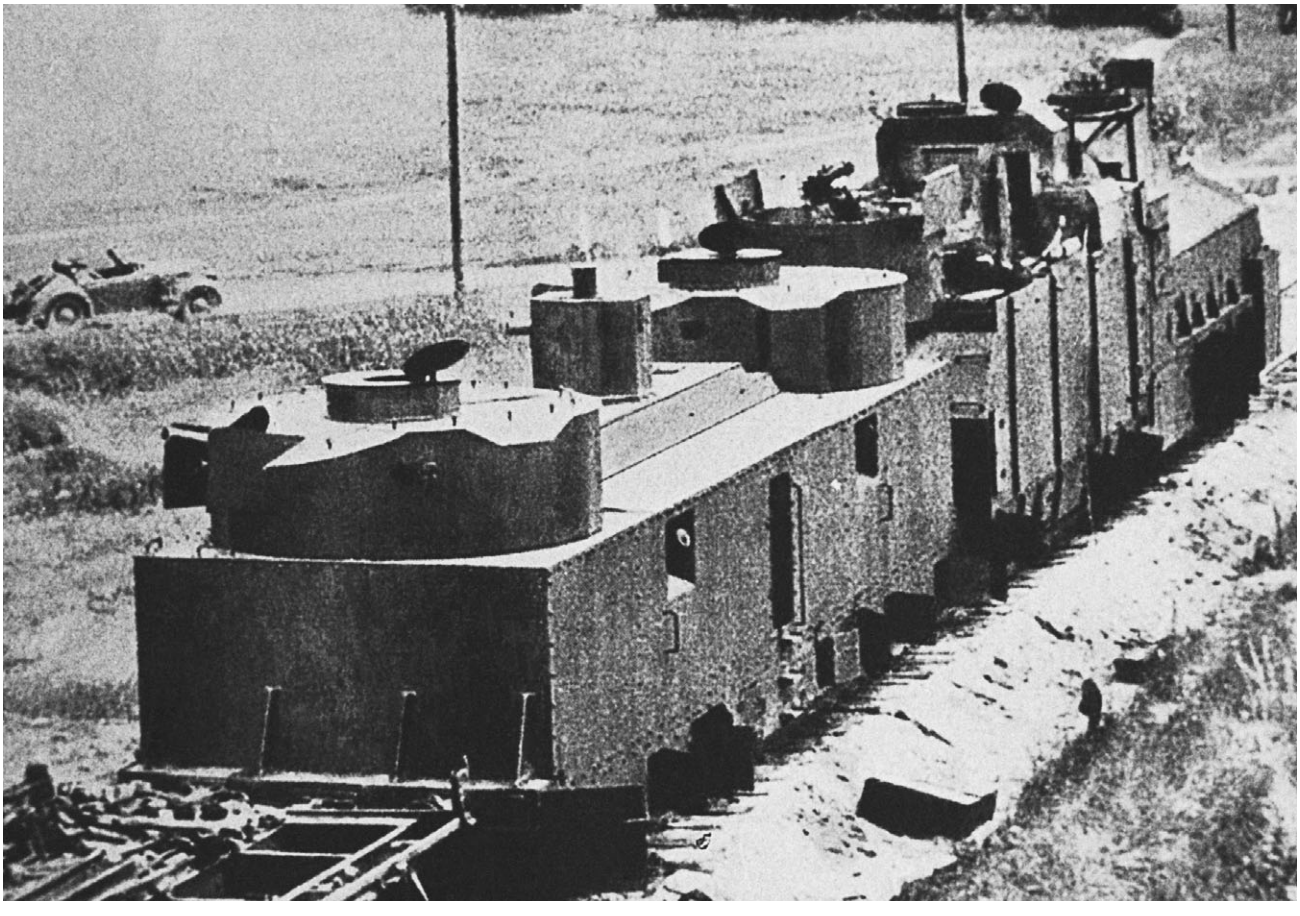


Таблица. Справка о потерях материальной части бронепоездов на фронтах за 1942 год.

№п/п	№№ дивизионов	Дата потери и повреждения	На каком фронте или в составе частей	На каком участке станции и железной дороги	Что потеряно или повреждено			Произведено расследование и есть ли инспекторские свидетельства	Что осталось из материальной части и куда выведено в ремонт	Фамилия командира дивизиона	
					1-й бепо	2-й бепо	База				
1.	62	4.7.1942 г.	Брянский в составе 40 А	На уч. Литная – Семилуки, Московско-Донбасской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Частично база	Капитан Сазанов	
2.	45	28.6.1942 г.	Брянский в составе 13 А	На уч. Долгое – Мармыжи, Дзержинской ж.д.	1	–	–	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Один бронепоезд и база.	Майор Зырянов	
3.	39	2.7.1942 г.	Брянский в составе 40 А.	В районе ст. Оскол, Московско-Донбасской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Частично база	Капитан Пыриков	
4.	38	28.6.1942 г.	Брянский в составе 40 А.	На уч. Чермисиново – Мармыжи, Дзержинской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	–	Майор Коржевский	
5.	63	28.6.1942 г.	Брянский в составе 40 А.	На уч. Чермисиново – Мармыжи, Дзержинской ж.д.	1	–	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	–	Капитан Задорожный	
6.	58	22.6.1942 г.	Юго-Западный в составе 38 А.	На уч. Шиповатое – Гусинка, Сев.-Донецкой ж.д.	1	Паровоз и бронеплощадка		–	База, бронепаровоз и 3 бронеплощадки (изъяты в резерв ГАБТУ КА)	Майор Волгин	
7.	60	22.6.1942 г.	Юго-Западный в составе 9 А	На уч. Святогорск – разъезд 57 км Сев.-Донецкой ж.д.	1	–	–	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Один бронепоезд, изъят в резерв ГАБТУ КА	Майор Панич	
8.	61	23.6 – 6.7.1942 г.	Юго-Западный в составе 38 А	На уч. Староверовка – Щенячье, Сев.-Донецкой ж.д. и на уч. Алексеевка, Сев.-Донецкой ж.д.	1	1	–	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Частично база	Майор Лановой	
9.	57	13.7.1942 г.	Южный в распоряжении штаба фронта	На уч. Миллерово – Тарасевка, Юго-Восточной ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	–	Майор Ткаченко	

№п/п	№№ дивизионов	Дата потери и повреждения	На каком фронте или в составе частей	На каком участке станции и железной дороги	Что потеряно или повреждено			Произведено расследование и есть ли инспекторские свидетельства	Что осталось из материальной части и куда выведено в ремонт	Фамилия командира дивизиона	
					1-й бепо	2-й бепо	База				
10.	7	20.7.1942 г.	Южный, в составе 56 А.	В районе ст. Горная, Ворошиловской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Частично база	Полковник Жмакин	
		23.7.42 г.	Черноморская группа войск	На уч. Ростов берег – Нижнее-Гниловское, ж.д. им. Ворошилова	1	1	1				
11.	64	16.7.42 г.	Южный в составе 12 А	На уч. Родаково – Меловая Сев.-Донецкой ж.д.	1	1	1	Запрошено АБТВ фронта	–	Майор Мурыгин	
12.	66	20.7.42 г.	Южный в составе 12 А	В районе ст. Горная, Ворошиловской ж.д.	1	–	1	Запрошено АБТВ фронта	Один бронепоезд и база	Майор Прусенко	
13.	65	21.7.42 г.	Южный в составе 18 А	В районе ст. Рогачевской Ворошиловской ж.д.	1		1	Инспекторские свидетельства есть	–	Капитан Ибрагимов	
		5.6.42 г.	Северо-Кавказский, в составе 18 А	В районе ст.Тихорецкая Ворошиловской ж.д.		1					
14.	74 отдельный БП	5.5.42 г.	Южный	В районе Керчь, Сталинской ж.д.	1	–	1	–	–	-	Матчасть исключена приказ № 00150
15.	51	5.8.42 г.	Северо-Кавказский в составе 18 А	В районе ст. Рогачевской и Тихорецкой, Ворошиловской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	–	Капитан Литвиненко	
16.	16	4.8.42 г.	Северо-Кавказский, в составе 17 кк	На уч. Албаши – Деревянковская, Ворошиловской ж.д	1		1	Имеется акт на уничтожение матчасти		Майор Джахиев	
		6.9.42 г.	Северо-Кавказский, в составе 18 А	В районе ст. Новороссийск, Ворошиловской ж.д.		1					
17.	53	5.8.42 г.	Северо-Кавказский в составе 18 А	В районе ст. Тихорецкая, Ворошиловской ж.д.	1	1	1	Имеется акт на уничтожение матчасть	–	Майор Михелев	

№п/п	№№ дивизионов	Дата потери и повреждения	На каком фронте или в составе частей	На каком участке станции и железной дороги	Что потеряно или повреждено			Произведено расследование и есть ли инспекторские свидетельства	Что осталось из материальной части и куда выведено в ремонт	Фамилия командира дивизиона	
					1-й бепо	2-й бепо	База				
18.	20 отдельный БП	28.8.42 г.	Закавказский в составе 11 гв.ск.	В районе ст. Моздок, Орджоникидзевской ж.д.	1	–	1	–	–	Капитан Бородавко	
19.	19	23.8.42 г.	Закавказский в составе 11 гв.ск.	В районе ст. Моздок, Орджоникидзевской ж.д.	1	–	–	–	Один бронепоезд и база		
20.	36	31.10.42 г.	Закавказский	В районе ст. Алагир – Ардон, Ворошиловской ж.д.	1	1	1	–	–	Капитан Кондратьев	
21.	12	10.10.42 г.	Закавказский в составе 12 А	В районе ст. Гойтх, Ворошиловской ж.д.	Паровоз, бронеплощадка и платформа ПВО	Паровоз и 2 бронеплощадки	–	–	Одна двухбашенная площадка, 2 однобашенных площадки и площадка ПВО в ремонте ст.Гагры и Сочи.	Подполковник Демин	
22.	24	30.7.42 г.	Юго-Восточный в составе 51 А.	Разъезд Куренной и разъезд Сал, Сталинской ж.д.	1		1	Запрошено АБТУ фронта	–	Майор Бирюков	
		1.8.42 г.	Юго-Восточный в составе 51 А	Разъезд Куренной и разъезд Сал, Сталинской ж.д.		1					
23.	25	1.9.42 г.	Юго-Восточный в составе 62 А	На уч. Карповская – Бассаргино, Сталинградской ж.д.	1	–	–	Инспекторское свидетельство есть	Один бронепоезд	Капитан Журавлев	
24.	56	28.8.42 г.	Сталинградский в составе СтВО	Ст. Сарепта, Сталинградской ж.д.	1	1	1	Инспекторское свидетельство есть	–	Капитан Агеев	
25.	8	1.8.42 г.	Северо-Кавказский 51 А	В районе ст. Белая Глина, Ворошиловской ж.д.	1	–	–	–	Один бронепоезд	Майор Егоровский	
26.	30	11.3.42 г.	Северо-Западный в составе 34 А	Ст. Лычково, Калининской ж.д.	1 и МБВ			Эвакуирован на ремонт ст. Быльчино	–	Капитан Евсеев	

Всего потеряно: 17 дивизионов и 9 бронепоездов;
Восстановлено: 1 бронепоезд (30 ОДБП);
ИТОГО потеряно: 42 бронепоезда.

Один из бронепоездов с легкими броневыми площадками ПЛ-37, уничтоженный немецкой авиацией. Август 1941 года. Предположительно, это бепо № 40. Обращает на себя внимание оригинальный камуфляж в виде деревьев, нанесенный на борт броневой площадки (АСКМ).

ет добавить, что в 1942–1944 годах из числа потерянных бепо, матчасть которых оставалась на болях сражений, было восстановлено 13 бронепоездов.

Большое количество бронепоездов было потеряно из-за действий авиации из-за слабого зенитного вооружения (некоторые бепо его вообще не имели), а также их неправильного их использования.

Так, кадровые бронепоездные части, выступившие на фронт в первые дни Отечественной войны, оказались со слабыми зенитными средствами (один счетверенный и один спаренный пулемет Максима на бронепоезд), которые оказались малоэффективны в борьбы с вражеской авиацией, в результате чего бепо безнаказанно подвергались бомбежке и несли потери.

Отсутствие на фронтах при командующих бронетанковыми и механизированными войсками специальных бронепоездных отделений, через которые осуществлялось бы руководство боевыми действиями бронепоездов приводило к тому, что отдельные общевойсковые начальники, имея в своем распоряжение приданные бепо, ставили им непосильные задачи, без всякого учета тактико-технических и огневых свойств бронепоездов. Кроме того, при отходе на новые оборонительные рубежи про бепо часто забывали и не отводили их своевременно на новые огневые позиции, а когда бронепоезда оставались отрезанными – не обеспечивали их выхода. Все это отрицательно сказывалось на действиях бепо, которые несли потери в материальной части и личном составе.

Недостаточное взаимодействие как бронепоездных, так и общевойсковых начальников с органами военных сообщений фронтов приводило к преждевременному подрыву железнодорожных путей и мостов железнодорожными войсками, в результате чего бронепоезда, не имея путей отхода, вынуждены были подрывать материальную часть и с боем выводить оставшиеся экипажи.

Но, несмотря на это, боевой опыт использования бронепоездов в Великой Отечественной войне полностью подтвердил их важную роль в боевых действиях. Несмотря на привязанность бепо к железной дороге, а также пунктам снабжения и ремонта, трудности маскировки на поле боя, все же они нашли самое широкое применение в основных видах боя и являлись надежным средством борьбы с противником в полосе железных дорог.

За успешное выполнение боевых задач командования 23% личного состава бронепоездных частей было награждено орденами и медалями. Отдельным дивизионам бронепо-

Легкий бронепоезд (с бронеплощадкой ПЛ-35 и паровозом ПР-35), уничтоженный в бою с немецкими танками. Июль 1941 года. На фото хорошо видна конструкция башни ПВО на тендере паровоза со спаренной установкой пулеметов Максима и крыша бронеплощадки, паровоз ПР-35 изготовления после 1935 года с радиостанцией 71-ТК (АСКМ).

ездов, особо отличившимся в боях за освобождение ряда городов, приказами Верховного Главнокомандующего присвоены следующие почетные наименования:

8-й отдельный Ясловский дивизион бронепоездов;

46-й отдельный Ясловский дивизион бронепоездов;

62-й отдельный Новосокольнический дивизион бронепоездов;

31-й особый Горьковско-Варшавский отдельный дивизион бронепоездов;

37-й отдельный Шепетовский дивизион бронепоездов;

49-й отдельный Шепетовский дивизион бронепоездов;

58-й отдельный Изъяславский дивизион бронепоездов;

36-й отдельный Ардонский дивизион бронепоездов имени Магомета Гаджиева;

44-й отдельный Клайпедский дивизион бронепоездов;

59-й отдельный Пражский дивизион бронепоездов.

Кроме того, ряд дивизионов выдвигался на награждение орденом Боевого Красного Знамени (6-й) и также присвоение гвардейского звания (1 и 52-й), но сделано это не было.

По сведениям управления бронепоездов и бронемашин, с июня 1941-го по май 1945 года бронепоездными частями было уничтожено и подбито 370 танков, 2 бепо, 344 орудия и миномета, 840 пулеметов, 712 автомашин, 160 мотоциклов, 363 повозки, подавлено 617 артиллерийских и минометных батарей и сбито 115 самолетов.

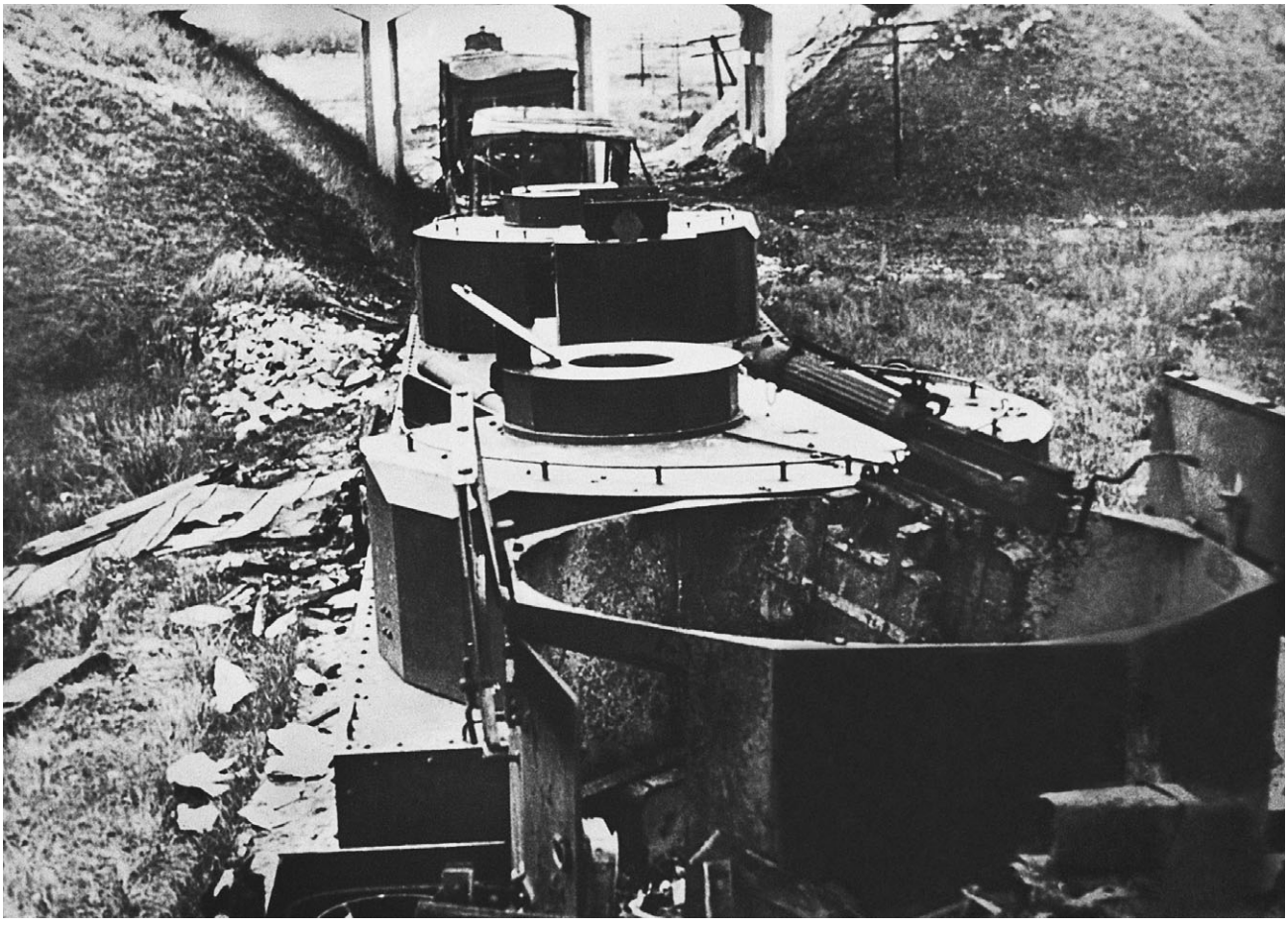
Одним из первых вступили в бой бронепоезда 1-го дивизиона, которые к началу войны находились в Киеве – легкий бепо № 15 (командир старший лейтенант Симберг Т.Б.), легкий бепо № 17 и тяжелый № 31 (командир капитан Волгин). Командиром дивизиона был майор Макаев. 22 июня 1941 года начал формироваться по штатам военного времени. 23 июня легкие бронепоезда № 15 и 17 убыли по маршруту Шепетовка – Ковель, на следующий день прибыв на станцию Мациев в распоряжение 45-й стрелковой дивизии 15-го стрелкового корпуса. На следующий день бронепоезда в течении двух часов вели бой, поддерживая огнем свою пехоту. Пользуясь этим наши части перешли в контратаку. Не выдержав натиска пехоты и обстрела бронепоездов немцы отошли на юг, что дало возможность планомерно отвести части 45 и 62-й стрелковых дивизий. Огнем бепо было уничтожено до 700 человек, 2 орудия, 1 автомашину.

26 июня бепо № 15 и 17 прикрывали выход из боя и отход своих частей, последними оставили станцию Мацуев и в 20.00 прибыли в Ковель. Затем до 1 июля бронепоезда вели бои на участках Мациев–Ковель–Костополь–Александрия, поддерживая 45, 62 и 15-ю стрелковые дивизии. В одном из артналетов огнем бепо было уничтожено до 40 мотоциклистов и 1 танк.

26 июня 1941 года тяжелый бронепоезд № 31 прибыл в город Острог, получив задачу поддержать атаку пехоты и охранять мосты через реку Горынь. В 16.00 бронепоезд провел огневой налет, уничтожив до 150 солдат, подбив 2 танка и 5 бронемашин. 30 июня в том же районе бепо разбил 5 немецких танков и подавил две артиллерийские батареи. На следующий день у Славута бронепоезд № 31 подбил еще 3 бронеавтомобиля и 2 танка противника. Однако уже через день железнодорожное полотно в тылу действий бепо № 31 было разбито. Попытки восстановить его не увенчались успехом, и 5 июля 1941 года тяжелый бронепоезд № 31 был оставлен командой, которая отошла на станцию Казатин.

Бронепоезда № 15 и 17 вели бои под Новоград-Волынским и Курное, при этом действуя без поддержки своей пехоты. 8 июля 1941 года у Мартыновки бепо № 17 попал под артиллерийский обстрел, в результате чего был разбит железнодорожный путь и одна бронеплощадка сошла с рельс. Команда пыталась восстановить полотно, но безуспешно. Работу ремонтной бригады прикрывала артиллерия бронепоезда, которая вела огонь до последнего снаряда. После этого команда оставила неподвижный состав и отошла. В ходе этого боя было уничтожено 8 танков и до 200 солдат и офицеров противника. Свои потери составили: 2 убитых, 2 раненых и 17 пропавших без вести. 11 июля команды бронепоездов № 17 и 31 убыли в Киев для формирования.

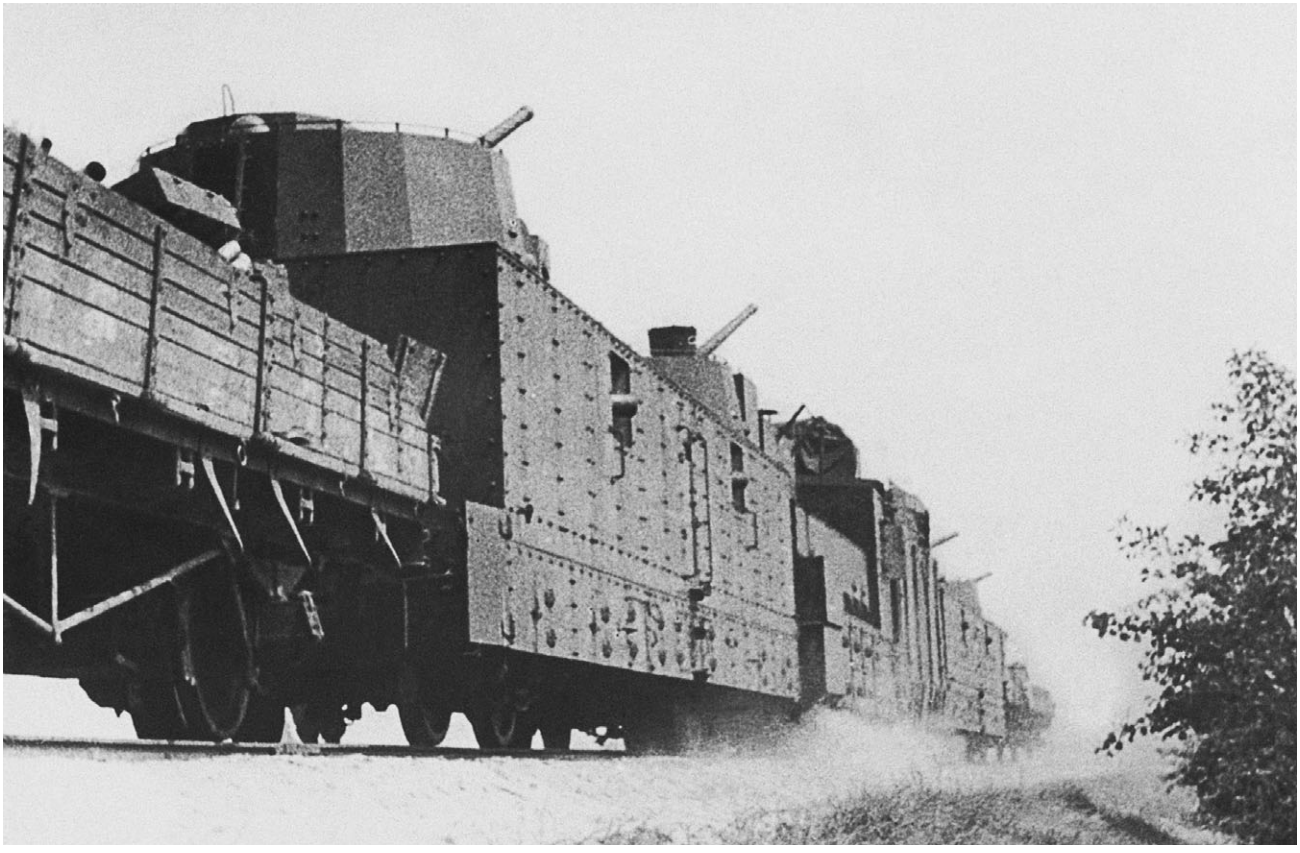
Бронепоезд № 15 с 13 по 31 июля вел бои в районе Коростень, Новоград-Волынский, Житомир, Малин, поддерживая части 19-го механизированного и 45-го стрелкового корпусов. За это время огнем бепо было уничтожено до 500 солдат и офицеров, 4 танка, 8 противотанковых орудий, 6 пулеметов, 18 автомашин. Бронепоезд получил большое количество попаданий пуль и осколков и 12 сквозных снарядных пробоин, и 2 августа убыл на ремонт в Чернигов. После ремонта с 8 по 20 августа поддерживал пехоту 195 и 131-й стрелковых дивизий у станции Бехи. 10 сентября 1941 года бронепоезд № 15 попал под сильную бомбежку, в результате которой получил значительные повреждения.



