

Л.И. Амирханов

БРОНЕНОСЦЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



ИЗДАТЕЛЬСТВО
ОСТРОВ

Annotation

Книга написана на основе опубликованных и архивных материалов и представляет собой попытку систематизировать сведения о строительстве и боевой деятельности бронепоездов во время Первой Мировой, Гражданской и Великой Отечественной войны. Книга предназначена для всех интересующихся историей военной техники.

- [Леонид Амирханов](#)
 -
 - [От автора](#)
 - [Предисловие](#)
 - [Глава 1. Русские бронепоезда Первой мировой войны](#)
 - [Глава 2. Бронепоезда в Гражданской войне](#)
 - [Глава 3. Бронепоезда в мирное время](#)
 - [Глава 4. В сражениях Великой Отечественной войны](#)
 - [Глава 5. Бронепоезда в обороне Ленинграда](#)
 - [Заключение](#)
 - [Приложение](#)
-

Леонид Амирханов Броненосцы железных дорог

Посвящается 60-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне



Издание осуществлено к 60-летию Победы советского народа в Великой отечественной войне при финансовой поддержке Октябрьской железной

**дороги-филиала ОАО «Российские железные
дороги».**

От автора

Выпустив в 1995 году маленькую брошюру «Морские пушки на железной дороге», автор продолжал собирать материалы по железнодорожной артиллерии. Имелось ввиду попытаться подготовить второе издание, «значительно дополненное и основательно исправленное», как писалось в одном переиздании начала XX века.

Разумеется, во время работы в архивах и библиотеках в руки автора попадали различные документы и по истории бронепоездов. При этом оказалось, что литературы по бронепоездам крайне мало. Поэтому, не претендуя на освещение всей полноты вопроса, автор решился предложить свой труд уважаемым читателям.

К сожалению, одной из важнейших проблем остается идентификация фотографий бронепоездов. Лишь незначительная часть их атрибутирована достаточно точно. Одна из причин заключается в том, что бронепоезда слишком часто при ремонтах перестраивались, изменяя подчас до неузнаваемости свой внешний вид.

Автор будет признателен всем, кто поможет уточнить те или иные вопросы, затронутые в этой книге.

Выход этой книги не был бы возможен без поддержки, которая была оказана директором Музея Октябрьской железной дороги в Санкт-Петербурге Л.А. Давыдовой.

Автор выражает искреннюю благодарность ей, а также Н.В. Гаврилкину, М. В. Павлову и Г.Ф. Петрову, которые предоставили некоторые материалы и фотографии.

Кроме того, в книге использованы фотографии из фондов Центрального военно-морского музея, а также материалы из фондов Центрального Военно-морского архива.

Л.И. Амирханов

2005 г.

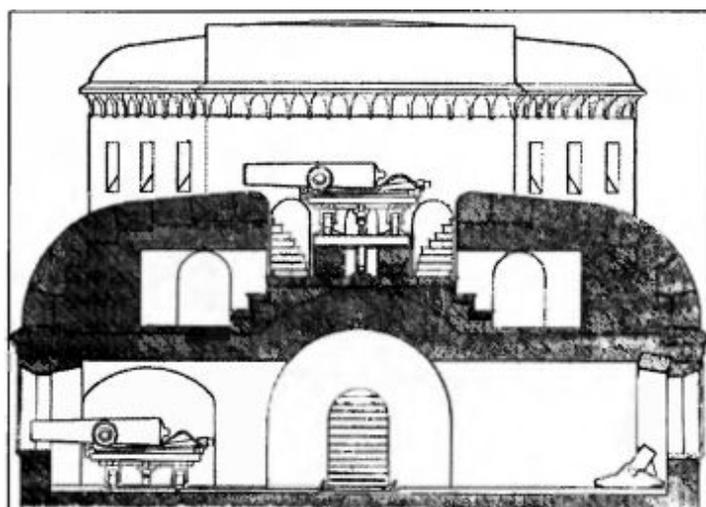


Предисловие

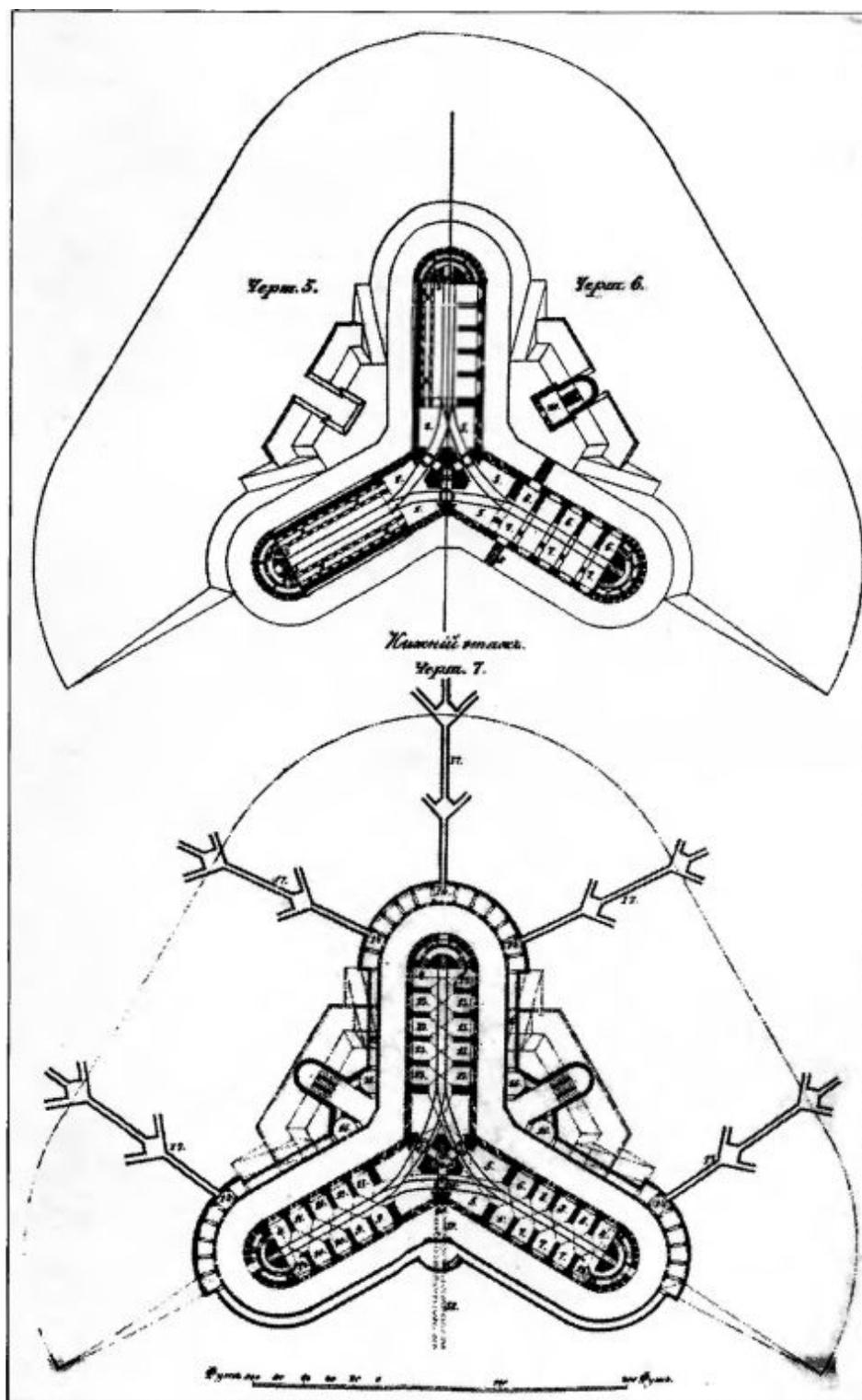
Как это часто бывает, любое новое, даже самое мирное изобретение рассматривается и с точки зрения его применения в военном деле. Подобный вопрос возник и с началом строительства первых железных дорог. Первые ответы на него появились в конце 1840-х годов в России и в Европе.

Несмотря на то, что в России развитие железнодорожного движения шло значительно медленнее, чем в Европе и Америке, именно здесь были высказаны наиболее интересные предложения. Большая протяженность морских границ навела русских инженеров на мысль устроить оборону побережья с помощью передвижных батарей. Это позволило бы уменьшить количество стационарных батарей и сосредоточивать в нужное время в нужном месте максимальное количество орудий. Эта же мысль лежала в основе предложений использовать железные дороги в обороне крепостей. В 1847 году инженер-капитан русской армии Густав Кори обобщил первые идеи, разработав проект крепости нового типа. Он писал: «Поставив свою артиллерию на железную дорогу, прикрытую бруствером, осажденный может беспрестанно переменять её место, уклоняясь от круга действия неприятельских орудий и не переставая между тем сосредоточивать против них превосходные (то есть превосходящие. — Л.И.) массы орудий». Проект Г. Кори был насыщен всевозможными «диговинками», и сейчас поражающими своей неординарностью. Например, он предлагал прицеливаться не по верхней поверхности орудия, а по нижней, сделав соответствующий вырез в станке. Этим предполагалось защитить голову «прицельщика», так как в этом случае она находилась

бы под турелью орудия, а не над ней. Сами орудия располагались на платформах,двигающихся вдоль амбразур по железнодорожным путям шириной 3 м. Пути устанавливались на двух этажах. Крепость снабжалась всевозможными паровыми и вододействующими машинами, которые, кроме всего прочего, могли перемещать орудия (в случае их повреждения) с одного этажа на другой.



Крепость Г. Кори. Поперечный разрез



Крепость Г. Кори. Планы первого и второго этажей

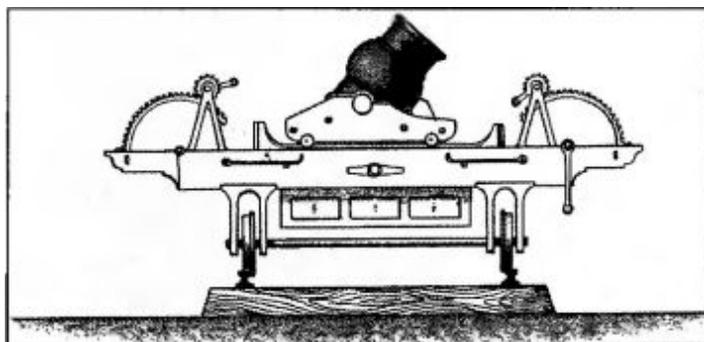
Крепость Г. Кори превосходила смелостью мысли многие проекты известных зарубежных инженеров. Но, к

сожалению, эта смелость не была по достоинству оценена русским правительством. Реконструкция Севастопольской крепости проводилась по плану, утвержденному еще в 1834 году. Артиллерийская оборона крепости имела ряд серьезных недостатков, которые существенным образом вскоре сказались во время осады Севастополя. И это несмотря на все энергичные меры, предпринятые талантливым инженером Э. И. фон Тотлебенем.

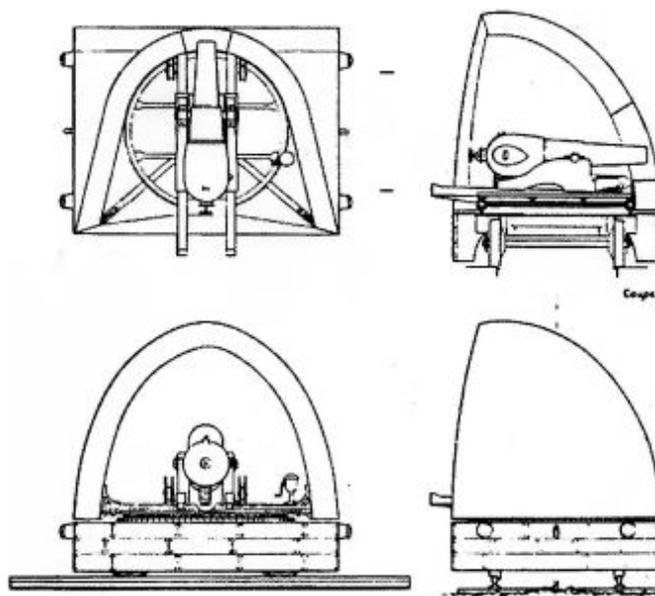
Печальные итоги Крымской войны повлияли на развитие фортификации и артиллерии, вынудив искать новые формы обороны и атаки. Одним из таких новых направлений, освоенным правда позднее, была железнодорожная артиллерия. В 1855 году русский инженер Н. Репин представил в морское министерство проект железнодорожной артиллерийской батареи, предусматривающий прокладку железнодорожных путей в районах возможного применения береговой артиллерии. Однако проект Репина был лишь принят к сведению «как не заключающий в себе ничего, заслуживающего внимания».

Через два года, в 1857 году, инженер-полковник П. Лебедев выпустил книгу под названием «Применение железных дорог к защите материка». Развивая идеи Г. Кори, он отмечал, что «береговая артиллерия, ранее обреченная на пассивное ожидание противника, с применением железнодорожных установок приобретет подвижность. Это позволило бы сократить число стационарных батарей и сосредоточивать огонь в необходимом районе в нужное время». Лебедев предлагал проложить вдоль побережья два параллельных железнодорожных пути, защищенных со стороны моря каменной стенкой. По путям могли двигаться паровозы с несколькими платформами, на которых размещались орудия береговой артиллерии. Причем на одном пути располагались бы платформы с

пушками, а на другом — с мортирами. Лебедев тщательно разработал не только всю систему обеспечения деятельности железнодорожной позиции, но и вопросы тактики железнодорожной артиллерии как составной части береговой обороны. Тем не менее, и работу Лебедева постигла участь предыдущих проектов.



Мортира на железнодорожной платформе. Проект П. Лебедева



Французский блиндированный поезд Дюпюи де Лома

В 1860 году еще один проект представил поручик П. Фомин. Он предложил устанавливать на железнодорожных платформах орудия крупного

калибра. Но и этот проект не был осуществлен. И это неудивительно: железная дорога многим еще в России казалась «заморской штучкой», без которой Россия может прекрасно обойтись. И обходилась, но какой ценой! В 1860 году протяженность российских железных дорог была почти в 30 раз меньше американских.

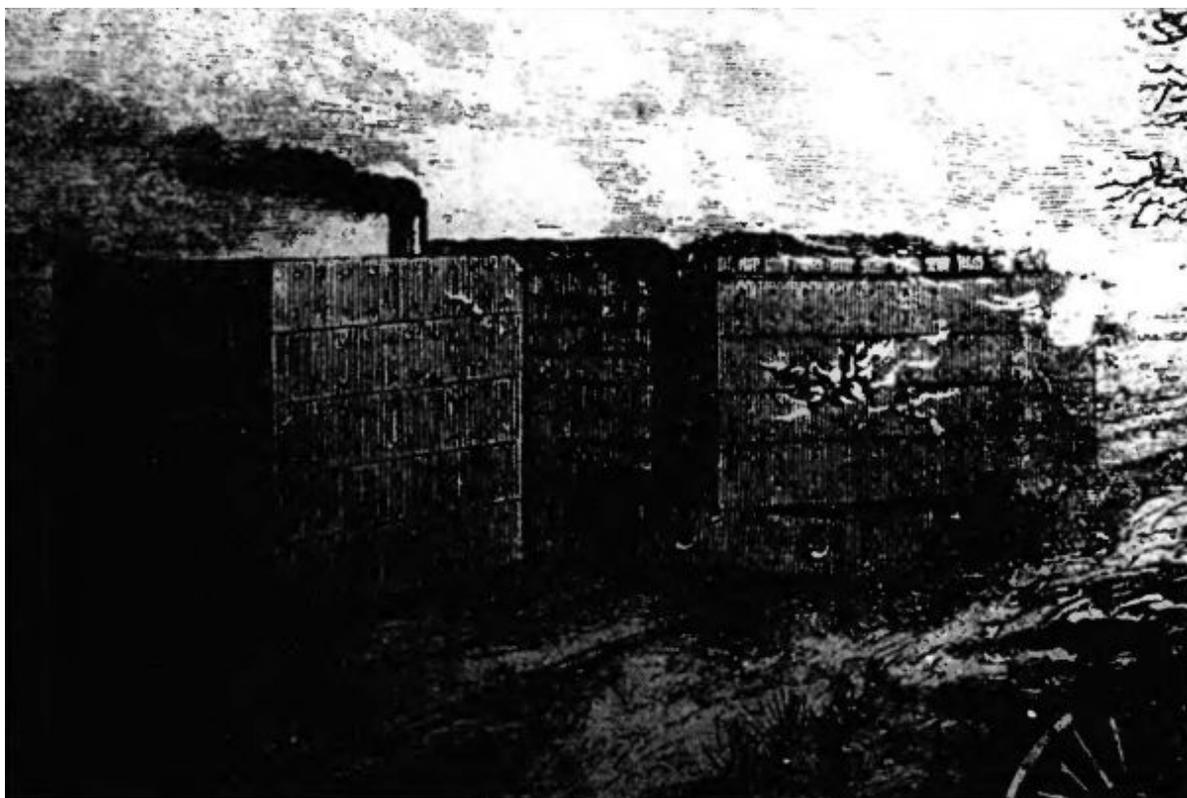
И в целом русская промышленность значительно отставала от западноевропейской и американской. Поэтому именно американцы первыми попробовали на практике совместить артиллерию и железную дорогу во время гражданской войны Севера и Юга. Надо сказать, что большую роль в этом сыграла и сама война, вынудившая противоборствующие стороны искать новые средства атаки и обороны. В 1862 году северяне установили 32-фунтовую пушку на четырехосную платформу. Первая же атака на лагерь южан, расположенный вблизи железной дороги нанесла оборонявшимся огромный урон.

Французские инженеры, в том числе и известный изобретатель Д. де Лом, в середине XIX века разработали несколько оригинальных проектов блиндированных поездов, оставшихся нереализованными. Лишь во время франко-прусской войны новый вид оружия получил дальнейшее развитие. Зимой 1871 года во время осады Парижа пруссаки разместили несколько орудий на железнодорожных платформах. Большое количество железнодорожных путей в предместьях Парижа позволило осаждающим обстреливать город с разных позиций. Осажденные не остались в долгу и вскоре известный парижский механик Кель построил первый блиндированный поезд, вооруженный двумя митральезами. Генерал Дюкро периодически выводил на «охоту» это «чудовище», наводившее подлинный ужас на пруссаков.

Таким образом, первые попытки создать железнодорожную артиллерию связаны с сухопутными

боевыми действиями, а блиндированный поезд Келя дал начало развитию бронепоездов.

Проблемой использования подвижной артиллерии в береговой обороне заинтересовались и в Англии. Так, в январе 1871 года полковник Уэдерд предложил использовать железнодорожную артиллерию при защите Лондона. Уэдерду понадобилось пять лет для того, чтобы убедить английское командование провести первый опыт. В 1876 году на железнодорожной платформе разместили 81-тонное орудие. Стрельбы дали положительные результаты, и на их основе Уэдерд написал большую статью «Подвижные и переносные батареи», опубликованную в «Таймс» 25 мая 1877 года. В этой статье он развивал свои ранее высказанные идеи, местами повторяя мысли русских инженеров Г. Кори и П. Лебедева. Надо особо отметить, что Уэдерд впервые предложил оборудовать позиции постоянными платформами с поворотными кругами.



Французский блиндированный поезд Дюпюи де Лома

В 1886 году англичане провели в Дели интересные испытания, установив 40-фунтовое орудие весом 3,5 т. в одном случае на четырехколесной платформе весом 2,87 т., в другом — на восьмиколесной весом 5,36 т. Установки успешно стреляли поперек пути, и это позволило англичанам к концу века создать более совершенные системы. Во время англобурской войны 1899-1902 годов они применяли железнодорожные установки с 4-дм (101,6 мм) и 8-дм (203,2 мм) морскими пушками.



Английский блиндированный поезд в боевых действиях англо-бурской войны

Большие надежды в этой войне англичане возлагали на блиндированный поезд с орудиями Х. Максима.

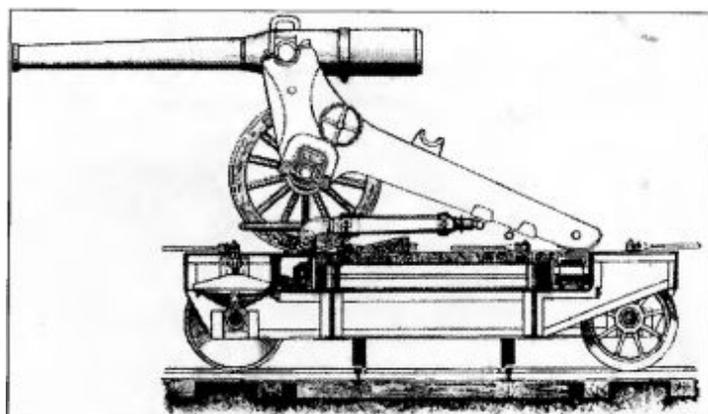
Английское командование предполагало использовать его для рекогносцировки и стремительных атак на позиции буров. Поезд состоял из паровоза и нескольких открытых вагонов, в которых орудия были защищены вертикальными броневыми плитами. Однако буры не позволили англичанам широко использовать этот поезд. Во время осады Кимберлея в октябре 1899 года они разрушили в нескольких местах железную дорогу и большую часть мостов. Англичане неоднократно пытались на бронепоезде прорвать кольцо осаждающих, но, не имея возможности восстанавливать железные дороги, были вынуждены отступить. Таким образом, буры продемонстрировали эффективный способ борьбы с железнодорожной артиллерией и бронепоездами. Однако в данном случае это было несложно ввиду недостаточно развитой сети железных дорог.

В 1880-х годах железные дороги начинают, наконец, строить в крепостях, но использовать лишь для перевозки тяжелых грузов, в основном орудий. Причем широкое распространение получили так называемые переносные дороги, то есть дороги, которые могли быть смонтированы на любом участке крепости для выполнения небольшого числа перевозок. С экономической точки зрения это было чрезвычайно выгодно. Первую переносную железную дорогу построил французский инженер Дековиль. В России дорога его системы длиной 4 версты использовалась в 1886 году в Ковенской крепости. Дорога Дековилья имела слишком малую ширину колеи — всего 50 см, поэтому вскоре на смену ей пришли дороги, обеспечивающие большую устойчивость перевозимым грузам. В Европе стали применяться дороги системы немецкого инженера Дольберга, а в России — генерал-майора Тахтарева.

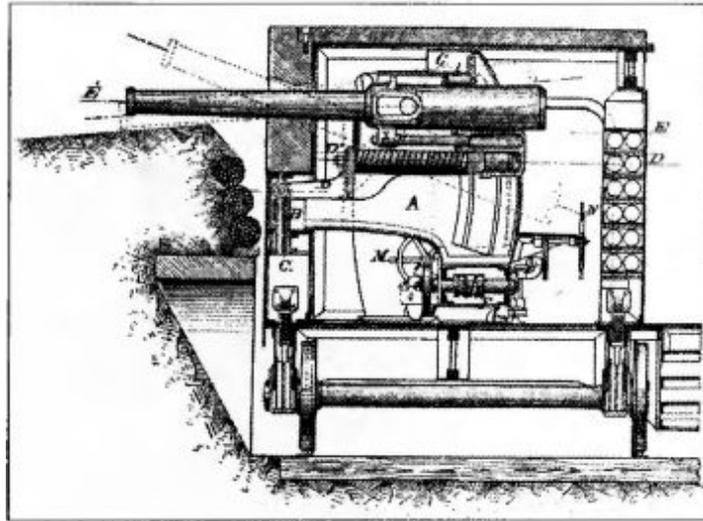
И лишь во французских крепостях были приняты на вооружение артиллерийские установки, стрелявшие с железнодорожных путей. Установки передвигались по

рельсам усилием четырёх-пяти человек или с помощью лошадей. Применение паровозов считалось нежелательным, так как черный дым угольных топков отчетливо показывал положение установок. Для решения этой проблемы делались попытки применения бездымных двигателей (например, керосиновых) к железнодорожной артиллерии, но положительного результата они не дали.

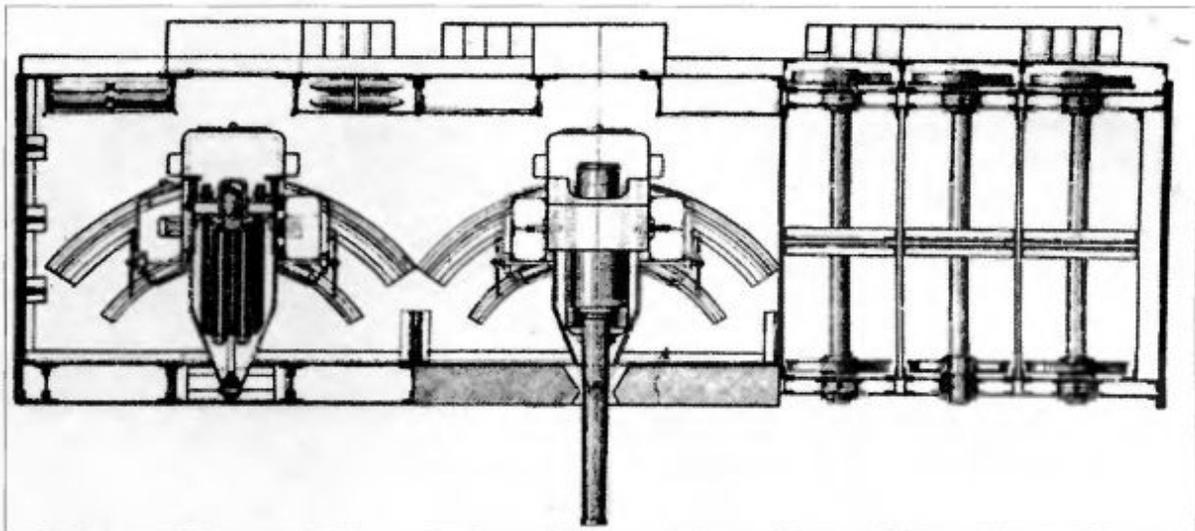
Одна из первых железнодорожных крепостных установок, построенная заводом «Сен-Шамон» в начале 1880-х годов, предназначалась для 120-мм орудий на обыкновенном колесном лафете с гидравлическим компрессором. Лафет имел возможность вращаться на 360° по круговому стальному погону. Оригинальность этой установки заключалась в том, что платформа снабжалась четырьмя парами колес, расположенных перпендикулярно друг к другу. Это позволяло быстро менять направление движения платформы на перекрещивающихся путях. Каждая пара колес имела подъемный винтовой механизм и при стрельбе платформа опиралась на все восемь колес. Для этого под колеса, не участвующие в движении, подкладывались деревянные брусья.



Железнодорожная крепостная установка завода Сен-Шамон



*Железнодорожная батарея Мужена. Поперечный
разрез*



Железнодорожная батарея Мужена. Вид сверху



Железнодорожная установка системы Канэ-Пенье для 155-мм гаубицы

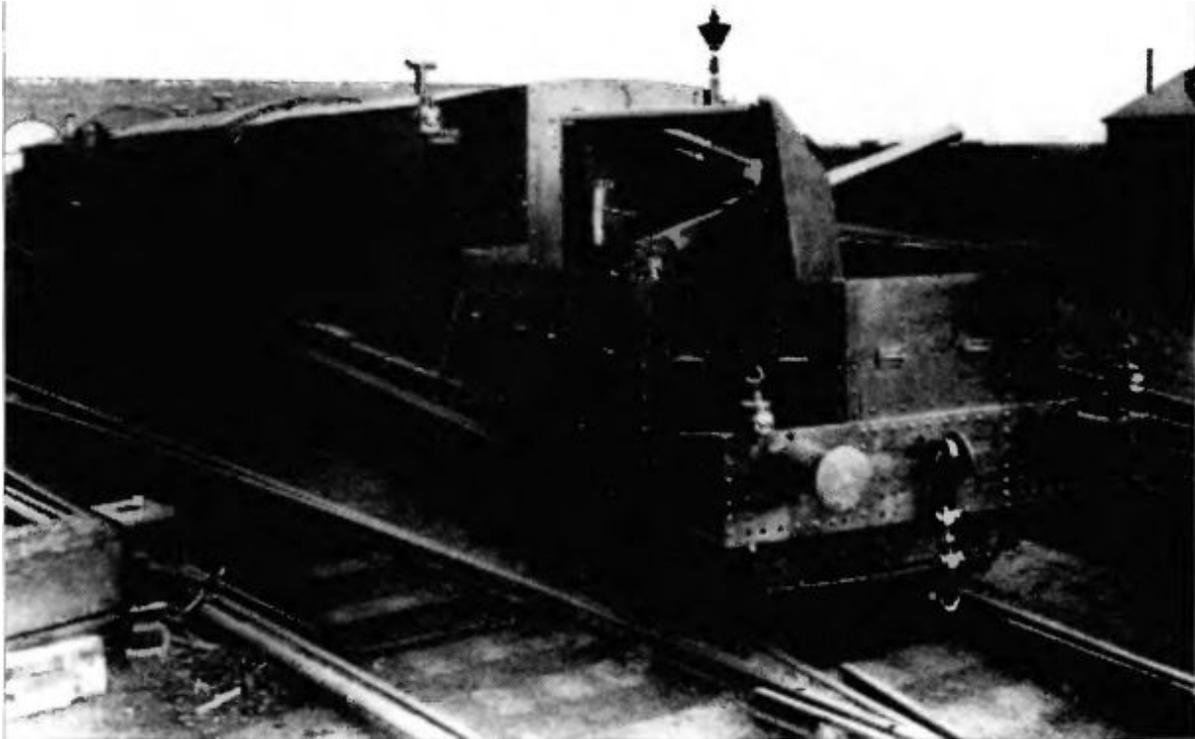
В конце XIX века во Франции был разработан еще ряд железнодорожных установок: Крезе де Латуша, Шевалье, которые предназначались как для обычной широкой колеи, так и для узкой. Причем платформа де Латуша для двух 75-мм пушек Гочкиса во многом повторяла платформы, принятые в России для переносной железной генерала Тахтарева. Известный французский изобретатель броневых башен и знаменитого «форта Мужена» полковник Мужен разработал оригинальный проект подвижной батареи. Она представляла собой состав из нескольких бронированных вагонов с орудиями. В каждом вагоне располагалось по три 155-мм орудия, разделенных вертикальными стальными стенками. Однако французское командование не торопилось принимать на вооружение батарею Мужена. Во-первых, из-за ее довольно высокой стоимости. А во-вторых, по мнению многих артиллеристов, крепостная железнодорожная артиллерия имела большое значение лишь в первый

период обороны, когда «подвижность орудий могла быстро исправить ошибки в оценке действий атакующего». На следующих этапах обороны неизбежное разрушение железнодорожных путей и невозможность их восстановления под непрерывным обстрелом превратили бы подвижную артиллерию в неподвижную. С этой точки зрения «подвижный форт Мужена» был не самым лучшим решением артиллерийской обороны.