После этого матчасть отправили на ремонт в Харьков, а команду в Москву на переформирование.

К 22 июня 1941 года бепо 4-го дивизиона бронепоездов, которые с 20 июня перебрасывались в состав войск ПрибОВО, находились в следующих пунктах: № 40 (командир капитан Руденко Ф.С.) – станция Елгава, № 46 (командир капитан Немазанников И.И.) – станция Крустпилс. Бронепоезд № 44 (командир младший лейтенант Клюев С.П.) был задержан на станции Молодечно. В начале Великой Отечественной войны бронепоезд № 40 действовал под Шауляем, а № 46 под Ригой, оба состава погибли. Бронепоезд № 44 воевал у Молодечно, Лиды, Ба-

Тяжелый бронепоезд с бронеплощадками типа военсклада № 60 выпуска 1931–1932 годов, разбитый в бою с немецкими войсками. Июль 1941 года. Фото сделано с командирской рубки, хорошо видна крыша бронепаровоза и крепление рамочной антенны радиостанции (АСКМ).



Бронепоезд выдвигается на боевую операцию. Действующая Армия, лето 1941 года (АСКМ).

рановичами, и 27 июня 1941 года был уничтожен немецкой авиацией у станции Столбцы.

С началом войны по мобилизационному плану с 23 по 25 июня 1941 года на базе 4-го дивизиона разворачивается 1-й запасной полк бронепоездов и командир дивизиона майор И.И. Бончев стал командиром полка, а комиссаром – батальонный комиссар И.П. Жорин. В июле 1941 года полк взамен погибших сформировал и отправил на фронт отдельные бронепоезда № 40, 44 и 46.

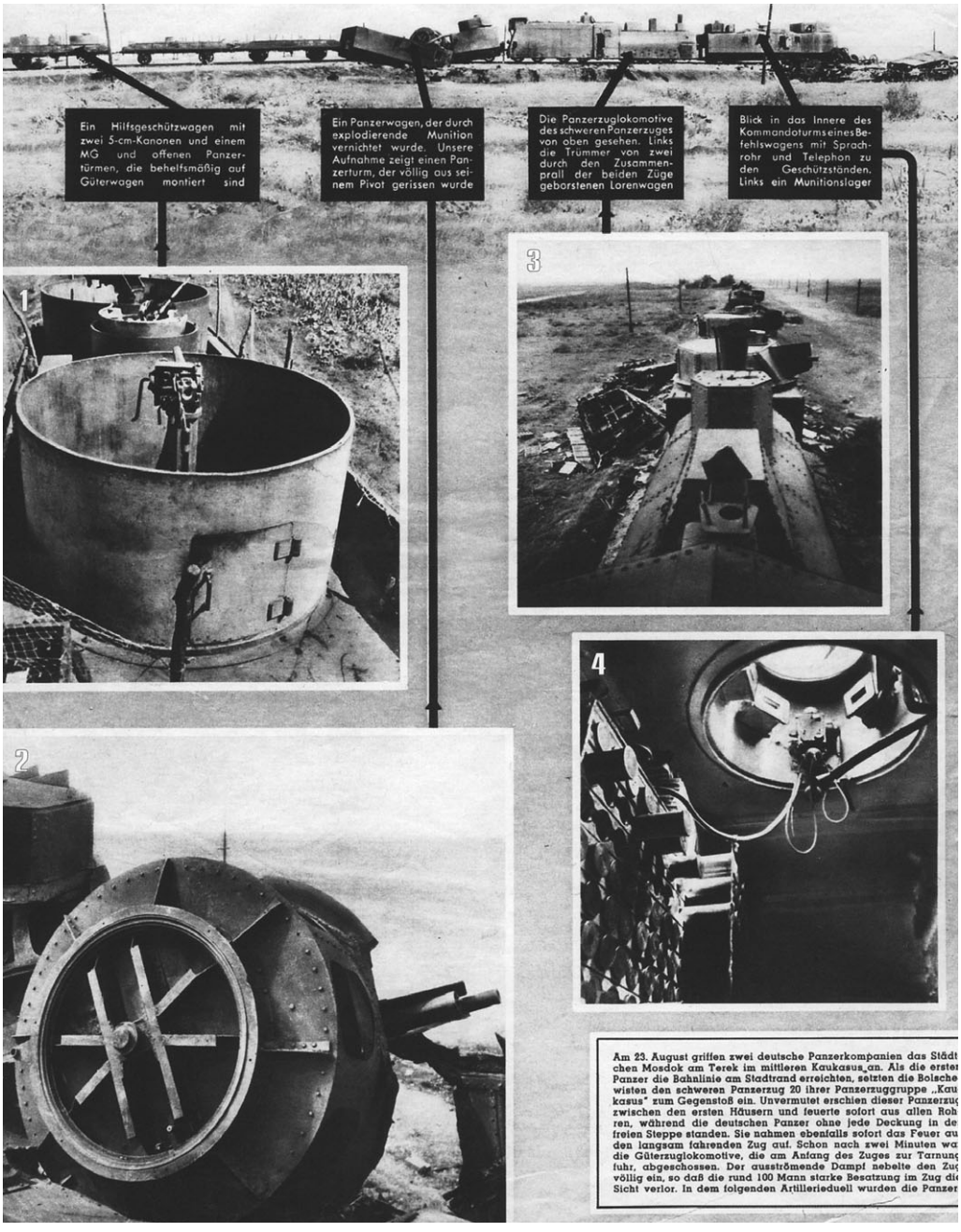
Бепо № 40 с 13 июля 1941 года действовал под Рославлем. 4 августа была разбита железная дорога и бепо оказался отрезанным на участке Липовская – Рославль. Попытка команды бронепоезда № 49 12-го дивизиона помочь отремонтировать полотно оказалась безрезультатной. В это время появившаяся немецкая авиация начала бомбить оба бронепоезда, причем бепо № 40 атаковали 11 самолетов. В результате налета бронепоезд был поврежден, путь окончательно испорчен. По приказу майора Бончева бепо № 40 был оставлен у станции Пригорье.

Бронепоезд № 44 начал боевые действия под Славгородом, затем воевал под Кричевым, Унечей и Оршей. 6 августа 1941 года у станции Унеча бронепоезд попал под удар немецких бомбардировщиков и был разбит. Оставшуюся команду вывели на преформирование.

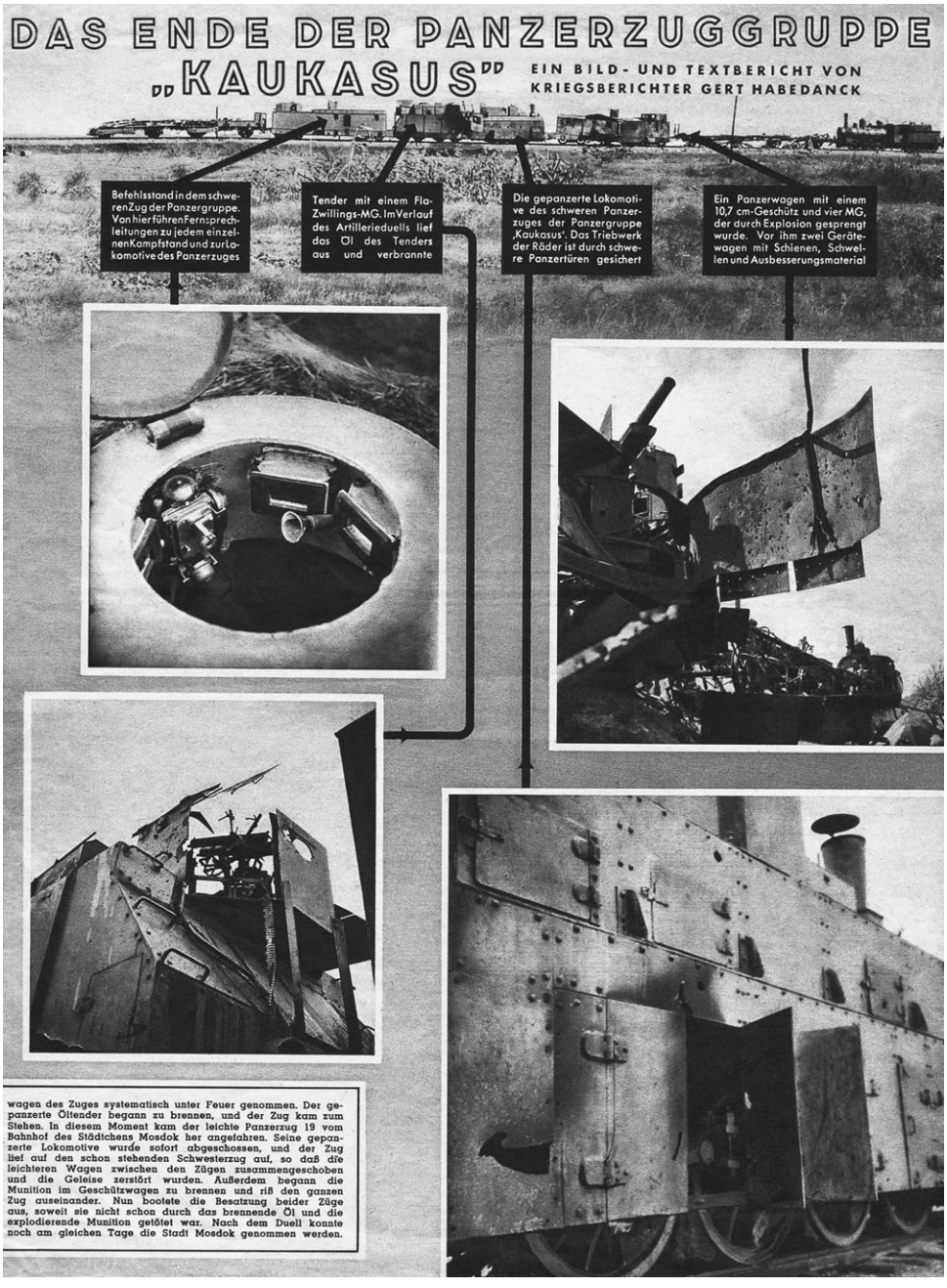
Бронепоезд № 46 начал боевые действия под Рославлем в начале июля 1941 года. 10 августа включен в состав 12-го дивизиона бронепоездов. До 16 августа бепо поддерживал огнем части 45-го стрелкового корпуса и 155-й стрелковой дивизии у станций Журбино, Сураж, Унеча. 17 августа был выведен из состава дивизиона и передан в другую часть.

Кроме вышеуказанных, в августе 1941 года в составе 13-й армии действовали бронепоезда учебного дивизиона запасного полка бронепоездов. Судя по документам, они имели номера № 1, 2 (в документе тяжелый учебный, командир капитан Королев), 3 и были сильно изношены (скорее всего, имели на вооружении бронеплощадки типа военсклада № 60 1930 – 1931 годов). Так, в оперативной сводке 1-го запасного полка бронепоездов за 22 августа 1941 года говорилось:

«Два бронепоезда – один с легкий, с легкой и тяжелой бронемашинами, второй тяжелый, оба без приборов разведки, контрольных платформ, железнодорожного имущества и баз отправлены с места расположения: первый в 11.00, второй в 11.45. Как на первом,



Страница из «Signal» с фото разбитого 23 августа 1942 года под Моздоком легкого бронепоезда № 19 «Щорс».
Перевод подписей к фото:
1. Вспомогательная площадка с двумя 5-см пушками и пулеметом в открытых башнях.
2. Броневагон, уничтоженный взрывом боезапаса. На снимке внизу показана опрокинутая взрывом башня.
3. Вид сверху на бронепаровоз легкого бепо.
4. Вид изнутри на командирскую башенку броневагона. Видны наблюдательные щели, переговорная труба, телефон и слева укладка снарядов.



Страница из журнала «Signal», на фото разбитый 23 августа 1942 года под Моздоком тяжелый бепо № 20.

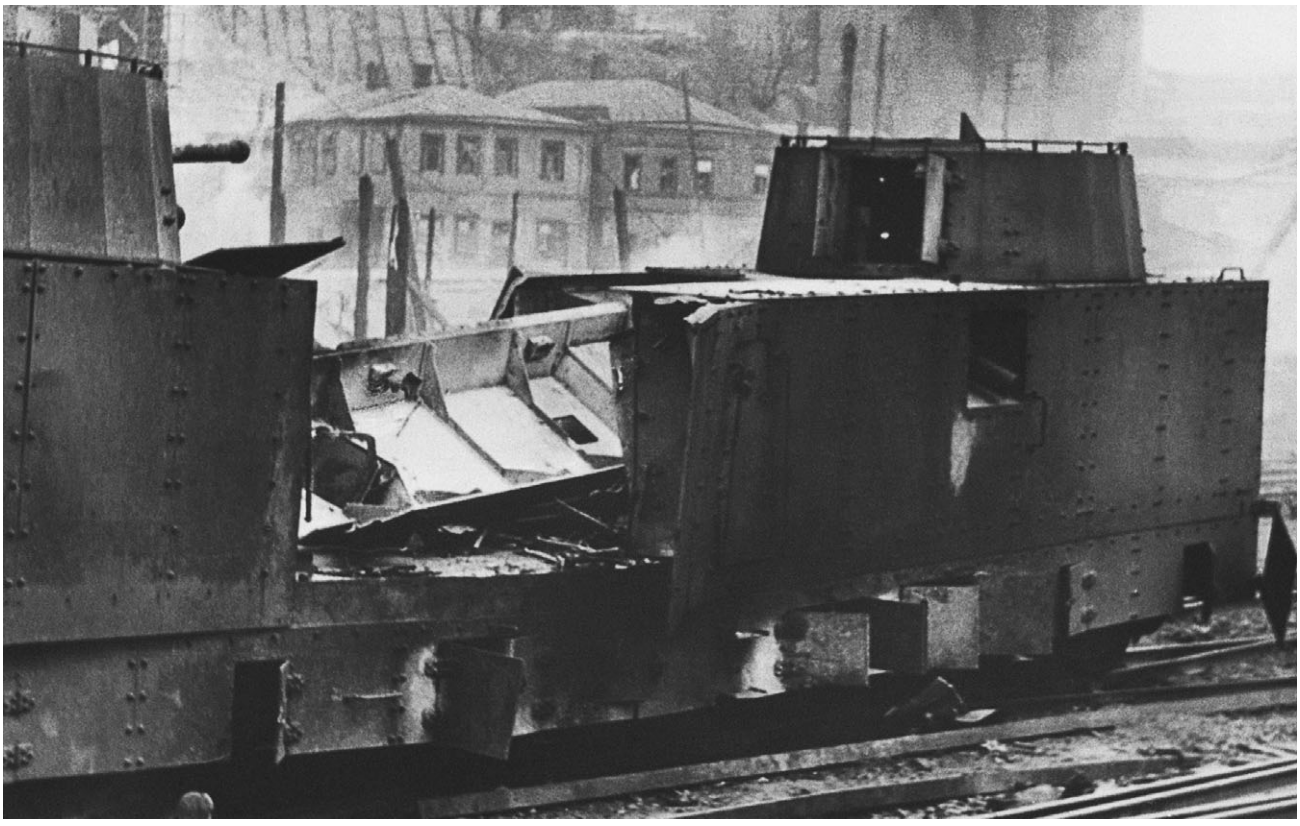
Перевод подписей к фото:

1. Командирская рубка тяжелого бепо. Переговорные устройства связывают рубку с каждым боевым расчетом и паровозом.

2. Над тендером имелась установка спаренных зенитных пулеметов Максима. Во время артдуэли танков с бепо нефть на тендере загорелась.

3. Бронепаровоз тяжелого бепо. Колеса и тяги прикрыты броней.

4. Броневагон со 107-мм орудием и 4 пулеметами, разрушенный внутренним взрывом. За ним на двух платформах лежат запасные рельсы, шпалы и прочий материал для ремонта железнодорожного полотна.



Легкая бронеплощадка ПЛ-37 из состава бепо № 29 7-го дивизиона бронепоездов, взорванная командой 21 ноября 1941 года в Ростове. На фото хорошо видно, что изнутри бронеплощадка окрашена в белый цвет (АСКМ).

так и на втором личный состав не сколочен, так как стрельбы не произведены. Третий бронепоезд в течении ночи с 21 на 22 августа вел бой на перегоне Красный Рог – Почеп, подбито 2 танкетки. У бронепоезда вышли из строя еще два орудия. Сейчас находится на станции Красный Рог, требует ремонта, небоеспособны 3 орудия. Бронепоездов, кроме одного с небоеспособными орудиями, больше нет. Потери: 1 убит, 5 ранено».

Впоследствии эти бепо вывели в резерв, а затем перебросили в Тамбов вместе с 1-м запасным полком. Согласно приказа командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии Федоренко 1-й запасной полк бронепоездов должен был отправиться из Брянска в Тамбов не позднее 25 августа 1941 года.

Помимо отдельных бронепоездов, 1-й запасной полк с началом войны выделил два отдельных дивизиона бронепоездов так называемого «скрытого» формирования – 6 и 12-й ОДБП.

6-й отдельный дивизион бронепоездов формировался в Брянске с 22 по 27 июня 1941 года, личный состав на 98% был призван из запаса. Состав: легкие бронепоезда № 50 (командир лейтенант Заболоцкий) и № 51 (командир старший лейтенант Ананьев), тяжелый № 52 (командир лейтенант Колокольцев).

27 июня дивизион (командир майор Лобынцев) убыл в Гомель и был включен в состав 21-й армии. С 29 июня по 7 июля действовал на участках Гомель–Калиниковичи–Старушки и Рабкор–Бобруйск.

Бронепоезд № 50 поддерживал наступление а затем и отход 63-го стрелкового корпуса комкора Петровского. 4 июля бепо попал под сильный артобстрел и подвергся атаке танков. Ответным огнем бронепоезд заставил замолчать немецкую артиллерию и подбил 18 танков, заставив оставшиеся отойти.

6 июля, прикрывая отход 117-й стрелковой дивизии от Бобруйска, уничтожил до 1000 солдат противника. После перехода Днепра железнодорожный путь за мостом оказался взорван, и поезд оказался отрезанным. Пользуясь этим немцы стали расстреливать его из орудий, повредив паровоз и одну бронеплощадку. Огнем второй было уничтожено 2 орудия и повреждено 3 танка. Экипаж вел огонь до тех пор, пока не стали рваться снаряды на второй горящей площадке. Остатки команды отошли вместе с частями 117-й стрелковой дивизии, командир которой объявил экипажу бепо благодарность за помощь в боях.

Бронепоезда № 51 и 52 в это время действовали в районе Радмировичи практически без пехотной поддержки сдерживая немецкие войска. В период с 29 июня по 17 июля они, по неполным данным, уничтожили до 700 человек, 10 танков, 9 танкеток, 2 бронемашины, 72 мотоцикла и 50 автомобилей, а зенитный расчет Климова и Михалевского сбил два самолета.

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

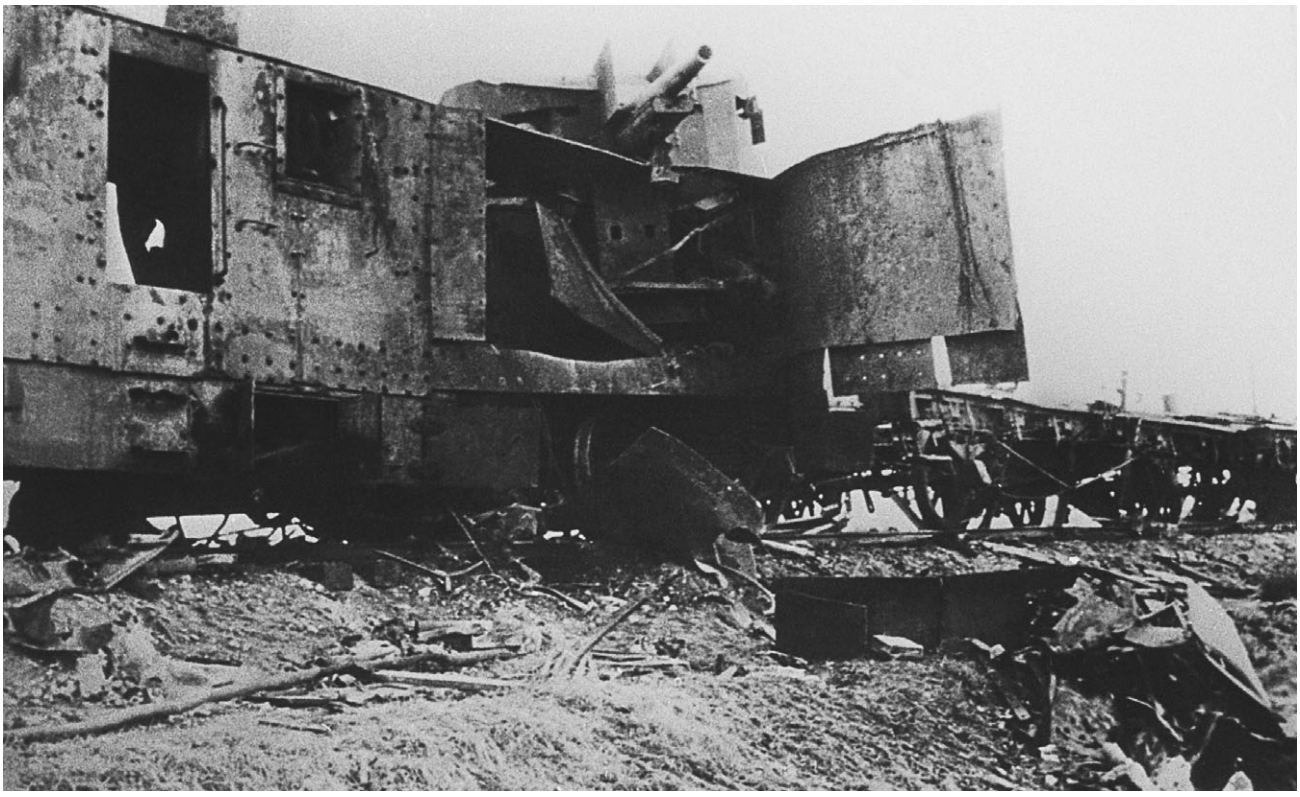
В ходе последующих боев бронепоезд № 52 был отрезан противником со стороны Бобруйска. Несмотря на это, он до 30 июля действовал на линии Рабкор – Заполье, после чего был разбит немецкой авиацией. Но через некоторое время команда построила своими средствами блиндированный поезд, который вошел в состав дивизиона под тем же № 52.

В это время бронепоезда № 50, 51 поддерживали наши части в районе Коржевка – Концевичи, до 6 августа уничтожив до 1200 человек, 13 орудий, 3 танкетки и штаб пехотного полка, где были захвачены документы и знамя.

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

3–5 сентября бронепоезда № 51 и 52 поддерживали части 217-й стрелковой дивизии в районе Низовка–Мена. На следующий день в 15.00 в результате налета 32 немецких самолетов путь впереди и позади бронепоездов был разбит. Командир дивизиона попытался отремонтировать путь и оттянуть составы назад, но командир 217-й дивизии этого не разрешил и потребовал продолжать вести огонь. В 19.00 авиация вновь совершила на-

Тяжелый бронепоезд с бронеплощадками типа военсклада № 60 выпуска 1931–1932 годов, разбитый в бою с немецкими войсками. Июль 1941 года. Предположительно это бепо № 52 6-го дивизиона бронепоездов. Слева от орудия видна шаровая пулеметная установка, на борту передней бронеплощадки различим камуфляж в виде пятен неправильной формы (АСКМ).



Тяжелый бронепоезд № 20 (до войны № 56 второй очереди 7-го дивизиона бронепоездов), разбитый в бою с немецкими танками. Район Моздока, 23 августа 1942 года. Бепо был вооружен тяжелыми бронеплощадками ПТ-33, одна из которых была полностью разбита в бою, другая уцелела (АСКМ).

лет на бронепоезда, одновременно по обеим сторонам железной дороги показалось до 20 немецких танков. Пытаясь прорваться к своим, паровоз, бронеплощадка и контрольные платформы бепо № 51 сошли с рельс и наклонились. Бепо № 52 в это время вел бой, маневрируя на участке в 600 – 700 м. Попытка связаться с 217-й стрелковой дивизией не увенчалась успехом, в результате огня танков обе бронеплощадки и паровоз бронепоезда № 51 были разбиты, № 52 также получил несколько прямых попаданий. В 21.00 команды бронепоездов отдельными группами стали отходить на станцию Дочь.

Пожалуй не будет преувеличением сказать, что наиболее успешно и активно летом 1941 года действовали бепо 6-го отдельного дивизиона бронепоездов. В первые месяцы войны о действиях этой части писали газеты «Правда», «Красная Звезда», Западного фронта, 21 и 3-й армий. Военный совет 3-й армии представил дивизион к ордену Боевого Красного Знамени, правда награждение не утвердили. Вот текст этого документа, датированный 2 августа 1941 года:

«6-й Отдельный Дивизион бронепоездов действовал под руководством штаба 21-й Армии с 29-го июня по 3 августа, после чего перешел в ведение Штаба 3-й Армии. Бронепоезд № 50 с 29-го июля по 6 июля 1941 года действовал в районах Жлобин–Рогачев, Старушки–Бобруйск. Бронепоезда № 51 и 52 действовали в районе Старушки – Бобруйск. Своими действиями бронепоезда заслужили достойную славу от пехотных частей, совместно с которыми они действовали, прикрывая их при наступлениях и отходах. Действуя на Жлобинском направлении поезда прикрывали наступление на Бобруйск пехотные части генерал-лейтенанта ПЕТРОВСКОГО. Поезд № 50 совершил несколько огневых налетов, нанося большие поражения противнику. 1-го июля 1941 года огнем бронепоездов была сорвана переправа через реку Березина, где было уничтожено до 200 немцев, 3 бронемашины и 2 танка. 2-го июля 1941 года под Жлобином был сбит немецкий самолет. 4-го июля 1941 года бронепоезд № 50 попал под сильный артиллерийский огонь. Огонь бронепоезда заставил замолчать фашистскую артиллерию. 5-го июля 1941 года бронепоезду была поставлена задача обеспечить прикрытие 117-й СД, наступавшей на Бобруйск. Боевые действия бронепоезда заставили замолчать немецкую артиллерию, 117 СД продвинулась и заняла нужную позицию. 6-го июля 1941 года противник бросил большую силу против 117-й СД. Дивизии грозил разгром, но бронепоезд могучим огнем прикрыл отход 117-й СД.

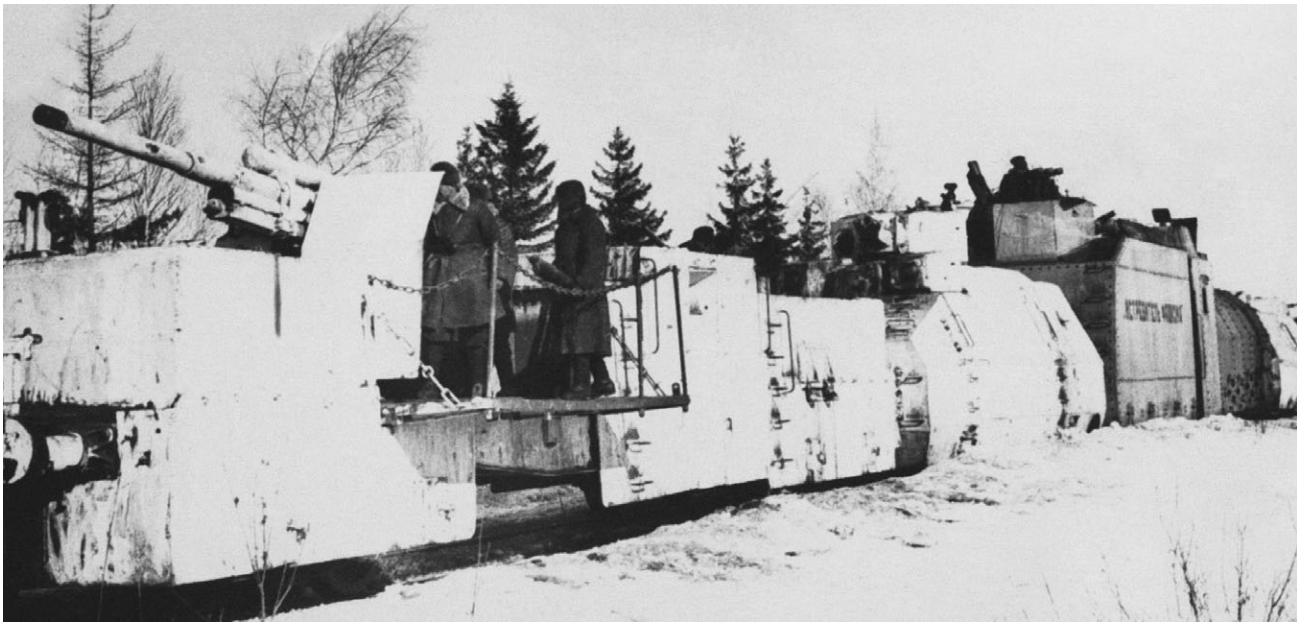
Команда броneплощадки с дальномером ДМ-1,5 и 76-мм орудием 34-К бронепоезда «Железняков» готовится к отражению воздушного налета противника. Севастополь, май 1942 года. 12,7-мм пулеметы ДШК установлены на морских тумбах (ЦМВС).

Благодаря бронепоезду были спасены жизни многих бойцов и командиров, хотя сам бронепоезд остался в окружении и был разбит, но команда бронепоезда вместе с пехотой вышла их окружения, выполнив с честью боевую задачу, получив благодарность от Командира Дивизии

Бронепоезда № 51 и № 52, действующие в районе Старушки – Бобруйск сдерживали натиск немецких войск при ограниченном количестве пехоты. Эти поезда совершили несколько героических огневых налетов, нанесли противнику большие потери.

Например, 5-го июля 1941 года в районе Радмировичи огневым налетом бронепоездов на мотопехоту было уничтожено до 150 немецких солдат, 6 танков, бронемашина, 6 танкеток, 12 мотоциклистов. 7-го июля 1941 года под станцией Мощна уничтожено до 50 автобронемашин противника. 17 и 18-го июля 1941 года в районе Оземля в результате огневого налета и шестичасового боя уничтожено 180 немцев, Штаб 134-го ПП и 132-го Артполка, до 40 автобронемашин и много оружия. Взято много трофей: 12 мотоциклов, 20 велосипедов, 25 лошадей, ценные штабные документы, боеприпасы, переписка, карты и так далее. Кроме этого было взято в плен 12 немецких солдат и освобождено из-под расстрела 10 пленных красноармейцев и командиров. 28 июля 1941 года бронепоезд при огневом налете на Селютичи и Мехедовичи уничтожил до 150 немецких солдат и офицеров, 3 пушки, 2 мотоциклиста, и захватил одну пушку и 12 велосипедов. 1-го августа 1941 года поезд № 52 находился в окружении, подвергся многократному налету немецкой авиации и был разбит, но его команда под огнем противника спасла вооружение бронепоезда и личный состав бронепоезда вышел из окружения.

С 24-го июля и по настоящее время дивизион действует Калинковичи–Капцевичи–Шатилки, сдерживая главные силы противника и прикрывая пехоту 75-й СД и 66-го СК. Боеспособный дивизион неоднократно спасал своим мощным огнем пехоту и наносил сокрушительные удары противнику. Например: 24-го июля 1941 года в боях под Капцевичами и Бринево бронепоездами уничтожено – до 300 немцев, 2 бронемашины, 1 противотанковое орудие, много оружия, 2 миномета, захвачено 2 75 м/м гаубицы, одна 37 м/м пушка, три ручных пулемета и другое вооружение. 25-го июля 1941 года бронепоезда вели ожесточенные бои с наступающим противником под Моляровкой и Капцевичами, прикрывая отход 18-го погранотряда и 115-го СП, сохранив жизнь сотням бойцов и командиров. На этом участ-



Бронепоезд № 1 «Истребитель фашизма» из состава 6-го отдельного дивизиона бронепоездов на огневой позиции. Декабрь 1941 года. На переднем плане броневая площадка с 76-мм зенитным орудием 3-К, за ней – площадка с корпусом и башнями танка Т-28 (РГАКФД).

ке фронта бронепоезда подвергались многим налетам фашистской авиации. Было сброшено 250–280 авиабомб, но благодаря хорошему маневрированию и мужеству личного состава бронепоезда сохранили полную боевую способность.

После 25-го июля бронепоезда совершили огневые налеты с целью уничтожения живой силы и материальной части противника, расстраивая его боеспособность и тактические планы. 28-го июля 1941 года огневым налетом на участке Оголическая Рудня была уничтожена батарея противника и транспортный обоз с боеприпасами. С 29-го июля по 3-е августа 1941 года огневыми налетами на деревню Коржевка было уничтожено до 500 немецких солдат и офицеров, 6 орудий, 2 бронемашины, 2 пушки и боеприпасы. Кроме того, разгромлен штаб полка, забрано знамя, оперативные документы и карты. 7-го августа 1941 года огневым налетом на район Останковичи – Жердь было уничтожено до 100 немцев и было захвачено три станковых и один ручной пулеметы, 8 винтовок, взято в плен 5 солдат. На данном участке фронта только лишь благодаря Дивизиону бронепоездов обеспечивается хорошая оборонительность нашей пехоты. Все свои силы противник обрушивает на уничтожение бронепоездов, как главные помехи продвижения. Частые налеты вражеской авиации, диверсию по взрыву железнодорожных путей не ослабили боевой мощи советских бронепоездов. Хорошая сплоченность во взаимодействии бронепоездов с 18-м погранотрядом дали неоценимые результаты по укреплению этого участка фронта. Благодаря хорошему руководству Командования Дивизиона личный состав сохранен на 92%, а потери немцев от Дивизиона исчисляются до 2500 человек убитыми. Командир Дивизиона – капитан тов. ЛОБЫНЦЕВ Ф.И. и Военный Комиссар – политрук тов. ЛОКШИН Х.Х. умелым руководством и личным примером, будучи всегда на передовых позициях, обеспечивали хорошую боеспособность своей части. Боевые успехи всего Дивизиона есть результат сплоченности, высокого идейно-политического уровня и моральной устойчивости всего состава, которым руководят т.т. ЛОБЫНЦЕВ и ЛОКШИН».

12-й отдельный дивизион «скрытого» формирования, как и 6-й был развернут на базе 1-го запасного полка бронепоездов в Брянске с 23 по 27 июня 1941 года. Его командиром стал майор С.В. Дерюгин. Из 502 человек личного состава только 24 были кадровыми из состава 4-го дивизиона, остальные прибыли из запаса, главным образом это были рабочие и служащие завода «Красный Профинтерн», брянского железнодорожного узла и колхозники Орловской области. В состав дивизиона вошли легкие бронепоезда № 47, 48 (броневая площадки типа военсклада № 60 илиПЛ-35) и тяжелый № 49 (броневая площадки ПТ-33). Командирами бепо стали младший лейтенант Белов П.И.(№ 47), старший лейтенант Мещерский М.Н. (№ 48) и лейтенант Крохин А.Н. (№ 49).

29 июня дивизион прибыл в Смоленск, затем бепо № 47 и 48 отправились в Оршу, а № 49 остался для охраны станции «от ди-

версантов и парашютных групп противника». Через день бронепоезда № 47, 48 находились в Борисове, а № 49 на пути в Могилев.

В Борисове дивизион получил задачу «содействовать танковому батальону по разгрому танков противника в районе станций Жодино–Смолевичи. 1 июля 1941 года в 15.20 бепо № 47 и 48 двинулись для выполнения задания.

Бронепоезд № 47, не дойдя 500 м до станции Жодино, встретил группу из 20 танков, которые двигались по шоссе на Борисов, и вступил с ними в бой. Несколько танков было подбито, остальные отошли. Вслед за ними показалась еще одна танковая колонна из 30 машин, которые открыли огонь. Бепо стал отходить на Борисов.

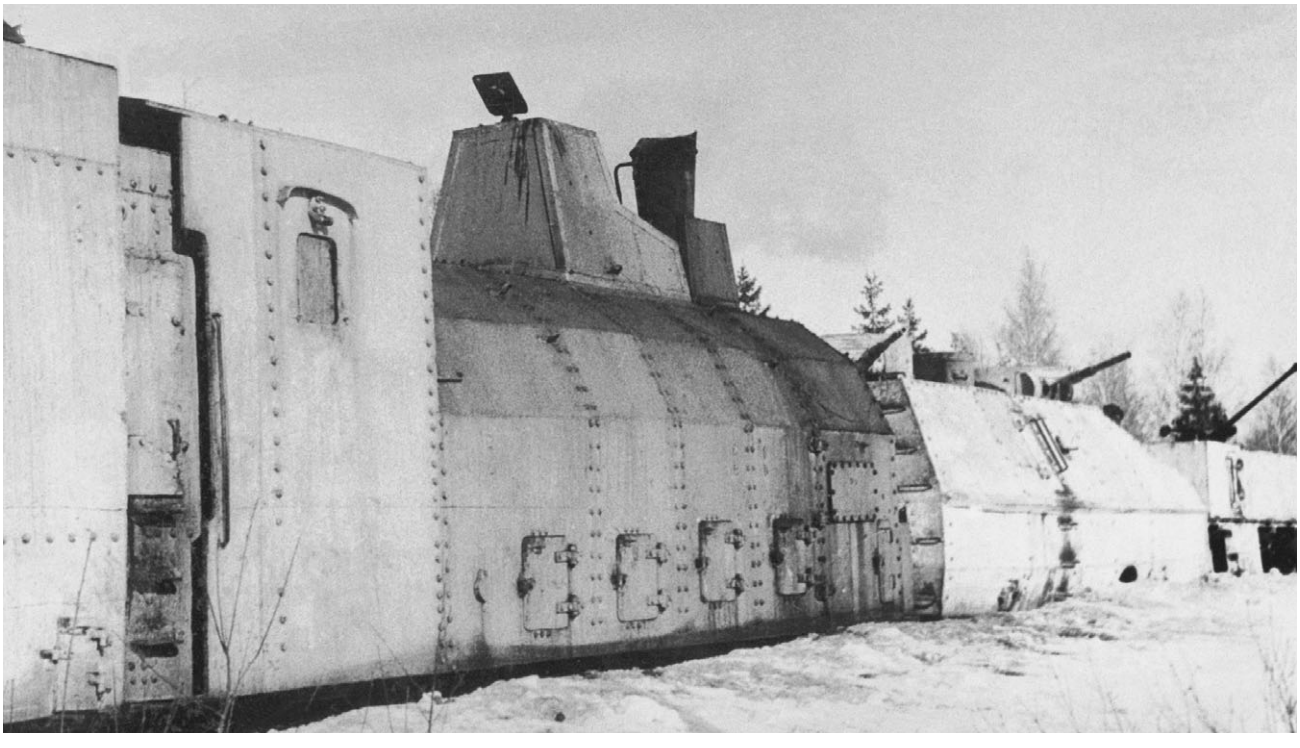
Бронепоезд № 48, шедший за № 47, в 6–8 км от Борисова обнаружил противотанковые орудия противника, которые сразу же открыли огонь. Первые же снаряды разбили правый цилиндр паровоза и пробили тендер, в результате чего из бака ушла вода. Вскоре по шоссе показалась немецкая колонна: танкетки, орудия и мотоциклы, по которой бронепоезд открыл огонь. Отсутствие воды и поврежденный цилиндр не дали бепо № 48 возможности маневрировать, в результате чего он отошел на Борисов, а затем в Брянск на ремонт. 7 июля сюда же прибыл бронепоезд № 49, орудия которого вышли из строя после 6–7 выстрелов.

Отходивший с боем бронепоезд № 47 на том же месте, где был подбит № 48, был обстрелян немецкой артиллерией. Первый же снаряд пробил котел бронепаровоза, паром обварило бригаду машинистов и поезд остановился. Находившийся на бронепоезде командир дивизиона майор Дерюгин приказал открыть орудийный и пулеметный огонь, но вскоре дал команду оставить состав который расстреливался артиллерией с трех сторон. Кроме того, на одной из бронеплощадок начался пожар и стали рваться снаряды. На базу дивизиона не вернулось 66 человек из команды бепо № 47, из них 8 было убито, остальные пропали без вести.

2 августа бронепоезда № 48 и 49 вышли из ремонта и получили задачу действовать на участках Жуковка–Липовская и Брянск–Жуковка. Утром 4 августа бронепоезд № 48 подвергся бомбежке и, получив повреждения, убыл на ремонт в Брянск.

В 18.00 4 августа бепо № 49 получил задачу прикрыть восстановление пути на участке Липовская – Рославль для помощи отрезанному бепо № 40 4-го дивизиона. Прибыв на место и открыв огонь, бепо № 49 вскоре вышел из боя из-за поломки обеих орудий. Вскоре появились немецкие самолеты, и взяв команду и часть имущества бронепоезда № 40, бепо стал отходить. Однако на перегоне Липовская – Пригорье самолеты противника разрушили путь, бепо № 49 остано-

Еще одно фото бепо № 1 «Истребитель фашизма» из состава 6-го отдельного дивизиона бронепоездов. Декабрь 1941 года. На переднем плане бронепаровоз, за ним бронеплощадка с двумя башнями от танков Т-26 и платформа ПВО (РГАКФД).



вился и в это время бомбы разбили рельсы за бронепоездом, лишив его маневра. Одна бомба упала между площадкой и паровозом, несколько разорвалось рядом с бронепоездом.

Работы по подъему и эвакуации бепо № 49 успехом не увенчались и 5 августа он был оставлен на участке Липовская – Пригорье.

10 августа в состав 12-го дивизиона вместе с бронепоездом № 48 включили новосформированный бепо № 46. Бепо № 48 с 13 по 16 августа вел бои в районе Белынковичи совместно с 45-м стрелковым корпусом. Прикрывая отход наших частей 17 августа бронепоезд оказался отрезанным, и в 20.00 оставлен командой, подожжен и пущен на взорванный мост через реку Ипуть у станции Сураж. После этого личный состав дивизиона вывели на переформирование.

Из инициативных бронепоездов, построенных в 1941 году, первыми вступили в бой литерные бепо, изготовленные в Киеве. Несмотря на примитивность конструкции и необученные команды (большинство составляли железнодорожники), бепо оказывали значительную поддержку своим обороняющимся частям. Первым вступил в бой бронепоезд литер «А» под командованием А. Тихохода – уже 9 июля 1941 года он поддерживал части Красной Армии у станции Яблонец (линия Коростень – Новоград-Волынский), отбив в этот день 8 немецких атак. 15 июля бепо совместно с ополченцами участвовал в ликвидации немецкого прорыва у станции Стремигород (под Коростенем). Противник был разгромлен, а экипаж литер «А» захватил 4 орудия, 32 пулемета, 210 винтовок и автоматов, 8 ящиков гранат. Впоследствии бронепоезд действовал на участках Коростень–Олевск, Житомир–Коростень, Белокоровичи–Огородница, прикрывая отход советских войск.

Бепо литер «Б» вел бои на участках Киев–Бородянка, Киев–Боярка, Жуляны–Гатное–Пирогово, Фастов–Киев, Тетерев–Ирпень.

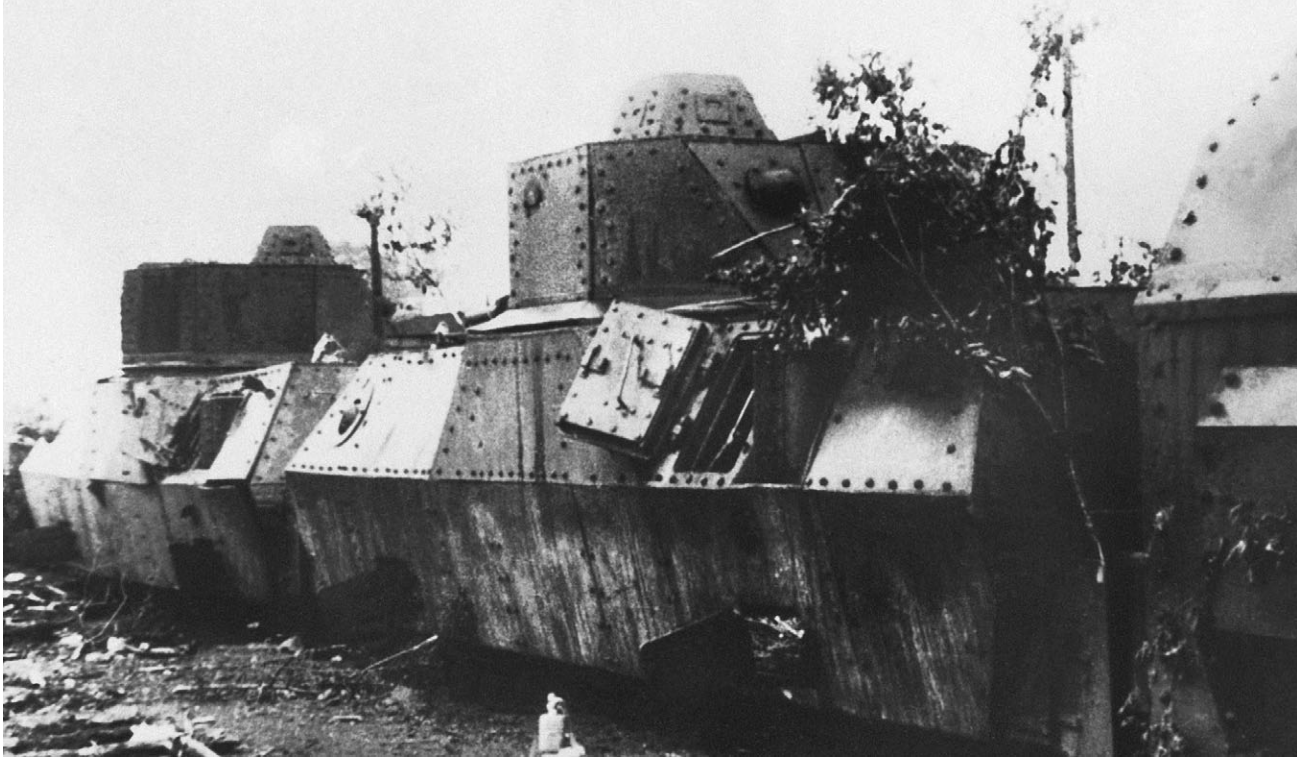
Впоследствии бронепоезда киевского ополчения прикрывали отход частей Красной Армии, но 25 сентября 1941 года из-за невозможности дальнейшего движения они были оставлены на участке Киев – Гребенка.

Всего во время обороны Киева литер «А» сделал более 50 боевых выездов, а литер «Б» – 80.

Довольно успешно действовали бронепоезда в первый период боев за Перекопский перешеек. Вот что писал об этом командир разведывательного батальона дивизии «Лейбштандарт Адольф Гитлер» Курт Мейер, описывая бой 12 сентября 1941 года:

«Но потом это случилось! Прозвучал давно ожидавшийся голос фронта! Русские снаряды со свистом проносились над нами и взрывались в походной колонне Штиффате-

Бронепоезд № 2 «Южноуральский железнодорожник» из состава 38-го ОДБП, оставленный у станции Мармыжи 29 июня 1942 года (АСКМ).



Бронепоезд № 2 «Южноуральский железнодорожник» из состава 38-го ОДБП, оставленный у станции Мармыжи 29 июня 1942 года. На тендере просматривается название бепо, нанесенное по диагонали борта (АСКМ).

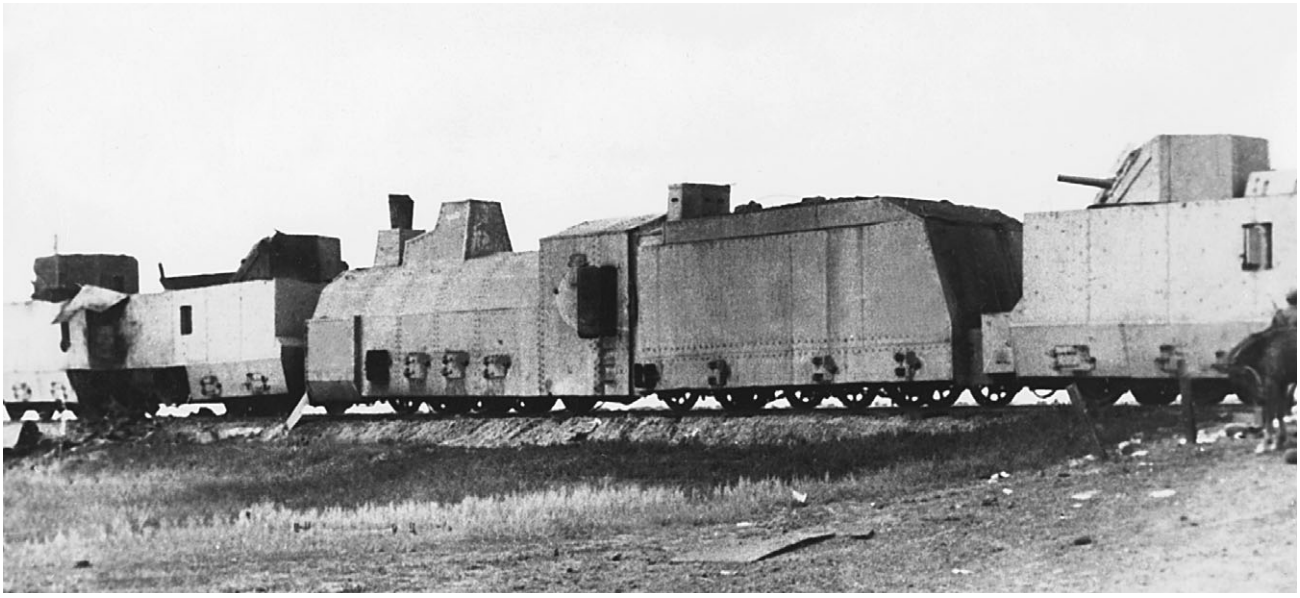
ра. Его солдаты побежали назад, сначала по одному, а потом большими массами. Я же устремился вперед, желая добраться до первых домов поселка (речь идет о Преображенке – ***Прим. автора***), откуда должен быть виден Перекоп. После нескольких прыжков я нырнул в дорожную пыль под градом осколков рвущихся снарядов. Темное чудовище выдвинулось на небольшой подъем и стреляло прямо по нас. Всего в нескольких сотнях метров впереди нас был огнедышащий дракон, сеющий смерть и опустошение в наших рядах. На пути батальона, ощетинившись дулами орудий, встал бронепоезд.