Тем не менее, эта работа Мужена оказала большое влияние на развитие железнодорожной артиллерии и бронепоездов. Более удачной оказалась судьба проекта, разработанного другим известным французским инженером Г. Кане в содружестве с генералом Пенье. Эти установки получили название систем Кане-Пенье. Основная заслуга здесь принадлежит генералу Пенье, автору проекта специальной железнодорожной платформы. Ее главная балка имела пониженную среднюю часть, что придавало всей установке большую устойчивость. Такие платформы стали называть коленчатыми. Кане разрабатывал артиллерийскую часть и систему размещения станка на платформе. Система Кане-Пенье предназначалась для 120-мм пушек и 155-мм гаубиц. Установки Кане-Пенье снабжались винтовыми домкратами и имели возможность кругового обстрела. Их изготавливал завод Шнейдера в Крезе для вооружения французских крепостей, и шесть таких установок купила Россия. Предварительно одна из них в 1890 году с успехом прошла испытания в Кронштадтской крепости.



Железнодорожный артиллерийский транспортер с 254-мм орудием во дворе Петроградского Металлического завода



Английский бронепоезд «Элис» (Alice)

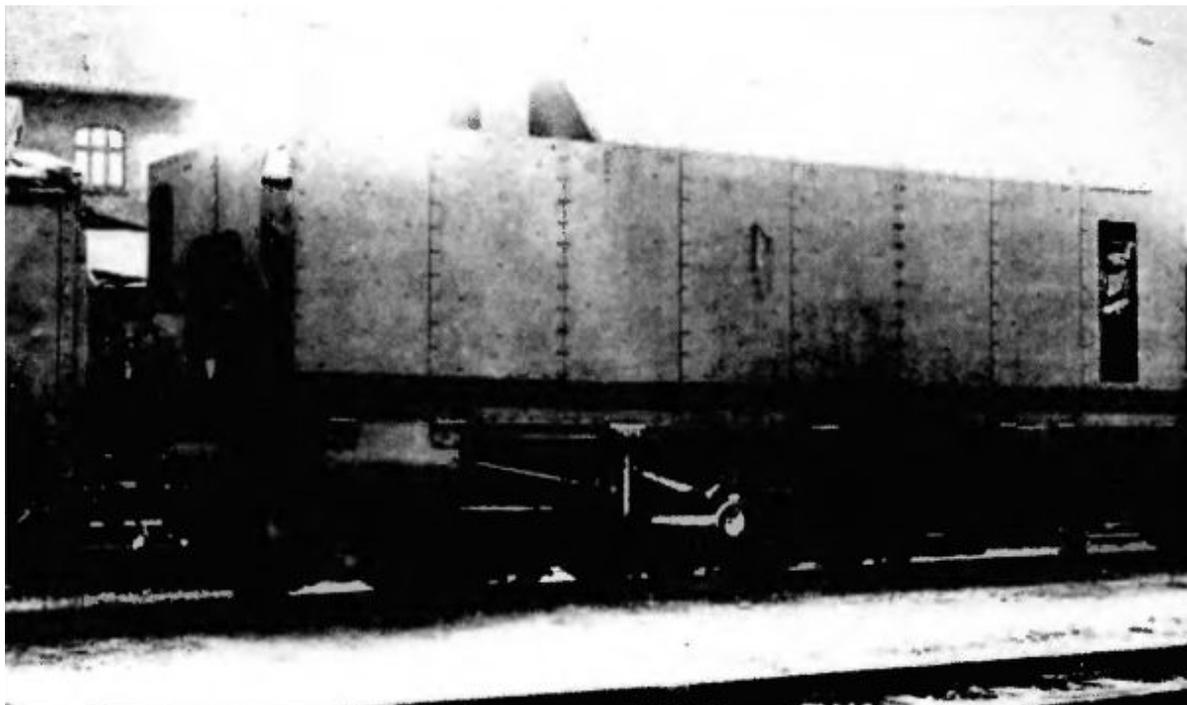


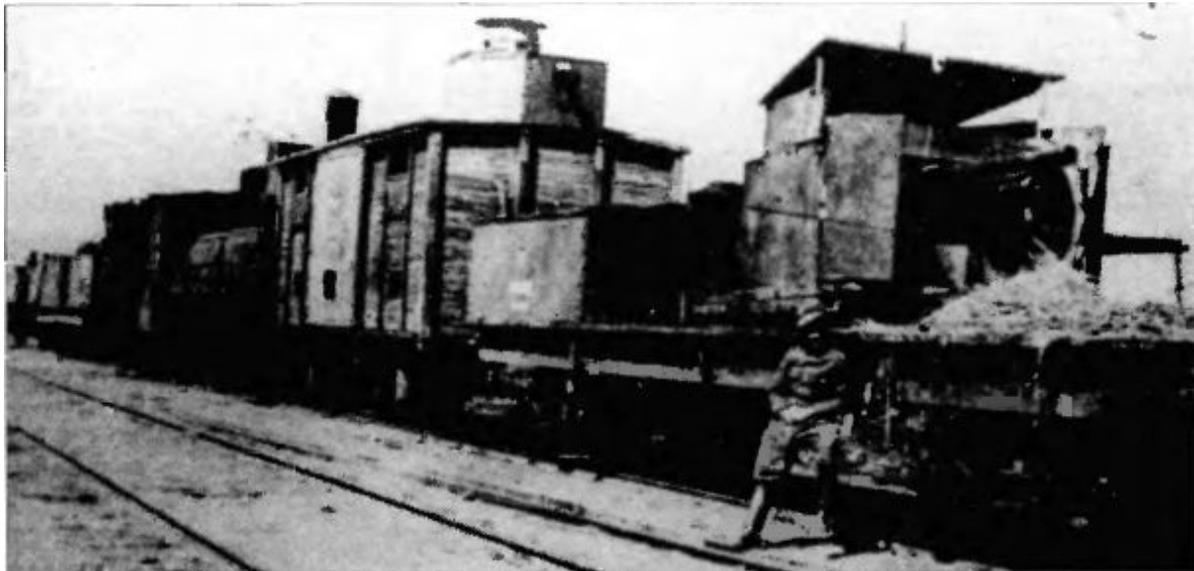
Внутренний вид бронепоезда «Элис»

Усовершенствовал систему Канэ-Пенье, завод Шнейдера в 1910 году изготовил по заказу Перуанского

правительства 200-мм гаубицу, также имевшую круговой обстрел с пути. Гаубица располагалась на поворотной тумбе, установленной на коленчатой платформе. Такие же установки вскоре были включены в состав французской береговой обороны.

Таким образом, к началу Первой мировой войны железнодорожная артиллерия и бронепоезда еще не получили должного развития. Калибр орудий не превышал 203 мм. С одной стороны, это ограничивалось отсутствием соответствующих железнодорожных платформ. С другой, далеко не все артиллеристы поддерживали строительство железнодорожных установок. В этом смысле характерно высказывание известного военного инженера К. И. Величко, выступавшего против широкого использования в крепостях железных дорог. Он говорил, что поставленная на железную дорогу артиллерия будет больше ездить, чем драться. Кроме того, недостаточно развитая система железнодорожного сообщения ограничивала тактические возможности бронепоездов.





Германские бронепоезда Первой мировой войны

Тем не менее, конце XIX — начале XX веков в Европе и Америке было разработано достаточно большое количество различных конструкций бронепоездов и железнодорожных транспортеров с орудиями самых разных калибров.

Первая мировая война резко изменила ситуацию. Вновь потребовалось вводить в бой резервы, которых, как всегда, не хватало. Началось массовое изготовление

бронепоездов и различных артиллерийских систем. Артиллерия, передвигавшаяся по железным дорогам, стала мобильной, позволяя быстро сосредотачивать огневую мощь на каком-либо важном участке фронта. Бронепоезда, бывшие составной частью железнодорожной артиллерии, применялись и как чисто артиллерийские батареи и как средство поддержки боевых действий пехотных частей. В ходе боев Первой мировой войны вырабатывалась тактика огневых налетов, стремительных рейдов.

На Путиловском заводе в Петрограде с началом боевых действий был построен первый русский бронепоезд. К середине 1915 года на вооружении русской армии было уже 15 бронепоездов и в ходе боев восемь из них погибли. 254-мм железнодорожный транспортер, построенный с использованием лафетов предназначавшихся для броненосца «Ростислав».

В годы Гражданской войны бронепоезда получили весьма широкое распространение, как в белогвардейских частях, так и в Красной армии. Но в большинстве случаев бронепоезда строились бессистемно с использованием тех материалов, того вооружения, которое в тот момент имелось в наличии. Поэтому так велико разнообразие конструкций бронепоездов.

В 1920–1930 годы в Европе также активно строились бронепоезда и артиллерийские транспортеры. В Советском Союзе в эти годы предпочтение отдавалось строительству железнодорожных артиллерийских транспортеров, в которых использовались морские орудия.



Польские бронепоезда 1910-1920-е годы

Исключением стало проектирование и строительство бронепоездов типа BR-35 и мотоброневагонов MBV-1 и MBV-2.

С началом Великой Отечественной войны бронепоезда оказались чуть ли не единственной силой, способной в первые месяцы боевых действий

противостоять механизированным частям вермахта. Значительное количество бронепоездов, построенных, как и в годы Гражданской войны, в тяжелейших, практически боевых условиях из первых попавшихся материалов, сыграли огромную роль в обороне Ленинграда, Севастополя, Одессы и других городов.

Совершенствуя конструкцию, развивая тактическое и оперативное искусство, к концу войны советские бронепоезда стали грозной силой, внесшей весомый вклад в Победу советского народа в той страшной войне.

В книге не рассматриваются вопросы развития железнодорожных артиллерийских транспортеров в XX веке, так как на наш взгляд эта тема заслуживает отдельного серьезного исследования.



Глава 1. Русские бронепоезда Первой мировой войны

Начало XX века — это реализация оригинальных идей во всех областях техники, в том числе и в разработке новых систем вооружения. Одной из которых были железнодорожные артиллерийские системы. Их развитию способствовало быстрое увеличение протяженности железнодорожных путей. Россия в этом вопросе все еще значительно отставала от ведущих стран Европы.

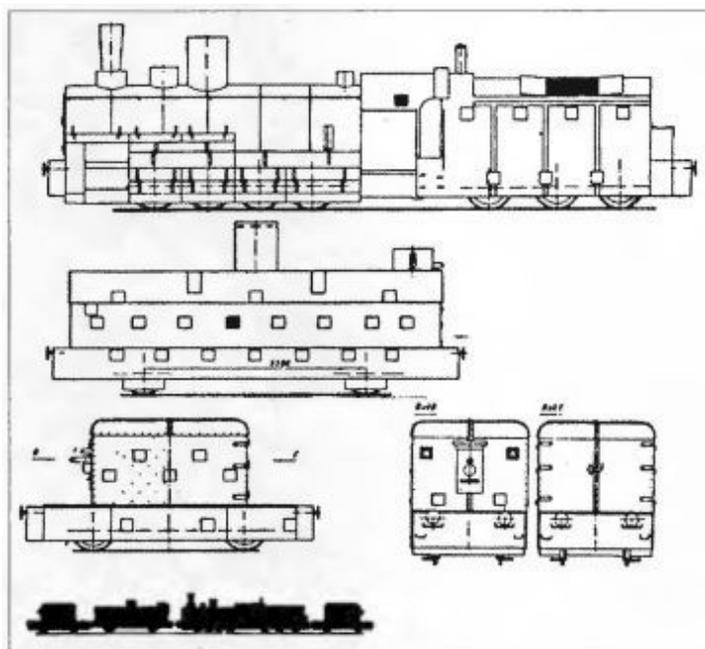
Начало Первой мировой войны европейские армии встретили имея в общей сложности около 30 бронепоездов и некоторое количество артиллерийских установок крупного и среднего калибров. Бронепоезда имели весьма простую конструкцию — бронепаровоз и несколько блиндированных вагонов. Однако очень скоро боевые действия приняли позиционный характер. На первый план вышел «Бог войны» — артиллерия, систематически обстреливающая позиции противника. На железнодорожные платформы стали устанавливать все, что находилось в резерве — по большей части корабельные орудия крупного калибра.

Поэтому бронепоезда, «привязанные» к железнодорожному полотну, не находили активного применения. Тем более, что в прифронтовой полосе железнодорожные пути по большей частью были уничтожены артиллерийским огнем. Таким образом, бронепоезда были заняты решением скорее второстепенных задач, таких как патрулирование железных дорог или огневые налеты на слабо защищенные позиции.

В России еще в 1912 году броневая секция Военно-технического департамента разработала первый проект

бронепоезда для русской армии. Затем изготовили модель и показали ее высшим чинам военного ведомства. Модель понравилась, и последовал заказ на строительство первых четырех бронепоездов в мастерских 9-го железнодорожного батальона русской армии.

Первый бронепоезд был готов в августе 1914 года. Он был принят на вооружение почти с первыми залпами войны. Бронепоезд состоял из бронепаровоза и четырех бронеплощадок. Вооружение составляли четыре горные 76,2-мм пушки и восемь пулеметов.



Бронепоезд русской армии конструкции инженера Балля

В начале 1915 года бронепоезд, наконец, отправился в Восточную Пруссию, где положение русской армии было крайне тяжелым. Мощной артиллерии германской армии русское военное командование пыталось противопоставить артиллерию бронепоездов, которые позволяли концентрировать артиллерийский огонь то на одном участке фронта, то на другом.

Вскоре на фронт ушел и второй бронепоезд. А военное ведомство получило на рассмотрение ряд новых проектов, содержащих более совершенные конструкции. Два из них — генерал-майора М.В. Колобова и инженера Балля — были реализованы.

Бронепоезд М.В. Колобова состоял из бронированного паровоза типа «О» и двух бронеплощадок, построенных на базе двухосных грузовых платформ. Каждая бронеплощадка состояла из пулеметного каземата с 12 трофейными австрийскими пулеметами системы Шварцлозе, и башенной орудийной установки с 3-дм горной пушкой образца 1904 года, установленной в передней части вагона. Горизонтальный угол обстрела составлял 220 градусов.

94 человека команды бронепоезда (в том числе четыре офицера), имели достаточно комфортные условия для жизни и боевой работы. Обе бронеплощадки были оснащены системой парового отопления, теплоизоляцией и, кроме того были обшиты 20-мм слоем пробки и 6-мм фанерой, служившими звукоизоляцией. На бронепаровозе была установлена наблюдательная башенка, из которой командир бронепоезда вел наблюдение и руководил действиями экипажа. Связь с бронеплощадками обеспечивалась электрической и звонковой сигнализацией, а также переговорными трубами, подобно тому, как это устроено на кораблях.

В российской армии бронепоезда организационно входили в состав железнодорожных войск, что облегчало их строительство, техническое обслуживание и ремонт в полевых условиях.

Четыре бронепоезда конструкции М.В. Колобова русская армия приняла на вооружение в конце 1915 года. Один из них, названный почему-то в честь непримиримых бандитов Дальнего Востока «Хунхузом» получил 1-й Заамурский железнодорожный батальон. 2-й и 3-й Заамурские, а также 2-й Сибирский

железнодорожные батальоны получили такие же бронепоезда, имевшие номера 2, 5 и 3 соответственно.

Вскоре было развернуто строительство бронепоездов в Киеве, в мастерских Юго-Западной железной дороги, а также в одесских в мастерских Русского общества пароходства и торговли.

Более удачной была конструкция полевого бронепоезда русской армии образца 1915 года, автором которой был инженер Балль. Его бронепоезд состоял из бронепаровоза с трехосным тендером и двух бронеплощадок с концевым казематом, в котором размещалась 3-дм горная пушка образца 1904 года. Кроме того, на каждой площадке находилось по 12 станковых пулеметов системы «Максим» (по шесть на каждый борт).

Построенные в невероятной спешке бронепоезда не отличались высоким уровнем конструктивных решений и мощным вооружением, тем не менее они не без успеха вели боевые действия, оказывая эффективную огневую поддержку пехотным войскам в районах, прилегавшим к железнодорожным линиям.

Так, бронепоезд «Хунхуз» под командованием поручика Крапивникова рано утром 24 сентября 1915 года подойдя к линии фронта обнаружил железнодорожную ветку, идущую от русских позиций через передовую. По непонятной причине австрийские саперы не уничтожили эту ветку, и Крапивников решил провести огневой налет. Атака бронепоезда была настолько неожиданной, что австрийские наблюдательные посты обнаружили ее, лишь проснувшись от пулеметных и орудийных выстрелов. Противник, практически не оказывая сопротивления рвущемуся вперед русскому бронепоезду, отступил вглубь обороны.

Когда «Хунхуз», прорвав первую линию обороны, вышел ко второй, его встретил массивный

артиллерийский огонь. Вскоре один из снарядов угодили в железнодорожное полотно позади бронепоезда. Полотно впереди тоже оказалось разрушено, и, к несчастью, контрольная платформа сошла с рельс, поэтому быстрое восстановление пути стало невозможным.

Ставший неподвижным бронепоезд превратился для вражеских артиллеристов в отличную мишень, и вскоре три снаряда один за другим попали в головную бронеплощадку. Еще несколько выстрелов — и снаряды изуродовали кормовую бронеплощадку. При этом погибли почти все артиллеристы. Еще один снаряд повредил котел паровоза и бронепоезд окончательно потерял возможность двигаться.

Поручик Крапивников, тоже получивший ранение, понимая, что судьба его бронепоезда решена, приказал команде покинуть бронепоезд и пробиваться к своим войскам.



Бронепоезд русской армии. Галиция 1916 г.



Блиндированный поезд русской армии. Первая половина 1917 г.

Уцелевшим в этом бою членам команды удалось вернуться, поврежденный бронепоезд до лета 1916 года простоял на нейтральной полосе, навевая противоборствующим сторонам грустные мысли о возможном эпилоге.

После наступления русских войск Юго-Западного фронта «Хунхуз» перетащили в Россию. Но техническая комиссия, которая обследовала бронепоезд, сделала неутешительный вывод о нецелесообразности его восстановления. Отдельные механизмы пошли на запчасти, а все остальное — на металлолом.

На Юго-Западном фронте против австро-венгерских войск действовал также бронепоезд № 32-го Сибирского железнодорожного батальона. В первых числах июня 1915 года он совершил смелый огневой налет на вражеские позиции под городом Красный. Бронепоезд прорвал сильную оборону и нанес несколько артиллерийских ударов по австрийским тылам.

Успешные действия этого бронепоезда утвердили российское военное руководство в решении построить несколько новых бронепоездов, усовершенствовав при этом их конструкцию.

Строительство бронепоездов поручили Путиловскому заводу в Петрограде, уже имевшему большой опыт

выполнения ответственных военных заказов. К проектированию бронепоездов привлекли специалистов завода. Из огромного числа проектов за основу взяли два: штабс-капитана 8-го железнодорожного батальона Пилсудского и начальника 2-й Заамурской железнодорожной бригады генерал-майора М.В. Колобова.

Опытные инженеры Путиловского завода в короткие сроки подготовили проект и рабочие чертежи. Разработанный ими бронепоезд состоял из бронированного паровоза, двух бронеплощадок с артиллерийскими орудиями калибра 3 дюйма (76,2 мм) и двух-трех контрольных платформ, на которых располагались рельсы, шпалы, костыли и прочие материалы, необходимые для ремонта железнодорожного полотна.

Строительство нового вида боевой техники шло достаточно быстро, и уже к 10 октября первый бронепоезд был готов. Он предназначался для 8-го железнодорожного батальона, а к 15 октября закончилось строительство еще четырех бронепоездов для 2-й Заамурской бригады, теперь каждому железнодорожному батальону решили добавить по одному подобному составу.

К концу 1915 года русская армия имела на вооружении уже 15 бронепоездов, действовавших на Северном фронте (один бронепоезд), Западном (один), Юго-Западном (восемь) и Кавказском (четыре) фронтах. Один в бронепоезд располагался в Финляндии и использовался для береговой обороны и охраны побережья.

В начале 1916 года линия фронта стабилизировалась и боевые действия приняли позиционный характер. Поэтому активность боевых действий русских бронепоездов заметно снизилась. Командование использовало сложившееся относительное затишье для

ремонта и модернизации материальной части бронепоездов.

Так, например, располагавшиеся на Украине бронепоезда № 2 и № 3 были передислоцированы на Западный фронт, в район белорусского города Молодечно. Здесь во время ремонта на тендере паровоза установили дополнительную орудийную башню с 3-дюймовой горной пушкой, которая имела возможность вести огонь по воздушным целям.

К лету 1916 года большую часть русских бронепоездов сосредоточили на Украине, где готовился знаменитый Брусиловский прорыв. Бронепоезда участвовали в наступлении русской армии на Юго-Западном фронте: в боях под Луцком, на железнодорожной ветке Ковель — Сарны.

Несмотря на отдельные успешные операции с участием бронепоездов, выявились некоторые серьезные недостатки новой техники: большие размеры и вообще громоздкость конструкции, что делало бронепоезд хорошей мишенью для артиллерии противника: ограниченность движения железнодорожным полотном и зависимость от его наличия и состояния; сложность управления командой, располагавшейся на нескольких, зачастую не сообщавшихся между собой бронеплощадках, и, следовательно, сложность управления огнем; недостаточная мощь артиллерийского вооружения, а иногда и отсутствие такового, а всего лишь 3-4 пулемета, как, например, у броневых моторных дрезин, которые строили Вологодские, Киевские и Одесские железнодорожные мастерские.



Один из бронепоездов русской армии

При повреждении железнодорожного полотна и невозможности его восстановления бронепоезд становился удобной мишенью, с помощью которой артиллерия противника могла заниматься тренировкой своего личного состава.





Погибший русский бронепоезд. 1917 г.

В течение двух лет тяжелых боев бронепоезда испытывали нагрузку, не всегда допустимую для их механизмов. Повреждения от артиллерии, поломки, износ механизмов привели к тому, что летом 1917 года на вооружении русской армии осталось всего семь бронепоездов, остальные или находились в ремонте, или были безвозвратно потеряны во время боевых действий...

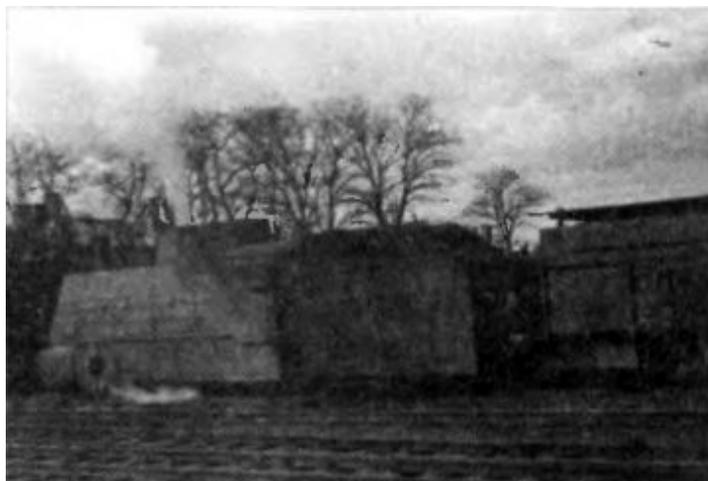
Используя опыт боевого применения бронепоездов и анализируя их сильные и слабые стороны, начальник военно-дорожного отдела Управления военных сообщений Юго-Западно-го фронта подполковник

Бутузов разработал оригинальный проект бронированного мотовагона. В основу его конструкции автор положил следующие рассуждения. «Первостепенное преимущество мотовагонов перед другими бронепоездами в следующем: 1) начальник поезда все видит и всем распоряжается: личным составом, движением вагона, работой орудий и пулеметов; 2) небольшая цель — всего семь сажен длины, отсутствие пара, дыма и шума при движении».

Бутузов столь активно «продвигал» свою идею, что руководство Управления военных сообщений российской армии решилось остановить едва начавшееся в Петербурге строительство трех бронепоездов. В помощь подполковнику Бутузову дали двух опытных инженеров: Кельчицкого и Табуре. Эта группа достаточно быстро изготовила рабочие чертежи, и в январе 1916 года в Одесских мастерских началось строительство первого русского мотоброневагона. Оно производилось силами личного состава 4-й роты капитана Крживоблоцкого 1-го Заамурского железнодорожного батальона. На всю работу военное ведомство предоставило 141 000 рублей. Ввиду ожидавшихся сложностей в столь новом деле пригласили для консультации профессоров Верхованова и Косицкого. Вслед за первым мотоброневагоном планировалось построить еще два таких же.

Стальной корпус нового бронепоезда, склепанный на каркасе из швеллеров и «углового железа», был установлен на двух поворотных пультмановских тележках. Вертикальные броневые плиты имели толщину 16 миллиметров, все остальные — 12.

Мотоброневагон состоял из центрального каземата, двух орудийных башен, располагавшихся на тележках впереди и сзади центрального каземата, и двух концевых пулеметных и наблюдательных отсеков.



Русский блиндированный поезд. 1917 г.

Все отсеки внутри обшили пробкой, которая выполняла роль тепло- и звукоизоляции. Мотоброневагон имел систему отопления отработанными газами двигателей. Связь осуществлялась переговорными устройствами, а также с помощью цветных лампочек. Для наблюдения во время боя и управления артиллерийским огнем имелись восемь перископов и два комплекта дальномеров системы генерала Холодовского.

В центральном каземате располагались два итальянских двигателя внутреннего сгорания «Фиат» и «Флоренция» мощностью по 60 лошадиных сил каждый, позволявшие развивать скорость до 45 километров в час, а также коробка передач, две реверсивные муфты и карданная передача. Кроме того, здесь размещалось различное вспомогательное оборудование: динамомашинка, компрессор, аккумуляторная батарея и вентиляторы.



Австро-венгерские бронепоезда, с которыми сражались русские блиндированные поезда

Орудийные башни, как уже упоминалось, располагались над тележками, причем сама орудийная установка крепилась на шкворневой балке в центре тележки. Башня состояла из двух частей, нижняя из которых представляла собой прямоугольную коробку, а

верхняя — купол — была полусферической, склепанной из двенадцати секторов, и вращалась вместе с орудием.

В башне были установлены 57-мм орудия системы Норденфельда, имевшие скорострельность 60 выстрелов в минуту, и угол вертикального наведения от -10 до +60 градусов. Вращение всей орудийной установки осуществлялось вручную одним человеком.

Концевые отсеки предназначались для размещения наблюдателей и пулеметчиков. Отсюда и название отсеков. Наблюдение велось через смотровые щели люков. В каждом отсеке находилось по два пулемета, которые имели угол горизонтальный угол обстрела 90 градусов и угол возвышения 15–20 градусов. На крышах концевых отсеков установили по одному мощному прожектору.

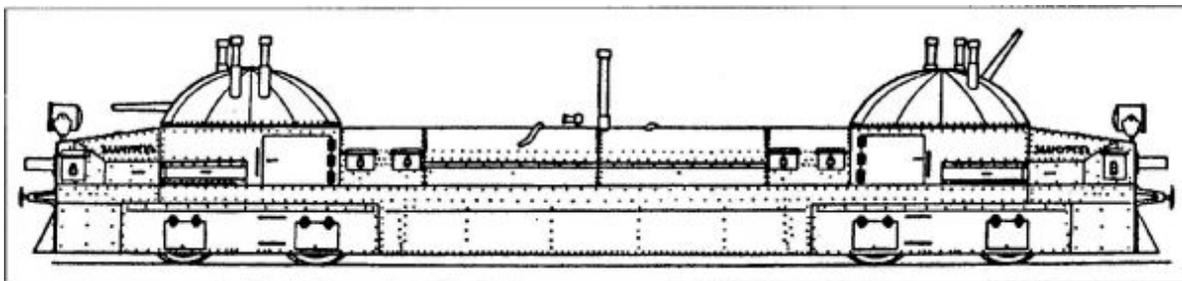
Верховное Командование «держало на контроле» строительство мотоброневагона, еженедельно требуя подробных докладов и отчетов. Все технические и организационные вопросы решались очень быстро и лишь Путиловский завод, чрезвычайно загруженный военными заказами, задержал изготовление коробки передач и карданных валов.

Новый бронепоезд, получивший в честь своих строителей название «Заамурец», оказался довольно удачной конструкцией, во многом опередившей свое время. Основными положительными качествами мотоброневагона можно считать прежде всего небольшую высоту, что делало проблематичным прямое попадание снаряда. А наличие двигателей внутреннего сгорания (причем двух, что позволяло в случае поломки одного двигаться на другом), то есть отсутствие привычного для железной дороги дыма позволяло скрытно выходить на позицию.

Следует отметить и удачную форму броневых плит корпуса, углы наклона броневых плит рассчитывались с учетом возможного рикошета пуль и снарядов.

Насыщенность внутренней компоновки сочеталась с удобством размещения личного состава. Все эти качества плюс высокая автономность и мощное вооружение делали мотоброневагон грозным оружием.

7 октября «Заамурец», совершил первую пробную поездку. Через десять дней в Одессу прибыла официальная комиссия, председателем которой назначили командира железнодорожной бригады генерал-майора Колобова. Комиссия провела тщательные и придирчивые испытания нового вида оружия, которое произвело хорошее впечатление на всех ее членов. В конце 1916 года мотоброневагон, наконец, прибыл на Юго-Западный фронт в распоряжение 8-й армии, где использовался как мобильная зенитная батарея. Здесь мотоброневагон проявил себя достаточно хорошо, успешно отражая атаки вражеских аэропланов.



Мотоброневагон «Заамурец»

Верховное главнокомандование запланировало на лето 1917 года мощное наступление на Юго-Западном фронте, которое по значимости приравнялось к знаменитому Брусиловскому прорыву. Специально для участия в этом наступлении был сформирован Броневой железнодорожный ударный отряд, командиром которого назначили полковника Кондырина. Предполагалось, что отряд будет действовать на железнодорожных магистралях, прилегающих к линии фронта, а после

прорыва линий обороны противника — на его коммуникациях.