Я подал условный знак, означавший, что надо было отходить. Мои мотоциклисты развернулись на месте и помчались назад широким фронтом, в то время как бронемашины вели огонь по поезду и отходили, прикрываясь дымовой завесой. 37-мм противотанковая пушка выпускала снаряды по бронепоезду, а спустя несколько секунд сама взлетела на воздух. Лязг и грохот сокрушенного стального лафета заглушил крики моих погибающих солдат.

По нас стреляли пять батарей тяжелых и две – легких орудий. Позади нас можно было видеть лишь столбы пыли. Я вздохнул с облегчением. Не было видно ни горящих танков, ни бронемашин. Я прополз вперед еще несколько шагов и смог различить глубоко эшелонированные полевые укрепления с полосой заграждений из рвов и колючей проволоки. Бронепоезд, пыхтя, удалился в направлении Перекопа».

Правда, впоследствии, при прорыве немцев в Крым, все бронепоезда были потеряны. Единственным оставшимся в строю был бепо «Железняков» (командир капитан-лейтенант С. Харченко, комиссар батальонный комиссар П. Морозов), который входил в состав Севастопольского оборонительного района. Уникальность этого бронепоезда состояла в том, что он действовал восемь месяцев в условиях жесткой блокады Севастополя с суши и небольшого наличия железнодорожных путей, которые периодически разрушались немецкой артиллерией и авиацией. Несмотря на это, «Железняков» использовался очень активно, совершив во время обороны Севастополя более 140 боевых выездов.

Такой успех обеспечивался тщательной подготовкой каждого боевого выезда: проводилась тщательная разведка, а при выдви-



Бронепоезд № 1 из состава 24-го ОДБП, разбитый в бою 30 июля 1942 года у разъезда Куренной. Юго-Восточный фронт. Бепо типа НКПС-42 вооружен двумя 76-мм зенитными орудиями Лендера образца 1914/15 года и двумя 76-мм полковыми пушками образца 1927 года (АСКМ).

жении бронепоезда впереди двигалась бронедрезина. После подготовки данных для стрельбы на передовую направлялись корректировщики с радиостанцией, которые следили за результатами огня бепо. Это позволяло перейти на поражение после нескольких пристрелочных выстрелов. Кроме того, для сокращения нахождения бронепоезда на огневой позиции, где он мог подвергнуться авианалету или обстрелу, на рельсах краской сделали специальные отметки, встав на которые «Железняков» мог сразу же вести стрельбу по уже известным целям. Кроме того, успеху действий бепо способствовало наличие в окрестностях Севастополя большого количества туннелей и железнодорожных выемок, в которых можно было укрыть состав, а также придание ему специальной ремонтной бригады, занимавшийся восстановлением железнодорожного полотна.

Первый свой бой «Железняков» провел 7 ноября 1941 года, когда он провел огневой налет по немецким позициям в районе деревни Дубанкой и высоты 165,4. В дальнейшем он действовал не только в качестве подвижной артбатареи, ведя стрельбу с закрытых позиций, но и поддерживал свои войска непосредственно на боле боя. Например, 22 декабря 1941 года бронепоезд в течение четырехчасового боя своим огнем обеспечил развертывание 79-й стрелковой бригады морской пехоты в районе Мекензиевы горы.

26 июня 1942 года от бомбежки обрушились своды Троицкого тоннеля, в котором укрывался бронепоезд «Железняков», в результате чего две бронеплощадки были выведены из строя. Оставшиеся в строю бронепаровоз и бронеплощадка еще трижды выезжали для ведения огня по наступающему противнику, но после очередной бомбардировки их тоже завалило в тоннеле.

Осенью 1941 года на Южном фронте героически воевали кадровые составы 7и 8-го дивизионов бронепоездов, переброшенные на этот участок с Кавказа.

7-й дивизион бронепоездов к июню 1941 года находился на станции Тбилиси в составе легких бепо № 27, 29, тяжелого бепо № 22. Кроме того, имел в своем составе матчасть для формирования кадров второй очереди легких бепо № 53, 54, 55 и тяжелого № 56. Командиром дивизиона был подполковник В.П. Жамкин.

23 июня 1941 года, согласно мобилизационного плана выделил из своего состава четыре отдельных бепо № 53, 54, 55 и 56, которые выбыли из подчинения дивизиона и стали действовать самостоятельно. 24 июня, пополнив личный состав за счет призванных из запаса, дивизион убыл для охраны Черноморского побережья. Бронепоезда вошли в состав 46-й армии и до 10 октября 1941 года патрулировали железную дорогу на участке Сухуми–Поти–Батуми.

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

17 октября в 8.30 у станции появилось 4 немецких танка, на отражение которых вышел

бепо № 27. Но когда бронепоезд готовился открыть огонь, появилось еще 22 танка. Курсируя на больших скоростях бепо подбил 4 вражеских машины, но и сам получил пробоину в тормозной системе паровоза, из-за чего произошло самоторможение. Огнем с места бронепоезд уничтожил еще 4 танка, но ответным огнем 3 орудия были разбиты, а 4-е повреждено. Командир принял решение вывести команду из вагонов и укрыть во рву рядом с железной дорогой до подхода бепо № 22. Однако расчет второго орудия – сержант Рудак и красноармеец Анищенко – остались в башне, починили пушку и открыли огонь по приблизившимся немецким танкам, подбив 8 машин. Остальные отошли, но через 15 минут показалась пехота противника, которая также была отогнана орудием бронепоезда. Однако ответным артогнем последнее орудие бепо было разбито, и его доблестный расчет покинул бронеплощадку.

К этому моменту подошел тяжелый бронепоезд № 22, который попытался вытянуть бепо № 27. Но из-за разного типа сцепных устройств (у № 27 автосцепка, у № 22 ручная усиленная) сделать этого не удалось. Вскоре железная дорога между бронепоездами была разбита артиллерией, и № 22 пришлось отойти.

Узнав, что части Красной Армии отходят по берегу Таганрогского залива, командир дивизиона решил поддержать их огнем. В результате огневого налета бронепоезд № 22 уничтожил 3 немецких танка, а № 29 до 80 человек пехоты. Продвижение противника было приостановлено, наши части без помех отошли на новые позиции. Всего за день боя 17 октября 7-й дивизион уничтожил 19 танков и до 180 человек пехоты, вывел из окружения 14 брошенных орудий. Свои потери составили матчасть бепо № 27, 7 человек убитыми и 7 ранеными.

С 18 по 21 октября 1941 года дивизион занимал оборону в районе Синявской, а 21 октября, в связи с прорывом фронта армии на правом фланге, был переброшен на станцию Хопры. Здесь бепо № 22 и 29 огнем с открытых позиций поддерживали 1171 стрелковый полк 343-й стрелковой дивизии вплоть до 19 ноября.

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

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

Бронепоезд № 2 из состава 24-го ОДБП, разбитый в бою 1 августа 1942 года у разъезда Сал. Юго-Восточный фронт. Бепо типа ОБ-3 вооружен одним 76-мм зенитным орудием Лендера образца 1914/15 года и тремя 76-мм полковыми пушками образца 1927 года (АСКМ).

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

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

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

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

8-й дивизион бронепоездов к июню 1941 года находился в Туапсе в составе легких бепо № 16, 45 и тяжелого № 21. Командир дивизиона подполковник Суханов. 22 июня 1941 года дивизион перешел на штаты военного времени и вышел на охрану участка Туапсе – Адлер. В июле бронепоезд № 16 под командованием капитана Коржевского убыл на Юго-Западный фронт, где впоследствии послужил основой для формирования 37-го дивизиона бронепоездов.

9 сентября 1941 года 8-й дивизион в составе только одного бепо № 45 (командир младший лейтенант Алекин) прибыл на Южный фронт в район станций Марцево – Кошлино. Здесь в состав дивизиона вошли легкие бронепоезда № 14 (сформирован Военным Советом СКВО и Ростовским облисполкомом для защиты Ростова) и 59-го полка войск НКВД охраны железных дорог (в документах именуется № 59). Тяжелый бепо № 21 остался в Адлере для охраны побережья.

14 октября немецкая авиация разбила бепо № 14, а 22-го были окружены бепо № 45 и 59, прикрывавшие отход наших частей на

Отдельный бронепоезд № 19 «Щорс», разбитый в бою с немецкими танками 23 августа 1942 года. Закавказский фронт, район станции Моздок. Бепо типа НКПС-42, вооружен четырьмя 76-мм пушками образца 1902 года, на переднем плане видна уничтоженная взрывом бронеплощадка (АСКМ).

участке Марцево – Бесергеновка. Несмотря на это, бронепоезда продолжали вести огонь, пока артиллерия противника не подожгла нефтяной бак бронепаровоза и разбила 2 орудия бепо № 45 и уничтожила бепо № 59. Команды оставили составы и отошли к Таганрогу.

Примером успешного использования бронепоездов при поддержке войск на поле боя могут служить бои под Ворошиловградом осенью 1941 года.

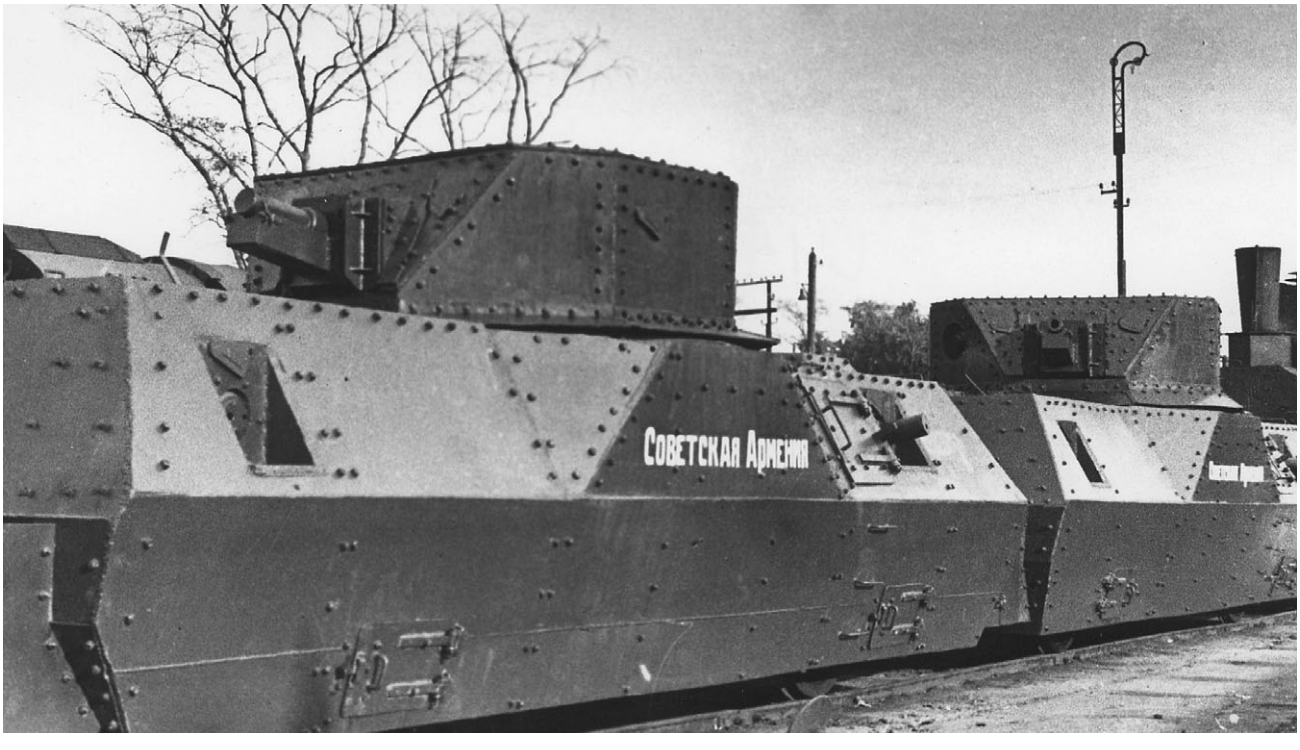
16 ноября 1941 года части 17-й немецкой армии прорвали оборону 12-й армии Южного фронта северо-восточнее Артемовска. Для того чтобы задержать немецкое наступление до подхода резервов, советское командование бросило в бой части 28-й железнодорожной бригады, которой приказали занять оборону на участке Сентяновка – Водопровод. Для выполнения этой задачи командир бригады в спешном порядке сформировал сводный батальон (557 человек). Железнодорожники не имели на вооружении артиллерии, не было даже станковых пулеметов и противотанковых гранат – вместо них предполагалось использовать 400-грамовые головые шашки. Поэтому для их поддержки сформировали группу бронепоездов майора П. Бойко (бепо № 2 «Никита Хрущев», 3, 6, 11).

Утром 19 ноября при поддержке огня бепо железнодорожники атаковали занятый немцами поселок Голубовка и после ожесточенного боя заняли его. Но вечером, когда бронепоезда отошли для пополнения боеприпасами, углем и водой, немцы контратакой выбили советские части и вновь заняли Голубовку.

20 ноября 1941 года противник вновь перешел в наступление, но контратаками железнодорожников и интенсивным огнем бепо (только № 3 в течение дня израсходовал 1362 снаряда – 1001 гранату и 361 шрапнель). Не обошлось без потерь и с нашей стороны – артиллерийским огнем был поврежден бронепоезд № 2 «Никита Хрущев», который отправили в тыл, а бепо № 3 пришлось спешно перебросить на другой участок фронта.

Утром 21 ноября, под прикрытием артогня, немецкая пехота начала атаку. Через час боя поддерживающие сводный батальон бепо № 6 и 11 получили ряд серьезных повреждений и не смогли продолжать бой, был тяжело ранен командир группы бронепоездов майор П. Бойко. С большим трудом, ремонтируя разбитый артиллерией путь составы удалось оттянуть на станцию Сентяновка, после чего их направили на ремонт. Лишившись поддержки бронепоездов, сводный батальон железнодорожников оставил станцию Водопровод, и занял оборону на подступах к Сентяновке. К вечеру того же дня прибыло подкрепление – части 658-го стрелкового полка и бронепоезд № 3, контратакой которых 22 ноября противника отбросили до

Бронепоезд «Советская Армения». Москва, весна 1942 года. Бепо типа ОБ-3 с 76-мм танковыми орудиями КТ-28. Летом 1942 года бепо «Советская Армения» вошел в состав 62-го особого дивизиона бронепоездов (РГАКФД).



Еще одно фото бронепоезда «Советская Армения». Москва, весна 1942 года. Бронепаровоз типа ПР-35 при передаче бепо в 62-й ОДБП заменили бронепаровозом типа НКПС-42 (РГАКФД).

станции Сифонная. Таким образом, действия бронепоездов при обороне рубеже Сентяновка–Водопровод сыграли основную роль, позволив частям 28-й железнодорожной бригады задержать наступление противника до подхода резервов.

Довольно удачно действовали построенные в Курске осенью 1941 года бронепоезда № 14 и 15. Не смотря на примитивность конструкции и слабое вооружение (две 76-мм полковых пушки образца 1927 года и пулеметы) они играли большую роль, поддерживая наши части в оборонительных боях.

25 октября 1941 года бронепоезд № 14 (командир младший лейтенант В. Морозов, комиссар политрук С. Бродкин) получил от командования Брянского фронта задачу по прикрытию отходящих из Курска эшелонов.

Бронепоезд № 15, позже получивший название «Бесстрашный» (командир старший лейтенант А. Сазанов, комиссар политрук Н. Фирсов), был оставлен в Курске и уже 2 ноября 1941 года вступил в бой с ворвавшимися в город немцами. В первых же столкновениях бепо № 15 нанес противнику серьезные потери в живой силе и технике, уничтожив до 200 солдат и офицеров и несколько минометов. После сдачи Курска бронепоезд № 15 активно участвовал в оборонительных боях 13-й армии на этом направлении, проводя огневые налеты с переднего края наших частей.

После того, как зимой 1941 года фронт районе станции Черемисово (Курская область) стабилизировался, бронепоезд № 15 систематически привлекался к обстрелам позиций противника, а также прикрывал железнодорожные объекты от атак с воздуха. Всего за ноябрь – декабрь 1941 года два орудия бепо № 15 выпустили почти 6000 снарядов. За образцовое выполнение заданий командования при обороне Курска и в последующих боях и проявленное при этом мужество и отвагу приказом по войскам Брянского фронта 13 бойцов и командиров бепо № 15 были награждены орденами.

Бронепоезд № 14 в начале ноября 1941 года перебросили на участок Орел – Верховье – Елец, где он прикрывал отход частей 13-й армии.

Особенно тяжелые бои бепо № 14 вел за станции Шатилово, Казаки и город Елец. Как правило, бронепоезд № 14, действуя с открытой позиции, «врезаясь в боевые порядки противника (Шатилово, Елец) сокрушал кинжальным огнем его оборону, или, участвуя в контратаках наших частей (гор. Казаки), вырываясь вперед, сопровождая контратакующие части нашей пехоты, наносил тяжелые удары по врагу и этим способствовал успеху наших частей в занятии города». За образцовое выполнение задания командования в боях за город Казаки и Елец и проявленное при этом мужество и доблесть

11 бойцов и командиров получили награды от командования Брянского фронта.

В марте 1942 года бронепоезда № 14 и 15 объединили в 62-й ОДБП, вошедший в состав 40-й армии.

Небезынтересно привести выдержки из доклада о боевых действиях этих бронепоездов, направленного 10 июня 1942 года командованием 62-го ОДБП на имя верховного главнокомандующего И. Сталина:

«В свое время эти бронепоезда сыграли решающую роль. Достаточно сказать, что в большинстве случаев отход стрелковых частей целиком зависел от отхода бронепоезда. Отход же бронепоезда зачастую был продиктован необходимостью вести артогонь по обходящему его противнику, вследствие чего бронепоезд искал закругление железной дороги для получения нужного обстрела, поскольку обе пушки бьют только вдоль полотна железной дороги. Отсутствие бокового огня вынуждало для отражения бокового нападения также высадку пулеметного десанта, что обычно в каждом бою и производилось для усиления бокового огня. Естественно, что и потери в личном составе в связи с этим мероприятием увеличивались...

Отсутствие вращающихся башен и возможность вести огонь только с одной концевой пушкой вынуждало перегружать орудие в бою, выпуская подчас более 500 снарядов за три часа и учитывая, что пушки до постановки на бронепоезда были уже значительно подношены. Зачастую одна пушка вела огонь 10–15 суток пока создавалась возможность оторваться от противника и выехать на узловую станцию, чтобы повернуть бронепоезд на угольнике для перемены пушек. Все это сказалось на техническом стоянии орудий. В настоящее время орудия требуют немедленного заводского ремонта.

В период интенсивных боевых действий зенитная оборона заключалась в одном 4-х спаренном пулемете, который в большинстве случаев использовался по наземным целям с автомашины, установленной на открытой платформе. В дальнейшем пулемет был установлен на платформе, платформа обшилась бронью (полуоткрыта) и установлена одна 76-мм зенитная пушка образца 1914/15 г. Эта пушка также использовалась по наземным целям, кругового обстрела не имеет, неудобна для стрельбы по самолетам по той причине, что при откате ударяется казенной частью

Бронепоезд № 1 «Смерть немецким оккупантам» из состава 48-го ОДБП. Волховский фронт, зима 1942 года. На переднем плане площадка ПВО завода «Стальмост» (АСКМ).

о броню. Пушка поставлена из числа отправляемых в заводской ремонт, бесчисленное количество раз ремонтировалась своими силами и в настоящее время требует отправки в заводской ремонт и вообще не имеет прицельных приспособлений для ведения огня по самолетам, огонь ведется «на глаз».

Рожденный в тяжелый период отхода частей Красной Армии дивизион в ходе боев, помимо своей мужественной борьбы с врагом, являлся одним из источников снабжения боеприпасами, подвозя десятки тысяч снарядов, мин, патронов и другого вооружения, а также продовольствия передовым частям Красной Армии – в настоящее время испытывает крайнюю нужду и в снарядах, и в матчасти. Так например, до настоящего времени бронепоезда отбивались от самолетов противника остатками снарядов старого запаса, не получая ни откуда пополнения, не говоря уже о необходимости иметь комплекты – их давно уже нет. Вместо положенных по штату 4 автомашин – имеется только 1, вместо 4 мотоциклов – 1, вместо 2 бронемашин – ни одной.

Вполне естественно, что предпочтение отдается приходящим на фронт бронепоездам с тыла, отвечающим требованиям настоящего периода военных действий – однако нельзя забывать и наш дивизион. За битого двух не битых дают. В борьбе с кровавым фашизмом вырос, сплотился и внес свою долю геройства в общую героическую борьбу народов Союза и наш коллектив дивизиона. Закаленные в боях, испытанные в рукопашных схватках бойцы и командиры сплотились в ядро преданных патриотов, не жалеющих сил и жизни для своей Родины, среди которых немало отмеченных высокой правительственной наградой. Основываясь на всем вышеизложенном, обращаемся к вам, Великий полководец – Народный Комиссар Обороны Союза ССР товарищ Сталин с просьбой – вручите нам бронеплощадки с вращающимися башнями, бронепаровозы у нас есть. Имея бронеплощадки с вращающимися башнями, да такой сплоченный боевой коллектив специалистов – патриотов как наш, в надвигающихся грозных схватках мы с честью оправдаем возложенную на нас задачу – добиться ВЕЛИКОГО ГВАРДЕЙСКОГО ЗВАНИЯ!»

С началом летнего немецкого наступления (28 июня 1942 года) и отходом частей 40-й армии дивизион оказался предоставлен сам себе, так как ни радио, ни других средств связи он не имел. По своей инициативе бронепоезда прикрывали эвакуацию железнодорожного транспорта и отход наших час-

Бронепоезд типа ОБ-3 на фронте. Лето1943 года. Площадки замаскированы ветками и секциями деревянного забора (РГАКФД).

тей, подвергаясь массированным обстрелам и бомбежкам. Из-за того, что пути отхода на восток оказались отрезанными (саперы взорвали мосты через реки Дон и Ворона), 4 июля 1942 года бронепоезда, были отставлены и частично подорваны на перегоне у станции Семилуки.

В оборонительных боях под Москвой участвовало два дивизиона бронепоездов – 21 и 22-й – и несколько отдельных бепо: особый № 1 «За Сталина», № 53, № 13. Не рассматривая действия последних, остановимся на применении дивизионов, тем более что они действовали вместе, на Волоколамском направлении.

21-й ОДБП (бепо № 1 лейтенанта Простакова типа НКПС-42 с 76-мм пушками Лендера и бепо № 2 старшего лейтенанта Коркина типа БП-35 (бывший № 15 1-го ОДБП) с 3 76-мм обр. 1902/30 и 1 76-мм обр. 1902 года). После получения матчасти дивизион убыл на Западный фронт, где 26 октября 1941 года получил задачу от начальника штаба 16-й армии генерал-майора Малинина: « Базируясь на ст. Румянцево охранять ж.д. Чисмено – Холщовики с задачей не допустить проникновения танков и пехоты по Волоколамского шоссе, и при необходимости поддержать 18 сд и 28 тбр».

Но из-за разрушенных мостов и железной дороги бронепоезда не могли войти в соприкосновение с противником, и до 14 ноября прикрывали станции Чисмено и Холщовики. За это время они несколько раз подвергались авианалетам, при отражении которых был сбит самолет.

15 ноября 1941 года дивизион получил приказ поступить в распоряжение группы генерала Доватора. Бронепоезд № 2 старшего лейтенанта Коркина с черным паровозом (бронированный был в ремонте), получил задачу подготовить огонь по деревням Сычи, Морозово, Шитьково, Допилкино, Собянки, где находились сосредоточения пехоты и танков противника. В 10.00 16 ноября бепо № 2 открыл огонь и, несмотря на то, что стрельба велась с расстояния 12 – 13 км, задачу выполнил отлично, за что генерал-майор Доватор объявил благодарность команде. В 14.00 израсходован весь боекомплект, бепо № 2 ушел на станцию Румянцево для пополнения боеприпасами, углем и водой.

18 ноября в 8.00 бронепоезд № 2 поддерживал 1-ю гвардейскую танковую бригаду, ведя огонь противнику в деревнях Голубцово, Лысцево и Городище. Разведка установила несколько прямых попаданий в скопления пехоты и танков. В 9.30 бепо № 2 атаковали

Бепо № 702 «Илья Муромец» из состава 31-го особого дивизиона бронепоездов на огневом рубеже. Лето 1944 года. Обращает на себя внимание камуфляж на бортах броневлощадки (РГАКФД).

Немецкий солдат осматривает уничтоженный танками и авиацией бронепоезд № 746 «Московский метрополитен» типа БП-43 из состава 60-го ОДБП. Воронежский фронт, июль 1943 года (фото из журнала «Signal», АСКМ).

немецкие самолеты, но из-за интенсивного зенитного огня бронепоезда № 1 лейтенанта Простакова, налет удалось отбить без потерь.

Продолжая выполнять поставленную задачу бронепоезд № 2 в 10.00 открыл огонь по противнику в деревнях Городище и Шишкино. Так как дистанция до целей составляла 10–13 км, стрельба велось только бепо № 2: дальность стрельбы орудий бепо № 1 составляла всего 7 км. Но зато этот бронепоезд из своих пушек Лендера мог вести огонь по воздушным целям, поэтому его задачей являлось прикрытие дивизиона с воздуха.

На станции Лесодолгоруково бронепоезда подверглись атаке 23 пикирующих бомбардировщиков и трех истребителей. Несмотря на плотный заградительный огонь бепо № 1, не давший возможности прицельного бомбометания, обойтись без повреждений не удалось. Так, одна бомба разорвалась рядом с черным паровозом бепо № 2, вывела его из строя и разрушила часть железнодорожного полотна, вторая попала в контрольную платформу и также разбила путь, а третья повредила одну бронеплощадку и сбросила ее с рельс. Бронепоезд № 1 тоже получил повреждения, но из боя вышел сам.

В результате восстановительных работ, проведенных дивизионом и подошедшим восстановительным поездом, две контрольных платформы и одну бронеплощадку бепо № 2 удалось вытянуть. Вторая бронеплощадка получила серьезные повреждения, а в связи с невозможностью ее быстро поднять и отхода наших частей ее пришлось взорвать.

После этого оба бронепоезда отправили в ремонт.

22-й ОДБП (бепо № 1 лейтенанта Середы типа НКПС-42 и бепо № 2 лейтенанта Булавина, типа НКПС-42 с 76-мм пушками образца 1902 года), также как и 21-й дивизион, 26 октября 1941 года поступил в распоряжение 16-й армии, и до 16 ноября нес охрану железной дороги на участках Чисмино–Румянцево–Устиновка–Холщевники.

17 ноября дивизион придали группе генерал-майора Доватора с задачей подавить пехоту и танки противника в селах Читьково, Морозово, Иванцово, Ширяево. Но из-за того, что орудия бепо имели максимальную дальность стрельбы 8700 м, а до целей было 12–13 км выполнить это не удалось. По инициативе командира дивизиона бронепоезда поддерживали действующую рядом 1-ю гвардейскую танковую бригаду.

На следующий день 18 ноября бронепоезда поддерживали огнем группу Доватора, ведя огонь по селам Городище и Сычи. При этом бепо № 1 уничтожил 3 грузовика, до взвода пехоты и 2 полевых кухни, а бепо № 2 – 4 противотанковых орудия и до двух взводов пехоты (в этом же районе действовал и 21-й ОДБП). Сразу же после артналета над бронепоездами показался самолет-корректировщик. Увидев его бронепоезд № 2 лейтенанта Булавина тут же отошел в район станции Устиновка. Бепо № 1 лейтенанта Середы, вместо того, чтобы тоже выдвинуться в безопасное место, отошел немного от огневой позиции (до платформы 104 км) и встал, за-

Артиллеристы бепо № 659 «Козьма Минин» из состава 31-го особого дивизиона бронепоездов в перерывах между боями. Лето 1944 года. На борту бронеплощадки виден трехцветный камуфляж (РГАКФД).

нявшись ремонтом двух заклинивших в ходе стрельбы орудий. Ровно через 5 минут после того, как улетел самолет-корректировщик, появилось 27 бомбардировщиков Ю-88, которые атаковали бепо № 1 22-го ОДБП и оба не успевших уйти бронепоезда 21-го дивизиона (все составы находились на участке 6–7 км). В результате был разбит путь по обе стороны бепо № 1 22-го ОДБП, прямыми попаданиями разбило контрольные платформы, сбросило с пути тендер и обе бронеплощадки, получившие серьезные повреждения.

Сразу же после налета команда начала восстановление пути с помощью прибывшего ремонтного поезда, который работал до утра. С его помощью удалось поднять и вытянуть одну бронеплощадку.

19 ноября 1941 года немцы перешли в наступление, и к 19.00 перерезали железную дорогу у станции Устиновка, в результате чего бронепоезд лейтенанта Середы оказался отрезанным. Поэтому по личному распоряжению командующего 16-й армией генерал-майора К. Рокоссовского оставшаяся бронеплощадка и бронепаровоз взорвали. В результате на Волоколамском направлении остался только один действующий бронепоезд – № 2 22-го ОДБП под командованием лейтенанта Булавина.

Причиной таких потерь следует считать скученность бепо – на одном участке действовало 4 состава, а обходных путей или рокадных веток здесь не было. Кроме того, не последнюю роль сыграло очень слабое зенитное вооружение бронепоездов.

Что касается бепо лейтенанта Булавина, то благодаря хорошо продуманным действиям и маневру (он находился на железнодорожном участке один), он оказал существенную поддержку нашим войскам. Так, 19 ноября в районе Лесодолгоруково – Румянцево он своим огнем упредил наступление немцев на позиции 18-й стрелковой дивизии, уничтожив до роты пехоты. Затем бронепоезд перебросили в район Успенское, где немецкие танки прорвались к железной дороге. Передвигаясь с места на место, бепо своим огнем уничтожил до 100 человек и подбил 7 танков, задержав здесь продвижение противника.

20 ноября 1941 года бронепоезд лейтенанта Булавина отошел к Истре, гарнизон которой готовился к обороне. Условия для действия бепо здесь были очень хорошие, так как железная дорога обеспечивала скрытный подход к немецким позициям. Используя это, 22 ноября бронепоезд двумя огневыми налетами в 12.00 и 12.45 по селам Котово и Горшково помог нашим частям выбить противника из этих населенных пунктах. 24 ноября, поддерживая гарнизон Истры, огнем бепо была уничтожена минометная батарея , 6 автомашин и до 80 человек.

25 ноября на позицию прибыл бепо № 1 лейтенанта Середы в составе одной восстановленной бронеплощадки и черного паровоза. На следующий день 22-й ОДБП получил задачу рассеять скопление пехоты противника, пытающегося обойти Истру в районе Давыдовской. Здесь себя опять «отличился» бронепоезд лейтенанта Середы:

Бепо № 695 из состава 21-го дивизиона бронепоездов под командованием майора А. Простакова на Западном фронте. Апрель 1943 года. До войны и в ее первые месяцы он был в составе 1-го дивизиона бронепоездов, а осенью 1941 года передан в 21-й дивизион, в составе которого прошел всю войну. Обратите внимание на камуфляж бронепоезда, а также на бронемашины БА-10жд и БА-20жд (РГАКФД).

«В огневой налет должны были выехать два бепо: сначала № 2, за ним № 1. Бронепоезда должны были действовать в зрительной связи, так как железная дорога была сильно закруглена, а скорость движения не должна была превышать 7–8 км/ч.

Бронепоезд лейтенанта Середы почему-то задержался и не выехал. В этот период бронепоезд Булавина сделал артналет на Давыдовскую, рассеял скопление пехоты и возвращался на выжидательную позицию в районе Манихино. Лейтенант Середа не учел, что Булавин возвращается с огневого налета и выехал на огневую позицию. Участок был однопутный, поезд шел с превышением скорости до 15 км/ч и столкнулся с бронепоездом Булавина. В результате было разбито 5 контрольных платформ и повреждена 2-я бронеплощадка бронепоезда Булавина. Силами личного состава дивизиона и восстановительной бригады Дзержинской железной дороги путь был восстановлен, бронепоезд Булавина ушел на ремонт на станцию Подмосковная, а бепо Середы нес охрану железной дороги Тучково – Истра».

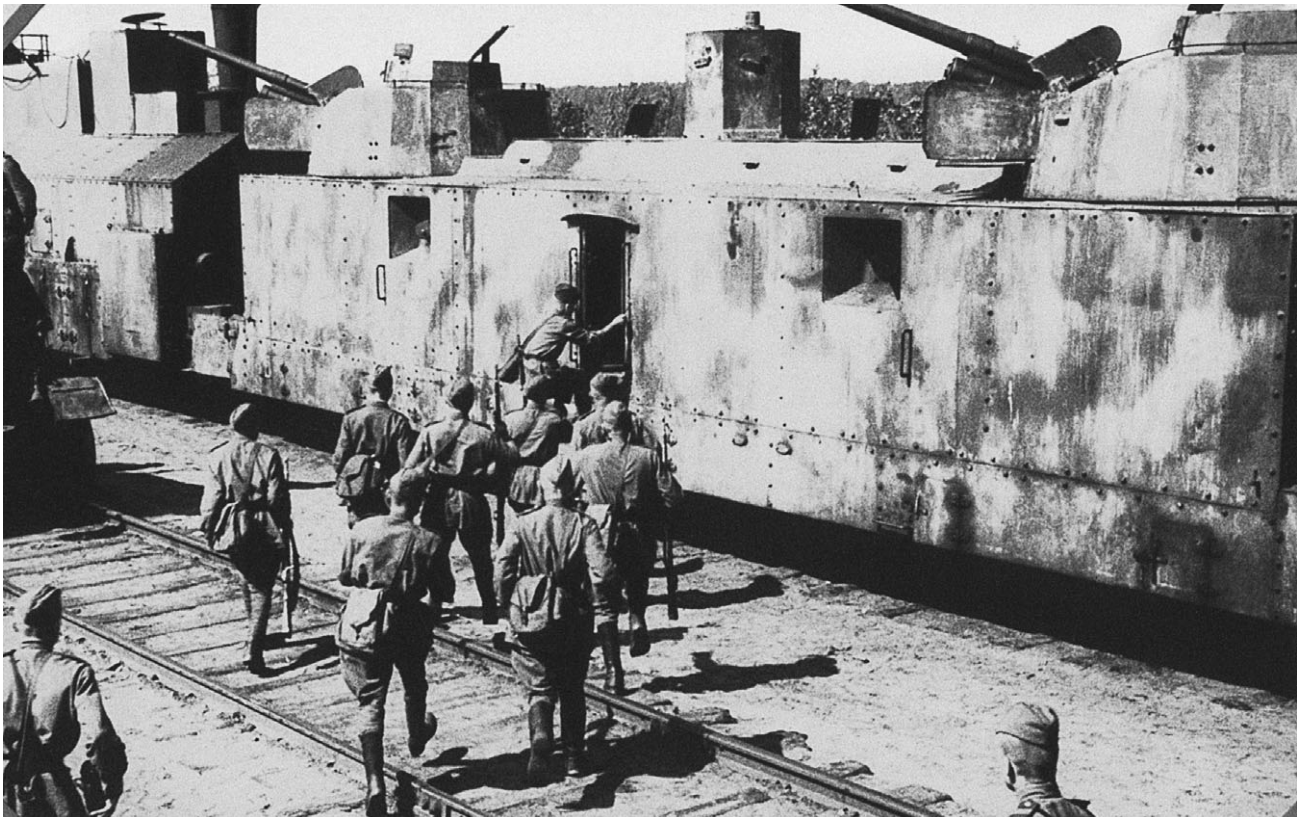
29 ноября – 3 декабря 1941 года оба бронепоезда поддерживали своим огнем части 9-й гвардейской стрелковой дивизии, а 6 декабря получили приказ поступить в распоряжение группы генерал-майора Попова.

Действия бепо (особенно лейтенанта Булавина) на Волоколамском направлении и под Истрой получили высокую оценку командования:

«В этом районе боевые действия бронепоездов пользовались заслуженным авторитетом у командования 9-й гвардейской дивизии и начальника Истринского гарнизона. Своими частыми огневыми налетами бронепоезда очень много сделали для того, чтобы измотать противника, оказывая при этом нашим частям активную поддержку в уничтожении живой силы и техники врага».

Всего в ноябре–декабре 1941 года 22-й ОДБП уничтожил свыше 800 человек, 23 автомашины, 2 кухни, минометную батарею, 4 противотанковых пушки, подбил 7 танков и 2 самолета, рассеял до 5 батальонов пехоты.

Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что 1942 год являлся пиком боевой карьеры бронепоездов в Великой Отечественной войне. Они использовались наиболее активно и в большом количестве, но и потери их были существенны. До лета 1942 года бронепоезда использовались главным образом для прикрытия станций и железнодорожных сооружений от атак с воздуха или проведения артналетов по немецким позициям. Например, 19 января бепо 59-го дивизиона под-



держивали части 38-й армии Юго-Западного фронта на участке Белый Колодец – Булацеловка, где артогнем уничтожили 2 минометных батареи, 2 наблюдательных пункта и несколько пулеметных точек. 20 марта 1942 года бепо того же дивизиона поддерживали атаку 10-й танковой бригады в районе Волчанск–Белый Колодец, неоднократно ведя огонь по скоплению противника, уничтожив при этом до 200 человек, 6 минометов и наблюдательный пункт.

28 июня 1942 года, с началом летнего немецкого наступления (операция «Блау») бронепоезда вступили в бой, пытаясь закрыть бреши в обороне и прикрыть отход своих частей. Однако из-за неблагоприятной обстановки, часто их действия оказывались безуспешными, о чем говорят следующие примеры.

В мае 1942 года в распоряжение 40-й армии Брянского фронта прибыл 38-й ОДБП в составе бронепоезда № 1 «Челябинский железнодорожник» и № 2 «Южноуральский железнодорожник». Дивизион дислоцировался в районе станции Мармыжи. В течение полутора месяцев бепо систематически использовались для артналетов по немецким позициям, в ходе которых выявилась ненормальная работа противооткатных приспособлений установленных на бронеплощадках 75-мм французских пушек образца 1897 года.

29 июня 1942 года немецкие войска перешли в наступление и прорвали фронт у станции Мармыжи, при этом бепо дивизиона подвергались ожесточенным бомбежкам группами до 20 самолетов с интервалами 5 – 10 минут. Несмотря на ожесточенный зенитный огонь из пулеметов ДТ, ДШК, Браунинг (польский), 25-мм автоматов и даже 75-мм башенных орудий, был поврежден «Челябинский железнодорожник» – бомба попала между 3-й бронеплощадкой и бронепаровозом, в результате чего последний вышел из строя. Примерно в 17.00 неподвижный бронепоезд атаковали прорвавшиеся к Мармыжам немецкие танки, от огня которых загорелись 1 и 2-я бронеплощадки, на которых стали рваться снаряды, после чего команда покинула состав.

«Южноуральский железнодорожник» в начале боя находился на станции Росховец, где в течение всего дня отражал атаки немецкой авиации, сбив при этом 6 самолетов, часть из которых упала у станции. При этом один немецкий летчик был взят в плен и передан представителям 40-й армии. К 14.00 бронепоезд подошел к станции Мармыжи, но пройти через нее не смог – пути были раз-

Экипаж бронепоезда на отдыхе. Действующая Армия, лето 1944 года. На заднем плане видна бронеплощадка ПЛ-43 бепо БП-43 (АСКМ).

биты немецкой авиацией. Попытка восстановить железнодорожное полотно успеха не имела – во время очередного авианалета его снова разбили, а примерно в 17.00 немцы начали обстрел «Южноуральского железнодорожника» из танков и минометов. Следует сказать, что к началу боя бронепоезд имел только 2 75-мм орудия – два других из-за неисправностей сняли и сдали на ремонт. Во время боя с авиацией вышли из строя оставшиеся две пушки, а бомбами повредило 25-мм автомат, пулеметы ДШК, 7 ДТ и 5 Браунинг, которые использовались для зенитных целей. Таким образом, из вооружения на бронепоезде остались только пулеметы. Понимая, что состав не может вести бой, а путь отхода отрезан, командир дивизиона майор В. Коржевский приказал взорвать бепо. Правда, сделано это не было, и к вечеру 29 июня 1942 года бронепоезд «Южноуральский железнодорожник» был захвачен немцами в полной исправности. Потери дивизиона составили 15 человек убитыми, 19 ранеными и 35 пропавшими без вести, была полностью уничтожена база дивизиона, сожженная самолетами на станции Мармыжи.

Летом 1942 года большое количество бронепоездов пришлось оставить или взорвать из-за невозможности отхода. В этом отношении довольно интересна судьба 7-го отдельного дивизиона бронепоездов, который дважды терял матчасть в боях за Ростов: первый раз осенью 1941 года (подробнее см. «Фронтовая иллюстрация» № 3 – 2004 («Бронепоезда Красной Армии 1930–1941 гг.»), второй – летом 1942-го.

Получив новую матчасть (бронепоезда № 1 и № 2), дивизион до 18 июля 1942 года занимал позицию в районе поселков Приморка и Екатериновка (Южный фронт). 19 июля бепо № 1 получил задачу прикрыть отход частей 228-й стрелковой дивизии в районе станций Багураево, Лихая, Горная, но из-за того, что пути были забиты разбомбленными эшелонами, сделать этого не смог. На следующий день бронепоезд занял позицию на тупиковой ветке у станции Горная, и в течение всего дня огнем прикрывал пехоту 228-йй дивизии. При этом состав трижды бомбила немецкая авиация, в результате чего была разбита платформа ПВО, поврежден тендер бронепаровоза (из него вытекла вода) и первая бронеплощадка (заклинило орудийные башни), а также сгорела база. Не имея связи с другими частями и возможностей отхода, командир и комиссар бронепоезда приняли решение взорвать состав и отходить пешим порядком, что и было сделано в 22.00 20 июля 1942 года.

Бронепоезд № 2 7-го ОДБП 19 июля 1942 года получил приказание прикрыть левый

Команда бронепоезда № 642 «Сталинец» 32-го ОДБП по тревоге занимает места в бронеплощадках. Действующая Армия, осень 1944 года. Площадка на переднем плане перевооружена 76-мм танковой пушкой Ф-34 (РГАКФД).

фланг 30-й стрелковой дивизии на реке Мертвый Донец. 22 июля немцы прорвали фронт, и бепо начал отход, но у станции Ростов-Берег 1 но встал из-за разбитых путей. Примерно в 7.00 23 июля советские саперы взорвали пути за бепо (в направлении станции Хопры), в результате чего бронепоезд лишился хода, так как у него осталось всего около 200 м исправного пути. До 20.00 состав вел огонь по немецкой пехоте, а затем со стороны Ростова показалось 8 танков. Из-за того, что они находились в мертвом пространстве орудия бепо не могли вести по ним стрельбу. К этому же времени высланная разведка доложила, что наши части отошли на левый берег Дона. Не имея ни с кем связи, командир дивизиона подполковник Жмакин принял решение снять пулеметы и приборы, а состав взорвать. Это мероприятие осуществили в 21.00 23 июля, после чего команда бепо переправилась на левый берег Дона.

Часто, в неразберихе отступления, железнодорожные и саперные части взрывали пути и мосты в тылу действующих бронепоездов. Довольно любопытен в этом плане доклад отделения бронепоездов АБТУ Южного фронта, датированный 2 августа 1942 года:

«Из боевых отчетов видно, что при отходе частей 8 бронепоездов было подорвано вполне боеспособных только потому, что не была спланирована работа железнодорожных частей по разрушению и уничтожению железнодорожного полотна. Имел место случай подрыва путей без санкции командования 12-й армии на участке Лагутино – Ворошиловград в тылу действующего 64-го дивизиона бронепоездов.

О минировании железных дорог командиры дивизионов также зачастую не ставились в известность, в результате бронепоезда подрывались на своих минах (ст. Калачиково – Изетов, в 65 ОДБП).

Большинство командиров бронепоездов не имеют достаточных зенитных средств, а у некоторых дивизионов имеющиеся зенитные средства не дают достаточного эффекта.

В процессе боевой работы командиры дивизионов недостаточно уделяют внимание разведке, имели место случаи, когда к выполнению боевых задач приступали без разведки.

Командир группы бронепоездов майор Михеев получил задачу пробиться с группой бронепоездов через занятый противником железнодорожный узел. Не организовав никакой разведки группа бронепоездов ускоренным маршем двинулась к узлу, на подходе к которому выяснилось, что пути взорваны, а подошедшие бронепоезда были встречены

Бронепоезд № 638 «Победа» 27-го ОДБП. Карельский фронт, 1943 год. Лето 1943 года. Бепо типа ОБ-3 вооружен 75-мм пушками 1902/26 года (перестволеные поляками трехдюймовки образца 1902 года), хорошо виден двухцветный камуфляж состава (РГАКФД).

сильным артиллерийским и минометным огнем, и в результате 2 бронепоезда выведены из строя.

Командир 57-го дивизиона, выполняя задачу по передислокации дивизиона с одного участка на другой без разведки. В результате, прибыв на станцию Тарасовка наскочил на подход к станции танков, вследствие неожиданного появления танков и одновременного нападения с воздуха командир и комиссар растерялись, личный состав поддался панике и разбежался, оставив противнику вполне боеспособную матчасть».

Бронепоезда 45-го ОДБП (№ 1 и № 2 «Комиссар Лестев»), находясь в составе 13-й армии Брянского фронта 28 июня 1942 года, после прорыва фронта немецкими частями, получил задачу прикрыть свои войска на участке станция Долгая – Мармыжи.

Узнав о наступлении противника, бепо № 1, имея в своем составе, кроме боевой части вагон с боеприпасами, штабной вагон, вагон-кухню, хопер с углем, платформу с дровами и платформу с горючим, в 5.00 9.20 прибыл на станцию Долгая, и занял огневую позицию в 5 км южнее ее. Бепо № 2 получил задачу прикрыть левый фланг разворачивающейся 129-й танковой бригады у поселка Гремячка 2-я.

В 9.00 бронепоезд № 1 вернулся на станцию Долгая для заправки углем и водой, а в 10.00 вновь занял огневую позицию. Через полчаса немцы начали обстреливать бронепоезд № 1 артиллерией, а в 13.20 его атаковали 38 пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87», действующих четырьмя волнами. В результате бомбардировки была разбита и сгорела 1-я бронеплощадка, платформа ПВО, поврежден бронепаровоз, в результате чего бепо потерял ход, сгорели платформы с дровами и горючим, вагон с боеприпасами и хопер с углем, 12 человек было убито, 8 ранено и 3 пропало без вести.

После бомбардировки, примерно в 13.45 примерно в километре от разбитого бронепоезда показалось три немецких танка, которые начали его обстрел. Прибывший командир и комиссар дивизиона приказали личному составу бепо отходить на станцию Кшень, а также отправили назад бронепоезд «Комиссар Лестев», шедший на помощь. В результате, к ночи 28 июня 1942 года бепо № 1 45-го ОДБП был захвачен противником.

В проведенном расследовании среди причин гибели бронепоезда № 1 назывались следующие:

«1. Командование Дивизиона пренебрегло элементарными требованиями наставле-

ния по боевому применению бронепоездов, допустив выход бронепоезда на ОП вместе с полевой базой. Последнее обстоятельство во первых демаскировало БЕПО от наземного и воздушного противника и во вторых лишало поезд возможности использовать маневр (движение), затрудняющее противнику прицельное бомбометание.

2. Допущено использование бронепоездов в одиночку, что лишило их возможности поддержки в бою.

3. Плохая организация разведки противника, в результате чего наступление противника в направлении действий Дивизиона оказалось неожиданным.

4. Не было установлено тесного взаимодействия бронепоездов с другими родами войск, в первую очередь с пехотой и артиллерией. В результате в аварийном положении бронепоезд не имел огневой поддержки ни артиллерии, ни пехотных подразделений.

5. Зенитная оборона не была дополнена огнем бронеплощадок.

6. Необеспеченность Дивизиона боеприпасами для зенитного вооружения. Так первый БЕПО к началу операций имел всего около 200 снарядов для зенитных пушек. Зенитчики допустили построение самолетов в круг для прицельного бомбометания, ибо отсутствие снарядов заставило вести огонь только в момент пикирования. Личный состав взвода ПВО под командованием мл. лейтенанта Пилипенко И.И. проявил исключительную выдержку и мужество. Бомба вражеского стервятника угодила в середину платформы ПВО, но никто не ушел с поста. Силой огромного взрыва младшего лейтенанта Пилипенко выбросило за борт платформы. Оправившись от удара, он снова стал у орудия, но вести огонь не мог из-за отсутствия боеприпасов.

7. Судя по тому, что 1-й БЕПО в 5.10 вышел на ОП, а в 9.00 возвратился на станцию для набора воды, в Дивизионе не занимались по настоящему подготовкой материальной части к бою.

8. Командир Дивизиона и командир воинской части, на участке которого действовал Дивизион бронепоездов, не использовали всех возможностей для эвакуации подбитого бронепоезда и допусти оставление последнего на территории, в последствии занятой противником».

Активно использовались бронепоезда и в боях за Кавказ, особенно в оборонительный период. При этом они использовались и для поддержки своих войск, и для борьбы с танками, и для отражения авианалетов противника. Довольно успешно здесь действовал

Экипаж бронепоезда типа ОБ-3 получает боевую задачу. Действующая Армия, осень 1942 года. На бортах бепо различим камуфляж, хорошо видна зенитная установка 12,7-мм пулемета ДШК на тендере паровоза (РГАКФД).

42-й отдельный дивизион бронепоездов в составе бепо № 1 «Сибиряк» и № 2 «Металлург Кузбасса» (оба типа ОБ-3). Он использовался во всех вариантах боя, но при этом сохранил матчасть.

10 августа 1942 года дивизион прибыл на станцию Беслан, где получил задачу от штаба 9-й армии поддержать отходящие части группы генерал-майора Тимофеева на участке Котляровская–Георгиевск. 13 августа сюда же прибыл 36 ОДБП, при этом оба дивизиона объединили в группу бепо под общим руководством командира 42-го ОДБП майора Аркуша. В документах она именовалась как «Эльхотовская группа бронепоездов» и действовала на участке Беслан–Прохладное–Солдатское–Апполонская и Котляревская–Нальчик с 13 по 24 августа 1942 года. За этот период было произведено 30 огневых налетов, в ходе которых было разбито 2 паровоза, сожжено 2 танка, 4 автомашины с войсками и грузами противника, уничтожено и рассеяно до двух рот пехоты и два наблюдательных пункта, подавлен огонь двух минометных батарей, а средствами ПВО бронепоездов отражено пять налетов авиации противника.