В состав Броневого отряда кроме «Заамурца», отремонтированного в Киевских железнодорожных мастерских, вошли бронепоезд «Генерал Анненков», два бронеавтомобиля и бронедрезина. Действия Броневого отряда во время наступления были достаточно активны, заслужив высокую оценку командования.

Однако нарастающий хаос, постепенно охватывающий всю страну и в том числе армию привел к тому, что летнее наступление провалилось. Приближалась осень, октябрь...



Глава 2. Бронепоезда в Гражданской войне

Первая и не самая героическая страничка славной истории российских бронепоездов закончилась. Новая эпоха началась переделом собственности, закончившимся, как казалось когда-то, построением социализма в отдельно взятой стране.

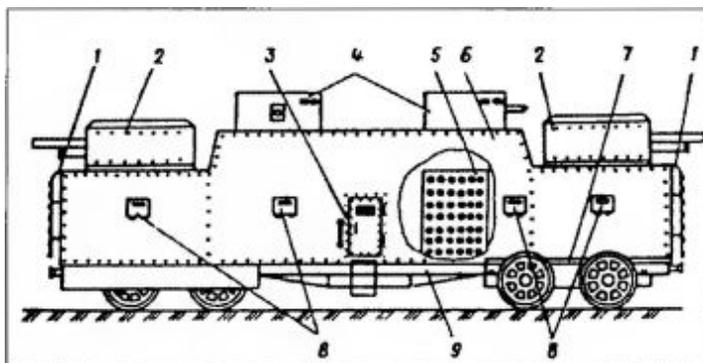
Бронепоезда тоже стали предметом пристального интереса двух разрывающих страну сил. Часть бронепоездов досталась Белой гвардии, часть — Красной. Однако и те, и другие понимали, что имеющегося количества явно недостаточно.

И здесь весьма кстати пригодился опыт строительства и боевого применения бронепоездов в годы Первой мировой войны. Разворачивающееся противостояние двух непримиримых сил потребовало мобилизации всех резервов (как здесь не вспомнить противоборство северян и южан Америки). Боевые действия Гражданской войны носили ярко выраженный маневренный характер, особенно острая борьба велась за обладание железнодорожными узлами и магистралями, так как основным транспортом в то время был железнодорожный. И это делало бронепоезда очень важной составляющей вооружения воюющих армий и давало им возможность проявить все свои лучшие качества, всю свою огневую мощь.

В большинстве своем бронепоезда, построенные в этот период, не являлись специальными разработками, как в Европе, скорее это были плоды импровизаций, выполненные без чертежей и каких-либо расчетов. Как правило, бронепоезда формировались из броневых площадок и бронированного паровоза с тендером. В

бронепоездах в основном использовались паровозы серий «О^В», «О^Л», «Ч».

Броневые площадки представляли собой обыкновенные четырехосные пульмановские платформы или угольные полувагоны. Бронирование площадок и паровозов было двух типов: глухое, при котором паровоз или площадка полностью обшивались броневыми листами, или так называемая «полубронировка», когда броней покрывались только наиболее уязвимые и наиболее важные части. Нередко для защиты личного состава использовались мешки с песком, стружкой, котельное железо. Иногда на платформах строились примитивные блиндажи из шпал и досок.



Устройство бронеплощадки:

1 — Лестница для для обслуживания; 2 — большие бронированные башни с установленными орудиями и пулеметами; 3 — дверь в бронеплощадку; 4 — маленькие бронированные башни с пулеметами; 5 — внутренний стеллаж с боезапасом; 6 — бронированный вагон; 7 — двухосная железнодорожная тележка; 8 — бойницы для ведения пулеметного огня; 9 — бронированная платформа («В7»)

Так, например бронепоезд «Себежский», который построили рабочие железнодорожного депо города Великие Луки, состоял из трех четырехосных угольных платформ, «обнесенных» внутри «подтоварником», то

есть бревнами диаметром 10-15 см. В промежутки между стенками и обшивкой засыпали песок. Наиболее уязвимые места паровоза обшили стальными листами. На тендере установили будку для пулеметчика. Кроме того, имелись платформы с запасными рельсами, шпалами, инструментом, необходимыми для исправления и восстановления железнодорожного пути. Разумеется, такую крепость на колесах можно было называть бронепоездом лишь с некоторой натяжкой. И, тем не менее, бронепоезд «Себежский» удачно действовал в районе Полоцка, Ярославля и даже под Архангельском

Бронеплощадки изготавливались с одной башней или с двумя. В них размещались орудия в основном 3-дюймового (76,2 мм) калибра. Зачастую на бронеплощадки ставились открытые артиллерийские установки самых различных систем и калибров. Например, построенный в Севастополе в 1919 году бронепоезд «Память Иванова» был вооружен тем, чем располагали арсеналы Черноморского флота: 120-мм пушкой с эскадренного броненосца «Три Святителя», 102-мм корабельным орудием, 57-мм французской скорострелкой.

Кроме того, бронепоезд «Память Иванова», как и каждый другой, располагал пулеметами, в данном случае их было 17. Обычно каждая бронеплощадка имела 6-8 пулеметов. Причем и здесь поражает обилие различных систем: Максим, Льюис, Браунинг, Гочкис и т. д. Все зависело от того, чем в данный момент располагал изготовитель бронепоезда и, как сейчас сказали бы, заказчик.

Имело место несколько попыток установить на платформах орудия более крупных калибров, например, корабельные или крепостные 152-мм и даже 203-мм орудий. Но сила отката этих орудий была столь велика, что требовались специальные упоры и другие

устройства, значительно усложнявшие всю систему. Строить артиллерийские железнодорожные транспортеры в этот период возможности не было.

Весьма часто строились так называемые бронелетучки. Это были товарные вагоны, в одном из торцов которых неподвижно устанавливалось одно орудие. Оно могло вести огонь только вдоль железнодорожного полотна. В бортах вагона делались бойницы для стрелков. Паровоз, как правило, первый попавшийся, не имел никакой защиты, кроме самой важной части — котла, который закрывался мешками с песком.

Походный порядок бронепоезда определялся тем, в какой части фронта он в данный момент находился. В тылу бронепоезд двигался по правилам воинского эшелона. Вел эшелон обычный паровоз, за которым следовал бронепаровоз в «холодном» состоянии. Затем располагались бронеплощадки, классные вагоны, канцелярия, клуб, жилые теплушки, кухня, цейхгаузы, баня, конюшня, вагоны со снарядами и платформы с железнодорожными материалами и повозками.

Постепенно вырабатывались правила, инструкции, наставления, определявшие все стороны жизни бронепоезда и мирные, и боевые.

Уже 18 декабря 1918 года в Красной армии были определены штатный состав бронепоезда и его команды. Приказ об этом подписал сам Л.Д. Троцкий. Согласно этому приказу бронированный поезд с экипажем из 136 человек должен был состоять из паровоза, двух бронированных платформ, вооруженных пушками и пулеметами, подвижной базы из 6–7 вагонов с «черным» паровозом для перевозки технического имущества и боеприпасов.

Несколько позднее появилась инструкция, делившая все бронепоезда на две части: 1-я часть — боевая. Поезд № 1 — две бронированные платформы с паровозом

посередине. Вооружение: два 3-дюймовых или зенитных орудия, 12 пулеметов и два миномета. Поезд № 2 — две платформы (желательно бронированные) с паровозом. Вооружение: два 4- или 6-дюймовых орудия.

2-я часть — резерв. Поезд № 3 — железнодорожный состав для перевозки экипажа и имущества.



Варианты размещения на бронеплощадках 6-дм орудия Кане

Подобная структура формирования бронепоездов оказалась слишком сложной и плохо управляемой. Командирами бронепоездов в тот период зачастую были люди, не имевшие не только специального, но и общего образования. Впрочем в те годы это было скорее достоинством, чем недостатком. В результате столь

сложное хозяйство использовалось не всегда рационально. Например, имели место случаи стрельбы из орудий среднего калибра по одиночным солдатам противника. Были промахи и в тактическом использовании бронепоездов. Поэтому бронепоезда № 1 и № 2 стали использовать как самостоятельные боевые единицы.

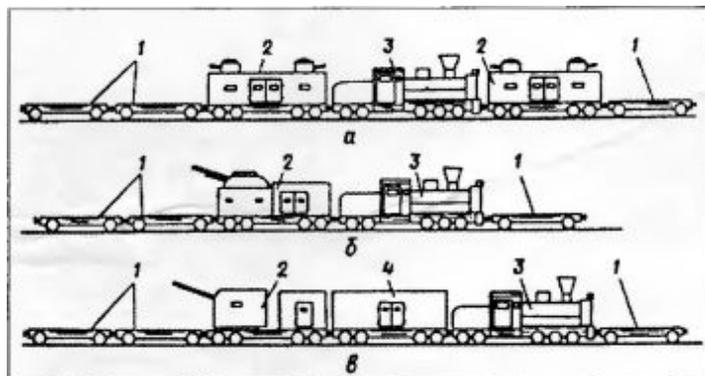


Схема броневой части бронепоезда: а — тип «А»; б — тип «Б»; 1 — контрольная платформа; 2 — бронеплощадка; 3 — бронепаровоз; 4 — броневой артиллерийский погреб

В прифронтной полосе бронепаровоз следовал «горячим», то есть под парами. Боевая часть и база следовали отдельно. На бронеплощадках находилось не менее одной трети боевого расчета. Боевая часть формировалась в сторону фронта в следующем порядке: контрольные платформы с железнодорожным материалом и инструментом (две платформы ставились на тех участках, где были проложены рельсы длиной 12,8 м), затем следовала бронеплощадка № 1, бронепаровоз с тендером, бронеплощадка № 2 и дальше контрольные платформы, на которые грузились дрезины. Для наблюдения за исправностью железнодорожного полотна на контрольных платформах располагались кондуктора с сигнальными флажками или фонарями.

База в зависимости от оперативного расстояния или следовала за боевой частью на дистанции 1-2 перегонов (25-30 км), или оставалась на последней станции и поддерживала постоянную связь с боевой частью.

В период Гражданской войны для боевой части часто выделялся полевой штаб, состоявший из командирского вагона, вагона-конюшни, вагона для раненых и вагона-кухни. Полевой штаб двигался совместно с боевой частью или на удалении 1-2 км вагонами вперед. На остановках высылались боевое охранение на удалении 100-150 м с каждой стороны для предупреждения внезапного нападения на бронепоезд.

4 января 1919 года Реввоенсовет республики издал приказ, согласно которому бронепоезда подчинялись начальнику бронечастей армии, в районе боевых действий которой они в данный момент находились. Бронепоезда рассматривались в то время как вспомогательный вид оружия. Чтобы повысить эффективность деятельности бронепоездов при каждом из них сформировали десантные отряды численностью до 320 бойцов.

Анализируя опыт боевых действий бронепоездов в годы Гражданской войны, Реввоенсовет 5 августа выпустил инструкцию, по которой бронепоезда по своему оперативно-тактическому назначению подразделялись на следующие три типа:

Тип «А» — ударный, сильно бронированный, состоящий из броневго паровоза, двух бронированных площадок, вооруженных двумя 3-дюймовыми орудиями, от восьми и больше пулеметов на каждой и базы. В состав базы входили: вагоны для начальствующего состава, штаба, канцелярии, клуба, кухни, мастерские, с 1919 года начали устанавливать на бронепоездах вагон-электростанцию и вагон-хлебопекарню, платформы для перевозки инструмента, оборудования для ремонта

путей, для бронемашин и другого имущества. Состав команды доходил до 162 человек.

Тип «Б» — легкобронированный, состоящий из полубронированного паровоза, одной, чаще двух бронеплощадок с двумя 42-линейными (106,7 мм) орудиями от 4 до 6 пулеметов и базы бронепоезда. Команда состояла из 46 человек.

Тип «В» — легкобронированный, состоящий из бронированного (полубронированного) паровоза, одной (двух) броневых площадок с 6-дюймовыми орудиями и 2–4 пулеметами, базы. Команда насчитывала до 57 человек.

Бронепоезда типа «Б» и «В» предназначались как для самостоятельных действий, так и для поддержки огнем своих орудий действий бронепоезда типа «А».

Первоначально оперативное и боевое управление бронепоездами возлагалось на Оперативный отдел Наркомвоенмора, Полевой штаб РВСР, полевые управления фронтов и армий. В то время как организационное и техническое руководство осуществлял Центральный совет бронетанковых частей (Центробронь), а с января 1919 года — Главное броневое управление.

В мае 1921 года было учреждено Управление начальника броневых сил РККА. Ему и его органам в военных округах, на фронтах и в армии и были переданы все функции руководства бронепоездами.

За 1918–1921 годы промышленность Советской Республики построила 68 бронепоездов и 102 бронеплощадки. Однако из-за отсутствия какого бы то ни было единого проекта, бронепоезда каждого завода имели свои специфические отличительные черты.

Одной из лучших была конструкция Царицынского орудийного завода бывшего Русского акционерного общества артиллерийских заводов. В состав такого бронепоезда входили две четырехосные бронеплощадки,

вооруженные двумя 3-дюймовыми полевыми орудиями образца 1902 года в круглых вращающихся башнях с толщиной брони 24 мм.

Единственным их недостатком можно считать слишком большой вес (около 80 тонн), ограничивавший движение бронеплощадок по слабому железнодорожному полотну и многим деревянным мостам.

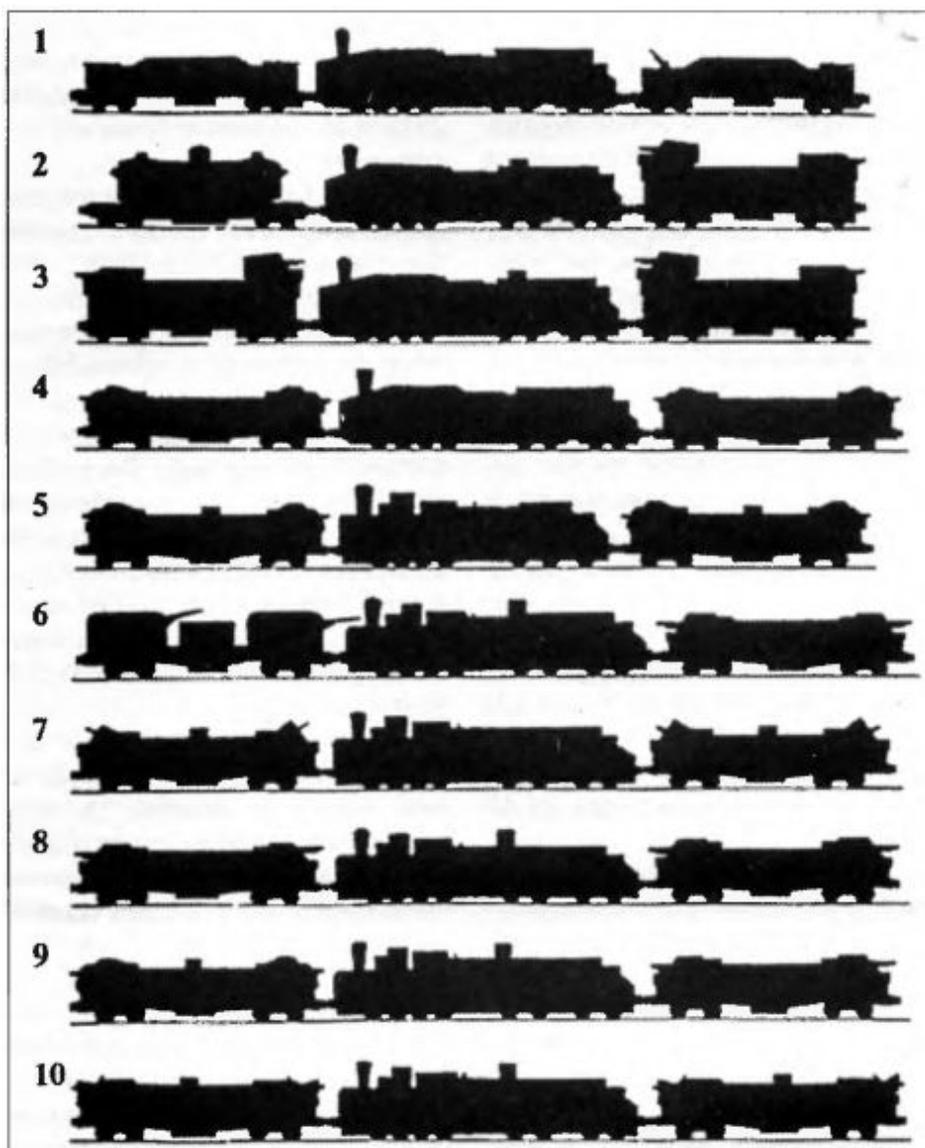


Схема формирования бронепоездов: 1 — № 44 «Имени Володарского»; 2 — № 41 «Славный вождь»

Красной Армии Егоров»; 3 — № 87 «III Интернационал»; 4 — № 45 «Имени III Интернационала»; 5 — № 14; 6 — № 71 «Имени Володарского»; 7 — № 12 «Имени тов. Троцкого»; 8 — № 20; 9 — № 100 «Свободная Россия»; 10 — № 64 «Центрборонь»

Бронепоезда Ижорского завода в Петрограде отличались использованием 3-дюймовых зенитных пушек Лендера, которых еще до революции Путиловский завод (здесь же, в Петрограде) изготовил достаточно большое количество. Два таких орудия располагались на четырехосной платформе, под защитой откидных стальных экранов. В центральной части платформы устраивался бронированный каземат, имевший по четыре пулемета на каждый борт.



Схема формирования бронепоездов: 1 — № 6 «Путиловцы» имени тов. Ленина»; 2 — № 6 «Путиловцы» имени тов. Ленина» (модернизированный); 3 — «Товарищ Ленин»; 4 — № 2 «Победа или смерть»; 5 — № 85; 6 — «Минский Коммунистический имени Ленина»; 7 — «Второй Петроградский»

Достаточно большое количество бронепоездов построил Сормовский завод в Нижнем Новгороде: № 3 «Власть Советам», № 12 «Имени Троцкого» и другие. Вооружение бронеплощадок составляли два 3-дюймовых орудия и 6–8 пулеметов. При этом бронеплощадка имела весьма удачную конструкцию, позволявшую сосредоточить в любом направлении огонь как минимум одного орудия и двух пулеметов.

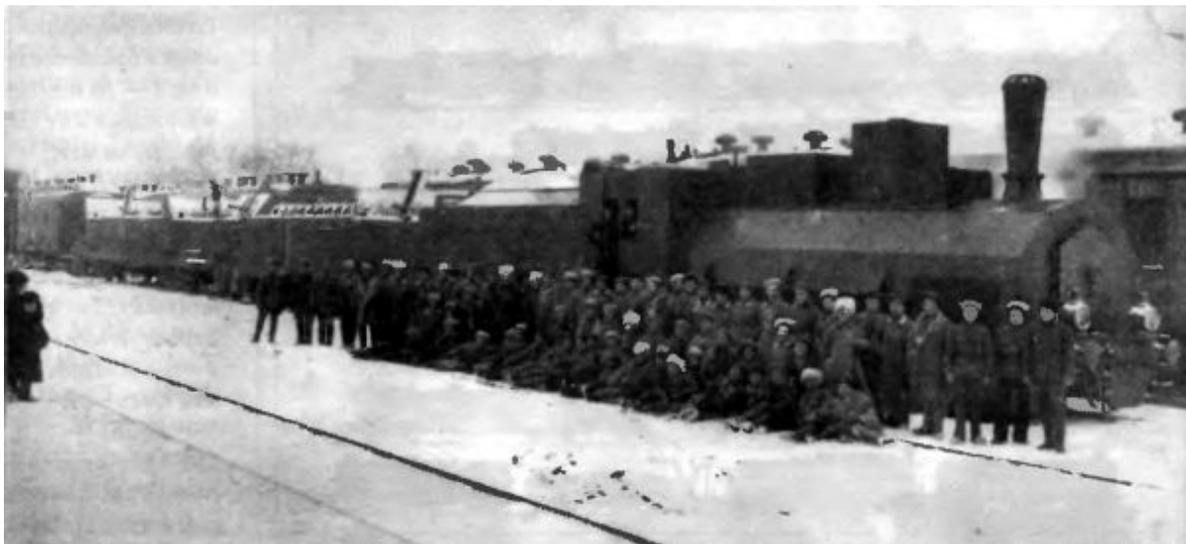
Лишь сормовские бронепоезда учитывали тяжелые условия боевой работы личного состава и были оборудованы вентиляционными люками. Управление огнем облегчалось наличием командирских рубок.

На Сормовском заводе разработали и построили несколько тяжелых бронепоездов, имевших достаточно высокие боевые качества. А в феврале 1919 года здесь изготовили бронепоезд № 4 «Коммунар», состоявшей из двух самостоятельных боевых единиц — легкой и тяжелой.

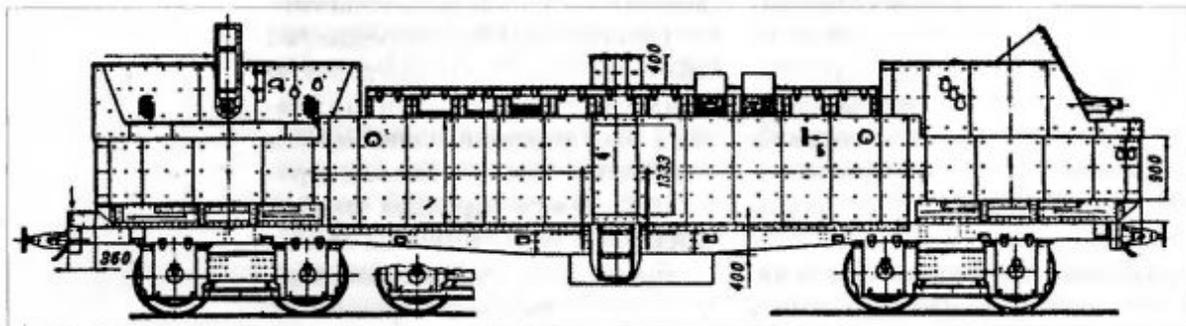
Легкая часть состояла из бронированного по типовой схеме паровоза «овечка» с четырехосным тендером и четырех малогабаритных легких бронеплощадок, ходовая часть которых была защищена броневыми листами. На каждой бронеплощадке была установлена прямоугольная башня, имевшая возможность поворачиваться на 360 градусов. В лобовой стенке имелась амбразура, из которой грозно выглядывала 3-дюймовая полевая пушка образца 1902 года. В закругленных ребрах башни были размещены четыре пулемета «максим».

Тяжелая часть включала три двухосные бронеплощадки. На одной из них была установлена 5-дюймовая гаубица, на двух других по 42-линейной (106,7-мм) пушке образца 1910 года. Тяжелая часть имела задачу огневой поддержки действий ударной легкой части.

Командиром бронепоезда № 4 «Коммунар» в годы Гражданской войны был Я.Н. Федоренко, ставший впоследствии начальником бронетанковых и механизированных войск Красной армии, маршалом бронетанковых войск.



Бронепоезд Сормовского завода



Бронеплощадка ударных бронепоездов постройки Сормовского завода

Бронепоезд № 4 «Коммунар» участвовал во многих сражениях гражданской войны. Его орудия и пулеметы стреляли по врагу под Петроградом, на Украине, под Мелитополем и Александровском, в районе приморской крепости Усть-Двинск. Здесь «Коммунар» выдержал

тяжелый артиллерийский бой с польским бронепоездом и двумя танками «Рено». Две бронеплощадки «Коммунара» были серьезно повреждены, а в конце боя и вовсе сошли с рельс. Но и «Коммунар» не остался в долгу. Его артиллеристам удалось разбить оба танка, серьезно повредить бронеплощадки и вывести из строя паровоз.

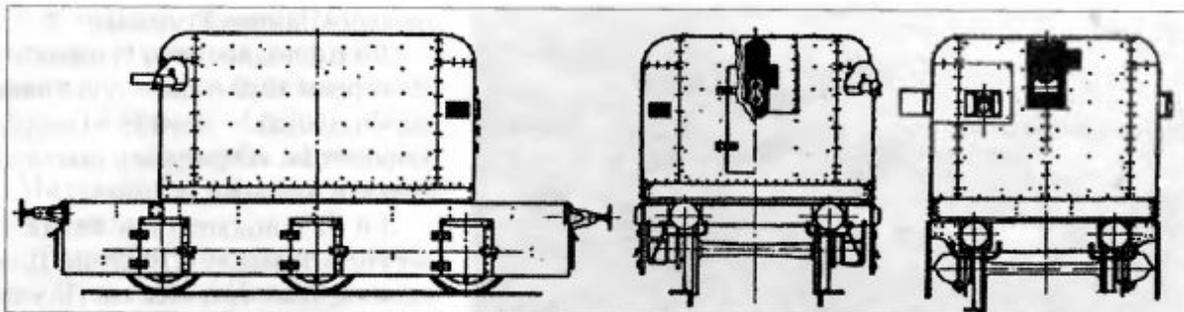
Бронепоезд № 4 «Коммунар» еще встретится в нашем рассказе.

Пермский оружейный завод в Мотовилихе построил пять бронепоездов. Команда одного из них — «Морской» № 1 имени Ленина в большинстве состояла из моряком Камской флотилии. Весной 1919 года этот бронепоезд получил столь серьезные повреждения, что его восстановление не имело смысла. Поэтому на его базе Сормовский завод фактически построил новый бронепоезд. В дальнейшем он воевал под новым именем — № 36 «Имени В.И. Ленина».

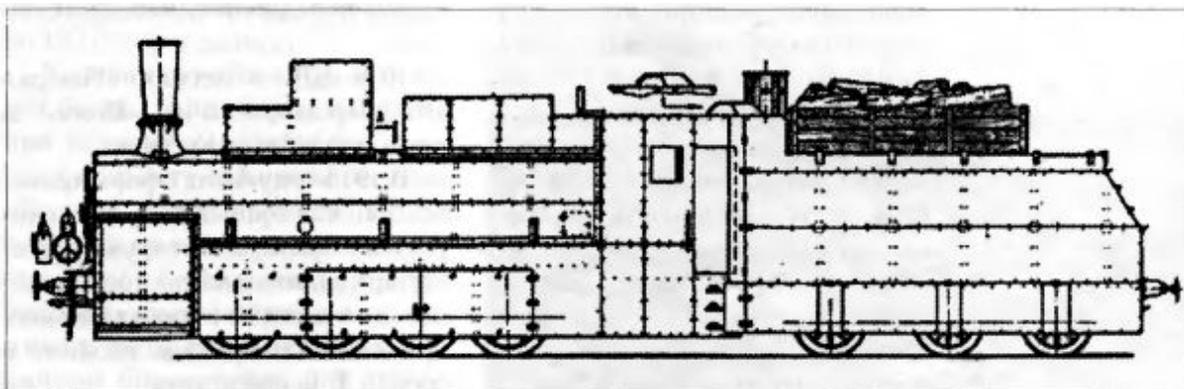
Достаточно мощным выглядел и парк бронепоездов Белой армии. Здесь также использовались все возможные резервы. Так, в Донской армии были сформированы первые пять батарей Морской тяжелой артиллерии. Каждая батарея первоначально состояла из двух площадок с одним 152-мм орудием Кане на каждой. Впоследствии некоторые из них переформировали в тяжелые бронепоезда Добровольческой армии. Вооружение их было весьма разнообразно: так, «Иоанн Калита» был вооружен двумя 152-мм пушками Кане и 107-мм полевой пушкой образца 1910 г.; «Князь Пожарский» — одной 152-мм пушкой Кане и двумя 102-мм морскими пушками; «Грозный» — двумя 152-мм пушками Кане и одной 127-мм английской осадной пушкой.

Дополнительно белые устанавливали 152-мм пушки Кане на обычных четырехосных железнодорожных платформах. Для стрельбы платформу нужно было

отцепить от состава и откинуть боковые упоры. Время перехода из походного положения до открытия стрельбы составляло около 10 мин. Обычно платформы устанавливались не ближе 6 км от неприятеля вне досягаемости 76-мм полевых пушек. Вес снаряда составлял 41,5 кг, а дальность стрельбы под углом 30° — 13,2 км.



Бронеплощадка бронепоезда № 4 «Коммунар»



Бронепоезд Сормовского завода

Следует отметить, что во время в гражданской войны тяжелые орудия могли быть установлены исключительно на бронепоездах и судах речных флотилий, а самыми мощными орудиями, которые устанавливались на железнодорожных платформах, были 107-мм пушка образца 1910 года, 152-мм гаубицы образца 1909 года и 152-мм пушки системы Г. Кане,

которые в большом количестве имелись на вооружении крепостей и флота. В разные периоды Гражданской войны в армиях Колчака, Деникина, Юденича, Врангеля против частей Красной армии действовало от 47 до 79 бронепоездов.



Бронепоезд Белой гвардии «Единая Россия»

Основная часть бронепоездов Белой гвардии дислоцировалась в Вооруженных Силах Юга России (ВСЮР). В феврале 1919 года здесь было три дивизиона бронепоездов, а к концу года десять дивизионов и некоторое количество отдельных бронепоездов. В каждый дивизион входили два легких бронепоезда и один тяжелый. В состав бронепоездных частей ВСЮР, которыми командовал генерал-майор М. Иванов, входили следующие соединения:

1-й бронепоездной дивизион (БД) полковника Скопина — легкие бронепоезда «Генерал Алексеев», «Вперед за Родину!» и тяжелый «Единая Россия»;

2-й БД полковника Громыко (с 19 апреля 1919 года — полковника Фролова) — легкие «Генерал Корнилов», «Офицер» и тяжелый «Иоанн Калита»;

3-й БД полковника Гадда — легкие «Витязь», «Дмитрий Донской» и тяжелый «Князь Пожарский»;

4-й БД полковника Селикова — легкие «Орел», «Слава офицеру» и тяжелый «Грозный»;

5-й БД генерал-майора Нечаева — легкие «Генерал Марков», «Коршун» и тяжелый «Непобедимый»;

6-й БД полковника Баркалова — легкие «Генерал Дроздовский», «За Русь Святую» и тяжелый «На Москву» (в его состав входили в одно время легкие «Терец» и «Кавказец» и тяжелый бронепоезд «Георгий Победоносец»);

7-й БД полковника Неволовского — легкие «Генерал Черняев», «Генерал Скобелев» и тяжелый «Могучий»;

8-й БД полковника Зеленецкого — легкие «Доброволец», «Пластун» и тяжелый «Богатырь»;

9-й БД — легкие «Дроздовец», «Гром победы» и тяжелый «Солдат»;

10-й БД — легкие «Генерал Шифнер-Маркевич», «Волк» и тяжелый «Слава Кубани».