Кроме этого 21 августа 1942 года под ураганным артиллерийским и минометным огнем, исправив разбитый снарядами и минами железнодорожный путь бепо № 1 42-го ОДБП вывез из Нальчика два железнодорожных эшелона с заводским оборудованием.

24 августа 1942 года 36 ОДБП выбыл на участок Нарская – Моздок и на участке под Бесланом остался действовать 42-й дивизион. За период с 24 августа по 6 сентября 1942 года он произвел 23 огневых налета и отразил 2 танковых атаки противника, уничтожив до 2-х взводов пехоты, 4 наблюдательных пункта, 1 минометную батарею, 4 подводы с боеприпасами, 8 автомашин с войсками и грузами, рассеяно до 2-х рот пехоты и автоколонна, подавлен огонь одной артиллерийской и двух минометных батарей, отражено 4 налета авиации противника и при этом сбит один бомбардировщик «Юнкерс-88» и подбит самолет типа «Савойя».

6 сентября 1942 года во взаимодействии с частями 392-й стрелковой дивизии 42-й дивизион произвел огневые налеты по селу Н. Ивановка, а затем Н. Полтавская, после чего стрелковые части перешли в наступление и поддерживаемые артогнем с бронепоездов, заняли оба населенных пункта.

С 6 по 21 сентября 1942 года 42-й отдельный дивизион бронепоездов переподчинили 37-й армии и действовал на участке разъезд Урухский–Прохладная, прикрывая отход 151-й стрелковой дивизии. В этот период дивизион вел бои с танковыми группами противника у моста через реку Малка,

Командир и комиссар бронепоезда № 1 «Сталинец» 32-го ОДБП ставят боевую задачу своей команде. Волховский фронт, весна 1942 года. Бепо типа ОБ-3, на тендере бронепаровоза хорошо видно название (АСКМ).

в районе Котляревская–Арик, Арик–Муртазово и Муртазово–Урухская.

За этот период бепо произвели 18 огневых налетов, отразив 4 атаки танков. В ходе этих боев бронепоезда уничтожили 5 танков, 2 автомашины, 2 наблюдательных пункта, одно пулеметное гнездо, до роты пехоты, подбито 5 танков, рассеяно до роты пехоты, захвачена одна автомашина и 3 солдата противника.

В результате ответного огня немецких танков прямым попаданием снаряда был выведен из строя бронепаровоз бепо № 1, который пришлось отправить на ремонт в Тбилиси, а также повреждена одна бронеплощадка. Потери в людях составили: один человек убит и 7 ранено.

21 сентября 1942 года на головную и полевые базы дивизиона, находящиеся на станции Дарг-Кох, был произведен налет авиации противника, в результате чего полевая база вместе с находившимися на ней продуктами питания, вещевым имуществом и боеприпасами, а также двумя черными паровозами сгорела. Кроме того, были повреждены 4 вагона основной базы. Одновременно с бомбардировкой баз немецкая авиация атаковала и бронепоезда 42-го дивизиона, но, благодаря маневрированию и интенсивному зенитному огню они повреждений не получили. В результате авианалетов 21 сентября дивизион потерял 2 человека убитыми и 5 ранеными.

С 22 по 28 сентября 1942 года 42-й ОДБП поддерживал огнем части 19, 60 и 75-й стрелковых бригад 9-й армии у станций Урухский–Эльхотово. При этом дивизиону придали дополнительно два бронепоезда: 18-й отдельный и № 2 36-го ОДБП. Задачей группы (в документах она также именовалась Эльхотовской) было поддержать части стрелковых бригад и не допустить прорыва противника в Эльхотовские ворота.

За семь дней боев бепо 42-го дивизиона произвели 15 огневых налетов, в результате которых был сожжен 1 и подбито 2 танка, уничтожено до роты пехоты, один грузовик, наблюдательный пункт и пулеметное гнездо. Особенно сильный бой произошел 25 сентября 1942 года у селения Плановское, во время которого оба бронепоезда, находясь под артиллерийским и минометным огнем противника, совместно с 3-м батальоном 60-й стрелковой бригады отразили атаку немецких танков и пехоты.

29 сентября 1942 года на смену бепо № 18 и № 2 36-го ОДБП прибыл 41-й дивизион бронепоездов. Группа бронепоездов имела ту же задачу – не допустить прорыва частей противника в Эльхотовские ворота. Всего за два дня – 29 и 30 сентября – бронепоезда 42-го дивизиона произвели 5 огневых нале-

Командир бронепоезда «Народный мститель» 71-го ОДБП доводит до личного состава приказ командования. Ленинградский фронт, лето 1943 года (АСКМ).

тов по скоплениям танков, автомашин и пехоты противника, при этом был сожжен один и подбито 3 танка, уничтожено до роты пехоты и подбит один самолет.

Всего за период с 10 августа по 30 сентября 1942 года бронепоезда 42-го ОДБП провели 99 огневых налетов, отразили 6 танковых атак, при этом было уничтожено 9 и подбито 10 танков, сожжено 12 автомашин, уничтожено до четырех рот пехоты, одна минометная батарея, 4 подводы с боеприпасами, отражено 9 авианалетов, при этом сбит 1 и подбито 2 самолета.

Свои потери за этот же период составили 8 человек убитыми и 32 ранеными, подбит один бронепаровоз и повреждена бронеплощадка.

С 1 по 26 октября 1942 года 42-й ОДБП находился на том же месте, поддерживая свои части артогнем и отражая авианалеты противника.

27 октября дивизион перебросили на участок Дарг-Кох–Ардон с задачей «не допустить продвижения противника в направлении Змейск–Белореченская–Дигора, увязывая свои действия с 10-м стрелковым корпусом».

31 октября 1942 года около 15.00 авиация противника начала активную бомбежку бронепоездов, под прикрытием которой до 80 немецких танков подошли к позициям бепо со стороны Белореченской. Оба бронепоезда, несмотря на бомбежку и артобстрел вступили в бой с танками. В результате двухчасового боя атака была отбита, при этом бепо сожгли 13 и подбили 10 немецких танков.

Ответным огнем танков и авиацией были разбиты и сгорели две бронеплощадки, еще одна и бронепаровоз получили повреждения.

На следующий день, 1 ноября, У станции Шанаево бронепоезд № 1 «Сибиряк» попал под бомбежку, которая повредила две бронеплощадки. Общие потери в личном составе 42-го дивизиона за 31 октября и 1 ноября составили: убитыми и сгоревшими – 11 человек, ранеными – 24 человека (из них 11 тяжело).

За период боевых действий с 1 октября по 2 ноября 1942 года бронепоезда 42-го ОДБП произвели 19 огневых налетов и отбили 4 атаки, уничтожив при этом 14 танков (еще 24 подбито), 15 автомашин, 15 подвод с боеприпасами, 7 минометов, 9 орудий, 4 пулеметных гнезда, до 300 солдат и офицеров, отразили 3 авианалета и сбили один самолет.

4 ноября 1942 года 42-й дивизион убыл для ремонта и пополнения личным составом в Тбилиси. Подводя итоги боевой деятельности 42-го отдельного дивизиона бронепоездов в боях за Кавказ в документах отделения бронепоездов Закавказского фронта говорилось следующее:

«Боевая деятельность дивизиона в октябре и ноябре месяцах еще раз показала, что личный состав дивизиона, несмотря на трудности, справился со всеми порученными боевыми задачами. Бойцы и командиры 42 ОДБП, выполняя наказ строителей бронепоездов, беспощадно громили и уничтожали живую силу и технику врага. Экипажи обеих бепо не дрогнули в самые напряженные моменты боя, оставаясь на своем боевом посту, выполняя долг перед Родиной. Личный состав дивизиона за самоотверженную борьбу командованием Северной Группы Войск Закавказского фронта от имени Президиума Верховного Совета Союза СССР награжден правительственными наградами в количестве 86 человек».

Помимо фронтов, на которых велись активные боевые действия, бронепоезда довольно активно применялись и там, где активных боевых действий не вылось – на Ленинградском, Волховском и Карельском фронтах. Небезынтересно привести «Доклад об использовании бронепоездов на Волховском театре войны», направленный в ГАБТУ КА начальником отделения бепо фронта подполковником Орловым 11 августа 1942 года. К этому времени здесь действовало семь отдельных дивизионов бронепоездов:

«Волховский театр войны имеет ряд особенностей, влияющих на работу бронепоездов, а именно:

1. Слабо развитая сеть железных дорог и их одноколейность.

2. Недостаточное количество рабочих путей и тупиков на станциях.

3. Лесисто-болотистая местность с большим количеством мостов различных размеров, подвергающихся усиленной бомбардировке с воздуха.

4. Затопление некоторых участков железной дороги водой по причине большого количества осадков.

5. Отсутствие в большинстве случаев хороших грунтовых дорог, идущих параллельно полотну железной дороги – создают условия, затрудняющие работу бронепоездных частей по причине загруженности основных коммуникаций армии движением войск и различным видом транспорта.

Основными недочетами, понижающими эффект боевой работы бронепоездов на данном театре войны являются:

Таким образом усиливали ПВО бронепоездов: полуось автомобиля с установленным на ней 12,7-мм авиационным пулеметом УБ. Бепо «Уфа» 60-го ОДБП, 1-й Прибалтийский фронт, лето 1944 года (АСКМ).

1). Недостаточная маневренная скорость движения бронепоездов на боевом участке фронта, являющаяся следствием трех причин:

а). неисправность железнодорожного полотна как результат постоянного огневого воздействия наземной артиллерии и авиации противника.

б) недостаточная дисциплина среди передвигающихся в полосе железной дороги наших войск, тормозящих движение бронепоездов при следовании их в огневой налет и тем самым нарушающих основной принцип работы бронепоездов – внезапность.

в). неудовлетворительная работа по обеспечению маневренности бронепоездов на боевом участке со стороны работников железной дороги по причине которых создаются пробки на полотне железной дороги в силу загруженности рабочих путей второстепен-

Занятия по противохимической обороне команды бронепоезда № 7 «Балтиец» Краснознаменного Балтийского флота. 1942 год. На заднем плане – бронеплощадка со 102-мм морской пушкой (ЦВММ).

ным транспортом, не дающим возможности бронепоездам быстро отходить в тыл после огневого налета, что создает излишнюю угрозу вывода из строя личного состава и матчасти от воздействия авиации противника.

2). Недостаточная дальность огня артиллерией бронепоездов вынуждает командиров бронепоездных частей вести огонь только прямой наводкой с близких дистанций (250–500 м), что естественно вызывает на себя излишнюю мощь огневых средств фашистской армии, что в обстановке, изложенной в 1-м разделе настоящего доклада создает условия, при которых бронепоезд, представляя собою мишень больших размеров подвергается риску преждевременного вывода материальной части из строя, а отсутствие на платформах ПВО бронированных площадок ставит под угрозу вывода из строя от ружейно-пулеметного огня противника – огневые расчеты зенитных средств бронепоезда.

3). При взаимодействии бронепоездов с другими родами войск имеют место случаи переподчинения командиров бронепоездных частей – командирам стрелковых рот, не имеющих тактического кругозора по применению бронепоездов, вследствие чего бронепоезда простаивают на огневых позициях продолжительное время (от 4-х до 6 часов) без постановки со стороны пехотных начальников конкретных задач бронепоездам, в силу чего последние подвергаются риску вывода матчасти и личного состава из строя и вынуждены уходить к месту постоянной дислокации не произведя ни одного выстрела.

4). При боевом использовании бронепоездов не соблюдается определенный режим ведения огня из артиллерии, т.е. бронепоезда производят по 4–5 огневых налетов в короткий промежуток времени при интенсивном ведении огня из пушек, что ведет к преждевременному выводу из строя артиллерийских средств бронепоезда.

5). В практике работы бронепоездов на боевом участке имеют место случаи схода бронепоездов с рельс по причине неисправного состояния полотна железной дороги. Учитывая то обстоятельство, что бронепоезд не имеет достаточного количества подъемных средств, а вызов ремонтно-восстановительного поезда связан с потерей большого количества времени, ставит команду в затруднительное положение и может повлечь за собою излишние жертвы в личном составе и матчасти. Это обстоятельство усугубляется еще тем, что бронепоезда не имеют в достаточном количестве положенных по штату зенитных средств обороны, а не обеспечен-

К экипажу бепо «Народный мститель» 71-го ОДБП приехали шефы – рабочие одного из заводов Ленинграда. 1943 год (фото из архива Я. Магнуского).

ность боеприпасами к зенитным орудиям, имеющимся на бронепоездах, вынуждает командиров бронепоездов вест только одиночный огонь из автоматических пушек при переходе вражеских самолетов в пике, что естественно, не дает должного эффекта в борьбе с вражеской авиацией наших зенитных средств, а установленная премия за каждый сбитый самолет противника в размере 2-х тысяч снарядов – арт. снабжением армий не выдается по мотивам отсутствия боеприпасов на складах.

В целях улучшения боевой работы бронепоездов требуется проведение в жизнь следующих мероприятий:

1. Установить на бронепоездах орудия, допускающие ведение огня с закрытых позиций на 12 км.

2. Усилить противовоздушную оборону бронепоездов, доведя зенитную артиллерию (25-мм пушки) до штатной нормы. Кроме того, желательно иметь на каждом бронепоезде по два пулемета ДШК и по две спаренных установки пулеметов системы «Максима».

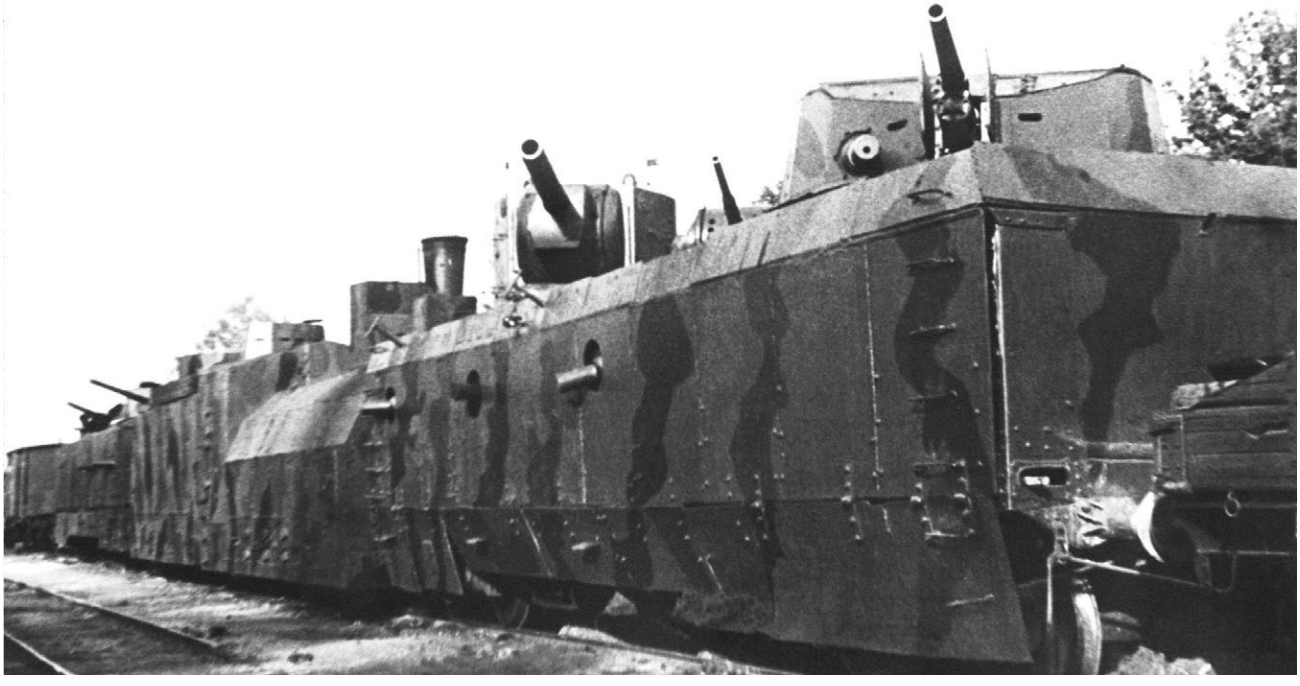
3. На платформах ПВО иметь по две бронированных площадки как средства защиты огневых расчетов от осколочного действия, а также от ружейно-пулеметного огня при огневом налете.

4. Не допускать переподчинения бронепоездов командирам стрелковых рот, как не имеющим тактического кругозора по боевому использованию бронепоездов.

5. В целях обеспечения положительных свойств бронепоездов – внезапности и высокой маневренности на боевом участке, необходимо:

а). не допускать длительных стоянок бронепоездов на огневых позициях, а выход бронепоездов в огневой налет и отход с огневых позиций по выполнении бронепоездом боевой задачи (днем, при хороших метеорологических условиях, т.е. в ясную погоду) должны отходить под прикрытием нашей авиации, особенно в зоне огня дальнобойной артиллерии противника, когда огневое вражеской артиллерии и авиации по полотну железной дороги создают условия вынужденных остановок бронепоездов по причине порчи железнодорожного полотна и схода с рельс бронепоездов, в результате чего бронепоезд не имея достаточного количества подъемных средств при поезде, а вызов команды ремонтно-восстановительного поезда в силу своей удаленности требует много времени, пред-

Бронепоезд № 1 из состава 66-го отдельного дивизиона бронепоездов. Май–июнь 1942 года. Матчасть для этого бепо была изготовлена на заводе имени Октябрьской революции в Ворошиловграде в 1942 году. Обратите внимание на вооружение передней площадки: 76-мм пушка образца 1902/30 года, 45-мм в башне танка Т-34 и 152-мм гаубица М-10 в башне танка КВ-2 (фото из архива С. Гордеева).



Бронепоезд № 1 66-го отдельного дивизиона бронепоездов, потерянный в бою 20 июля 1942 года в районе станции Горная. В отличие от передней бронеплощадки, задняя имела на вооружении только два орудия 76-мм Ф-34 в башне танка Т-34 и 76-мм пушку образца 1902/30 года (АСКМ).

ставляет большую неподвижную цель для вражеской авиации, подвергается большой опасности – вывода из строя личного состава и матчасти.

б). ликвидировать пробки на боевом участке железной дороги путем построения тупиков, а также организации должного порядка среди войск, передвигающихся в полосе железной дороги.

6. Принять меры к бесперебойному снабжению бронепоездов положенным количеством боеприпасов, особенно для зенитных орудий, а также своевременно выдавать премию за каждый сбитый самолет противника – 2000 снарядов.

7. Потребовать от командиров стрелковых частей, взаимодействующих с бронепоездами в полосе железной дороги, ответственности за работу наравне с командирами бронепоездных частей в соответствии с инструкцией по боевому применению бронепоездов издания 1942 года.

8. Принять меры к обеспечению наибольшей оперативности в работе команд ремонтно-восстановительных поездов по вопросу выезда к месту аварии бронепоездов и самой работы по оказанию технической помощи поездам при исправлении железнодорожного полотна и быстрой постановке бронепоезда на рельсовый путь.

9. Бронепоезда должны иметь необходимый противопожарный инвентарь и другие средства борьбы по ликвидации аварий».

На Ленинградском фронте, в условиях блокады, действовали 71 и 72-й ОДБП, а также три бепо Балтийского флота: «Балтиец», «За Родину» и «Стойкий» (последний в 1943 году передали армии и включили в состав новосформированного 14-го дивизиона). Основной задачей бронепоездов Ленинградского фронта была артиллерийская поддержка своих войск и проведение артиллерийских налетов. Благодаря развитой железнодорожной сети Ленинградского узла они могли свободно перебрасываться с одного участка на другой. В отчете о действиях бепо фронта за 1942 год говорилось:

«Перед бронепоездами ставилась задача по отражению контратак противника и уничтожению его огневых точек, т.к. противник за отчетный период не вел наступательных действий и наши войска несли активную оборону, то боевое применение бронепоездов было крайне ограничено.

Наиболее полное применение бронепоезд будет иметь при наступательных действиях наших частей и выхода их на оперативный простор. В этот период огневая мощь бронепоездов будет использована более целесообразно и эффективно по живой силе против-

Передача Красной Армии бронепоездов «Московский железнодорожник» и «Советский железнодорожник» (61-й ОДБП). Москва, весна 1943 года. Оба состава типа БП-43 (фото из архива С. Гордеева).

ника, его бронетанковым частям действующим в полосе железнодорожного полотна на удалении 1200 метров, по батальонной и полковой артиллерии и ОП минометных батарей.

При существующем вооружении бронепоездов (76-мм пушки) применять их в системе обороны возможно только по переднему краю обороны противника для уничтожения огневых точек, находящихся за легкими укрытиями, т.к. разрушительная сила 76-мм снарядов для ДЗОТ и землянок крайне незначительна.

Действие по огневым позициям полковой и дивизионной артиллерии противника в системе обороны почти невозможно из-за крайне ограниченной деятельности стрельбы бронепоездной артиллерии.

Обобщенного опыта боевого использования бронепоездов в наступательном бою и по отражению контратак противника в АБТУ Ленфронта крайне мало, т.к. части армий в основном несла только активную оборону и бронепоезда имели ограниченное применение».

Впоследствии, после прорыва блокады, бепо использовались для боевых выездов и подавления артиллерийских и пулеметных точек противника. Например, с 13 по 25 августа 1943 года бепо «Стойкий» и мотоброневагон «Стремительный» из состава 14-го ОДБП, действуя в полосе 23-й армии в районе Шлиссельбурга, сделали 28 огневых налетов, израсходовав при этом 186 82-мм мин и 1355 76-мм снарядов.

С началом наступления частей Красной Армии на Запад активность действий бронепоездов стала заметно снижаться. Это и понятно – в ходе боевых действий железная дорога разбивалась авиацией и артиллерией, а, кроме того, при отступлении немцы разрушали или минировали полотно им станционные сооружения. Поэтому основными боевыми задачами, решаемыми дивизионами бронепоездов во второй половине войны, являлись огневая поддержка наступающих частей и прикрытие станций от атак с воздуха.

В этот период активно практиковалось создание групп бронепоездов – два, иногда три дивизиона – под общим командованием. Они использовались в качестве артиллерии поддержки наступающих в полосе железных дорог пехотных и танковых частей. Особенно успешно группы бепо применялись в период весенне-осенней распутицы, когда артиллерия отставала от наступающих частей. Вот несколько примеров.

29 декабря 1942 года в составе 3-ей ударной армии Калининского фронта была создана группа бепо в составе особых 57 и 62-го ОДБП (с реактивными установками «катюша»), под общим командованием капитана Текучева, командира 57-го дивизиона. Бронепоезда сосредоточились на станции Великополье и вошли в оперативное подчинение 7-ой Эстонской стрелковой дивизии, которая готовилась к наступлению на город Великие Луки с востока.

Группа получила задачу огневыми налетами с открытых и закрытых огневых позиций вести огонь по восточной окраине Великих Лук, станции и прилегающим населенным пунктам для обеспечения поддержки наступающих частей.

Действия бронепоездов начались с 31 декабря 1942 года, после увязки вопросов взаимодействия с пехотными и артиллерийскими частями 7-ой стрелковой дивизии, и велись ежедневно по 7 января 1943 года. Благодаря поддержке бепо, которые своим артогнем подавляли и уничтожали укрепления и огневые точки противника, части дивизии продвинулись вперед и захватили несколько траншей, ДЗОТов и здания на восточной окраине Великих Лук. За этот период бепо уничтожили до 10 ДЗОТ, 8 минометов, 5 пулеметных точек, кроме того, противник понес большие потери в живой силе.

Во время артналетов бронепоезда неоднократно подвергались атакам немецких бомбардировщиков, но благодаря массированному зенитному огню средств ПВО бепо, самолеты рассеивались и не могли вести прицельного бомбометания.

В сентябре 1943 года в составе 3-й ударной армии 2-го Прибалтийского фронта создали группу бронепоездов в составе 62-го особого и 56-го ОДБП, приданную командиру 158-й стрелковой дивизии, действовавшей вдоль железной дороги Великие Луки–Невель. Железнодорожный путь от станции Чернозем до переднего края был разрушен частями противника, поэтому пришлось его восстанавливать силами личного состава дивизионов. В 10-дневный срок, работая преимущественно по ночам, удалось отремонтировать полотно на протяжении 4 км.

Для успешного действия бронепоездов командир группы подполковник И. Алхазашвили провел разведку и одновременно увязку взаимодействия с пехотой и артиллерией 185-й стрелковой дивизии.

Бепо получили задачу поддержать 1319-й стрелковый полк, производивший демонс-

тративное наступление, с тем, чтобы противник не смог перегруппировать свои силы. Группа бронепоездов должна была сковать немцев в районах Седурин, Еремкино, Пеньки и парализовать своим систему его обороны в этих районах.

Действия бепо на этом участке велись с 16 октября по 28 октября 1943 года. Находясь круглые сутки на огневых позициях, бронепоезда вели массированные огневые налеты по опорным пунктам и огневым средствам, оттянув на себя часть сил противника и тем самым обеспечив проведение успешной наступательной операции левофланговых частей 185-й стрелковой дивизии.