В 1918 году была сформирована Донская броневая железнодорожная бригада, которую вошли четыре дивизиона по три бронепоезда в каждом и два отдельных бронепоезда. Бригада входила в состав Донской армии.

В первый Донской броневой железнодорожный дивизион входили бронепоезда «Иван Кольцов», «Атаман Орлов», «Раздорец», «Азовец», «Гундорец», «Митякинец», «Атаман Платов» и «Ермак».

В второй дивизион — «Генерал Бакланов», «Илья Муромец», «Казак Землянухин», «Атаманец», «Атаман Каледин», «Атаман Самсонов», «Генерал Мамонтов», «Партизан полковник Чернецов».

В походе на Петроград Северо-западной армии генерала Н.Н. Юденича участвовали четыре бронепоезда: «Адмирал Колчак», «Адмирал Эссен», «Талабчанин» и «Псковитянин».

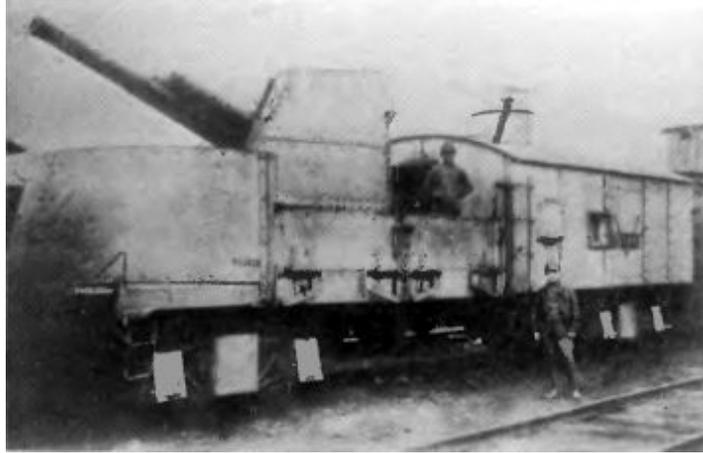
Особый Маньчжурский отряд атамана Г.М. Семенова весной 1918 года, действуя в Забайкалье, имел в своем

составе четыре бронепоезда. Через два года их было уже 18.

За счет модернизации старых, восстановления и ремонта захваченных в боях трофейных и строительства новых на заводах республики число действующих бронепоездов в Красной армии к октябрю 1920 года было доведено до 103 боевых единиц.

Условия службы на бронепоездах были крайне тяжелыми. Это при царизме конструкторы проявляли заботу о личном составе, обшивая стены пробкой. Новая власть сама себя поставила в такие условия, что о комфорте для рядового состава никто не вспоминал. Хотя этого не скажешь о личном бронепоезде Л.Д. Троцкого.





Бронепоезд Белой гвардии «На Москву»

Далеко не каждый человек мог просто находиться длительное время в замкнутом пространстве, холодном зимой и жарком летом, но при этом еще требовалось, не теряя самообладания, четко выполнять свою задачу. А в условиях боя бронеплощадка превращалась в настоящий ад от интенсивной стрельбы. При этом бронеплощадка наполнялась пороховыми газами, а грохот выстрелов и ударов о броню осколков снарядов и пуль составляли мощный аккомпанемент, который мог выдержать лишь морально и физически крепкий человек. Нередки были случаи, когда пулеметчики и артиллеристы теряли сознание от жары и пороховых газов.

Поэтому столь суровы были здесь условия отбора, почти на таких же условиях отбирали комендоров для службы на боевых кораблях. Не удивительно, что на красных бронепоездах служило немало бывших матросов. В то время как на белых бронепоездах было больше морских офицеров. Например, бронепоезд армии Юденича «Адмирал Колчак» был вооружен исключительно корабельными орудиями, а команда полностью состояла из морских офицеров. Командовал бронепоездом капитан 1 ранга Н.А. Олюнин. После тяжелых боев 19 февраля 1920 года бронепоезд у станции Холмогорская был захвачен большевиками.

Поэтому не случайно, что Балтийский флот формировал свои бронепоезда. А знаменитые железнодорожные транспортеры — это морские пушки на железной дороге, входившие в состав береговой обороны, подчинялись флотскому командованию. Это были настоящие броненосцы железных дорог.

Как правило, личный состав бронепоездов в годы Гражданской войны подбирался из добровольцев, те из них, кто претендовал на ответственные посты, проходил подготовку в Москве в депо формирования бронепоездов, преобразованное в 1920 году в запасную бригаду по формированию бронепоездов.

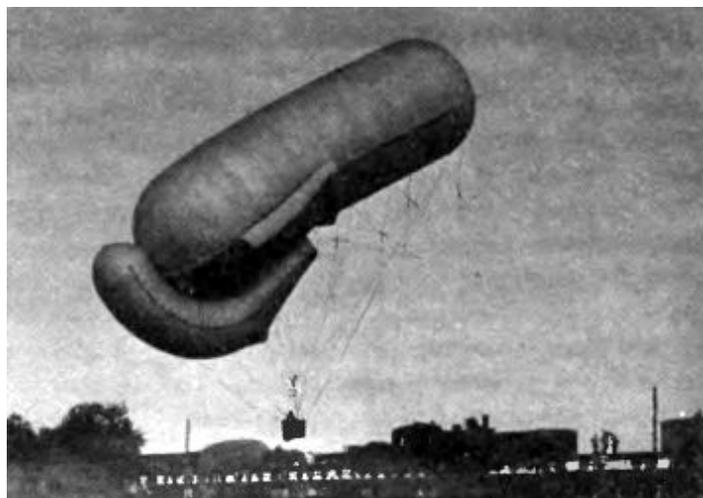
Немаловажным фактором была взаимозаменяемость личного состава. Каждый член экипажа должен был отлично знать не только свои обязанности. Пулеметчик, например, в случае необходимости должен был суметь оказать помощь в ремонте паровоза, бронеплощадки или железнодорожного полотна. Для этого требовалось знать устройство паровоза и многих других аспектов железнодорожного дела.

Одной из проблем, сопровождавших действия бронепоездов на всем пути их развития, была проблема корректировки артиллерийского огня. Для этой цели на южном фронте впервые в России началось использование привязных аэростатов. 22-й воздухоплавательный отряд на Дебальцевском направлении работал с бронепоездом «Черноморец». Это давало возможность бронепоезду «своими глазами» видеть все детали расположения противника, изучить все цели и успешно управлять артиллерийской стрельбой. С аэростатами работали бронепоезда «Воля», № 9, № 10, «Смерть или победа», «Роза Люксембург», «Красный сибиряк», «Атаман Чуркин» и другие.

23-й воздухоотряд, работавший с бронепоездом «Воля», за период с 7 по 24 мая 1919 года произвел 73 боевых подъема, из них 63 с целью разведки и 10 для

корректировки огня орудий бронепоезда. 23-й воздухоплавательный отряд 17 сентября 1919 года работал с бронепоездом № 9 в районе Лисок. Аэростат в общей сложности был в воздухе 239 часов 50 минут.





Подъем змейкового аэростата для корректировки артиллерийского огня

Ижорский завод изготавливал броневые платформы, специально приспособленные для установки лебедки аэростата. В музее Октябрьской железной дороги хранится уникальное «Описание броневой платформы и установки на ней лебедки», датированное 1920 годом, достойно того, чтобы привести его полностью.

«Для этой цели применяются бронированные платформы крытые и полукрытые. Оба типа платформ приспособляются из угольных платформ «Фокс-Арбель».

Боевая часть (А)

1. Паровоз — один.
2. Бронированная платформа — одна.
3. Два крытых вагона
4. Пульмановская платформа — одна.

База (Б)

4. Классных или приспособленных вагонов для канцелярии и команды — два.

5. Крытых вагонов для имущества и мастерских — восемь.

Боевая часть служит для установки лебедки, один вагон для запасного имущества и один для перевозки

команды Пульмановская платформа для газгольдера с запасным газом.

Для боевой части и Базы воздухоотряда, работающего совместно с бронепоездом, необходим подвижной состав, согласно изложенного в пунктах А и Б.

а). Крытая платформа имеет закрытое с боков и сверху помещение для лебедки и людей. Борты угольной платформы «Фокс-Арбель» наставляются трехосьминным (3/8 дюйма. — *Прим. Ред.*) железом (листовым). Стены перекрываются крышей из такого же железа. Для прочности по всей длине броневой платформы идут угольники из углового железа. На расстоянии полутора аршин (??? — *Прим. Ред.*) друг от друга вдоль стен по всей глухой части платформы делается деревянная стена в рост человека на расстоянии 2–3 вершков (??? — *Прим. ред.*) от железной. Пространство между железной и деревянной стенками засыпается песком. Пол устилается деревянными досками.

Платформа имеет одну двухстворчатую железную дверь с торцевой части вагона для погрузки лебедки. У входа над буферами приклепывается железный лист для удобства входа и выхода. В стенках проделываются бойницы для пулеметов, имеющие толстые деревянные пробки.

Для погрузки и выгрузки лебедки на платформе имеются два рельса с отогнутыми концами и пять специальных щитов для настила.

Лебедка устанавливается радиатором к выходу, посреди вагона. Для укрепления лебедки в пол вделаны четыре скобы для колес и два крюка для петель передних кулаков рамы.

В конце платформы, ближайшем к двери, помещается телефонная катушка с воздушным кабелем. В крыше вагона имеется три люка:

1-й люк ближе к выходу над телефонной катушкой — для прохода телефонного кабеля к аэростату.

2-й люк, средний, — над распределительным блоком лебедки — для облегчения надзора за аэростатом, освещения системы, распределения троса и для выхода троса, если нет передаточного блока (см. пункт «в»).

3-й люк, ближайший к глухой стене броневой платформы — для выхода троса, идущего через передаточный блок.

В люки вставляются рамы из дерева твердой породы с закругленными внутрь краями, для предохранения троса и кабеля от трения об железо. Дверцы люков железные, крепятся болтами на рамах.

б). Полукрытая платформа.

Имеет крытое помещение для людей и телефона и открытое сверху для лебедки, чем облегчается наблюдение за аэростатом. Одна половина платформы закрыта лишь с боков до высоты, достаточной для прикрытия сидящего за рулем моториста, другая половина — закрыта со всех сторон и сверху.

Открытая часть имеет двери наружу с торцевой части вагона для погрузки лебедки. Над буферами приклепан железный лист. Лебедка ставится радиатором к выходу и крепится к платформе (см. пункт «а»).

Крытая половина платформы имеет четыре двери: одна к лебедке, две по сторонам наружу и одна к торцевой части вагона. Кроме того, по сторонам имеются бойницы для пулеметов и вентиляционный люк.

в). Передаточный блок.

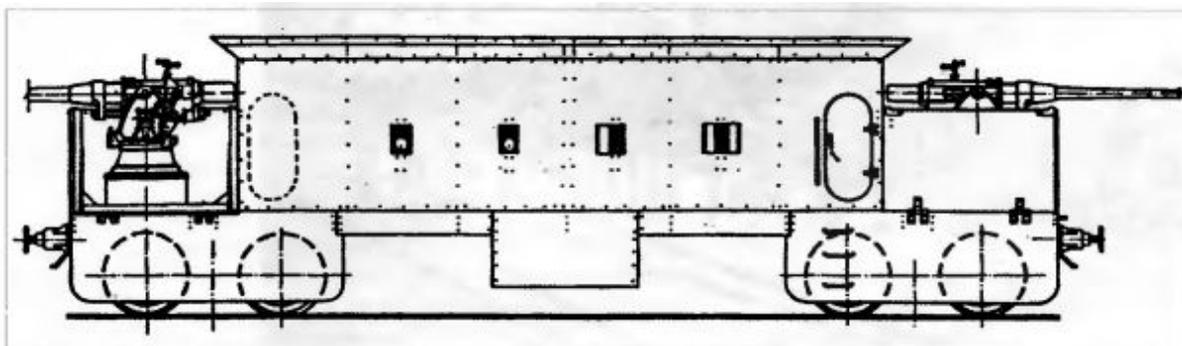
Лебедка «Адсуза» при работе должна располагаться в направлении ветра, иначе блок передает силу натяжения не перпендикулярно оси направляющих валов, отчего может произойти поломка распределительного механизма лебедки. Поэтому трос от распределительного блока к аэростату

предварительно пропускался через передаточный блок, укрепленный с таким расчетом, чтобы трос от него шел перпендикулярно к распределительному валу лебедки. На крытых платформах распределительный блок укрепляется под люком, ближайшим к глухому торцевому концу броневой платформы при помощи двух угольников, прикрепленных болтами к наружным стенкам платформы. На полуоткрытой платформе передаточный блок крепится к середине верха стены крытой части, обращенной к лебедке.





Бронепоезд № 2 «Петроградский»



Бронеплощадка с 75-мм орудиями бронепоезда «2-й Петроградский»

Передаточный блок схож с блоком, но усиленного профиля и увеличенным диаметром пальцев. Боковые пластинки блока заканчиваются карданным соединением, позволяющим блоку свободно изменять свою плоскость.

При пропускании телефонного кабеля от катушки к аэростату через люк желательнее у входа в люк иметь устройство, подобное передаточному блоку, но лишь облегченного типа».

Бронепоездам уже в первые дни после октябрьского переворота пришлось начать боевые действия. На Петроград двигались части генерала Краснова, которые по данным разведки поддерживал бронепоезд. В ночь на 11 ноября В. И. Ленин и В. А. Антонов-Овсеенко отправились на Путиловский завод, который изготавливал бронепоезд, состоявший из обычного паровоза, двух открытых блиндированных угольных платформ с четырьмя зенитными орудиями, два из которых располагались на бронеевтомобиле, установленном на одной из платформ, и двух платформ со снарядами. Боевые площадки были укреплены мешками с песком и листами кровельного железа.

Большевикам удалось убедить рабочих выполнить эту работу, как можно скорее. Уже утром 11 ноября бронепоезд № 1 под командованием Войцеховского вышел из ворот завода. Его команду составляли добровольцы из числа рабочих завода, а также солдаты Тарутинского полка.

Бронепоезд пошел навстречу войскам генерала Краснова, которые насчитывали около 5000 человек и имели 18 орудий, один бронеевтомобиль и бронепоезд. Но их наступление, активно поддержанное бронепоездом, встретило упорное сопротивление большевиков. К вечеру они перешли в контрнаступление, в ходе которого освободили деревню

Большое Кузьмино и бронепоезд № 1 вышел на Варшавскую железную дорогу. Здесь находился бронепоезд генерала Краснова, но ни те, ни другие не решились на открытое огневое столкновение.

Заняв деревню Редкое Кузьмино, большевики подошли к Александровке. Бронепоезд № 1 принимал и в этих боях активное участие, но после освобождения Царского Села ушел в Петроград. Кончались вода и уголь, а пополнить их запасы в тот момент можно было только в Петрограде. К тому же не хватало снарядов и патронов.

Перерыв в боях использовался для проведения небольшого ремонта. Кроме того, часть артиллеристов заменили опытные комендоры с линейного корабля «Заря свободы» (бывший «Император Александр II»). При этом бронепоезд получил новое наименование «Бронепоезд № 2» и нового командира — знаменитого матроса Железнякова.

Для оказания поддержки московским большевикам в Петрограде сформировали сводный отряд солдат и матросов под командованием Ф.Ф. Раскольников. На «Бронепоезде № 2» отряд отправился в Москву. На станции Тосно были получены неприятные сведения о том, что из Новгорода в направлении Чудово движется белогвардейский бронепоезд, на котором следуют остатки частей, отступивших после поражения войск Краснова. В Чудово белый бронепоезд прибыл 3 ноября, а затем вышел Николаевскую железную дорогу и взял курс на Москву. «Бронепоезд № 2» полным ходом начал его преследование. При этом учитывалась вероятность, что отступавшие могут взорвать мосты или заминировать железнодорожное полотно, поэтому паровоз прицепили в хвосте состава, а впереди поставили две открытые платформы с 75-мм орудиями.

На станции Бологое «Бронепоезд № 2» догнал белогвардейский бронепоезд. Большевики решили

повременить с открытой атакой. Противник представлял серьезную силу, так как имел на вооружении 3-дюймовые (76,2 мм) орудия и 16 пулеметов. Защищенный в броню паровоз располагался между двумя бронированными вагонами. Прямое огневое столкновение могло кончиться для «Бронепоезда № 2» серьезными повреждениями и возможно даже гибелью. Поэтому пришлось начать дипломатические переговоры, которые увенчались успехом большевиков. Рано утром 5 ноября 1917 года «Бронепоезд № 2» и трофейный бронепоезд со сводным отрядом Ф. Ф. Раскольникова прибыли в Москву.

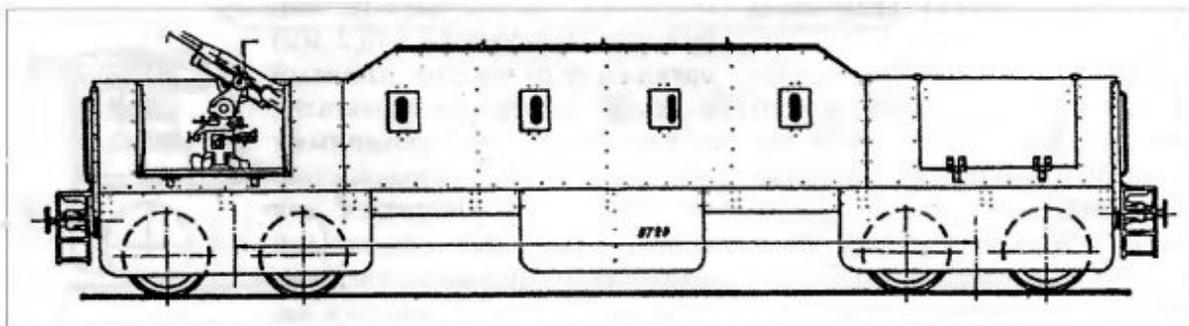


Бронепоезд № 8 «Ф. Ф. Раскольников»

Вскоре на базе этого отряда двух бронепоездов были сформированы четыре эшелона, которые отправились устанавливать советскую власть на юг страны. В первом эшелоне, состоявшем из десяти классных вагонов с 30 пулеметами «Максим», размещался штаб, медицинский персонал и часть красногвардейцев.

Второй эшелон был загружен различным, необходимым для жизнедеятельности имуществом и боеприпасами, двумя бронеавтомобилями. На одной из платформ установили 3-дюймовое орудие. Третий

эшелон составлял бывший бронепоезд белогвардейцев, захваченный на станции Бологое, и получивший в честь командира сводного отряда солдат и балтийских моряков название «Ф. Ф. Раскольников». Четвертым, замыкающим эшелоном оказался «Бронепоезд № 2».



Бронеплощадка бронепоезда постройки Ижорского завода

Первый бой отряда произошел 27 ноября в районе Белгорода. Вскоре, получив новое имя «Победа или смерть», бывший бронепоезд № 2 отправился на Украину. Он участвовал в штурме Харькова, Полтавы, Павлограда, а в конце января 1918 года с его помощью была установлена советская власть в Киеве, правда, не надолго. Германское наступление, оккупация, а затем захват власти гетманом Скоропадским заставили большевиков уйти на восток. Бронепоезд «Победа или смерть» участвовал на Дону в боях с частями Каледина.

После того, как Красная армия взяла Ростов, изношенный до предела в непрерывных боях и походах бронепоезд, наконец, встал на ремонт и переоборудование. Можно сказать, что из ворот депо вышел другой бронепоезд, получивший новые бронеплощадки со 107-мм орудиями, новый бронепаровоз типа Б с четырехосным тендером. Старым оставалась боевая задача — установление советской власти огнем и мечом.

Наряду с формированием первых частей Красной армии началось и строительство первых красных бронепоездов. Это был очень непростой процесс. Н.И. Подвойский говорил в тот период: «Мы начинаем новое и чрезвычайно ответственное дело. Мне кажется, бронированные поезда станут в скором времени могучим оружием Красной армии, своего рода сухопутными броненосцами. Мы думаем направить на бронепоезда опытных морских артиллеристов, обладающих высокой выучкой и умеющих вести огонь не с неподвижной позиции, а во время движения, да еще в условиях качки».

8 апреля 1918 года Красной армии пополнилась новой боевой единицей — Путиловским стальным артиллерийским дивизионом. Он состоял из пяти мощных батарей: двух зенитных автомобильных, одной легкой полевой и двух зенитных железнодорожных. Каждая автомобильная батарея насчитывала по четыре грузовых автомобиля фирмы «Уайт», на кузове которых располагалось по одной зенитной 76,2-мм пушке конструкции Лендера, изготовленной Путиловским заводом. Конструкция лафета позволяла пушкам вести огонь, как по воздушным, так и по наземным целям. Кроме того, в состав батареи входили четыре трехтонных автомобиля с боеприпасами, четыре легковых машины, три крытых грузовика для команды, четыре мотоцикла и четыре пулемета «Максим».

Легкая полевая батарея Стального дивизиона состояла из 18 полевых 3-дюймовых пушек. Перевозку команды, боеприпасов, лошадей и боевой техники обеспечивали 78 товарных вагонов и 10 открытых платформ.

Зенитные железнодорожные батареи состояли каждая из двух полубронированных платформ «Фокс-Арбель», на которых были размещены по две зенитные пушки Лендера. Первым боевым заданием Путиловского

Стального дивизиона было подавление восстания эсеров в Ярославле.

Бронепоезд № 38 «Черноморец» тоже немало исколесил по железным дорогам России. В начале января 1918 года в Севастополе моряки Черноморского флота сформировали 2-й Черноморской революционный отряд. По предложению его командира, А.В. Мокроусова на севастопольском Морском заводе был построили блиндированный поезд.

Моряки, составлявшие его экипаж под командованием бывшего матроса линкора «Святой Евстафий» В. В. Ковальского, «опробовали» сухопутный броненосец в бою с частями генерала Каледина в феврале 1920 года у станции Звереве.

Весной и летом поезд действовал в донских степях, под Новочеркасском и Ростовом. В этих боях поезд получил несколько серьезных повреждений, которые исправить можно было имея специальное оборудование. И, кроме того, настоятельно требовалось усилить бронирование. Поэтому решили отправить севастопольский блиндированный поезд в Петроград, на Ижорский завод.

Здесь поезд заново обшили броневыми плитами и установили два новых 102-мм и два 75-мм корабельных орудия и пулеметы. Теперь это был уже настоящий бронепоезд. Его командиром назначили В.Н. Жукова, комиссаром В.В. Ковальского, начальником штаба стал бывший комиссар Черноморского флота по мобилизации моряков И.Т. Кирьян.



Бронепоезд № 38

21 сентября бронепоезд отправился на Северный фронт, но «Черноморец» действовал там недолго и был переброшен под Петроград. После тяжелых боев у Пулково, в ходе которых бронепоезд получил несколько прямых попаданий, он снова вынужден был отправиться для ремонта на Ижорский завод.

В начале декабря 1918 года бронепоезд был откомандирован на юг в 8-ю армию, где уже в январе вступил в бой у поселка Никольский, поддерживая атаку стрелковых подразделений Красной армии.

4 марта 1919 года приказом РВС республики бронепоезд получил наименование «Черноморский № 38», которое в отличие от многих своих собратьев сохранил до конца своей бурной жизни. В апреле он участвовал в боевых действиях совместно с частями 42-й стрелковой дивизии 13-й армии, поддерживая их своим артиллерийским и пулеметным огнем. Не один раз «38-му» приходилось вступать в прямое единоборство с белогвардейскими бронепоездами. По разному складывались эти поединки, но «Черноморский № 38» ни разу не отступил.

Участвуя в боях на Курском направлении, где бронепоезд обеспечивал огневую поддержку наступления 7-й и 9-й стрелковых дивизий, он снова получил повреждения, исправление которых было невозможно в полевых условиях, и снова отправился в Петроград, и снова на Ижорский завод. Кроме того, были и потери среди личного состава, а найти выбывшим достойную замену легче всего было в таком городе, как Петроград.

В первых числах мая 1919 года начался ремонт бронепоезда «Черноморский № 38» на Ижорском заводе. Моряки работали наравне с рабочими, стараясь как можно быстрее ввести свой бронепоезд в строй. Работы не прекращались круглые сутки. К черноморским морякам, составлявшим костяк экипажа, прибавились балтийские моряки с линейного корабля «Полтава», подводной лодки «Змея». Были добровольцы и из других частей Петроградского военного округа. Всего прибыло 62 человека. Одну из площадок перегнали на Ржевский морской полигон, где кроме обычного ремонта установили новое 102-мм орудие.

В это время на бронепоезд прибыл новый командир И.Н. Деменев, занимавший ранее должность комиссара броневых частей 7-й армии. Это был опытный командир, получивший хорошую закалку, командуя бронепоездом № 2 на Восточном фронте. За короткое время он смог сплотить новый экипаж, повысить его боеспособность. Прибыл на бронепоезд и новый комиссар — бывший боцман линкора «Гангут» П.Т. Коньков.

18 октября 1919 года «Черноморский № 38» отправился на фронт, в район Пулково. 20 октября отряды Белой гвардии заняли Детское Село, но дальше продвинуться им не удавалось. Одним из важнейших факторов, оказавших влияние на ход событий в этот период, были бронепоезда Красной гвардии. «Черноморский № 38» бронепоезда № № 45 и 89

действовали вдоль Балтийской железной дороги, бронепоезда «Ленин» и № 44 «Володарский» — вдоль «Варшавской». Им противостояли уже упоминавшиеся бронепоезда Белой гвардии: «Адмирал Колчак», «Адмирал Эссен», «Талабчанин» и «Псковитянин».

21 октября началось Пулковское сражение, которое переросло в наступление Красной армии по всему фронту. Преследуя отступающие части белых, бронепоезд № 38 участвовал в освобождении Лигово, Стрельны.

Особенно тяжелые бои развернулись 23 октября около станции Александровская. Оставив Детское Село белогвардейцы сосредоточили здесь значительное количество пулеметов, а вдоль железной дороги установили полевые орудия для обстрела наступающих красных бронепоездов.

«Ленин» и «Володарский» участвовали в прорыве линии обороны белых у станции Александровская и именно их решительность и огневая мощь сыграли решающую роль в успехе красных. При движении к станции бронепоезд № 6 «Ленин» получил девять прямых попаданий снарядов противника. Получил повреждения и паровоз, но под сильным огнем белых повреждения были исправлены, восстановлен и путь, разбитый снарядами противника. Бронепоезд, несмотря ни на что, продолжал движение вперед. Вслед за ним, поддерживая его своим артиллерийским огнем продвигался бронепоезд «Володарский».

История боевой деятельности бронепоезда «Черноморский № 38» на этом не закончилась. После боев у станции Александровская четыре бронеплощадки снова пришлось отправить в ремонт, но на этот раз на Обуховский завод, который оперативно заменил поврежденную броню, отремонтировал орудия. Пополнив запасы снарядов и патронов, бронепоезд

снова отправился на фронт. На этот раз ему пришлось вести бои под Красным селом.

25 октября бронепоезд совместно с частями 7-й армии участвовал в освобождении Детского Села, Павловска, Красного Села, 3 ноября была освобождена Гатчина, 7 ноября — Волосово.

Особенно жестокие бои проходили в районе Волосово. Противник создал здесь сильную укрепленную позицию, оборудовав ее инженерными сооружениями полевого типа и обеспечив системой плотного пулеметного огня. Огонь полевой артиллерии усиливали три белогвардейских бронепоезда, курсировавшие на участке Волосово — Кикерино и Волосово — Извара.

В ночь на 7 ноября сводный отряд Красной армии совершил обход правого фланга противника, находившегося в районе деревни Озертицы. На рассвете самоотверженной атакой отряда с фронта и фланга, поддержанной огнем всей артиллерии и бронепоездов, противник был сбит с занимаемого рубежа и начал отходить к Волосово. Одновременно вдоль Балтийской железной дороги предприняла атаку 1-я бригада 21-й стрелковой дивизии, действия которой поддерживали своим огнем бронепоезда «Черноморский» № 38 и № 6 «Ленин».

7 ноября белогвардейцы были выбиты из Волосово.

Все дальше от Петрограда уходила Красная армия, и вместе с ней шел и бронепоезд «Черноморский № 38», следом за ним продвигался бронепоезд № 6 «Ленин». На подступах к Ямбургу «Черноморский № 38» вступил в бой с белогвардейским бронепоездом, который не выдержал натиска моряков и, получив ряд попаданий, был вынужден отступить. 14 ноября 1919 года части 7-й и 15-й армий освободили Ямбург.

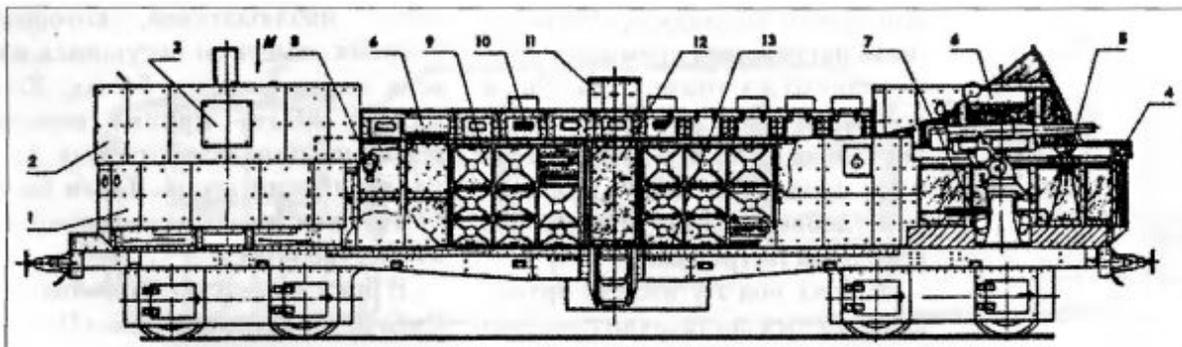
В конце января 1920 года «Черноморский № 38» перешел в распоряжение начальника 10-й стрелковой дивизии, действовавшей под Псковом, при этом часть

моряков из экипажа бронепоезда возвратилась на боевые корабли Балтийского флота. Здесь тоже нужны были специалисты, прошедшие закалку боем.

После завершения боевых действий на Северо-западе бронепоезд находился в Петроградском военном округе. Умершего И.Н. Деменева сменил на должности командира А. Кочетков, после него бронепоездом командовали А.С. Коренков, Ф. Петров. Опытных специалистов экипажа забирали для пополнения других броневых частей. Так, 1 июля 1920 года вместе с А.С. Коренковым, получившим назначение на должность командира 85-го тяжелого бронепоезда Юго-Западного фронта, ушли 18 человек.

Осенью 1920 года экипаж бронепоезда «Черноморский № 38», прошедшего славный боевой путь, был расформирован.

Вместе с бронепоездом «Черноморский № 38» в боях за Ямбург участвовал бронепоезд № 6 «Ленин». О некоторых его боевых действиях уже упоминалось, теперь пришла пора рассказать о нем более подробно.

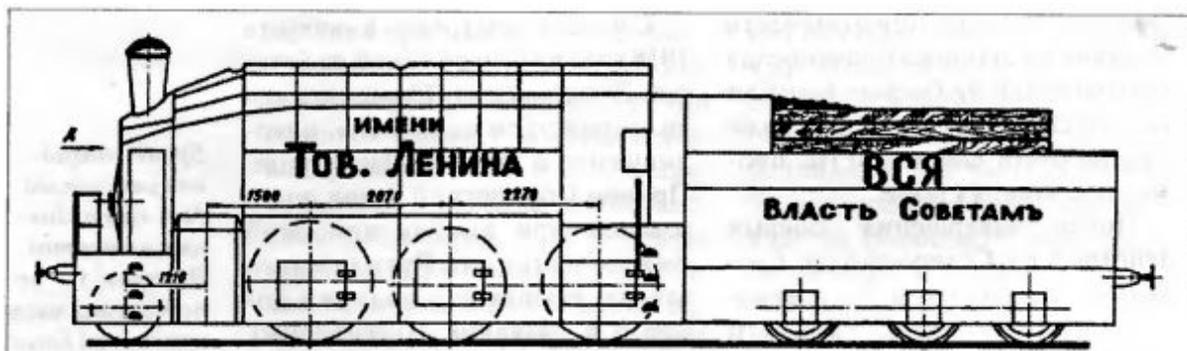


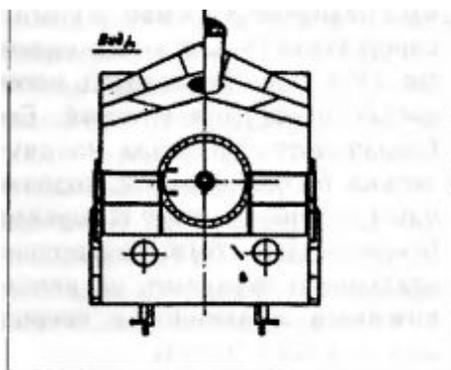
Бронеплощадка бронепоезда № 6 «Путиловцы» имени тов. Ленина»: 1 — неподвижная часть орудийной башни; 2 — подвижная часть орудийной башни; 3 — люк для извлечения из башни качающейся части орудия; 4 — бермы и шариковая опора турели; 5 — привод механизма поворота башни; 6 — водяной бак; 7 — радиатор

отопления; 8 — пулеметная установка; 9 — снарядный стеллаж; 10 — вентиляционное окно; 11 — командирская башня; 12 — входная дверь; 13 — деревянный настил с каналом рупорной связи

Он был построен в августе 1918 года на основе одной из батарей Путиловского Стального артиллерийского дивизиона, находившейся в Нижнем Новгороде. Причем Сормовский завод пользовался при выполнении этой работы чертежами Путиловского завода. Бронепоезд получил номер 6 и название «Путиловцы» им. тов. Ленина». Командиром был назначен А. Шмай, а комиссаром Иван Газа. В конце октября 1918 года бронепоезд окончательно вступил в строй. Его боевая часть состояла из двух легких бронеплощадок, ходовая часть которых, как и у Ижорских бронепоездов, была защищена стальными экранами, но неподвижными и имевшими дверцы для доступа к буксам.

На платформе был смонтирован броневой каземат и две концевые орудийные башни с 76,2-мм зенитными пушками. Два слоя броневых листов с деревянной прокладкой, составлявших бронирование каземата, крепились с помощью болтов к каркасу, собранному из углового железа. Палуба (то есть пол) бронеплощадки также была защищена броней. Ее толщина составляла 5 мм.





Бронепаровоз бронепоезда № 6 «Путиловцы» имени тов. Ленина»

Прежде чем попасть на Северо-запад, бронепоезд № 6 «Ленин» достаточно помотался по дорогам Гражданской войны. Его первым заданием было патрулирование демаркационной линии с Германией в районе Орши. Затем было жестокое подавление крестьянского восстания в Гжатске, после чего бронепоезд № 6 отправился под Воронеж. За успешные действия против Добровольческой армии команда бронепоезда была награждена премией в виде месячного жалованья. На общем собрании бойцы бронепоезда постановили на эти деньги закупить продовольствие и при первом удобном случае отправить в голодный Петроград.

В боях под Луганском артиллерия белых достаточно серьезно «потрепала» № 6, а, главное, пострадали орудия бронепоезда, поэтому пришлось отправляться в Петроград, так как на Луганском паровозостроительном заводе не было возможности их отремонтировать. Рабочие Путиловского завода сумели быстро восстановить огневую мощь бронепоезда, и он снова отправился на фронт. Бои шли непрерывно: огневые налеты на расположения белых частей, огневая поддержка пехоты, артиллерийские дуэли с бронепоездами противника.

Однажды белогвардейцы попытались уничтожить № 6 с помощью тарана. На подходах к одной из станций они разогнали паровоз, машинист и кочегар выпрыгнули на ходу, и паровоз-таран помчался навстречу красному бронепоезду. Его спасла бдительность наблюдателей, которые вовремя заметили несущийся на всех парах паровоз белых. Командир «б-го» принял верное решение, приказав открыть артиллерийский огонь. Таран был уничтожен несколькими точными выстрелами.

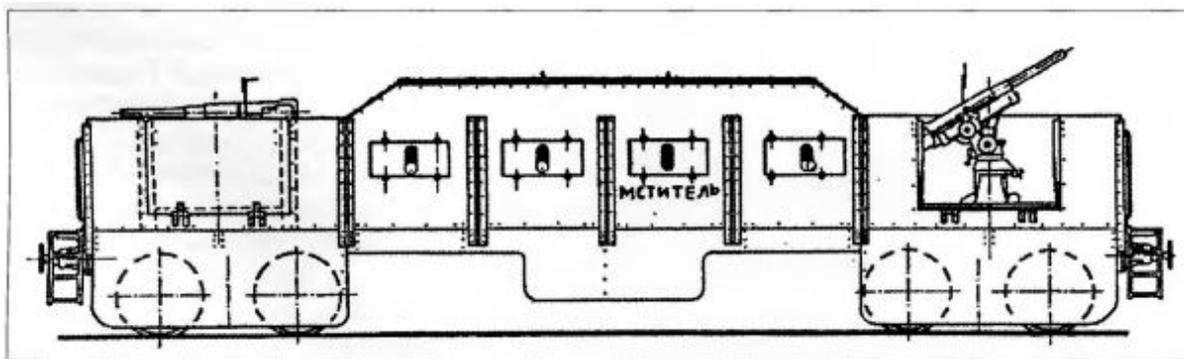
В боях на участке Волосово — Ямбург бронепоезд № 6 «Путиловцы» им. тов. Ленина» участвовал с «черным» паровозом (то есть не защищенным), так как штатный бронированный, сильно пострадавший в боях под Псковом, все еще оставался в ремонте. Но еще до этого, с 12 по 15 октября бронепоезду пришлось выдержать настоящий штурм белогвардейцев, использовавших, казалось, все виды оружия. По нему вела огонь вражеская артиллерия, одна за другой следовали упрямые атаки аэропланов. Буквально по пятам бронепоезд № 6 преследовала белогвардейская бронедрезина, которая по перемещениям черного дыма успевала засечь маневрирование бронепоезда. Наконец, в одной из перестрелок ее удалось вывести из строя несколькими удачными выстрелами. Белогвардейцам так и не удалось уничтожить бронепоезд «Ленин». Поврежденный, но не сломленный, своим ходом он смог прорваться к Гатчине и после устранения повреждений снова включиться в боевые действия.

В ноябре 1920 года бронепоезд № 6 «Ленин» опять был переброшен на юго-восток, а затем на Южный фронт, где находился в боевых частях до конца Гражданской войны. В этот период его облик уже заметно отличался от первоначального. Тот же бронепаровоз, но уже с четырехосным тендером, изготовленным на Сормовском заводе. На тендере была

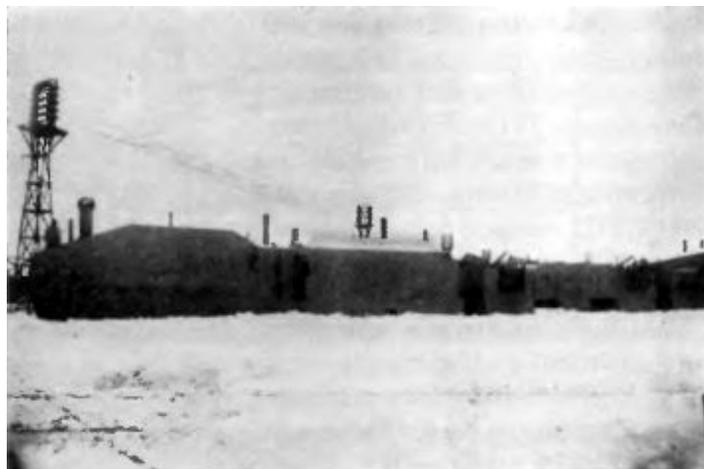
установлена рубка командира бронепоезда. Поменялось вооружение — на одной бронеплощадке установили 3-дюймовые зенитные орудия, на второй — 3-дюймовые полевые пушки. Кроме того, добавили бортовые пулеметы.

После окончания Гражданской войны бронепоезд № 6 им Ленина вошел в состав Украинского военного округа. Он активно использовался для борьбы с националистическими и прочими бандами, нес охрану железнодорожных магистралей.

В июле 1922 года в его состав передали материальную часть расформированного бронепоезда № 76 «Большевик» и затем два раза переименовывали: сначала в бронепоезд № 20 тип А, а затем в № 20 тип А имени Петроградского совета. В конце 1924 года бронепоезд был окончательно расформирован и ввиду сильного износа материальной части был отправлен на металлолом.



Бронеплощадка бронепоезда постройки Ижорского завода



Бронепоезд № 44 «Им. Володарского»

Все эти годы одним из центров производства бронепоездов и их ремонта, наряду с Сормовским, Брянским и Луганским заводами, был Петроград, в котором располагались крупнейшие заводы уже не один год выпускавшие военную продукцию: Обуховский, Ижорский, Путиловский, Металлический. Именно здесь строились первые русские бронепоезда и железнодорожные транспортеры. Именно сюда, на эти заводы и возвращалась для ремонта большая часть бронепоездов Красной армии, которые активно участвовали в боях Гражданской войны и не только под Петроградом.

Так, например, Ижорский завод в Колпино активно строил (бронепоезда № № 9, 10) и ремонтировал бронепоезда. В 1919 году здесь восстанавливались бронепоезда № 6, № 7 «Стенька Разин», № 38 «Черноморский», № 43, № 45 «Имени III Интернационала», № 49, № 51, № 52 «Центробронь», № 60. Колпинцы изготовили бронепаровоз для бронепоезда 4-й «Петроградский». Кроме того Ижорский завод ремонтировал в этот период бронеплощадки, бронелетучки и большое количество паровозов, не считая, конечно, производства других важных видов боевой техники.

Бронепоезд № 44 «Володарский» приходил на Ижорский завод дважды. Первый раз после того, как в июле 1919 года при атаке опорного пункта Копорье бронепоезд № 44 вступил в артиллерийскую дуэль с бронепоездом «Генерал Корнилов», входившем в состав армии Юденича. Оба получили серьезные повреждения, но сумели вернуться в свои базы.

Второй раз бронепоезд № 44 «Имени Володарского» проходил ремонт после боев в Гатчине. Осенью 1919 года части Красной армии были вынуждены оставить этот город. Последним покидал его ижорский бронепоезд № 44. На подходе к станции Тайцы по нему открыла огонь замаскированная батарея противника, занимавшая позицию у железнодорожного полотна. На этот раз ситуация оказалась более сложной и опасной — путь вперед, в Петроград, был закрыт. Командир бронепоезда В.М. Евдокимов решил вернуться назад и попытаться с боем прорваться на Варшавскую железную дорогу.

Но, когда 44-й на максимальной скорости ворвался в Гатчину, его здесь встретил шквальный огонь стоявшего на подъездных путях бронепоезда противника. Отстреливаясь из всех видов оружия, 44-й уже почти вышел из-под обстрела, когда неприятельский снаряд

попал в паровоз и вывел его из строя. Бронепоезд № 44 превратился в неподвижную цель. Однако экипаж принял решение не сдаваться, а продолжать бой. На все предложения о сдаче был один ответ — новыми залпами всех орудий и пулеметов.

Постепенно положение еще более осложнялось. Подходили к концу и боеприпасы, становилось все больше раненых и убитых. Ситуация казалась безвыходной, но, к счастью, стороны станции Александровская к Гатчине подошел еще один красный бронепоезд — № 6 «Ленин». Он тоже оказался в окружении и тоже пытался выход из вражеского кольца. Открыв интенсивный артиллерийский и пулеметный огонь, его бойцы сумели быстро прицепить 44-й и вдвоем с боем прорваться к своим.

На юге страны события развивались не менее стремительно. В Одессе в октябре 1917 года находились два бронепоезда: №№ 2 и 5, застрявшие из-за казалось навечно затянувшегося ремонта. Они оказались по разные стороны баррикады, причем в дальнейшем поменялись местами.

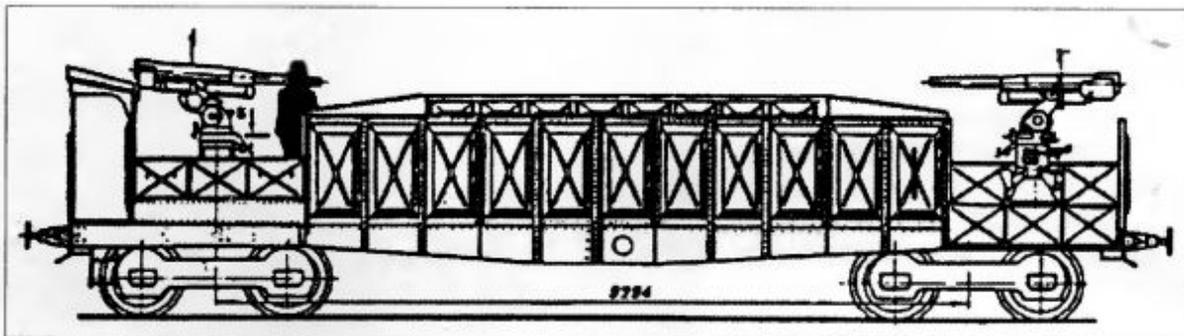


Бронеплощадки бронепоезда № 44 «Им. Володарского» с 76,2-мм орудиями

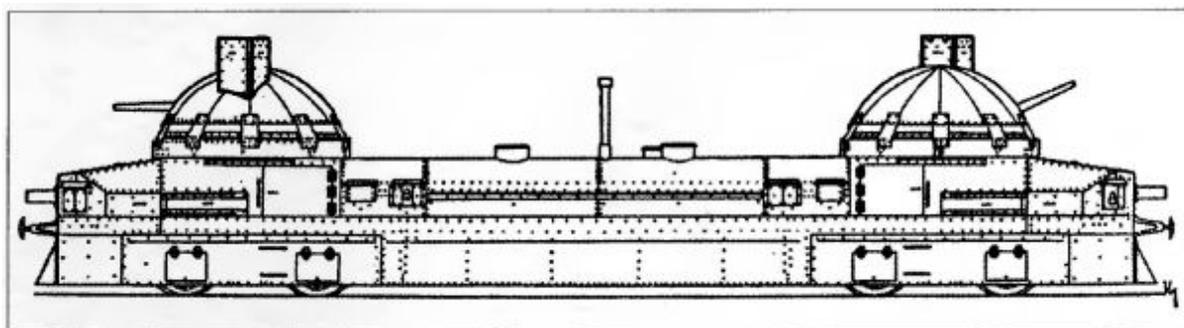


Внутренний вид бронеплощадки бронепоезда № 44 «Им. Володарского» с амбразурными установками пулеметов «Максим»

Бронепоезд № 5 под флагом украинской державы и новым названием «Сичевик» сражался сначала с красными отрядами Щорса, затем с поляками, пока летом 1919 года не оказался в руках польских легионеров, получив новое имя — «Генерал Довбор-Мусицкий». В августе 1920 года во время советско-польской войны кавалеристы первой конной армии С.М. Буденного захватили бронепоезд «Генерал Довбор-Мусицкий» в плен. Отремонтированные и модернизированные бронеплощадки бывшего русского бронепоезда № 5 вошли в состав советского бронепоезда № 112.



Бронеплощадка бронепоезда № 2 «Победа или смерть»



Мотоброневагон «Заамурец» после модернизации. Октябрь 1917 г.

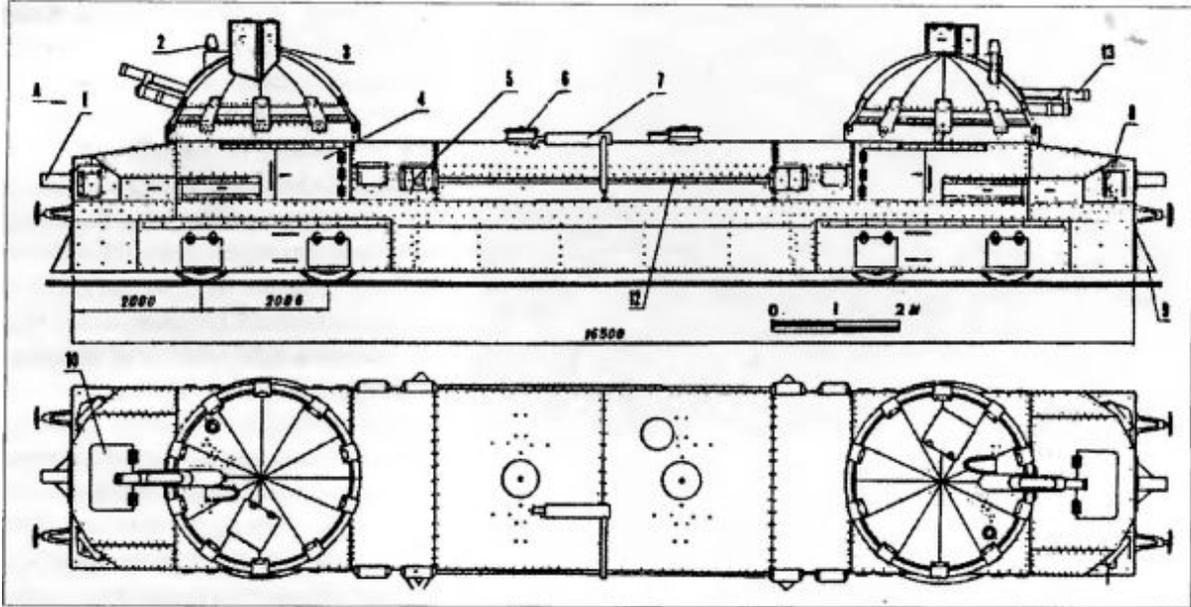
Бронепоезд № 2, переименованный во «2-й Сибирский бронированный поезд» воевал в частях Красной армии на Украине. Затем он попал в Царицын, где его внешний вид претерпел серьезные изменения. На тендере паровоза установили командирскую будку, а орудийные башни заменили открыто установленными на бронеплощадках 3-дюймовыми пушками.

В боях с частями Добровольческой армии в Донбассе 30 марта 1919 года в бою у станции Хацепетовка «2-й Сибирский бронированный поезд» встретился с бронепоездом «Офицер» Добровольческой армии. Меткими выстрелами из единственного переднего орудия артиллеристы «Официера» повредили паровоз и переднюю бронеплощадку красного бронепоезда. Его

команда разбежалась, а «Офицер» отбуксировал поврежденный бронепоезд на свою базу. Здесь трофейный бронепоезд прошел ремонт, в процессе которого получил дополнительную броневую защиту в виде полубашен и очередное название — «Слава офицеру». 22 апреля 1919 года бронепоезд вошел в состав Добровольческой армии, закончив свой путь в Новороссийске.

В те горячие денечки начала Советский власти оказался в Одессе и уже известный нам мотоброневагон «Заамурец», проходивший здесь очередной ремонт. При этом, учитывая опыт прежних боевых действий, решили провести модернизацию мотоброневагона, в частности его орудийных башен. Оказалось, что их внутренние размеры недостаточны для активного ведения артиллерийского огня, кроме того наблюдатели имели недостаточный обзор. Для устранения этих недостатков увеличили высоту орудийных башен, на которых установили броневые колпаки для командных постов.

Когда в Одессе пришли к власти большевики, правда, не надолго, модернизированный «Заамурец» попал в руки одесской братвы и лишь бывший комендант города Киева, он же бывший черноморский матрос Полупанов на бронепоезде «Свобода или смерть» (ранее бронепоезд № 3, переименованный во время правления Украинской Центральной Рады в «Славу Украины»), остановил кипучую, но не санкционированную властью деятельность мотоброневагона. «Заамурец» значительно усилил мощь Полупановского отряда, который активно начал бороться на Украине за Советскую власть.



Мотоброневагон «Orlik» чехословацкого корпуса, 1919 г, 1 — бронировка кабелей и труб воздушного тормоза; 2 — перископ; 3 — броневая будка командира орудия; 4 — дверь для посадки экипажа; 5 — бортовая пулеметная установка; 6 — колпак вентилятора; 7 — глушитель; 8 — курсовая установка пулемета; 9 — приспособление для очистки пути; 10 — люк наблюдательной камеры; 11 — прицел орудия; 12 — уголок для крепления маскировки; 13 — орудие

Весной 1918 года мотоброневагон под названием «Свобода или смерть» (еще один бронепоезд этого соединения № 2 назывался «Победа или смерть») вошел в состав бронепоезда № 4 «Полупановцы». В боях против частей чехословацкого корпуса после одной из неудачных атак недалеко от Симбирска мотоброневагон оказался под угрозой окружения. После того, как были израсходованы все боеприпасы, мотоброневагон решили утопить в Волге. Его пустили на взорванный мост, с которого бронепоезд и отправился в свой последний путь, точнее, полет. Так рассказывает о гибели мотоброневагона сам Полупанов в своих воспоминаниях. Правда, существует и другая версия, гласящая, что

бронепоезд «Свобода или смерть» был попросту брошен на берегу великой русской реки.



Бронепоезд № 2 «Победа или смерть»

Как бы то ни было, мотоброневагон попал в руки белочехов. Ему, разумеется, дали новое имя — «Орлик» («Orlik») и отправили патрулировать Транссибирскую магистраль. Бывший «Заамурец» сражался на Дальнем Востоке с красными партизанами, а затем с остатками Белой армии ушел в Китай.

На Украине и южной части России в течение 1918 и 1919 годов было сосредоточено основное количество бронепоездов. Осенью 1919 года 53 бронепоезда Красной армии действовали против примерно такого же

количества бронепоездов Добровольческой армии генерала А. И. Деникина.

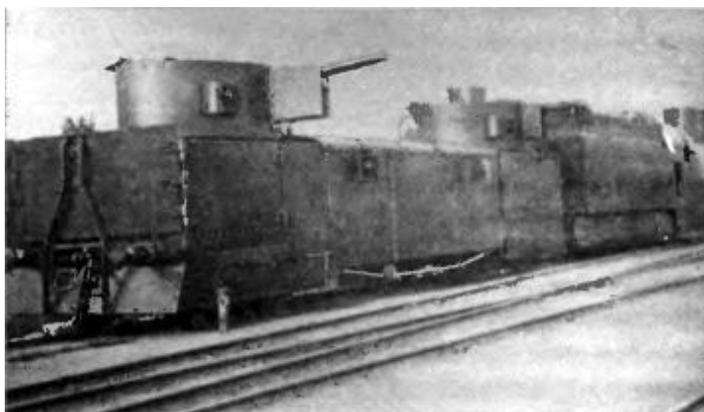
В начале июня 1919 года в Крыму началась наступление 3-го армейского корпуса Добровольческой армии под командованием генерала Шиллинга. Пройдя почти весь Крым корпус вышел к Херсону и Одессе, буквально сметая на своем пути все соединения Красной армии, которые целыми полками попадали в плен.

Для противодействия корпусу Шиллинга на юг спешно перебрасывались все возможные действующие части и резервы. В том числе и бронепоезда. Из Нижнего Новгорода вышел на Харьков бронепоезд № 8, личный состав которого был полностью укомплектован моряками. В январе в районе станции Лозовой и Павлограда моряки захватили два бронепоезда белых. Отремонтировав, им дали новые названия — «Грозный» и «Спартак».

Под общим командованием С.М. Лепетенко бронепоезда № 8 и «Грозный» вели успешные бои на побережье Черного и Азовского морей, пополняя свой отряд новыми броневыми единицами. Уже к лету под командованием Лепетенко были сосредоточены десять бронепоездов: «Память Свердлова», № 8, № 9, № 10, «Грозный», «Спартак», «Освободитель», «Память Урицкого», «Память Иванова» и «Борец за свободу». Кроме того, в оперативном подчинении Лепетенко находилось и несколько других бронепоездов: «Имени Худякова», «Буря», «Смерть директории», «Имени Ворошилова», «Смерть паразитам».

Это соединение получило название Заднепровской дивизии бронепоездов. Столь мощной группы бронепоездов не создавалось в тот период ни на одном из фронтов Гражданской войны. Основную огневую мощь дивизии составляли тяжелые бронепоезда. Они были вооружены в Севастополе корабельными орудиями среднего и мелкого калибра, которых было достаточно

сконцентрировано в севастопольских арсеналах Черноморского флота.



Бронепоезд № 9



Последний бой А. Железнякова. Картина художника Т. Шевченко

С боевыми действиями Заднепровской дивизии бронепоездов связано имя уже упоминавшегося командира Красной армии, прославленного в песнях балтийского матроса Анатолия Железнякова. В одной из песен пелось «Он шел на Одессу, а вышел к Херсону».

Оказалось, что одно дело разгонять Учредительное собрание, другое — командовать бронепоездом. В июле 1919 года три бронепоезда Заднепровской дивизии «Буря», «Смерть директории» и «Имени Худякова» (последним и командовал А. Железняков) в районе станции Верховцево были окружены частями Добровольческой армии. Команды бронепоездов «Буря» и «Смерть директории» решили, что ситуация имеет только один выход, как это иногда практиковалось среди боевых кораблей, и взорвали свои сухопутные броненосцы. Моряки бронепоезда «Имени Худякова» посчитали возможным более опасный но и более героический вариант прорыва из окружения и это им удалось, Правда, при этом среди прочих погибших оказался и А. Железняков.

Еще одним бронепоездом, который взорвал свой же личный состав, стал № 59 «Имени Свердлова». Летом 1919 года этот бронепоезд прикрывал отступление красноармейцев и оказался одним из последних, оставивших Харьков. Около станции Лосево его окружили части Добровольческой армии. Командир бронепоезда В. Зун, ставший впоследствии видным теоретиком боевого применения бронепоездов, не видя другого выхода, приказал взорвать состав.

Главной ударной силой армии А.И. Деникина, наступавшей на Москву, был 1-й армейский корпус генерал-лейтенанта Кутепова. Он действовал в центре широкого фронта наступления и имел в своем составе четыре именные дивизии: Корниловскую, Алексеевскую, Марковскую и Дроздовскую.

Корниловская дивизия была усилена двумя бронепоездами 2-го бронепоездного дивизиона: тяжелый «Иоанн Калита», вооруженный тремя орудиями калибра 107, 127, 152 мм, и легкий «Офицер», имевший на вооружении три 3-дюймовые пушки. Третий легкий

бронепоезд 2-го дивизиона обеспечивал огневую поддержку Алексеевской дивизии, действуя на железнодорожной линии Мамыжи — Новосиль. В наступлении участвовал также бронепоезд «Гром победы».

Решающее наступление корниловской дивизии на Орел началось 13 октября 1919 года. Бронепоезда «Иоанн Калита» и «Офицер» были одним из решающих факторов успеха наступления. Всего в боях за Орел белые взяли в плен около 5000 красноармейцев, 150 пулеметов, 21 орудие и один бронепоезд. Однако Красная армия, подтянув резервы, всеми силами пыталась вернуть Орел.

В ходе наступления красных на Орел у взорванного железнодорожного моста за станцией Песочная произошел жестокий артиллерийский бой белогвардейских бронепоездов «Иоанн Калита» и «Офицер» с четырьмя бронепоездами красных. Противники нанесли друг другу немало повреждений. Больше всех пострадал красный бронепоезд № 87 «III Интернационал», потерявший ход из-за вышедшего из строя паровоза и брошенный личным составом.