За время боевых действий бепо уничтожили 18 огневых точек, две минометных батареи, 4 75-мм орудия, стоящих на прямой наводке, подавлен огонь 20 орудий, отбита контратака противника силою до роты, убито свыше 70 солдат и офицеров противника.

Находясь на огневой позиции бронепоезда неоднократно подвергались артобстрелу и бомбежке, но благодаря организованному зенитному огню и умелому маневрированию, повреждений не имели. При этом особо отличились старшие лейтенанты К. Пергаев и П. Дзюба, которые в момент бомбежки умелым маневром успевали уходить из зоны падения бомб.

За образцовое выполнение задания командования приказом командующего бронетанковыми и механизированными войсками 3-ей ударной армии от 29 ноября 1943 года 40 человек, особо отличившихся в проведенной операции, были награждены орденами и медалями.

17 января 1944 года 62-й особый дивизион бронепоездов получил приказ командующе-

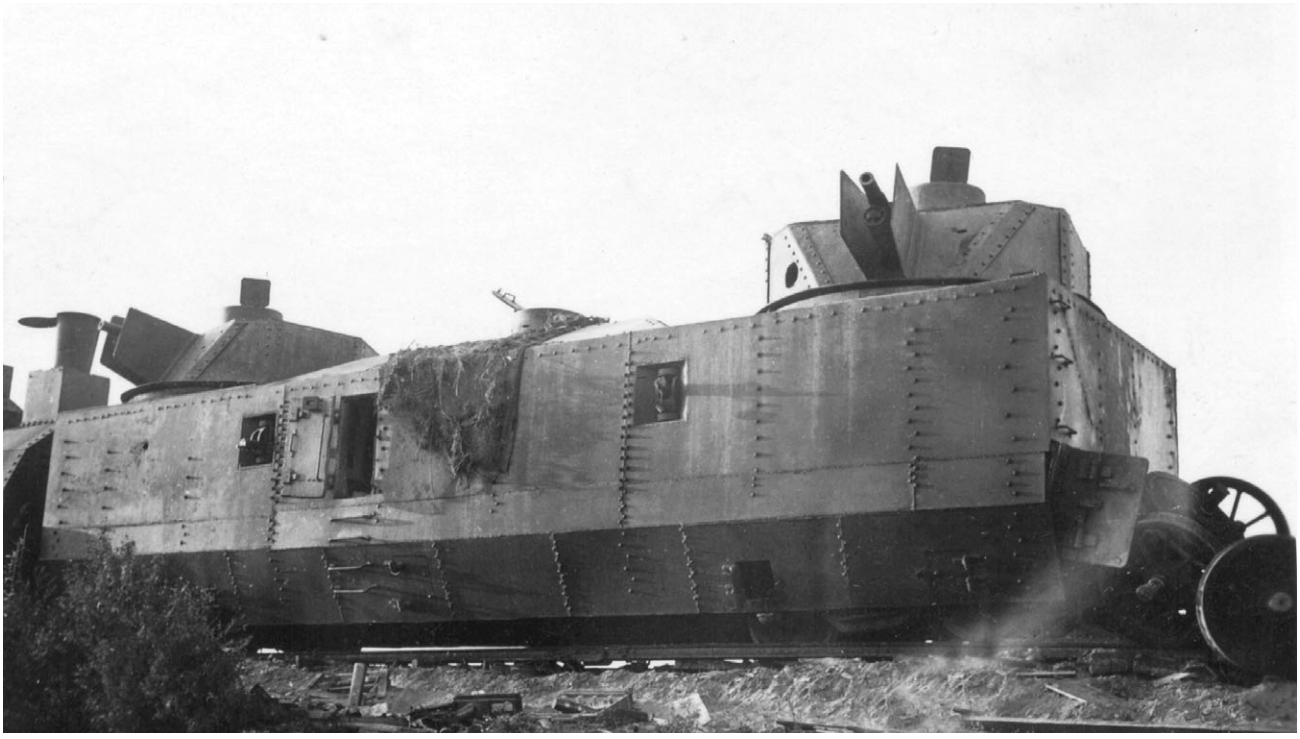
Трофейные советские бронепоезда, свезенные немцами в одно место: на переднем плане тяжелая бронеплощадка ПТ-33, за ней площадка бронепоезда № 2 51-го ОДБП. 1942 год (АСКМ).

го 22-й армии 2-го Прибалтийского фронта о выходе на боевой участок Гущино – Новосокольники с задачей: «Находясь на закрытых огневых позициях вести огонь по городу Новосокольники и опорным пунктам в районе Новосокольники с целью обеспечить своим огнем наступательные операции 178 СД, имеющую задачу занять Новосокольники, кроме того, быть готовым к отражению возможных контратак противника».

Операция по овладению Новосокольниками проводилась с 18 по 30 января 1944 года. В течение этих дней бронепоезда своими массированными артналетами парализовали огневые точки противника на северной окраине города, давая возможность продвигаться нашим частям вперед. На протяжении всей операции бепо находились на Огневой позиции, уходя посменно для заправки и пополнения боекомплекта на станцию Великие Луки. Они неоднократно участвовали в артподговках по обработке переднего края противника, а так же выполняли отдельные задачи по уничтожению его укреплений, живой силы и техники. Всего за этот период дивизионом уничтожено: минометная батарея, 12 пулеметов, 5 блиндажей, 2 75-мм орудия, 3 реактивных установки (в документах проходят как «метательные аппараты»), подавлен огонь 2 реактивных установок и 3 105-мм орудий, отбита контратака противника, рассеяно и частично уничтожено скопление пехоты численностью до батальона.

Своим массированными, внезапными огневыми налетами, бронепоезда изматывали немцев и способствовали успеху нашей пехоты, благодаря чему 29 января 1944 года, внезапной атакой противник был выбит из города крупного железнодорожного узла Новосокольники.

Трофейные советские бронепоезда: на переднем плане бронепаровоз Ов № 6039 бронепоезда № 2 «Комсомол Чувашии» из состава 53-го ОДБП. 1942 год (АСКМ).



Бронеплощадка отдельного бронепоезда № 19 «Щорс», разбитого в бою с немецкими танками под Моздоком 23 августа 1942 года (фото из архива А. Пржечека).

По представлению командования 178-й стрелковой дивизии, приказом Верховного Главнокомандующего № 015 от 3 февраля 1944 года 62-му особому дивизиону бронепоездов присвоено наименование Новосокольнический.

За образцовое выполнение заданий командования при овладении городом Новосокольники награждено орденами и медалями 45 солдат и офицеров 62-го ОДБП.

В феврале 1944 года, на рубеже города Шепетовка немцы сосредоточили большое количество войск, пытаясь контрударом задержать наступление частей Красной Армии. Части 18-го гвардейского стрелкового корпуса получили задачу отбить контратаки противника и выбить его из Шепетовки.

В связи с наступившей распутицей, артиллерия отставала от пехоты и не могла поддерживать части корпуса. Поэтому для поддержки пехоты на участке станция Полонное – Шепетовка была создана группа бронепоездов из состава 37 и 49-го ОДБП под командованием командира 37-го дивизиона подполковника Зайченко. Группа вошла в состав артиллерии 18го гвардейского стрелкового корпуса.

В течение 9–10 февраля 1944 года бронепоезда группы поддерживали своим огнем действия пехоты, причем 49-й дивизион прикрывал наступление на Шепетовку, а 37-й – отбивал контратаки немцев в районе господствующей высоты 311,1. Причем 10 февраля противник предпринял до 10 контратак, высота 311,1 переходила несколько раз из рук в руки, но всякий раз решался исход боя в пользу наших войск, благодаря поддержке огня бронепоездов (например, только 37-й ОДБП выпустил за 10 февраля 623 снаряда).

К исходу 11 февраля 1944 года, после ожесточенных боев части 18-го гвардейского стрелкового корпуса при поддержке артиллерии и бронепоездов, окончательно овладели городом Шепетовка и высотой 311,1.

За этот период 37 и 49-й дивизионы уничтожили 6 минометных батарей, 12 пулеметов, 13 орудий, 4 автомашины, до 350 солдат и офицеров, разрушили 10 блиндажей, рассеяли до двух батальонов пехоты, подбит один немецкий бронепоезд и отражено 15 контратак противника.

За отличные боевые действия бронепоездов при овладении городом Шепетовка приказом Верховного Главнокомандующего № 038 от 17 февраля 1944 года 37 и 49-й дивизионам было присвоено наименование «Шепетовские», а до 70% личного состава награждено орденами и медалями.

59-й отдельный дивизион бронепоездов, действующий в составе 47-й армии 1-го Белорусского фронта, 9 сентября 1944 гола прибыл на участок Отвоцк–Родосьць (25 км южнее Варшавы). Он получил задачу поддержать действия 175-й стрелковой дивизии, наступавшей на пригород Варшавы – Прагу.

10 сентября дивизион поддерживал действия дивизии в районе станции Вавер, а в 9.00 своим огнем отбил контратаку пехоты противника при поддержке 4 танков. В этот день 59-й ОДБП действовал очень эффективно, уничтожив 2 орудия, 15 пулеметов, до 190 солдат и офицеров, подавив огонь двух артиллерийских и двух минометных батарей и рассеяв до двух рот пехоты. Огонь бронепоездов способствовал занятию нашими пехотинцами сел Збытки, Застув и Ляс.

11 сентября бепо трижды производили обстрел позиций противника, оказывавшего упорное сопротивление частям 175-й стрелковой дивизии. Огонь бронепоездов позволил нашей пехоте к исходу дня выйти к Праге и завязать бои не ее окраине.

13 сентября 1944 года бронепоезда 59-го ОДБП поддерживали огнем наши части, наступающие на Скерки и Сельце, а к исходу дня части Красной Армии заняли южную и центральную часть Праги.

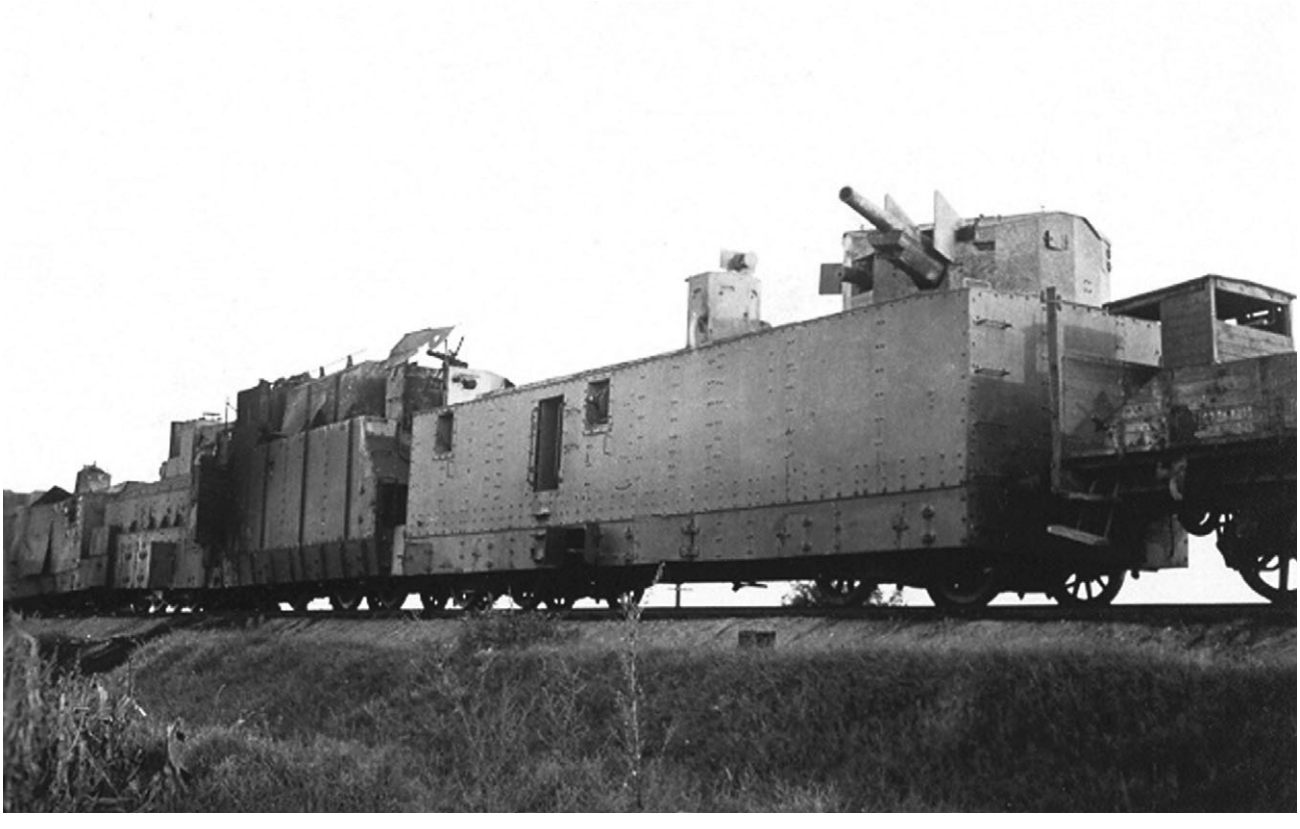
Всего за 10–13 сентября 1944 года 59-й дивизион уничтожил 5 орудий, 18 пулеметов, 5 ДЗОТ, до 300 человек, подавили 3 артиллерийских и 3 минометных батареи, рассеяли до трех рот пехоты. За активные боевые по овладению пригородом Варшавы – Прагой приказом верховного главнокомандующего 59-му отдельному дивизиону бронепоездов присвоено почетное наименование «Пражский».

В январе 1945 года 59-й ОДБП поддерживал огнем действия 6-й дивизии Войска Польского, которая 17 января форсировала Вислу и заняла юго-восточную часть Варшавы. Это были последние бои дивизиона в Великой Отечественной войны.

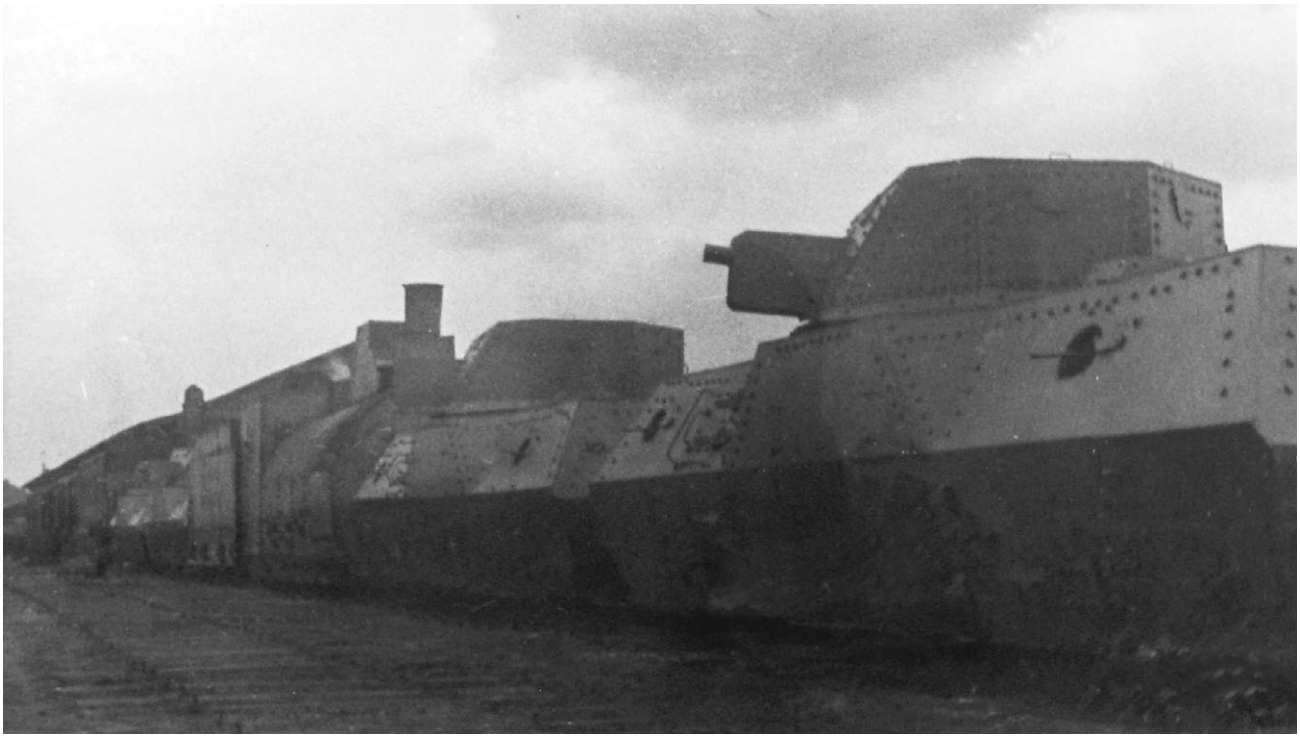
Вообще, в 1945 году бронепоезда действовали не очень активно. Большинство из них закончили боевые действия в феврале–марте 1945 года.

БОИ С ТАНКАМИ. Одной из боевых задач бронепоездов являлось отражение танковых атак противника. Правда, часто эти бои заканчивались не в пользу железнодорожных крепостей. В мае 1942 года был обобщен опыт действий бепо против танков в 1941 году, при этом на основе применения 7-го ОДБП делались следующие выводы:

«Огонь по группе танков может открываться с 2,5 – 3 км. Так, при стоянке тяжелого бронепоезда на станции Кошкино танки появились в 3-х километрах от станции. Из орудий был немедленно открыт огонь прямой наводкой и метким огнем ефрейтора Боярина и артиллериста Лыжуха несколько тан-



Отдельный тяжелый бронепоезд № 20», разбитый в бою с немецкими танками под Моздоком 23 августа 1942 года. На переднем плане бронеплощадка ПТ-33 (фото из архива А. Пржечека).



Бронепоезд № 1 12-го ОДБП. 1942 год. Бепо типа ОБ-3 построен на станции Сызрань в апреле 1942 года. Вооружение – 75-мм пушка образца 1902/26 года, 4 пулемета Браунинг (польский) и один ДТ на каждой бронеплощадке. Броня не закаленная, толщиной 30–40 мм (паровоз) и 10+20 мм с 80 мм воздушным зазором (борта и башни площадок) (ЦАМО).

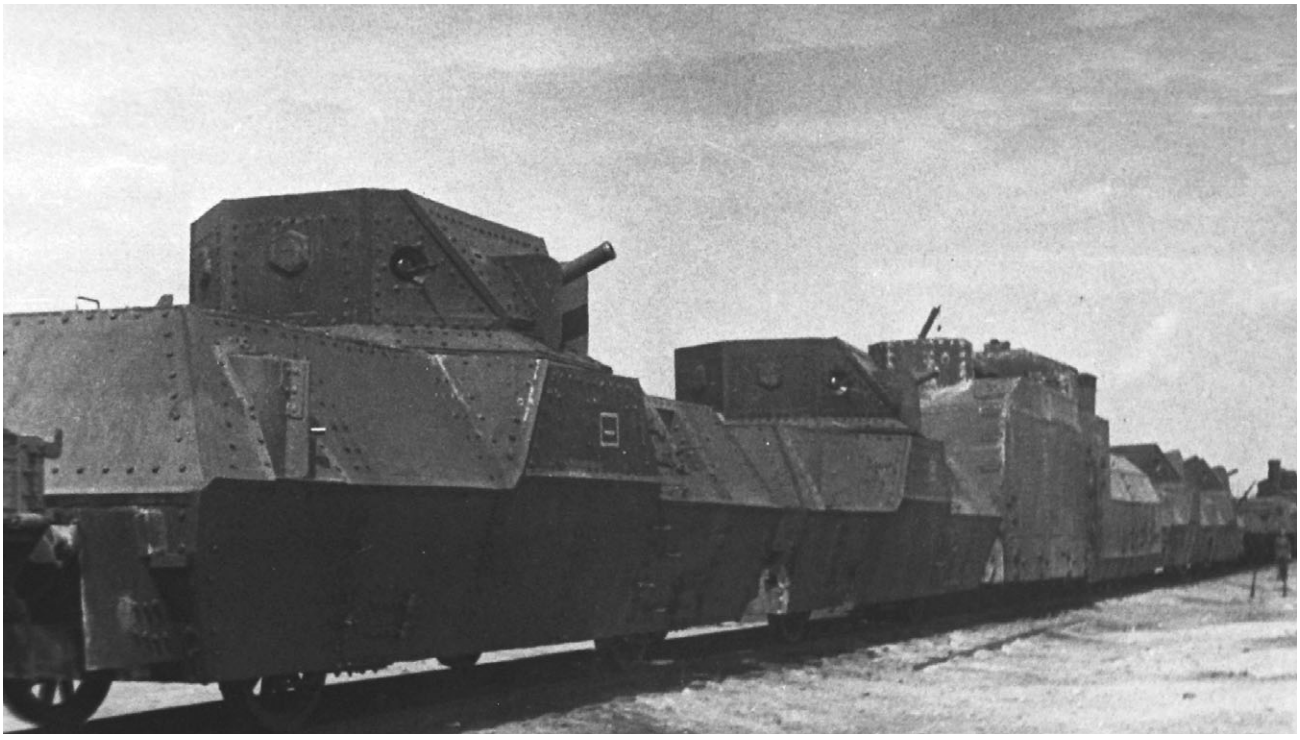
ков были подбиты. Желательно вести огонь по танкам фугасными снарядами, шрапнелью на удар, бронебойно-зажигательными снарядами».

11 июня 1942 года бронепоезда 59-го ОДБП прибыли на разъезд Арбузовский (28-я армия Юго-Западного фронта), где заняли огневые позиции в лесополосе. Высланная разведка доложила, что вдоль железной дороги в направлении Белый Колодец движется немецкая колонна: пехота, танки и тягачи с артиллерией. Выехав внезапно, бронепоезд № 1 с дистанции 300–500 метров открыл артиллерийский и пулеметный огонь. Противник начал отвечать, разворачивая орудия и танки. Прямым попаданием бронепаровоз бепо № 1 был выведен из строя, но благодаря усилиям машиниста «при давлении пара, доходящего до 5 атмосфер, продолжая бой бепо № 1 при поддержке бепо № 2 отошел на станцию Белый Колодец». Здесь поврежденный бронепоезд взял на буксир бепо № 2 и отошел с ним на станцию Купянск. В результате боя огнем бепо был разбит головной танк, разбито 2 орудия, 2 автомашины и 2 мотоцикла. Движение противника на этом направлении было задержано.

22 июня 1942 года бронепоезд № 1 58-го ОДБП (типа НКПС-42) Юго-Западного фронта в районе станции Староверовка с 04.30 до 17.00 подвергался почте непрерывной бомбежке, в результате чего прямым попаданием бомбы была разбита одна бронеплощадка, в которой начали рваться снаряды. Осколками повредило вооружение бронепоезда, в результате чего в исправности осталось только одно орудие. После восстановления железнодорожного полотна бепо стал отходить на станцию Староверовка, ведя огонь по появившимся в это время немецким танкам, которых было до 30. В ходе боя бронепоезд подбил 7 танков, но сам получил 39 попаданий 50-мм снарядов в бронеплощадки и 10 в бронепаровоз, были убиты машинист и кочегар, разбиты цилиндр и реверс, в результате чего бепо понесся под уклон к станции Староверовка, где врезался в стоящий на путях эшелон. В 23.00 разбитый бепо № 1 58-го ОДБП вывели в ремонт.

5 июля 1942 года бронепоезд № 2 «Комиссар Лестев» 45-го ОДБП прямой наводкой отбил атаку шести танков и батальона пехоты противника на станцию Коротыш. При этом был подбит один танк и рассеян батальон пехоты противника. В отчете об этом бое говорилось:

«В этой операции отличился орудийный расчет сержанта Павлова. Наводчик этого орудия Сименихин с первого выстрела подбил немецкий танк, а остальные поспешно отошли. Бронепоезд, преследуя отступающего противника, ворвался на ст. Коротыш, способствуя своим огнем продвижению вперед нашей пехоты».



Бронепоезд № 1 33-го ОДБП. 1942 год. Бепо типа ОБ-3 построен на станции Балашов в марте 1942 года. Вооружение – 76-мм танковая пушка Л-10, 3 пулемета Браунинг (польский) и два ДТ на каждой бронеплощадке. Броня закаленная, толщиной 30–40 мм (паровоз) и 15+10+10 мм с 80 мм воздушным зазором (борта) и 15+10 мм с 80 мм воздушным зазором башни площадок (ЦАМО).

Боевые действия бронепоезда на участке Здоровец – Коротыш содействовали стабилизации обороны на этом участке, и город Ливны, несмотря на частые атаки противника, остался в наших руках.

23 августа 1942 года танки Клейста прорвали оборону Ростовского артиллерийского училища на участке Дементевский, Русский 1-й и двинулись к Моздоку. Для локализации прорыва сюда спешно перебросили 19-й отдельный легкий бепо «Щорс» (командир капитан Кучма) и 20-й отдельный тяжелый бепо (бывший 55-й кадра второй очереди 7-го ОДБП), которые еще 9 августа 1942 года были объединены под общим командованием командира 20-го депо капитана Бородавко, комиссаром стал военком того же бепо политрук Абрамов (в документах значилась как «Моздокская группа бронепоездов» (в выпуске «Фронтовой иллюстрации» № «Бронепоезда Красной Армии 1931 – 41 гг.» ошибочно указано, что бепо № 19 и 20 были сведены в 66-й ОДБП. На самом деле, исходя из найденных автором документов, это бронепоезда были отдельными. 12 октября 1942 года из оставшегося личного состава бепо № 19 и 20 и построенной в Махачкале новой матчасти был сформирован 65-й ОДБП. – ***Прим. автора***).