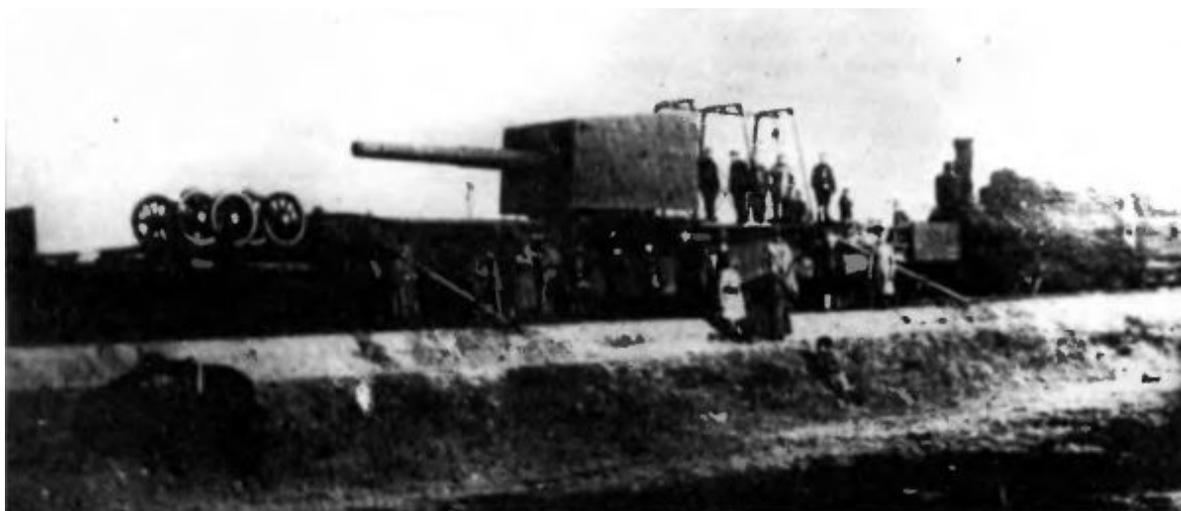
20 октября частям Красной армии удалось взять Орел. Среди тех, кто участвовал в этом наступлении, был красный бронепоезд № 56 «Коммунар». Пулеметчиком на нем служил ставший вскоре известным советским писателем Вс. Вишневский. Он следующим образом описывал события тех дней:

«Мы были назначены на бронепоезд 1-й Конной армии «Коммунар» № 56. Движение на Юг развертывалось по гигантской дуге от Волги до Днепра. В памяти сохранились царицынские, сормовские, брянские бронепоезда. Пролетарский гений создал в эти дни тяжелый бронепоезд № 85. Это был сормовский сухопутный дредноут с шести и восьмидюймовыми орудиями».

Уже на следующий день, 21 октября, белые попытались прорваться к Орлу. Части корниловский дивизии при поддержке все тех же «Иоанна Калиты» и «Офицера» выбили красных со станции Стишь. Ремонтные бригады бронепоездов восстановили разрушенные пути, позволив бронепоездам подойти вплотную к окраинам Орла, но встретили столь мощное огневое противодействие, что войти в город так и не смогли.

В том же октябре 1919 года кровопролитные бои шли на подступах к Киеву. Этот литературный штамп — «кровопролитный» в данном случае полностью оправдан. Части Красной армии рвались к столице самостийной, не считаясь с потерями.

Бронепоезда, сыгравшие в этих боях немаловажную роль, «работали» с максимальным напряжением. При этом было несколько случаев захвата бронепоездов противником. Это говорит, прежде всего, о недостаточно высоком уровне командования.

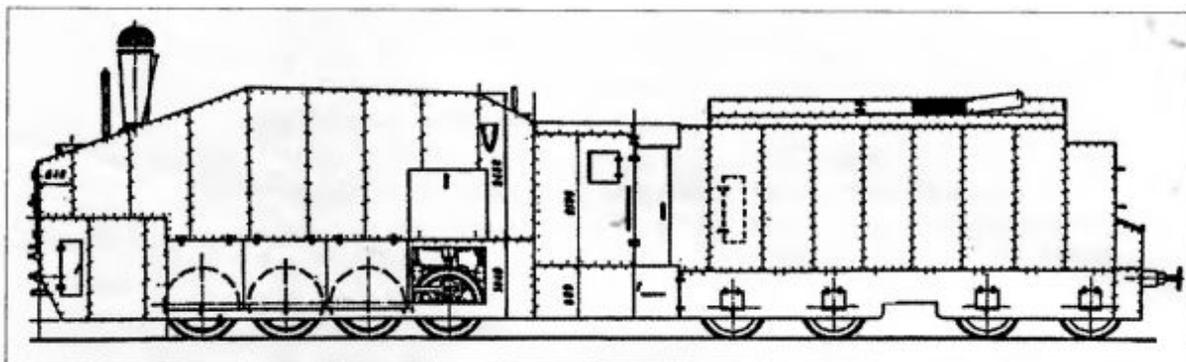


Бронепоезд № 85

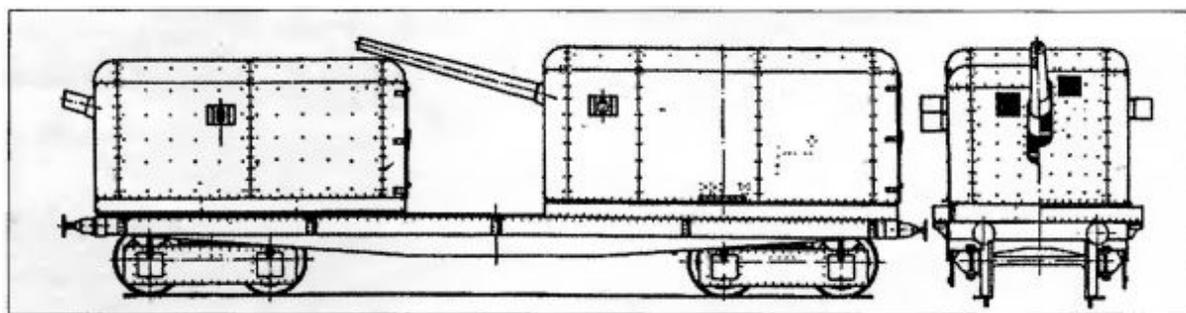
В советско-польской войне 1920 года, о которой стали писать лишь в последнее время, бронепоезда

участвовали достаточно активно. Так как территория, на которой велись боевые действия была покрыта разветвленной сетью железных дорог.

1-й Конной армии С.М. Буденного была придана бронепоездная группа из пяти бронепоездов: № 13, № 63 «Гибель контрреволюции», № 72 «Имени Николая Руднева», № 82 «Смерть Директории» и № 203.



Бронепаровоз бронепоезда № 41 «Славный вождь Красной Армии Егоров»



Бронеплощадка бронепоезда № 85

Здесь же действовала Заднепровская бригада бронепоездов, которой командовал С.М. Лепетенко. В этот период в ее состав входили бронепоезда «Грозный», «Спартак», «Освободитель», «Память тов. Урицкого», «Память тов. Иванова», «Борец за свободу», № 8 «Имени Раскольников», № 9, № 10 «Имени Розы Люксембург». Позднее к ним присоединились

бронепоезда № 34 «Красноармеец», № 50 и несколько других.

В 1920-е годы продолжались бои и на Крымском полуострове. В январе три белых бронепоезда успешно содействовали отходу в Крым 3-го армейского корпуса генерала Слащева. Причем в этих боях командованию белых удалось наладить четкое взаимодействие столь разных боевых сил, как пехота, кавалерия, танки и бронепоезда, что во многом способствовало успеху всей операции.

К апрелю 1920 года здесь были сосредоточены двенадцать последних оставшихся в строю бронепоездов Добровольческой армии: «Генерал Алексеев», «Севастополь», «Единая Россия», «Офицер», «Георгий Победоносец», «Грозный», «Дмитрий Донской», «Волк», «Иоанн Калита», «Дроздовец», «Солдат», «Москва». Все они были сведены в четыре дивизиона.

В районе деревни Константиновка произошла настоящая артиллерийская дуэль двух бронепоездов. В один из дней июля белый бронепоезд «Иоанн Калита» вышел со станции Бельманка на север, в направлении расположения частей Красной армии. Остановившись у сторожевой будки № 1 бронепоезд был обсыпан осколками разорвавшейся рядом гранаты. Комендоры немедленно открыли ответный огонь из лобового орудия, имевшего весьма незначительный угол горизонтального наведения. Но в данном случае железнодорожный путь впереди был прямым на протяжении нескольких километров.

Огонь красного бронепоезда был неточен, и «Иоанн Калита» двинулся вперед. Наконец, противники увидели друг друга и открыли интенсивный огонь, побив все рекорды скорострельности. Артиллеристы белого бронепоезда оказались удачливее, попав в переднюю бронеплощадку противника. Но тут же сами получили

попадание в командирскую рубку. Несмотря на это, комендоры продолжали огонь, и после второго попадания в бронеплощадку красного бронепоезда он быстро отошел на север. Дистанция боя составляла около 500 метров.

25—27 октября 1920 года у Сивашской дамбы произошло сражение, в результате которого бойцы Красной армии смогли форсировать Сиваш и прорваться на Крымский полуостров. Основную роль в этом успехе сыграли гибель тысяч красноармейцев в непрерывных атаках и действия двух бронепоездов: № 4 «Коммунар» и № 85. Последний тоже был построен на Сормовском заводе (это о нем вспоминал В. Вишневский), но был вооружен 203-мм крепостными дальнобойными орудиями. Бронепоездам были придан десантный отряд, куда входили не только пехота и кавалерия, но и броневики. Для дальней разведки использовалась авиация, а для корректировки артиллерийского огня — воздухоплавательный отряд.

Первой задачей бронепоездов было разрушение укреплений на Перекопе. Бои начались 25 октября, а утром 26-го красные открыли мощный артиллерийский огонь по позициям белых. Одновременно к Сивашу выдвигались колонны пехоты. Оборону врангелевских войск поддерживали бронепоезда «Иоанн Калита», «Дмитрий Донской» и «Офицер».

Около полуночи началась атака частей Красной армии по дамбе к Чонгарскому полуострову. Огонь артиллерийских батарей, стоявших у южного конца дамбы, активно поддерживали бронепоезда «Дмитрий Донской» и «Иоанн Калита», своим огнем буквально сметавшие с дамбы рвущихся в атаку красноармейцев. Но атака следовала за атакой. По воспоминаниям одного из участников этого боя, на дамбе громоздились горы трупов, а вода в Сиваше стала розовой от крови.

Красной армии удалось ценой огромных потерь сломить сопротивление обороняющихся. Бронепоезд «Офицер» отошел на станцию Таганаш, где прорвавшиеся красноармейцы уничтожили яростно сопротивляющийся бронепоезд и его команду.



Бронепоезд «III Интернационал» в Баку



Бронепоезд Белой гвардии в Тифлисе



Бронепоезд «Волгарь»



Белогвардейский бронепоезд в камуфляжной окраске во Владивостоке



Белогвардейский бронепоезд «Калмыковец» во Владивостоке



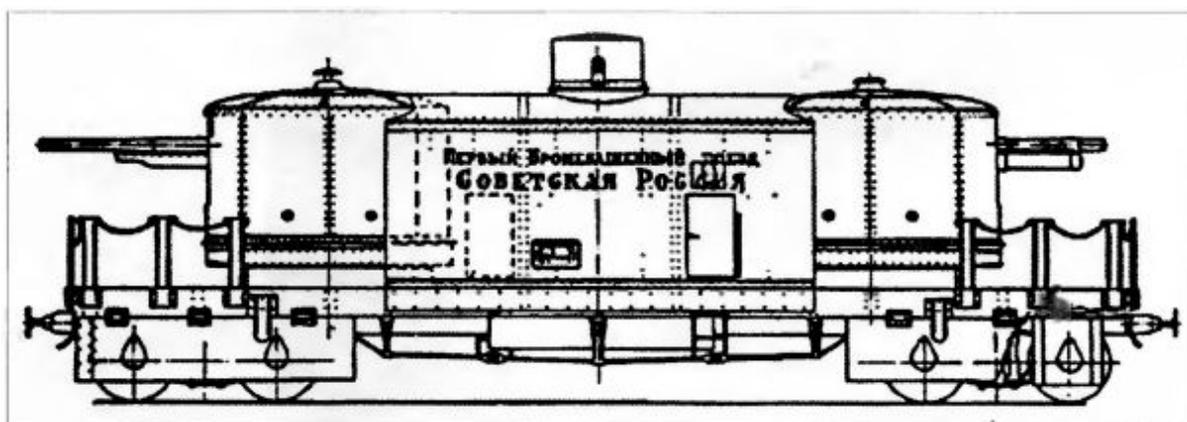
Бронепоезд Красной армии в Сибири

Оставшиеся бронепоезда маневрируя на крошечном шестикилометровом участке пути пытались сдержать натиск противника. Около 10 часов утра 27 октября несколько снарядов попали в бронепоезд «Дмитрий Донской». «Иоанн Калита» успел спасти остатки команды «Донского». Но главное сражение было проиграно.

Бронепоездам Красной армии довелось еще сражаться на Кавказе, в Средней Азии, на Дальнем Востоке. И снова в большинстве случаев их действия имели решающее значение.



Бронепоезд № 98 «Советская Россия»



Бронеплощадка бронепоезда № 98 «Советская Россия»

Бронепоезда оказались мощной силой, зачастую определяющей исход сражения. Почему так произошло?

Это было качественно новое оружие, принципиально отличающееся от всего того, что было до этого на поле битвы. Оно обладало, прежде всего, возможностью высокой концентрации артиллерийского огня. Четыре орудия и 10-12 пулеметов одного борта могли остановить любую кавалерийскую атаку.

При этом наличие броневой защиты, которую не пробивали ни винтовочные пули, ни осколки снарядов, делало стальную крепость во многих случаях неприступной. Некоторые бронепоезда имели усиленное бронирование, учитывавшее опыт бронирования боевых кораблей, обеспечивавшее надежную защиту даже от 76-мм снаряда, правда при стрельбе с дистанции не более 1 километра.

Одним из важнейших преимуществ бронепоезда была высокая для того времени скорость передвижения 25-45 км в час. Разумеется в боевых условиях в она существенно снижалась, составляя 8-10 км в час. Способность непрерывно маневрировать, в том числе на небольших участках пути, значительно повышала живучесть бронепоезда. В данном случае, конечно, большую роль играли мастерство машиниста и наличие отлаженной, четкой связи.

Помимо огневого воздействия бронепоезд оказывал еще и мощное психологическое. Достаточно вспомнить знаменитую «психическую» атаку в легендарном фильме «Чапаев». Если стройные колонны каппелевцев заставляли обороняющихся бросать свои позиции, то можно себе представить, как реагировали бойцы-крестьяне, ранее никогда не видевшие паровоза, на появление этого огнедышащего чудовища.

Однако там, где есть преимущества, есть, как правило, и недостатки. Были они и у бронепоездов. Основной — неизменная привязанность к железнодорожному полотну, полная зависимость от его наличия или отсутствия. Разумеется это в значительной

степени ограничивало район действия бронепоезда и возможность маневра. Более того, это делало его действия в ряде случаев предсказуемыми, то есть противник, зная расположение железнодорожных путей, мог с большой долей вероятности определить направление удара. Значительным демаскирующим моментом был и зачастую неизбежный дым из трубы паровоза.

Огромные проблемы создавались подчас при обеспечении материально-технического снабжения бронепоездов и, главным образом, паровоза. Каждые десять километров пробега «съедали» около полутора кубометров воды и полкубометра дров. Далеко не всегда паровозы заправляли углем, который был в то время основным видом топлива. Зимой расход воды и дров увеличивался на 20-25 %.

Но даже в то время, когда бронепоезд, а, следовательно, и паровоз находился готовности к движению (иногда это продолжалось не один день), суточный расход составлял десять кубометров воды и семь кубометров дров. При этом стандартный паровозный тендер мог вместить 14 кубометров воды и около 15 кубометров дров. Простой расчет показывает, что пополнять запасы воды следовало ежесуточно и топливом через сутки. Кроме того, раз в месяц следовало промывать котел паровоза, что занимало около суток.

Не всегда удавалось заправить паровоз во время переходов, а уж во время боя отсутствие воды могло создать критическую ситуацию.

Вот как описывал командир бронепоезда «Свобода или смерть» А.В. Полупанов один из моментов боя 8 июля 1918 года возле станции Дымка у моста через реку Шешма: «В бронеплощадках кромешный ад: люди задыхаются от пороховых газов и жары. Двое пулеметчиков потеряли сознание.

Накалились стволы пулеметов, кипит в кожухах вода, в отводных трубках сухая горячая резина. Воды нет! В это время раздается звонок машиниста: вода в тендере кончается. Что делать?

Бронепоезд подходит вплотную к реке. Звучит команда: «Вторые номера и резерв на вылазку за водой!» — Не с гранатами и винтовками, а с ведрами, котелками и чайниками под свист пуль прыгают бойцы вниз. Многие рады — хотя риск большой, но можно глотнуть свежего воздуха, окунуть голову в холодный поток и напиться студеной воды. В беспорядке снуют люди вверх и вниз. Двое уже ранены.

— Ложись в цепь! — раздается команда, — Ведра передавать по рукам!

И от бронепоезда к воде и обратно пошли по рукам ведра, котелки, чайники. Вниз — пустые, вверх — полные. Есть вода! «Водоносы» сменили изнемогающих от жары и усталости бойцов. С новой силой разгорелось сражение. Противник стал отходить в степь».

Большие размеры бронепоезда превращали его в довольно удобную мишень для опытных артиллеристов. Броня, как уже отмечалось, могла противостоять пулям и осколкам. Но 76-мм снаряд пробивал броню толщиной 15 мм с дистанции 1,5 километра, 107-мм снаряд — с дистанции 2-2,5 километра. Увеличить толщину брони было нельзя, имея ввиду ограничения по прочности железнодорожного полотна и мостов.

Привязанность бронепоезда к железнодорожным путям вызвала к жизни оригинальные методы борьбы с ними, опробованные еще во времена англо-бурской войны. Речь идет о повреждении железнодорожного полотна, подрывах мостов и водокачек. Этим пользовались и белые, и красные.

Основываясь на данных разведки противоборствующие стороны устраивали на железнодорожных путях всевозможные завалы,

используя деревья, телеграфные столбы и т. п. Минировали или взрывали, если, конечно, не предполагали ими воспользоваться сами, стрелки, рельсы, мосты. Деревянные мосты, а таких было немало, просто сжигали.

Но опытная команда бронепоезда, имевшая соответствующие инструменты и материалы, могла преодолеть любые препятствия, Правда, на это уходило драгоценное время: расчистка пути занимала в среднем 10-20 минут на каждые 10 метров, ремонт пяти метров моста — три-пять часов. Кроме того, там, где ожидался выход команды для восстановительных работ устраивались, разумеется, засады. Несколько хорошо замаскированных пулеметов, которыми управляют опытные стрелки, могли задержать бронепоезд на несколько суток.

Применялись и другие более изощренные методы. Так, в 1-й Конной армии С.М. Буденного привязывали к концам освобожденного от шпал рельс нескольких лошадей. Их тяги было достаточно для того, чтобы изогнуть рельс на метр-полтора. Бронепоезда времен гражданской войны.

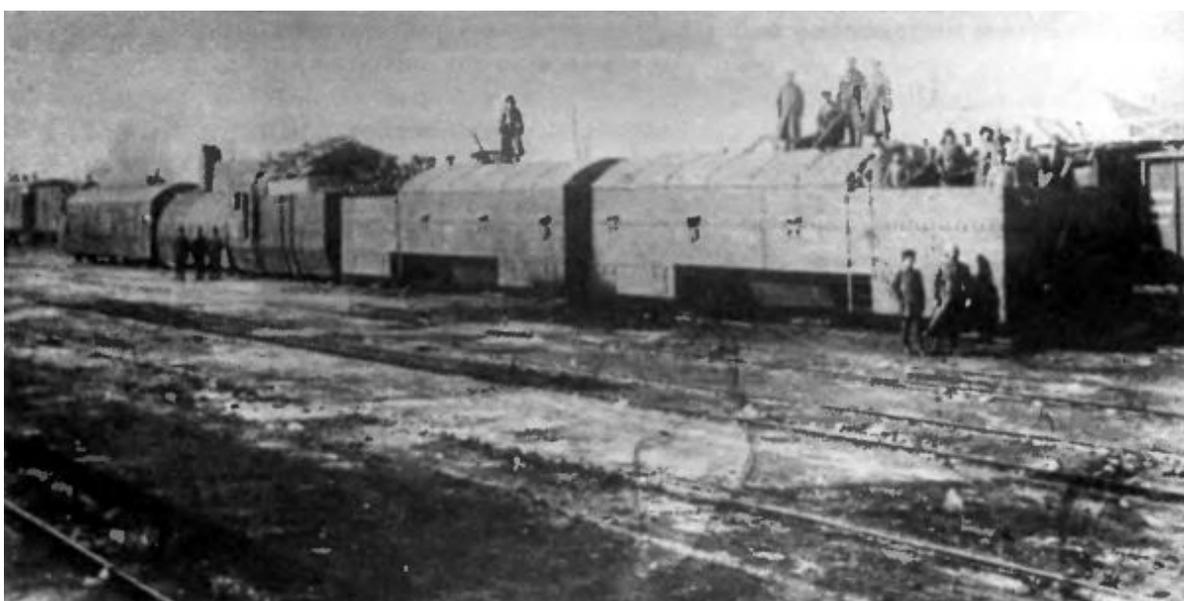




Бронепоезда времен гражданской войны



Бронепоезд «Имени лейтенанта Шмидта»



Бронепоезд «Гром»



Бронепоезд № 18 «Ермак Тимофеевич»



Бронепоезд, построенный рабочими Ижорского завода. 1919 г.

Вернуть рельс в исходное уже не представлялось возможным.

В годы Первой мировой войны русские саперы изобрели устройство, с помощью которого паровоз при движении мог оторвать за собой рельс от шпал и согнуть его.

Но и это не всегда могло помешать движению бронепоезда. Вот что писал по этому поводу в журнале «Механизация и моторизация армии» один из командиров бронепоездов: «Очень часто значение бронепоезда недооценивается из-за превратного представления о полной беспомощности его при порче пути.

Обученная и опытная в военном деле команда, имея автогенные режущие аппараты, при помощи их может в короткий срок удалить взорванные и изогнутые рельсы и заменить их новыми, нарезанными при помощи тех же аппаратов. Восстановление небольших мостов и уничтожение воронок от взрывов на полотне также посильно бронепоезду».

Это было опубликовано в 1931 году. К этому времени звездный час бронепоездов, казалось, уже миновал.



Глава 3. Бронепоезда в мирное время

Закончилась Гражданская война и бронепоезда были переданы в ведение Главного Артиллерийского управления (ГАУ). Они потеряли свою самостоятельность, перейдя на положение артиллерии на железнодорожном ходу. Это в некотором смысле отражало изменения во взглядах на боевые возможности бронепоездов, на их место в системе вооружения Республики.

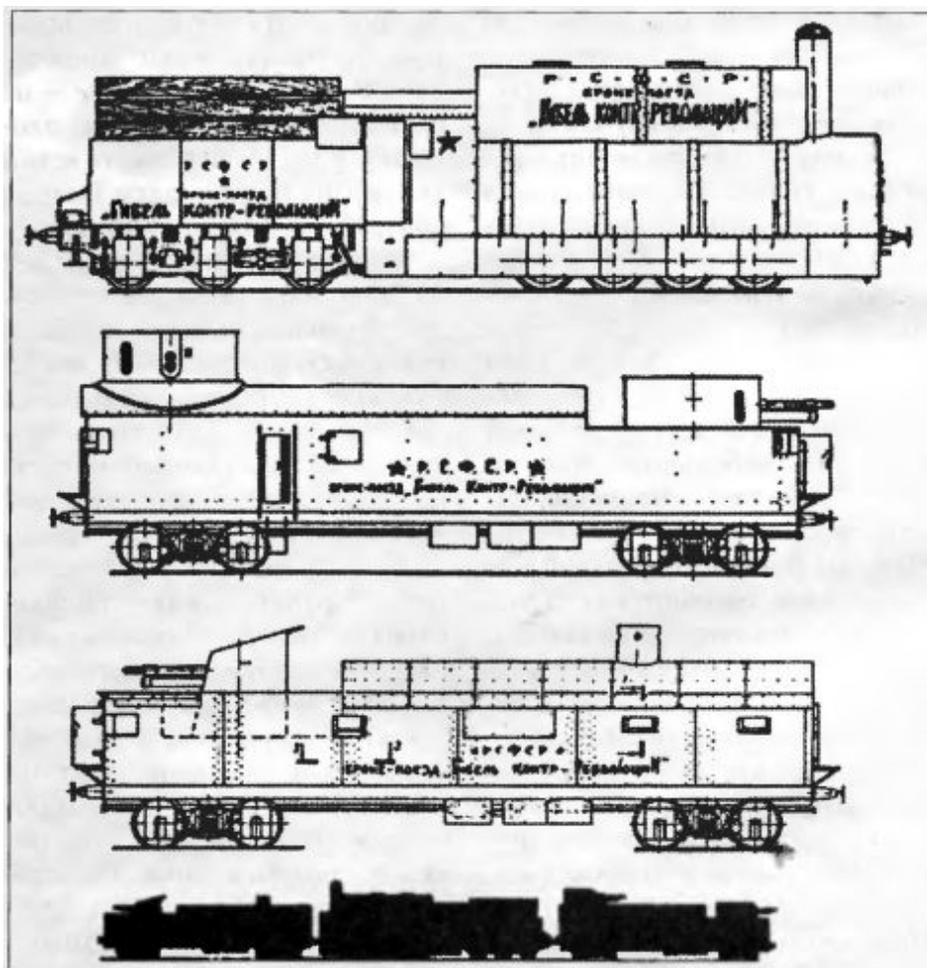
Теперь в более спокойных условиях появилась возможность проанализировать прошедшие сражения, сделать выводы, определить пути дальнейшего движения вперед.

В 1921 году Отдел военной литературы при Революционном Военном Совете республики выпустил небольшую брошюру В. Муратова «**Бронепоезда. Тактический очерк**». (Она хранится в фондах Российской Национальной Библиотеки). В ней был обобщен опыт Гражданской войны и разработаны некоторые теоретические основы боевой деятельности бронепоездов. Позволим себе привести из нее несколько фрагментов.

«Принятый в настоящее время в Республике тип бронепоездов сконструирован в 1915 году. Они состоят из вступающих непосредственно в бой бронированных площадок (пульманов) и бронированного паровоза с нераздельным тендером. К этим площадкам для хозяйственных и служебных надобностей добавляется известное число обыкновенных классных и товарных вагонов и открытых платформ. Бронеплощадки у нас имеются двух типов. Однобашенные — по одному орудию на каждую

площадку, и двухбашенные, то есть в два орудия на площадку. Более в употреблении последний тип.

В каждой башне вместе с ней вращается орудие и два пулемета, причем для наводки отдельно, внизу, расположен особый неподвижный круг, разделенный на градусы, у которого нулевая линия (0—30) постоянная и всегда направлена вдоль железнодорожного полотна, а с башней и орудием вверху двигается указатель. Кроме орудий каждая площадка вооружена 8—10 пулеметами. Снаряды и патроны в количестве 200—225 на каждую 3-дюймовую (76,2 мм) пушку и по 12—14 пулеметных лент на пулемет помещаются в середине такого бронированного вагона-площадки между башнями. Внизу под дверью вагона-площадки устроен люк, служащий запасным ходом; ручной тормоз находится внутри. Каждый такой вагон-площадка и паровоз составляют одно целое с тендером и покрыты стальной броней, которая не пробивается ружейной пулей с 75 шагов и укрывает от осколков снарядов. Некоторые бронепоезда покрыты двумя рядами листового железа, разделенными деревянными прокладками.



Бронепоезд № 63 «Гибель контрреволюции»

Организация бронепоездов

Каждый бронепоезд представляет собой отдельную самостоятельную часть, которая по своему внутреннему распорядку делится на боевую часть и резерв (хозяйственную часть). Боевая часть состоит обыкновенно из двух боевых площадок и бронированного паровоза, прицепленного в середине между обеими площадками; к ним прицепляется одна-две обыкновенные платформы, нагруженные рельсами, шпалами, брусьями и различными железнодорожными

материалами и инструментами, необходимыми для исправления попорченного пути. Резерв имеет классные вагоны для житья личного состава бронепоезда, несколько товарных вагонов под различные цейхгаузы, несколько платформ для автомобиля, повозок, дрезины, мотоциклов, самокатов и средств связи. В боевом отношении каждый бронепоезд разделяется на поезда трех номеров: поезд № 1 включает в себе боевую часть бронепоезда, поезд № 2 — так называемый десантный отряд, если он придан бронепоезду, и поезд № 3, в который входит вся хозяйственная часть бронепоезда».

Уже отмечалось, что подобная структура формирования бронепоездов оказалась слишком громоздкой и позднее была изменена.

Управление бронепоездом, личный состав и его обязанности

Бронепоезда подчиняются во всех отношениях (в оперативном, техническом, хозяйственном) начальнику бронечастей армии и в оперативном отношении — начальнику боевого участка (или отряда), если бронепоезд входит в этот участок.

Во главе бронепоезда находится командир бронепоезда, ведающий и несущий ответственность за его деятельность и готовность, на общих основаниях, как командир всякой отдельной воинской части. Командный состав бронепоезда состоит из помощника командира бронепоезда, начальника артиллерии, адъютанта, начальника связи, начальников бронеплощадок и их помощников по артиллерийской и пулеметной части, командира десантного отряда и начальника хозяйственной части.

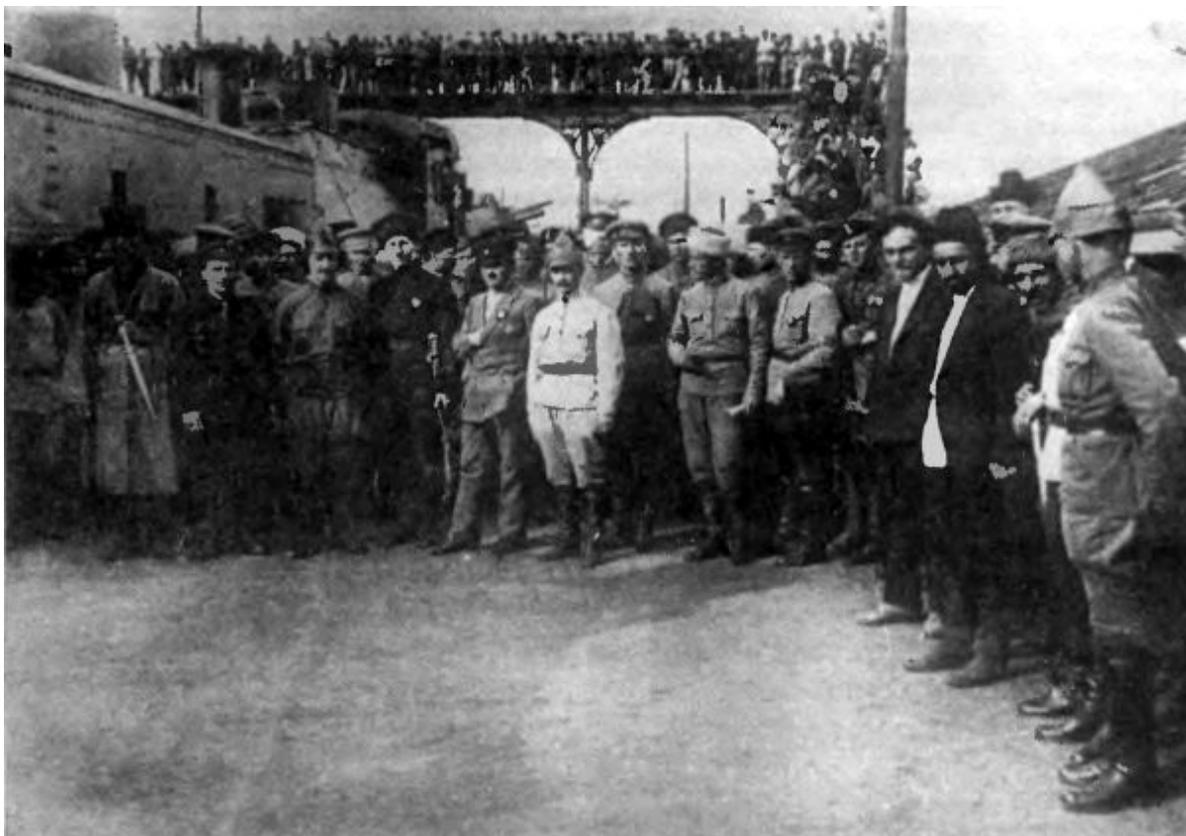
Командир бронепоезда приводит в исполнение возложенную на поезд боевую задачу; сообразно ей и

обстановке боя он лично направляет разведку и организует наблюдение за ходом боя; и руководит движением поезда (выездом, курсированием, атакой, отходом и т. д.), руководит огнем, давая начарту точные задания и наблюдая за исполнением, устанавливает (через адъютанта) охрану бронепоезда от внезапных нападений и охрану пути, наблюдает за питанием боевыми припасами, за быстротой и своевременностью починки повреждений поезда и пути, за организацией перевязки и эвакуации раненых. Он никоим образом не должен увлекаться личным исполнением деталей боевой задачи, чтобы не отрывать себя от наблюдения за общим ходом боя, за исход которого он единственный ответчик.

Помощник командира поезда непосредственно ведает командой рабочих, заботится о своевременном пополнении боевых припасов, о починке повреждений (площадок, паровоза, путей), о продовольствии личного состава (еда, питье), замещает командира при его убыли.

Начальник артиллерии руководит артиллерийским огнем бронепоезда и наблюдением — в духе и смысле полученной от командира артиллерийской задачи. Ведет пристрелку или сам, или через начальников бронеплощадок.

Следит за исправностью орудий и установок, докладывает об изменениях обстановки боя и о новых важных целях, обстреливает самостоятельно цели, находящиеся в опасной близости.



С. М. Киров, С. Орджоникидзе, А.И. Микоян у одного из бронепоездов Красной армии

Помощник командира бронеплощадки по артиллерийской части является техническим помощником своего начальника по артиллерийскому делу и замещает его в случае убыли.

Помощник командира бронеплощадки по пулеметной части открывает огонь с разрешения командира бронепоезда, следит за исправностью пулеметов и их своевременной починкой, устанавливает наблюдение за целями.

Адъютант непосредственно организует охрану поезда во всех положениях и исполняет распоряжения командира по разведке, наблюдению за полем боя, связи, донесения и др.

Начальник связи ведает всеми видами и способами связи, организуя ее по указанию командира согласно

боевой задачи и обстановке.

Начальник бронеплощадки выполняет технические артиллерийские задачи, полученные от начальника артиллерии поезда. Он организует наблюдение за целями в порученном ему участке боя, командует огнем орудий своей площадки, следит за могущими появиться в опасной близости, и открывает в таких случаях огонь самостоятельно, доносит помощнику командира бронепоезда о необходимости пополнения патронов.

Лекарский помощник организует помощь раненым и уборку убитых. На базе организует перевязочный пункт.

Особенности стрельбы бронепоезда

Артиллерийский огонь бронепоезда ведется с соблюдением всех тех правил, которые обычно употребляются при стрельбе, легкой или тяжелой, артиллерии в зависимости от вооружения бронеплощадок легкими или тяжелыми орудиями. Однако в то время как для обыкновенной артиллерии легкой или тяжелой нормальным видом стрельбы будет стрельба по невидимой цели, артиллерия бронепоезда значительно чаще прибегает к обстрелу целей видимых, пользуясь быстротой своего передвижения и связанной с ней внезапностью появления, а также сравнительно большей безопасностью прислуги, укрытой броней и подвижностью маневрирующего поезда. При стрельбе по видимой цели, обычным в артиллерии порядком, командиром с пункта, откуда видна цель, угол передается орудию, которое отмечается по указанной точке наводки или ставит указатель башни на требуемое деление угломера. Определяя этот угол, командир обязан ориентировать свой прибор таким образом, чтобы его исходное положение (при трубе Цейса 30—0) шло параллельно рельсам, на которых стоит бронепоезд.

Вообще придавать направление орудью с линии рельс очень удобно и по карте, пользуясь целлулоидным кругом, поставив его центр на точку стояния бронепоезда и направив линии 30—0 на цель.

Способность бронепоезда сближаться с противником гораздо чаще и решительнее и на более близкие дистанции, при условии надежного укрытия прислуги от ружейного и шрапнельного огня и от осколков — дает возможность вообще обстреливать самым действительным гранатным и фугасным огнем часто малодоступные для обыкновенной артиллерии хорошо укрытые окопы, блиндажи, проволочные заграждения, козырьки и другие сооружения противника. Кроме того, укрытость прислуги содействует большей, сравнительно с обыкновенной, действительности картечного огня при отбитии неприятельских атак или преследовании накоротке.

Бой бронепоезда обыкновенно скоротечен, что часто заставляет его личный состав увлекаться желанием в кратчайший промежуток времени развить наиболее интенсивный огонь. Чтобы такого рода увлечение не отозвалось губительно на материальной части, инструкция бронепоездам ставит следующие рамки скорострельности:

— для 3-дюймовых орудий 5-секундный выстрел не более 5 минут, 10-сек. — не более 15 минут, 30-сек. — не более 1/2 часа;

— для 42-линейных орудий и 48-линейных гаубиц 30-секундный выстрел не более 5 минут и 1-минутный — не более 1/2 часа. По истечении этих сроков следует орудие пробанить и, открыв затвор, дать ему охладиться в течение 5-10 минут, после чего можно продолжать огонь.

Пулеметный огонь совместно с ручными гранатами, главным образом играет роль самозащиты бронепоездов. Однако опыт показал его огромное

психическое воздействие на свои войска и на противника даже при открытии пулеметного огня на очень большие дистанции, пользуясь удобствами для этой стрельбы, предоставляемыми высоким расположением пулеметов на бронепоездах. Зато по целям близким высокое положение пулеметов, увеличивая крутизну траектории, уменьшает почти вдвое сравнительно с нормальным действенность пулеметного огня.

Свойства и употребление бронепоездов

Данные технического устройства бронепоездов обуславливают следующие выгодные свойства этого рода оружия.

1. Постоянная готовность к бою.
2. Легкость и быстрота передвижения, а, — следовательно, и возможность внезапно появиться перед противником, захватывать в свои руки инициативу огня.
3. В зависимости от этих свойств — сильное моральное воздействие на противника и влияние на подъем настроения своих войск.
4. Сила артиллерийского огня благодаря его большой меткости, являющейся следствием машинности устройства приспособлений для стрельбы и лучшей укрытости прислуги от ружейного и шрапнельного огня.
5. Удобство боевого управления.
6. Малая доступность открытого нападения на бронепоезд пехотой и конницей.
7. Малая зависимость от мелких осколков снарядов и пуль.

Невыгодными свойствами будут:

1. Полная зависимость от железнодорожной сети — ее направления и конфигурации местности, по которой

эта сеть проложена, что создает ограниченность района действий. Чтобы вполне использовать выгодные свойства бронепоездов необходимо иметь двухколейный железнодорожный путь и малое количество крупных мостов, достаточно частые станции с водокачками и местами снабжения топливом, извилистость железнодорожного пути и, наконец, пересеченность местности, покрытой небольшими перелесками, дающими возможность скрытого передвижения, но не стесняющими обстрела.

2. Уязвимость при попадании целых артиллерийских снарядов и крупных осколков.

3. Ограниченность действий по времени, так как в боевой работе бронепоезду хватает дров и воды максимум на 20 часов, после чего требуется особый к нему подвоз, а при невозможности придется покинуть позицию.

4. Чувствительность тыла требует надежного обеспечения пройденной железнодорожной линии на опаснейших местах, иначе ее серьезное повреждение противником может вывести из строя бронепоезд. Поэтому всякое давление на тыл бронепоезда тяжело отражается на подъеме духа и работе его личного состава.

Сообразуясь с этими свойствами на бронепоезда следует возлагать разнообразные боевые задачи, исполняемые ими или совместно с другими родами оружия, или самостоятельно.

К первому роду заданий относятся:

1. Содействие наступлению или атаке своих войск: стремительным движением вперед врезаться глубоко в расположение противника, внезапным, огневым нападением с близких дистанций сломить его сопротивление и, создавая тем моральный перелом, обеспечить успех.

2. При неудаче своих войск, находясь в арьергардных частях, содействовать их спокойному отходу, пользуясь могуществом ближнего огня и возможностью быстрых передвижений скачками.

3. В случае временного отсутствия полевой артиллерии бронепоезд может выполнять и обыкновенные задания легкой или позиционной тяжелой артиллерии — длительного обстрела противника.

Для всех указанных заданий легкая артиллерия бронепоездов направляет свой огонь по окопам противника и по целям, ближайшим к железнодорожной линии, тяжелая артиллерия обстреливает тыл противника, его железнодорожные станции или вступает в единоборство с его тяжелой артиллерией.

Самостоятельные задачи бронепоездов:

1. Усиленная разведка расположения противника.
2. Захват или разрушение железнодорожных станций или моста и важного пункта.
3. Борьба с бронепоездами противника.
4. Наблюдение за определенным железнодорожным участком.
5. Содействие организации и охране связи с тылом.

Многие из перечисленных задач могут быть разрешаемы только при совместных действиях с десантным отрядом, которые вообще предназначаются:

1. Для охранения бронепоезда.
2. Для разведки.
3. Для охраны железнодорожного пути и мостов при выдвижении поезда вперед.
4. Для содействия наступлению бронепоезда и закрепления важных опорных пунктов и естественных рубежей, им захватываемых.
5. При оборонительном бое обеспечивает фланги и тыл бронепоезда (характер прикрытия).

6. При отходе, когда бронепоезд в арьергарде, десантный отряд маневрированием и контратаками должен обезопасить бронепоезд от охвата и возможности быть отрезанным от своих войск.

7. При прорыве бронепоездом фронта противника десантный отряд проникает вслед за ним в тыл противнику, расширяя и углубляя сферу прорыва, внося панику и закрепляя захваченные пункты до подхода главных сил.

8. При производстве бронепоездом усиленной разведки десантный отряд, заботясь о его охране, высылает необходимые по задаче разведочные партии.

9. При задаче на разрушение моста или станции подрывники высылаются таким же образом от десантного отряда.

10. При нахождении в резерве бронепоезда десантный отряд, оставаясь на боевой линии, поддерживает связь с соседними участками фронта и соприкосновение с противником, ставя в курс боевой обстановки командира бронепоезда.

Далее автор в главе «Бой броненосца» выделяет четыре главных момента при выполнении боевого приказа.

1. Подготовка к бою.

При требовании поезда для выполнения боевого назначения, если предстоит передвижение не более 150–200 верст, бывает полезно в смысле выигрыша времени командиру выехать, не дожидаясь отправления бронепоезда, на автомобиле или другим способом, взяв с собой нескольких разведчиков, к начальнику боевого участка, в который войдет бронепоезд.

(...)

По прибытии на станцию назначения командир бронепоезда отдает приказание о подготовке к бою

боевого состава, причем обращает особое внимание своих подчиненных на проверку готовности паровоза и на достаточные для него запасы топлива и воды, на проверку механизмов и установку орудий и пулеметов, на подготовку подрывных зарядов разных сил и распределение по боевым площадкам ручных гранат, на правильность функционирования внутренней связи поезда, на исправное состояние средств наблюдения и, наконец, на достаточное количество для задуманной операции продовольствия личному составу боевого поезда, железнодорожных материалов и инструментов, а также медикаментов и материалов для ухода за ранеными. После этого, проведя маневры, в результате которых железнодорожные платформы с инструментами выдвигаются в голову поезда, бронепаровоз ставится в середину между двумя бронеплощадками тендером к противнику и весь боевой состав сцепляется на две стяжки.

2. Выдвижение бронепоезда.

По команде «Боевая команда поезда по своим местам» командир со своим помощником, начальником артиллерии и военный комиссар поезда должны поместиться на тендере поезда, начальники бронеплощадок со своими помощниками, артиллеристами и пулеметчиками занимают места на бронированных площадках, лекарский помощник в будке паровоза, начальник подрывников на первой броневой площадке, телефонисты по одному у каждого аппарата, наблюдатели — один с командиром поезда и по одному на каждой бронеплощадке, рабочие по исправлению пути на второй бронеплощадке.

Затем по команде командира «Тихий ход поезда вперед» машинист ведет его малым ходом, по возможности бездымно, для изучения командиром и всем составом характера местности, профиля путей, их исправности, причем перед всеми железнодорожными

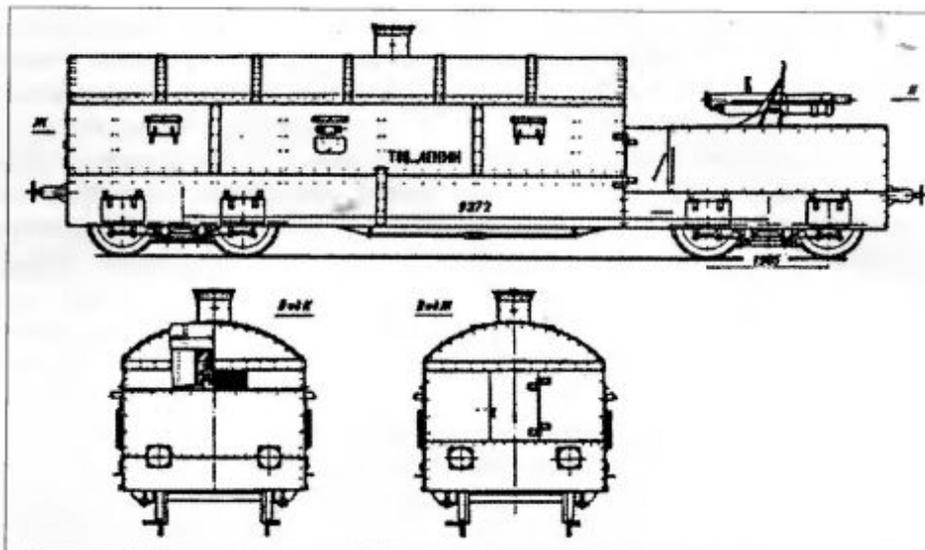
мостами поезд делает остановки. Движение продолжается после осмотра подрывником и рабочими состояния моста и при отсутствии заложенных под него подрывных материалов. Мосты, минированные своими, проходят особенно осторожно. Во время движения наблюдатели зорко осматривают кругом лежащую местность, сообщая о замеченном командиру. С началом движения переднее орудие обыкновенно подготавливается для боя вдоль железной дороги.

3. Выжидательная позиция.

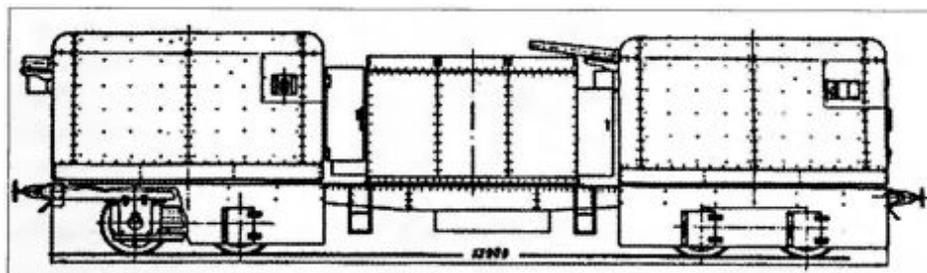
Как правило при малейшей возможности прежде чем начать огневое нападение, бронепоезду следует занять хоть на короткое время укрытое расположение в возможной близости от противника. Это даст ему огромное преимущество в смысле предварительной ориентировки и в смысле выбора наивыгоднейшего момента для вступления в бой. Заняв такую позицию, командир прежде всего должен принять все возможные меры к пополнению своих сведений о противнике и о местности впереди. Для этого он организует разведку двумя-тремя группами в два-три человека разведчиков каждая полосы местности в две-три версты по обе стороны железной дороги. Высылает в стороны от железной дороги разведчиков на мотоцикле, велосипедах или конных для обследования путей, ведущих к железнодорожной линии, и при возможности выезжает для личной рекогносцировки местности вперед на дрезине. Если фланг бронепоезда открыт, то необходимо его обеспечить небольшим прикрытием от близлежащих войск, которое от себя высылает дозоры и разъезды и поступает в подчинение командира бронепоезда.

Одновременно с разведкой здесь же надлежит организовать быстрый выбор наблюдательных пунктов на возможных боевых позициях бронепоезда, позаботиться об их оборудовании и связи с ними. В то

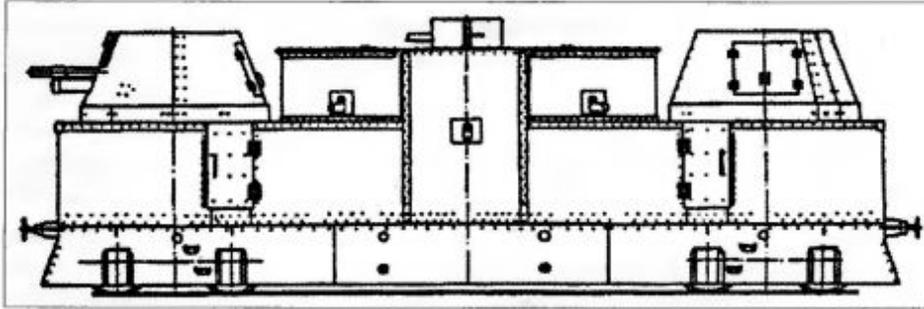
же время бронепоезд должен надежно связаться с начальником своего боевого участка, с соседними частями боевой линии, со своим десантным отрядом, а также, если имеется — с наблюдательным аэростатом. Связь преимущественно телефоном.



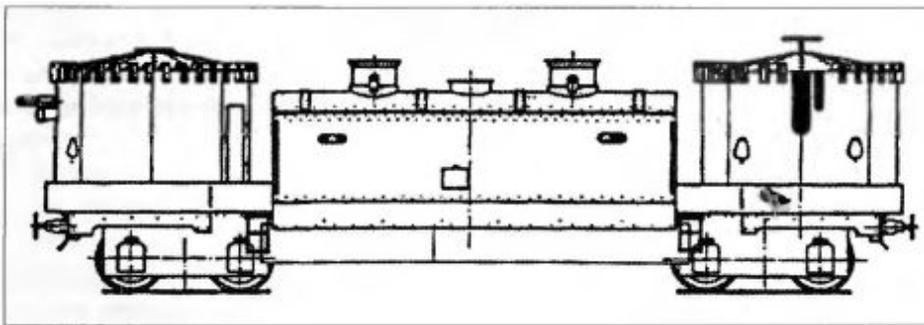
Бронеплощадка бронепоезда «Товарищ Ленин»



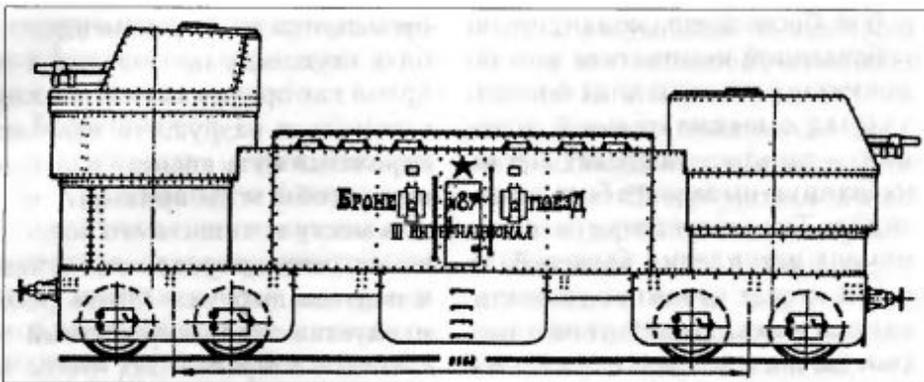
Бронеплощадка бронепоезда № 71 «Имени Володарского»



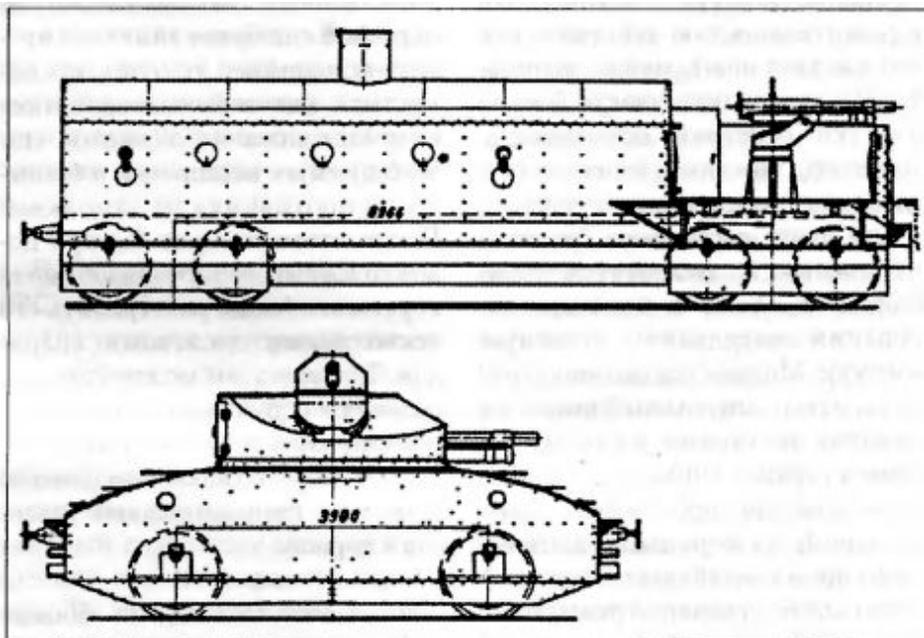
Бронеплощадка бронепоезда № 27 «Буря»



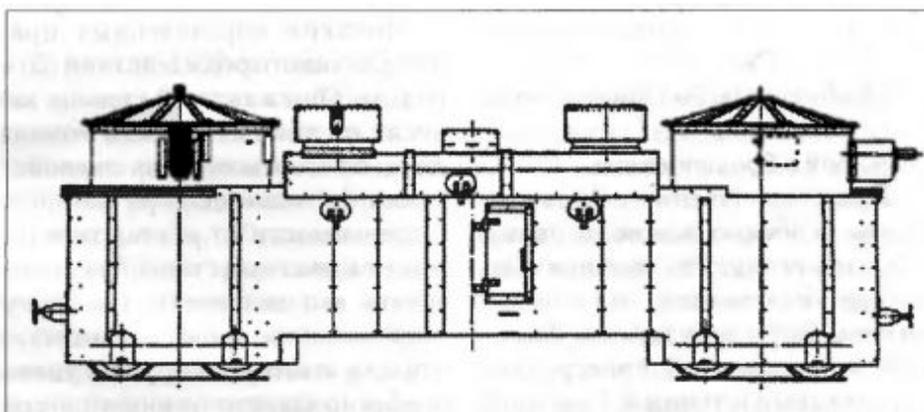
Бронеплощадка бронепоезда № 17 «Смерть или победа»



Бронеплощадка бронепоезда № 87 «III Интернационал»



Бронеплощадка бронепоезда № 96 «Красный ураган»



Бронеплощадка бронепоезда № 34А «Красноармеец»

4. Выезд на позицию и ведение боя.

Когда назрел момент ввести в бой бронепоезд, командир по собственной инициативе или по приказанию начальника боевого участка с выжидательной позиции — засады — выводит его на избранную им заранее боевую позицию. Тут следует отметить, что момент вступления бронепоезда в бой играет огромное значение как для успеха его действий в

частности, так и для всего сражения вообще. Неожиданный бросок бронепоезда вперед, соединенный с решительностью действий, как показывает опыт, может окончательно завершить участь боя на участке действий бронепоезда. Конечно, доминирующее значение имеет своевременность ввода в бой этого серьезного средства нападения и, разумеется, дело большого опыта и военного дарования определить должную минуту. Можно только подчеркнуть, что решительный выезд на близкие дистанции, на короткий удар, стараясь ворваться в самое расположение противника, кроме огромных моральных выгод и силы артиллерийского огня имеет за собой серьезное преимущество малой уязвимости от такого же огня противника.

(...)

Особые виды боя бронепоезда

А. Бой с бронепоездом.

При столкновении с бронепоездом особенно важно первому открыть огонь, что равносильно победе. Разумеется, этот огонь должен быть результатом быстрой и сноровистой пристрелки, несуетливый и точный. Головной бронеплощадке рекомендуется бить по поезду противника в то время как орудия задней должны стремиться разрушить железнодорожный путь впереди и позади него, чтобы этим приковать врага к месту и лишить его возможности маневрирования, отхода и подхода выручки. Огонь рекомендуется комбинированный — гранатой с шрапнелью, чтобы не дать неприятельской прислуге возможности высовываться из бортов. Если будет замечено прямое попадание, то следует выпустить еще несколько десятков снарядов пока не окажется еще 5–6 прямых

попаданий и бронепоезд противника не замолкнет. После этого следует быстро подойти к нему на дистанцию около версты и отсюда расстрелять его несколькими десятками снарядов. Только затем можно послать разведку с ручными гранатами, обезоружить и взять в плен личный состав, однако немедленно осмотрев, не подготовлен ли поезд к взрыву

Б. Самостоятельные боевые действия.

(...)

Никаких определенных правил для такого рода действий дать нельзя. Они в высшей степени зависят от личных качеств командира, от его знакомства со свойствами бронепоезда, при которых в зависимости от обстановки он может в высокой степени использовать его мощь, быстроту хода и неуязвимость, памятуя, что для этого рода оружия удача особенно зависит от внезапности огневого нападения, которым может быть много достигнуто.

В. Ночной бой.

Бронепоезда представляют собой маневренную боевую единицу, отнюдь не позиционного характера с заранее пристрелянными целями, почему, как правило, в ночных боях применяться не должны. Но в исключительных случаях, чтобы использовать их огромное моральное впечатление на противника, можно бронепоезд ввести в бой и ночью с неременной придачей к нему прожектора и при условии стрельбы на близкие дистанции — 1-2 версты»

В тот же период, в 1922 году, РВС республики, наконец-то, утвердил условия, которым должны удовлетворять все лица, принимаемые на службу в бронепоезда. Это — крепкое телосложение при небольшом росте, хорошо развитая мышечная система, нормальный слух, отличное зрение, крепкие нервы,

твёрдость характера. То, что раньше делалось по интуиции, было узаконено инструкцией.

В начале 1920-х годов Красная армия располагала большим количеством бронепоездов, построенных разными заводами и имевших значительные отличия в конструкции. К сожалению, описание всех разновидностей советских бронепоездов того периода пока сопряжено с определенными трудностями в силу отсутствия достаточного количества документов и чертежей. Тем не менее, подобную попытку сделал И. И. Дикой, изготовившим большое количество деревянных моделей, которые хранятся в Санкт-Петербургском Музее железнодорожного транспорта.

Большая часть бронепоездов, прошедших огонь, воду и медные трубы Гражданской войны, были настолько изношены, что их восстановлением решили не заниматься, а отправили на переплавку. Из остальных начали формировать дивизионы, включая в каждый один тяжелый бронепоезд и два легких.

Таким образом, в 1925 году на вооружении Красной армии стало 10 дивизионов бронепоездов времен Гражданской войны, основная часть которых располагались вблизи границ СССР. В Киевском военном округе — 1-й Краснознаменный дивизион, Белорусском — 4-й и 8-й, Северо-Кавказском — 7-й. В составе Отдельной Дальневосточной армии находился 9-й дивизион (первоначально базировавшийся в Брянской области), а в Средней Азии — 10-й. Всего в 1928 году Красная армия располагала 32 бронепоездами.

Осенью 1929 года произошел вооруженный конфликт между Советским Союзом и Китаем. Одной из причин послужил спор о принадлежности Китайско-Восточной железной дороги. Боевые действия проходили в Маньчжурии и в них участвовали почти все

виды войск Красной армии, в том числе и бронепоезда № № 65, 66, 67 из состава Забайкальской группы войск.

В ночь на 17 ноября 1929 года части 21-й стрелковой дивизии перешли границу с Маньчжурией, вслед за ними продвигались бронепоезда, продемонстрировавшие высокую эффективность. Правда, у китайцев не было ни танков, ни крупнокалиберной артиллерии, способных оказать достойное противодействие. Даже два китайских бронепоезда не смогли оказать серьезного сопротивления, и были легко захвачены подразделениями 21-й дивизии.

Эти события заставили усилить дальневосточную группировку войск, поэтому 9-й дивизион и был передислоцирован в Уссурийск.

В этот период центром производства и ремонта бронепоездов стал Брянск. Здесь на территории Военного склада № 60 (позднее Бронерембаза НКО № 6, входившая в состав Брянского завода «Красный профинтерн») были законсервированы 12 бронепоездов времен Гражданской войны, в том числе «Клим Ворошилов», «Матрос Железняк».