При прохождении станции Осетинская на пути к Моздоку, 20-й бепо атаковали 10 немецких танков. В ходе боя артиллеристы бронепоезда подбили 4 машины, но и сам состав получил ряд повреждений – был пробит тендер, в результате чего возник пожар. Благодаря мужеству паровозной бригады (машинист Савин, помощники Джохадзе, Горожанкин и Власов) пожар удалось ликвидировать и, несмотря на то, что из тендера вытекли вода и мазут (паровоз был на жидком топливе) и довести бронепоезд на остатках пара до Моздока.

Заняв у станции огневую позицию, бепо № 20 открыл огонь по занятым немцами населенным пунктам Русский 1 и 2-й, а примерно через два часа к железной дроге северо-западнее Моздока подошло до 50 танков. Капитан Бородавко принял решение – внезапным налетом отбросить танки и тем самым дать закрепиться подходящим к Моздоку частям 11-го гвардейского стрелкового корпуса.

Первым вступил в бой бронепоезд № 20, ведомый черным паровозом. Он открыл огонь прямой наводкой по танкам, которые начали переходить железную дорогу западнее города. Артиллеристам бепо удалось подбить 7 машин, но к этому времени состав получил ряд попаданий – в орудийную башню, топливный бак не тендере и командирскую рубку, в результате чего погиб командир Моздокской группы бронепоездов капитан Бородавко. Загорелась одна бронеплощадка, и комиссар 20-го бепо политрук Абрамов приказал команде покинуть гибнущий состав.

В это время на помощь подошел 19-й бронепоезд капитана Кучмы, который уничтожил еще три танка. Ответным огнем противника был выведен из строя бронепаровоз, вторая бронеплощадка и одно орудие первой площадки, после чего команда покинула состав. После боя в живых осталось 19 человек из команды 20-го бронепоезда и 23 из состава 19-го. Огнем бепо было подбито и уничтожено 14 немецких танков, наступление противника задержано на несколько часов.

В своем приказе № 035 от 28 августа 1942 года командующий Северной группы войск Закавказского фронта генерал-лейтенант Масленников объявил благодарность всему личному составу 19 и 20-го бепо и отметил их действия как «пример храбрости и геройства, проявленных в бою личным составом бронепоездов».

Многие были награждены орденами и медалями, а командир Моздокской группы бепо капитан Бородавко и комиссар политрук Абрамов орденами Ленина (посмертно).

Об этом бое писала немецкая пресса, например, журнал «Die Wermacht» под заголовком «конец группы бронепоездов «Кавказ» писал:

«23 августа две роты танков наступали на Моздок на Тереке. Когда первые танки пересекли железную дорогу, советы бросили в бой тяжелый бронепоезд № 20. Он маневрировал среди строений и вел огонь из всех орудий по немецким танкам, которые, наступая через открытую, степную местность не имели никакого укрытия. Танки стали отвечать огнем и через пару минут добились попадания в паровоз, из которого повалил пар. Команда численностью в 100 человек поспешно стала покидать бронепоезд. При попадании в тендер с нефтью бронепоезд был остановлен, а огонь из танков систематически разрушал одну бронеплощадку за другой. Бронепоезд горел.

В этот момент из-за вокзала города показался легкий бронепоезд № 19. Однако его бронепаровоз был тут же подбит, а попадание в артвагоны вызвало детонацию боезапаса. Оба бронепоезда были охвачены огнем. На следующий день город Моздок был захвачен».

О реальных повреждениях, полученных бепо № 19 и 20, можно судить из донесения заместителю командующего бронетанковыми войсками Северо-Кавказского фронта об эвакуации разбитых составов в 1943 году силами 19-го ОДБП:

«Доношу, что согласно вашего приказания от 14 января 1943 года № 18562 бронепоезда,

Бронепоезд № 1 27-го ОДБП. 1942 год. Бепо типа ОБ-3 построен на заводе № 174 в Омске в феврале 1942 года. Вооружение – 75-мм пушка образца 1902/26 года и 5 пулеметов ДТ на каждой бронеплощадке. Броня закаленная, толщиной 30–45 мм (паровоз) и 15+15 мм с 80 мм воздушным зазором (борта и башни площадок) (ЦАМО).

Командир бронепоезда № 2 22-го ОДБП лейтенант Булавин (в центре) ставит задачу разведчикам. Западный фронт, ноябрь 1941 года. На переднем плане бронеавтомобиль БА-20 жд (РГАКФД).

погибшие в районе Моздок командой из состава вверенного мне дивизиона подняты и 16 февраля 1943 года направлены на станцию Махачкала. Бронепоезда находятся в следующем состоянии:

№ 19 (легкий).

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

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

Бронепоезд № 20 (тяжелый).

Бронепаровоз сгорел и по состоянию котла восстановлению не подлежит, может быть восстановлен только путем переноса брони на другой паровоз. Транспортировка возможна на своей ходовой части.

Одна бронеплощадка подорвана и имеет следующие повреждения: разрушена башня, правый и левый борта, повреждена рама платформы, недостает около 20% брони. Вторая площадка имеет незначительные повреждения и может быть легко восстановлена. Имеется повреждение башни. Вооружение обеих площадок полностью испорчено или отсутствует. Транспортировка возможна на своей ходовой части.

Командир 19 ОДБП майор Иваненко».

В сентябре 1942 года 36-й отдельный дивизион бронепоездов (бепо № 1 и № 2 типа ОБ-3, вооруженные 75-мм пушками образца 1902/30 годов) под командованием майора Кондратьева, действуя в составе северной группы войск Закавказского фронта на железнодорожном участке Алагир–Ардон, получил боевую задачу: «Не допустить противника к узлу шоссейных и грунтовых дорог Орджоникидзе–Грозный, Орджоникидзе–Махачкала и своим огнем прикрыть сосредоточение наших войск в районе Гизель».

31 сентября 1942 года немцы силою до полка пехоты и до 80 танков, под прикры-

тием авиации, начали наступление на станцию Ардон. Несмотря на неравные силы, бронепоезд № 2 под командованием капитана П. Фандей вступил в бой, который длился 6 часов. Помимо танков, противник вызвал авиацию, которая окончательно разбила уже расстрелянный танками состав.

Бронепоезд № 1, в начале боя находившийся на станции Алагир, при выдвижении на помощь бепо № 2, получил несколько попаданий в бронепаровоз и командирскую рубку, в результате чего погиб командир бронепоезда, а состав лишился хода.

Несмотря на гибель дивизиона, продвижение немцев на этом участке удалось задержать на несколько часов. В ходе боя бронепоезда уничтожили и подбили 22 танка, 5 бронетранспортеров и 15 автомашин.

За отличное выполнение боевой задачи и проявленную при этом стойкость и героизм, 36-му ОДБП приказом Военного Совета Закавказского фронта № 0416 от 19 мая 1943 года присвоено наименование 36-й отдельный Ардонский дивизион бронепоездов имени Магомета Гаджиева.

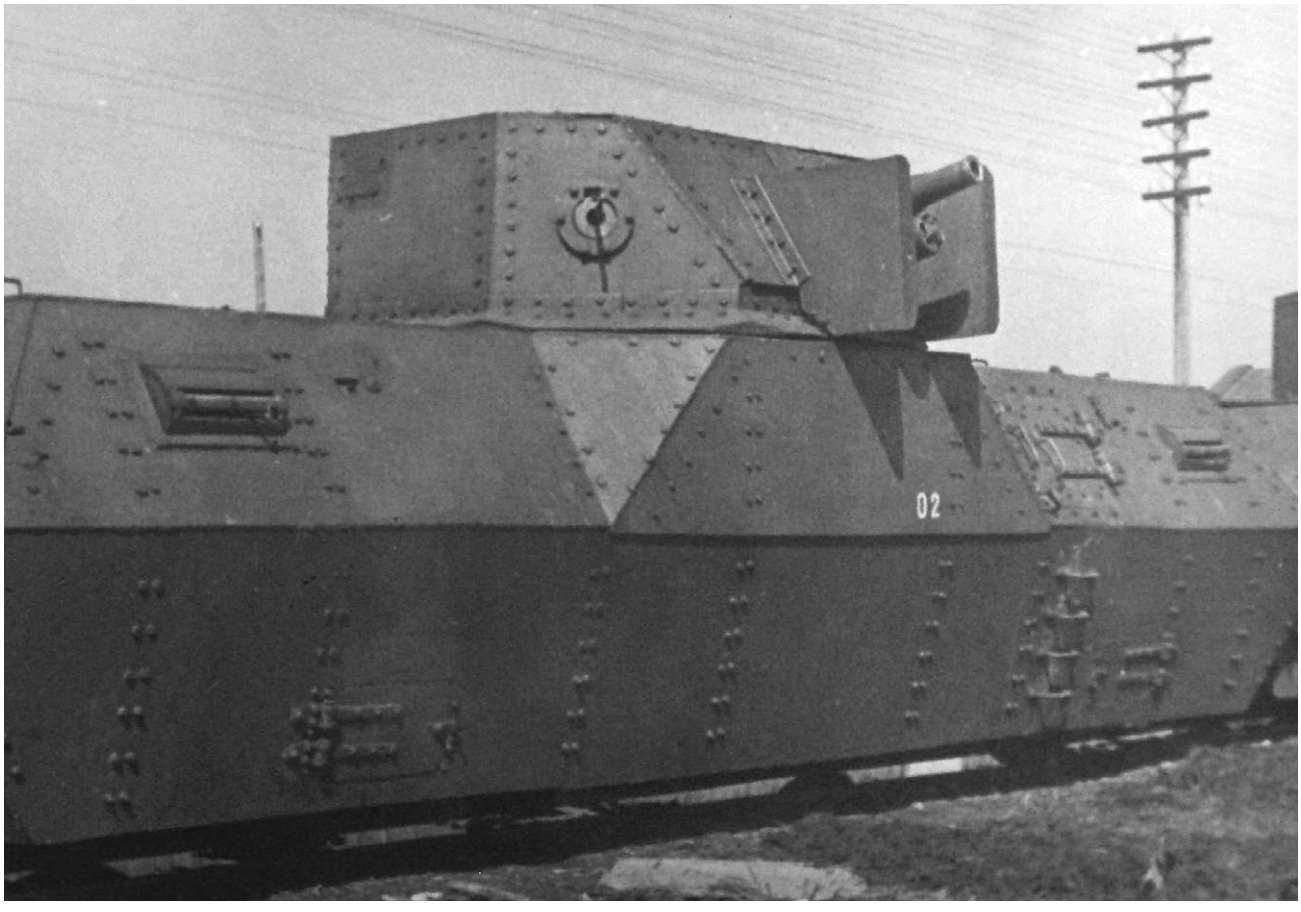
БОРЬБА С АВИАЦИЕЙ. Пожалуй, большая часть потерь бронепоездов в годы Великой Отечественной войны приходится на авиацию. Однако было немало случаев успешных действий бепо против немецкой авиации.

В мае 1942 года командир 56-го отдельного тяжелого бронепоезда капитан Бородавко, обобщив опыт применения бепо против самолетов, составил доклад, в котором рекомендовалось использовать для ведения огня по авиации не только зенитные пушки и пулеметы, но и орудия главного калибра:

«Практика 7-го дивизиона показывает несостоятельность утверждений некоторых товарищей, что огонь из бронепоездных пушек по авиации не дает достаточного эффекта. Так, на станции Хопры наводчик Быков и командир орудия Тибилов первыми же снарядами из 76-мм пушки сбили вражеский самолет. Ураганный огонь, открытый из орудий, заставил остальные самолеты обратиться в бегство, а бомбовый груз был сброшен беспорядочно в открытом поле...»

Примером успешного использования бронепоездов для прикрытия от авианалетов

Бронеплощадка типа ОБ-3 из состава бронепоезда № 2 -го ОДБП. 1942 год. Бепо построен на станции Чкалов в марте 1942 года. Площадка вооружена 75-мм пушкой образца 1902/26 года и пятью пулеметами ДТ, броня не закаленная, толщиной 15+15 мм и 10+10+10 мм с 80 мм воздушным зазором (ЦАМО).



Бронеплощадка, изготовленная из тяжелой площадки (№ 379) путем снятия башни и установки 88-мм немецкой зенитки Flak 36. Лето 1943 года. Эта бронеплощадка использовалась в составе 30-го отдельного дивизиона бронепоездов (РГАКФД).

противника железнодорожных узлов могут служить действия 10-го ОДБП (бепо № 1 «Роза Люксембург» типа БП-35 и № 2 «Народный мститель» НКПС-42) под командованием майора Сосенко. 29 апреля 1942 года дивизион прибыл в состав 61-й армии и получил задачу: «прикрытие с воздуха и патрулирование железной дороги от Белева до станции Слаговицы».

Благодаря грамотно организованной противовоздушной обороне бронепоезда могли в любую минуту вступить в бой с немецкими самолетами. В результате этого в период с 1 мая по 24 июля 1942 года дивизион отразил 87 авианалетов на станции Белев, Ишутино, Киреевская и Слаговицы, при этом сбив 10 и подбив 7 немецких самолетов. Свои потери за этот период составили 8 человек убитыми, 14 ранеными, была разбита одна контрольная платформа, база дивизиона и повреждены две бронеплощадки.

Наиболее тяжелым был бой 5 мая, когда бронепоезд «Роза Люксембург» прикрывал выгрузку прибывшего на станцию Киреевская эшелона с танками КВ-1. В этот день бепо отразил 12 налетов (группами по 3–9 самолетов), при этом сбив один «Юнкерс-88» и один «Хенкель-111». Свои потери составили 2 человека убитыми и 7 ранеными, в том числе командир бронепоезда лейтенант Мартынов. Благодаря грамотно построенной системе ПВО и интенсивному огню (в том числе и из 76-мм орудий) самолетам приходилось сбрасывать бомбы неприцельно или с большой высоты и в стороне от станции. В результате эшелон с танками разгрузился без потерь.

10 июня 1943 года бронепоезд № 666 на станции снабжения Веженка (Брянский фронт) подвергся нападению семи бомбардировщиков «Юнкерс-88». Несмотря на атаку из-за облаков внезапности не получилось: услышав гул приближавшихся самолетов зенитчики взвода лейтенанта Пилипенко привели бепо в готовность. Поэтому когда головной бомбардировщик начал пикирование он был встречен огнем. В результате плотного огня самолеты не смогли провести прицельное бомбометание и сбросили бомбы куда попало. Наводчик 1-го орудия (76-мм Ф-34) сержант Воробьев успел сделать восемь прицельных выстрелов, при этом один снаряд разорвался под крылом вражеского самолета, который резко пошел на снижение и упал в болото.

Через несколько минут еще одна семь самолетов развернулись над бронепоездом, но опять безрезультатно – мощный заградительный огонь расстроил боевой порядок и бомбы были сброшены беспорядочно. Правда одному бомбардировщику удалось прорваться через завесу огня и спикировать на бепо, но своевременный маневр не позволил самолету сбросить бомбы прицельно.

БРОНЕПОЕЗДА В ВОЙНЕ С ЯПОНИЕЙ. Во время войны с Японией (9 августа – 2 сентября 1945 года) в составе Забайкальского, 1 и 2-го Дальневосточных фронтов имелось 10 отдельных дивизионов бронепоездов – 2, 3, 9, 13, 76, 77 и 78-й, находившиеся здесь еще с 1941 года, и переброшенные из Европы 1, 40 и 66-й ОДБП, а также 5 отдельных бепо – 67, 68, 69, 70 и 79-й.

Использование бронепоездов в ходе боев с Японией было довольно ограниченным. Например, 9-й ОДБП 9 – 18 августа 1945 года вел огонь по целям в крепости и городу Хутоу, затем по станции Юэя и населенному пункту Сямукэ. Аналогичные задачи выполняли и другие бронепоезда.

СЛУЖБА БРОНЕПОЕЗДОВ ПОСЛЕ ВОЙНЫ. После окончания Второй Мировой войны служба бронепоездов продолжилась недолго. Единственным конфликтом, в котором они участвовали – это боевые действия в Китае.

Так, 17 января 1946 года, ОДБП под командованием капитана Г. Кошелева в составе бепо № 601 и 732 убыл со станции Куйбышевка в Маньчжурию, на станцию Харбин с задачей по «охране и обороне железнодорожного участка и станции Харбин от хунхузовских банд».

С 25 по 28 марта 1946 года бронепоезд № 602 под командованием начальника штаба дивизиона И. Ковбас и командира бепо старшего лейтенанта Г. Закрепа вели бои с хунхузами в районе Имяньпо–Вейшахэ совместно с бепо 28-го ОДБП и батальоном 231-го стрелкового полка. Захваченные трофеи – 246 винтовок, 3 ручных и 1 станковый пулемет, около 115000 патронов переданы одному из полков 4-й Народно-революционной армии Китая.

6 мая 1946 года 9-й ОДБП вернулся на станцию Куйбышевка-Восточная, куда доставил трофейный японский бронепоезд в составе шести бронеплощадок.

Расформирование отдельных дивизионов бронепоездов началось в конце 1944 года, и продолжилось в 1945, 1946, 1947 и 1948 годах. Последние дивизионы бронепоездов – 8-й Ясловский и 9-й – были расформированы в 1953 году. При этом бепо удалось «поучаствовать» и в других баталиях – речь идет о кино. Так, в июле – ноябре 1947 года бронепоезд № 744 (типа БП-43) 8-го ОДБП участвовал в съемке кинокартины «Сталинградская битва», а в августе–сентябре 1951 года бепо № 620 (типа БП-43) того же дивизиона – в киносъемках кино «Незабываемый 1919 год».

Бронепоезд Азовской флотилии «За Родину» отрабатывает взаимодействие с десантной ротой. Весна 1942 года. Бепо был построен Тимашевским железнодорожным узлом в декабре 1941 года (РГАКФД).

Учебные стрельбы бепо Азовской флотилии «За Родину». Весна 1942 года. Хорошо видно основное вооружение – 76-мм морские универсальные орудия 34К в типовых башнях, но с установкой защиты задней части. В центре площадки установлен перископ, на переднем плане работа дальномерщиков в рубке на тендере бронепаровоза (РГАКФД).

Бронепоезд «Комсомол Узбекистана», построенный на Ташкентском ПРЗ в 1944 году. Около состава газосварщик Н. Мухитдинов, выполнявший во время строительства бепо норму на 300% (РГАКФД).

Бронепоезд № 2 22-го ОДБП лейтенанта Булавина перед выходом на огневую позицию. Западный фронт, ноябрь 1941 года. На переднем плане бронеавтомобиль БА-20 жд (РГАКФД).

Бронепоезд с бронеплощадками ПЛ-37 и его команда на Западном фронте. Зима 1941–1942 года (АСКМ).

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:

1. Российский государственный военный архив. Фонды:
Автобронетанковое управление Красной Армии, Главное артиллерийское управление Красной Армии, Штаб Киевского Особого военного округа, Штаб Ленинградского военного округа, Коллекция материалов по советско-финляндской войне.
2. . Российский государственный архив экономики. Фонды:
Наркомат тяжелого машиностроения, Главное управление машиностроительными заводами, Наркомат оборонной промышленности, Наркомат государственного контроля, Наркомат путей сообщения, наркомат танковой промышленности
3. Центральный архив министерства обороны. Фонды:
Главное бронетанковое управление ГБТУ КА, Управление бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии, Бронетанковое управление ГБТУ КА, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Закавказского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Южного фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Юго-Западного фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Волховского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Северо-Кавказского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Забайкальского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Дальневосточного фронта, Штаб командующего бронетанковыми и механизированными войсками 6-й армии, Штаб командующего бронетанковыми и механизированными войсками 9-й армии, Штаб командующего бронетанковыми и механизированными войсками 12-й армии, Штаб командующего бронетанковыми и механизированными войсками 16-й армии, Штаб командующего бронетанковыми и механизированными войсками 20-й армии, Штаб командующего бронетанковыми и механизированными войсками 22-й армии, Штаб командующего бронетанковыми и механизированными войсками 38-й армии, Штаб командующего бронетанковыми и механизированными войсками 47-й армии, Штаб 1-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 2-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 3-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 4-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 5-го отдельного батальона бронедрезин, Штаб 6-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 7-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 8-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 9-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 10-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 11-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 12-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 13-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 14-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 16-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 19-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 21-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 22-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 25-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 26-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 27-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 28-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 30-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 33-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 34-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 38-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 40-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 44-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 47-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 57-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 59-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 60-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 66-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 71-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 72-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 76-го отдельного дивизиона бронепоездов, Штаб 77-го отдельного дивизиона бронепоездов.

В книге использованы фотографии из фондов Центрального архива Министерства Обороны (ЦАМО), Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Центрального военно-морского музея (ЦВММ), Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), фотохроники ИТАР-ТАСС, архивов Я. Магнуского (Польша), С. Гордеева (Россия), С. Ромадина (Украина), М. Ыуна (Эстония), А. Пржечека (Польша), а также архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ).

Фронтовая иллюстрация

Специализированное военно-историческое издательство «Стратегия КМ» предлагает иллюстрированное издание «Фронтовая иллюстрация» о сражениях, военной технике и униформе.

В каждом номере «Фронтовой иллюстрации»– уникальные фотографии, архивные документы, карты, цветные рисунки, описание сражений, истории и боевого применения бронетанковой техники.

Подписку на «Фронтовую иллюстрацию» можно оформить в любом отделении связи.

Индекс по каталогу «Роспечать» – 80385.

Коломиец Максим Викторович

БРОНЕПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

Подготовка оригинал-макета — ООО «Стратегия КМ»

Компьютерная верстка *Е. Ермакова*
Редактор *Н. Соболькова*

ООО «Издательство «Яуза»
109505, г. Москва, Самаркандский б-р, д. 15.
Для корреспонденции:
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Стратегия КМ»
105275, Москва, пр-т Буденного, д. 53
Для корреспонденции: 127015, Новодмитровская ул., д. 5 А, офис 1601
Тел.: (495) 787-36-10

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: **reception@eksmo-sale.ru**

По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми покупателями *обращаться в ООО «Дип покет»*
E-mail: **foreignseller@eksmo-sale.ru**

International Sales: *International wholesale customers should contact «Deep Pocket» Pvt. Ltd. for their orders.* **foreignseller@eksmo-sale.ru**

По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформлении, *обращаться по тел. 411-68-59 доб. 2115, 2117, 2118.* E-mail: **vipzakaz@eksmo.ru**

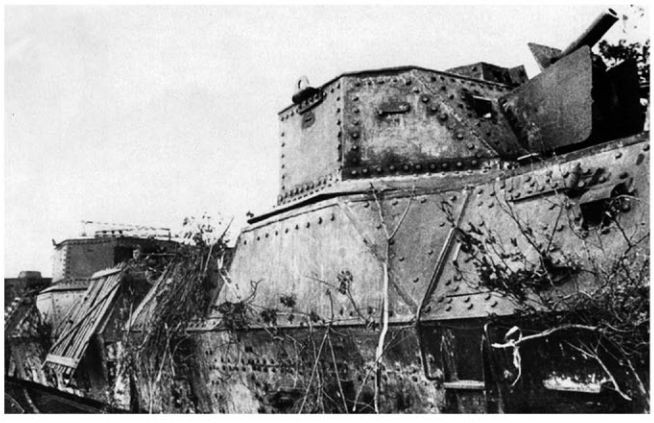
Оптовая торговля бумажно-беловыми и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: **kanc@eksmo-sale.ru**, сайт: **www.kanc-eksmo.ru**

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.
В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.
В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.
В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.
В Киеве: ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9. Тел./факс (044) 495-79-80/81.
Во Львове: ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.
В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.
В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а. Тел./факс (727) 251-59-90/91.
gm.eksmo_almaty@arna.kz

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:
В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Сухаревская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.
В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать с готовых диапозитивов 11.02.2010.
Формат 84x108 $^{1}/_{16}$. Гарнитура «Ньютон».
Печать офсетная. Бум. тип. Усл. печ. л. 31,92.
Тираж экз. Зак. №

ISBN 978-5-699-40943-3



«Мы мирные люди, но наш бронепоезд стоит на запасном пути...» – эта песня, которую перед войной распевала вся страна, оказалась пророческой: именно Великой Отечественной суждено было стать **ПОСЛЕДНЕЙ ВЕЛИКОЙ ВОЙНОЙ БРОНЕПОЕЗДОВ** – в 1941–1945 гг. в боевых действиях активно участвовали более 200 «стальных крепостей» Красной Армии. И хотя многие теоретики считали этот род войск безнадежно устаревшим, советские бронепоезда на деле доказали свою высокую боевую эффективность, особенно в первый период войны, когда их строительство приняло по-настоящему массовый характер – и по количеству, и по качеству бронепоездов СССР превзошел всех остальных участников Второй Мировой, вместе взятых!

Однако до сих пор данная тема фактически не освещена в отечественной литературе. **ЭТА КНИГА – ПЕРВАЯ.** Собирая материал для нее более 20 лет, обработав и проанализировав колоссальный объем информации, проследив боевой путь всех «сухопутных броненосцев» Красной Армии, ведущий историк бронетехники создал не просто лучшую, а единственную на сегодняшний день энциклопедию бронепоездов Великой Отечественной.

ISBN 978-5-699-40943-3

ЭКСМО

КОЛЛЕКЦИЯ

ЯУЗА