Однако уже становилось понятно, что бронепоезда в том виде, в каком они участвовали в Гражданской войне, начинают устаревать. Совершенствование артиллерии, авиации вносило свои серьезные коррективы в научно-исследовательскую работу Артиллерийского Управления по разработке новых образцов и модернизации старых.

Бронепоезда и броневые площадки, находившиеся на вооружении в тот период, не были проверены на вписывание в габарит подвижного состава и на удовлетворение норм предельных нагрузок, установленных соглашением Военного Ведомства и НКПС.

Орудийные установки на большей части площадок не были обеспечены средствами горизонтального наведения, пулеметные установки не имели должных

полей обстрела, не было удовлетворительной укладки боевых комплектов и запасных частей.

Значительная часть паровозов и тендеров были перегружены, причем большая их часть не имела боевых рубок, а имевшиеся были неудовлетворительны. Броневые площадки Сормовского завода имели слабые рамы и буферные брусья, требовавшие срочного усиления.

Поэтому основное направление работ на период 1926–1928 годов представлялось следующим образом.

На основании директивы командования работы велись лишь по поддержанию боевого состава в состоянии, допускающем боевое использование. Разработка новых конструкций временно прекратилась. Бронепоезда, не удовлетворяющие требованиям Военного ведомства, передавались частям войск ГПУ или вовсе «разбронировывались». Для беспрепятственного обращения по сети весь боевой состав, в возможной степени, вводился в габарит подвижного состава СССР. По каждому бронепоезду, не вписывавшемуся в соответствующие габариты, проводились согласования и я с НКПС на предмет пропуска такого состава на линию.

Проводилось взвешивание броневых единиц для определения нагрузок от осей. Кроме того, большая часть бронепоездов была испытана на Брянском заводе «Красный профинтерн» на «стойкость против остроконечной пули с дистанции в 100 метров». Не прошедшие это испытание приходилось «разбронировать» или намечать эту операцию на ближайшее время.

Для обеспечения управления огнем был разработан проект боевой рубки на четырехосном тендере, и началась разработка рабочих чертежей. Кроме того, началась установка башенных угломеров для горизонтального наведения.

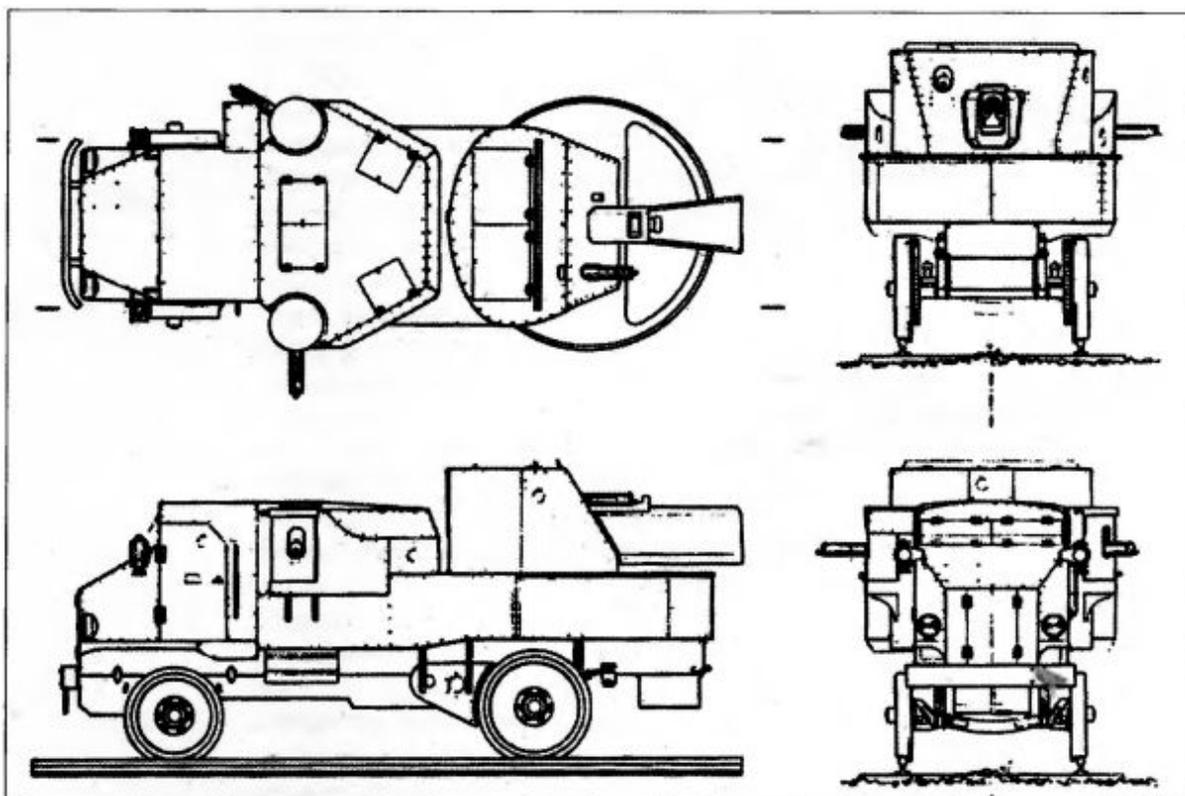
В срочном порядке были разработаны и стеллажи для орудийного боевого комплекта 3-дюймовых пушек. И даже началось их изготовление. Заканчивалась разработка стеллажей для боеприпасов 42-линейных пушек. Одновременно обеспечивались нормальные поля горизонтального обстрела для пулеметов. Были даны задания на разработку пулеметных установок для ближайшей зенитной обороны бронеплощадок, а также разрабатывалось усиление рам и буферных брусьев сормовских бронеплощадок.

Шли работы и по проектированию новых паровозов, которые могли бы быть использованы в качестве силовой тяги бронепоездов. Успешно прошли испытания съемных бандажей на переднем скате броневоза серии «О» для перехода с нашей колеи на заграничную без перемены скатов. Велась подготовка к дальнейшему испытанию применения той же системы перехода к основному типу тележек броневых площадок и к тележке угольного полувагона.

В этот период много внимания уделялось анализу боевых действий бронепоездов в Гражданской войне и перспективам их дальнейшего развития. Один из бывших командиров бронепоезда В.А. Зун высказывал категорические мнения о том, что бронепаровозы, ничем не связанные с остальными боевыми единицами, как тяговая сила крайне невыгодны в боевых условиях. Большие размеры и вес были их основными недостатками.

Таким образом, и в Советском Союзе, и за границей не прослеживалось тенденции к дальнейшему росту и совершенствованию бронепоездного дела, центр тяжести работ был перенесен на железнодорожную артиллерию. В качестве ближайших перспектив по бронепоездному делу оставалась лишь разработка нового бронирования паровозов серии «О», изготовленных для покрытия некомплекта, разработка

средств зенитной защиты бронепоездов и способа перехода на иностранную колею, а также дальнейшее упорядочение укладки и внутренней связи боевой части бронепоездов. В порядке утилизации имеющегося имущества рассматривалась возможность реконструкции пушечных броневых автомобилей «Гарфорд» для службы их на железнодорожном пути в качестве самостоятельных «автомотивных» единиц.



Проект переоборудования броневых автомобилей «Гарфорд» для движения по железнодорожному пути, выполненный Кировским заводом

Рассматривая дальнейшую судьбу бронепоездов командованием Красной армии делался вполне логичный вывод: «Имеющейся в наличии бронепоездной материальной части в основном достаточно для покрытия потребности. Значительного повышения стойкости броневых закрытий паровозов и площадок

без проектирования специальных типов паровозов и железнодорожных платформ добиться не удастся. Выполнять же постройку специальных конструкций паровозов и платформ для весьма ограниченной имеющейся потребности не рационально, поэтому все дальнейшие разработки новых конструкций бронирования ведутся только для случаев пополнения некомплекта материальной части, вследствие боевой убыли или для создания запасов для ведения войны. При этом разработки выполняются с применением современного броневоего материала и возможно ближе к предельным нормам нагрузок, установленных соглашением Военвезда и НКПС для существующего на снабжении бронепоездов тягового и подвижного состава».

Следовательно, было зафиксирована невозможность дальнейшего развития бронепоездов, как отдельного вида вооружения.

Уже не могло быть и речи о том, чтобы «стремительным движением вперед врезаться глубоко в расположение противника, внезапным огневым нападением с близких дистанций сломить его сопротивление». Изменилось понимание предназначения бронепоезда, превратившегося из «серьезного средства нападения» в средство огневой поддержки боевых действий пехотных или танковых частей и в подвижную артиллерийскую батарею.

Новые условия требовали размещения на железнодорожных платформах орудий как можно большего калибра — это было осуществлено на железнодорожных артиллерийских транспортерах с применением морских орудий крупного и среднего калибров. Проектированию таких транспортеров и уделялось особое внимание в конце 1920 — начале 1930 годов. К концу 1930 годов на вооружении береговой обороны были мощные артиллерийские системы ТМ-1-14,

ТМ-2-12, ТМ-3-12, ТМ-1-180, сыгравшие очень важную роль в годы Великой Отечественной войны, в частности в обороне Ленинграда, но эта тема требует отдельного рассмотрения.

В тоже время, проектирование различных мобильных и компактных мотоброневагонов, имевших, как уже упоминалось, ряд преимуществ перед обычным бронепоездом, уже велось в странах Европы. Поэтому вспомнили о построенном в 1916 году первом мотоброневагоне «Заамурец». В 1930-е годы на Кировском (бывшем Путиловском) заводе разработали и изготовили новый образец мотоброневагона.

Он имел семь отсеков:

- управления, расположенный в средней части;
- четыре боевых отделения под каждой из трех башен и под счетверенной зенитной пулеметной установкой «максим»;
- силовое в кормовой части;
- силовой передачи между силовым и боевым отделением третьей башни.

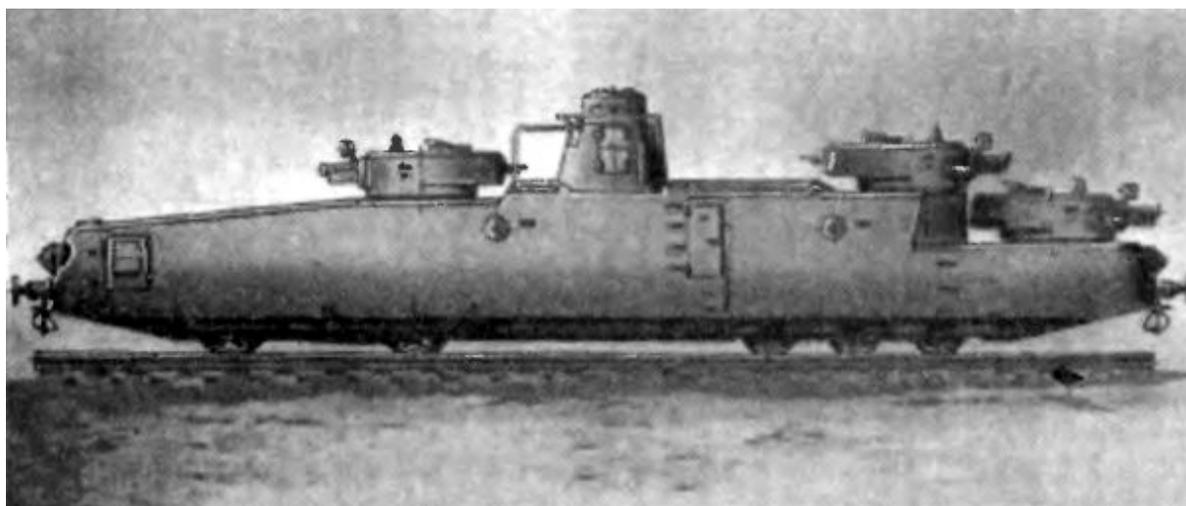
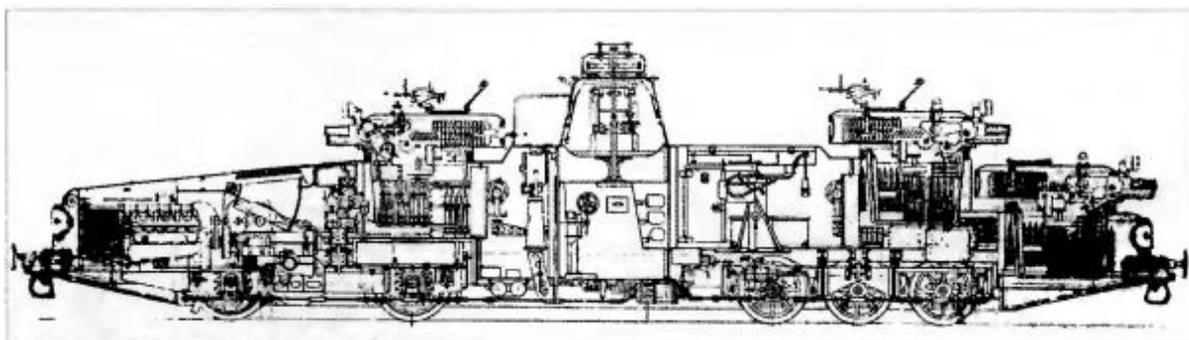
Бронированный корпус устанавливался на двух железнодорожных тележках, связанных шаровыми опорами и шкворнями. Передняя тележка была поддерживающей, а задняя с установленными на ней двигателем и трансмиссией — ведущей.

Три башни танка Т-28 с 76,2-мм пушками КТ-28 образца 1927(1932) года были установлены на мотоброневагоне в два яруса. Танк Т-28 был в тот момент новой разработкой, поэтому при проектировании мотоброневагона использовались и другие его элементы. Орудия башен имели одинаковые углы вертикального наведения от -5 до + 25 градусов. Углы горизонтального наведения в силу расположения башен были разными: 280 градусов у первой, 318 — у второй, 276 — у третьей.

Для входа и выхода в бортах имелись три входные двери, кроме того, имелся один люк в полу и бронированные люки на крыше каждой башни.

На крыше второй и третьей башни были установлены зенитные пулеметы Дегтярева ДТ. Такие же пулеметы имелись в каждой башне рядом с пушкой, в кормовых нишах второй и третьей башен и в корме мотоброневагона. Кроме того, на каждом из бортов было размещено по два пулемета «максим».

Мотоброневагон имел гораздо лучшую броневую защиту чем, бронепоезда, воевавшие в Гражданскую войну. Броня стенок корпуса имела толщину 16-20 мм, командирской рубки — 20 мм, крыши — 10 мм, башен — 20 мм.



Внешний и внутренний вид мотоброневагона МБВ-1

Для освещения пути в ночное время имелись передний и задний прожектора мощностью по 100 ватт. Для командирского наблюдения использовался зенитный прожектор мощностью 1000 ватт, установленный в боевом отделении и имевший возможность выдвигаться наружу по направляющим.

Внутренняя связь осуществлялась с помощью комплекта телефонной связи типа СПУ-7Р или комплекта телефонной связи морского типа. Внешняя связь осуществлялась посредством радиостанции типа 71-ТК-2, телеграфного аппарата типа «Морзе» и полевого телефонного аппарата типа «ТАМ».

Бензиновый двигатель внутреннего сгорания М17-Т мощностью 400 лошадиных сил позволял развивать скорость до 120 км в час или буксировать прицепной состав весом 120 тонн, то есть одну-две бронеплощадки. Что касается теоретической скорости в 120 км в час, в то время это вряд ли было возможно из-за несоответствующего ей качества железнодорожного полотна.

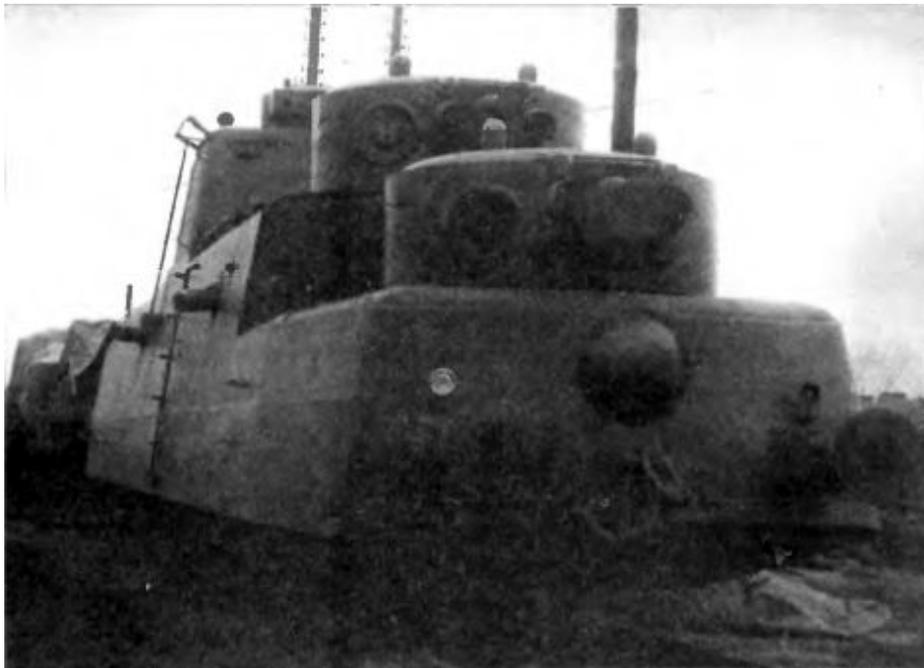
Мотоброневагон оборудованный соответствующим количеством стереотруб, дальномеров, перископов, имевший весьма солидный боекомплект представлял собой удачную и вполне автономную боевую единицу. При значительно меньших размерах, чем у бронепоездов того периода мотоброневагон превосходил их по защищенности и маневренности, и не уступал по огневой мощи.

После всесторонних испытаний мотоброневагон был принят на вооружение и предполагалось начать его серийное изготовление. Мотоброневагоны должны были включаться как самостоятельные единицы в состав дивизионов бронепоездов, так и в состав бронепоездов. Планировалось использование мотоброневагона с бронеплощадкой ПВО с двумя универсальными автоматами калибра 37 мм.

Один из мотоброневагонов, изготовленных на Кировском заводе, — МБВ-2 (имевший более мощную пушку Л-11) — до советско-финляндской войны использовался в качестве учебной единицы при Ленинградских Краснознаменных бронетанковых курсах усовершенствования командного состава. 15 января 1940 года его укомплектовали вооружением, боеприпасами личным составом и отправили на Карельский перешеек. Экипаж насчитывал 35 человек из них четыре офицера: командир, помощник командира, комиссар и помощник командира по технической части. Первым командиром был Н.Ф. Чертовский. С окончанием советско-финляндской войны МБВ-2 снова стал использоваться как учебно-боевая единица.

И все-таки в конце 1930 годов в Советском Союзе был создан бронепоезд, который во многом отличался от своих предшественников. В новом бронепоезде БП-35 был учтен опыт предыдущих сражений и использованы материалы, отвечавшие современным требованиям. Этот проект был разработан в 1933 году на заводе «Красный Профинтерн». Здесь имелось конструкторское бюро, инженеры которого имели опыт подобной работы, и технологический сектор при техническом отделе спецпроизводства. На заводе была сосредоточена вся техническая документация (чертежи, Технические Условия, подробная технологическая документация), необходимая для производства бронепоездов БП-35.





Мотоброневагон МБР-1



Мотоброневагон МБВ-2

Создание новых образцов бронепаровозов и бронеплощадок производилось на Рембазе (Ремонтной базе, но именно так, в сокращенном виде она проходит по всем документам) № 6 ГАВТУ в Брянске. Чертежи образцов бронеединиц, принимаемых к серийному производству, с Рембазы № 6 передавались на завод «Красный Профинтерн», где они перерабатывались применительно к производственным условиям завода.

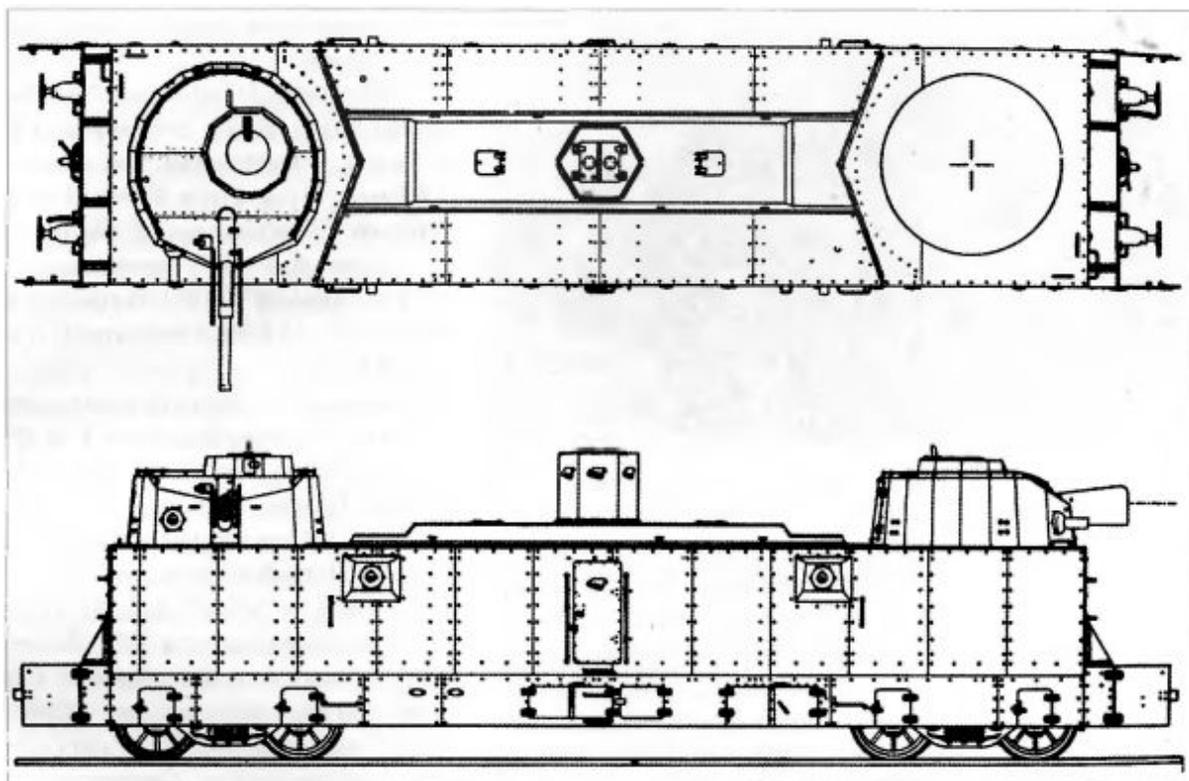
После всесторонних испытаний Бронепоезд БП-35 был запущен в производство на этом же заводе. Он имел традиционный состав, отличавшийся более высоким уровнем исполнения всех механизмов. Особо следует отметить высокое для того времени качество материалов. Например, термическая обработка стальных листов, то есть получение брони, производилась в термическом цехе завода. Затем производился выборочный контрольный отстрел плит на полигоне, который был оборудован на территории завода.



Бронепоезд БП-35

Паровозы под бронирование подавались на завод «Красный Профинтерн» капитально отремонтированными на заводах НКПС. Рамы с тележками для сборки бронеплощадок использовались из числа тех, что завод изготавливал для 50-тонных большегрузных вагонов.

Бронепоезд БП-35 состоял из бронепаровоза ПР-35, двух бронеплощадок ПЛ-35, одной площадки ПВО типа СПУ-БП и четырех контрольных платформ. Длина бронепоезда без контрольных платформ составляла 58 метров, полная длина с платформами — 100 метров. Максимальная скорость — 35 км/час. Значительным был так называемый запас хода. «По воде» он составлял 80-100 км, а «по топливу» — 250-300 км.





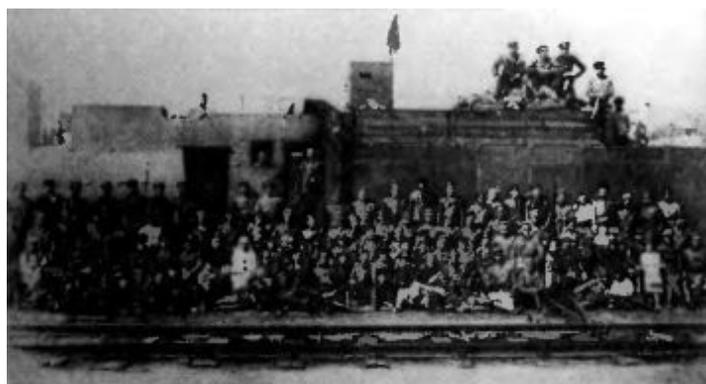
Бронеплощадка ПЛ-35

Внешняя связь обеспечивалась рацией 71-ТК-1 или РСМК. Для внутренней связи имелись рация морского образца на семь точек и две точки аппарата УИА-И. Вызов бронеплощадок осуществлялся ревуном, командира бронепоезда и машиниста — звонком и электрической лампочкой.

Для обогрева помещений имелось паровое отопление.

Основой бронеплощадки ПЛ-35 была рама и ходовая часть 50-тонного четырехосного вагона. Длина бронеплощадки составляла 14,2 метра. Броневые листы, которыми были обшиты корпус и башни, имели толщину 20 мм. При этом нагрузка на ось не превышала 17,5 тонн. Вооружение бронеплощадки состояло из двух 76,2-мм пушек образца 1902/1930 года, установленных по одной в башне, и шести пулеметов «Максим», два из которых находились в башнях, четыре на бортах. Стрельба с закрытой позиции обеспечивалась нормализованным штатным прицелом 76,2-мм пушки с панорамой «Герца». Для наблюдения имелся перископ ПТК-1. Вращение башен осуществлялось вручную, а экипаж бронеплощадки состоял из 24 человек.

Площадка ПВО имела на вооружении одну счетверенную и одну спаренную установки 7,62-мм пулеметов «Максим». Общий боекомплект бронепоезда составлял 1120 выстрелов к 76,2 пушкам и 78 000 патронов, в том числе 18 000 к зенитным пулеметам.



Бронепоезда времен гражданской войны

Как дополнительный вариант вместо бронеплощадок ПЛ-35 могли использоваться две тяжелые бронеплощадки ПТ-35 с одним 107-мм орудием образца 1910/1930 года на каждой.

В 1940 году завод изготовил пять бронепаровозов ПР-35, десять легких бронеплощадок, восемь вагонов-мастерских «ДМ». В 1941-м — четыре бронепаровоза и шесть легких бронеплощадок. Эвакуация завода «Красный Профинтерн» в Красноярск, начавшаяся 1

августа 1941 года, не позволила изготовить остальные запланированные восемь легких бронеплощадок и две тяжелых.

В 1928 году Коллегия ОГПУ под руководством В. Менжинского приняла решение о принятии бронепоездов на вооружение внутренних войск.

Это было вызвано, в том числе, и волной бунтов, прокатившейся по стране в 1920 годы. Разработанные в то время Уставы Красной армии подтверждают это. Бронепоезда предполагалось использовать либо в большой войне в Европе, либо в локальной на Дальнем Востоке, либо против врага внутреннего — восставшего крестьянина или рабочего.

Летом 1928 года Управление бронетанковых войск РККА по приказу К.Е. Ворошилова передало в распоряжение НКВД бронеевтомобиль, бронедрезину и первый бронепоезд, который не мог получить другое название — только «Феликс Дзержинский».

Затем на вооружение НКВД стали поступать бронепоезда постройки Брянского завода серии БП-35, но основную массу бронепоездов составляла серия мотоброневагонов Д-2, изготавливавшихся специально для НКВД. Два мотоброневагона и бронепаровоз между ними и составляли бронепоезд.

В конце 1930 годов началось формирование дивизий и бригад НКВД по охране железных дорог и важнейших объектов. Как правило, в каждую дивизию входило четыре полка. На их вооружение и начали поступать бронепоезда.

Кроме охраны железных дорог, железнодорожных сооружений бронепоезда имели задачу патрулирования железнодорожной магистрали, обеспечивая бесперебойную доставку по ним необходимых грузов для воинских частей, охрану прифронтовой полосы, сопровождение эшелонов и ряд других задач.

У Белорусского вокзала Москвы располагался специальный дивизион бронепоездов, имевший особо важную задачу — охрану передвижений по железной дороге поездов высшего руководства страны.

В предвоенные годы для охраны железнодорожных коммуникаций в приграничных районах были сформированы несколько дивизий НКВД по охране железных дорог. Как правило, в каждую дивизию входили четыре полка, в каждом из которых имелся бронепоезд или рота мотоброневагонов. Номер бронепоезда соответствовал номеру полка.

2-я дивизия НКВД по охране Кировской, Октябрьской и Ленинградской железных дорог дислоцировалась в Ленинградской области, Карелии, Эстонии. Ее командиром был генерал-майор Иванов, численность личного состава доходила до 11200 человек;

3-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Дислокация — Белоруссия.

4-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Киев — Чернигов — Житомир — Винница — Одесса. Командир — полковник Мажирин.

5-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Восточная Украина.

9-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Брест — Вильнюс.

10-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Западная Украина. Командир — полковник Могилянец.

13-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Бельцы — Бендеры — Умань. Командир — полковник Завьялов.

24-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Минск — Смоленск.

27-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Дальний Восток.

28-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Дальний Восток.

29-я дивизия НКВД по охране железных дорог. Забайкалье.

Помимо этих дивизий, в большинстве районов располагались и другие соединения НКВД, имевшие в своем составе бронепоезда:

12-я дивизия НКВД по охране особо важных предприятий. Москва.

20-я стрелковая дивизия НКВД охраняла печально знаменитый Беломоро-Балтийский канал. Командир — полковник Иванов.

42-я отдельная бригада конвойных войск НКВД. Минск.

43-я бригада НКВД. Ростов.

56-я бригада НКВД. Карелия.

57-я бригада НКВД по охране особо важных предприятий. Юго-Восточная Украина.

71-я бригада НКВД по охране особо важных предприятий. Донбасс.

При необходимости бронепоезда НКВД могли привлекаться к своей обычной деятельности, то есть для огневой поддержки наступающих или отступающих частей.

К началу Великой Отечественной войны в парке бронепоездных подразделений НКВД состояло 25 броневых паровозов, 32 артиллерийские броневые площадки, 36 мотоброневагонов «Д-1» и «Д-2», семь броневых автомобилей, приспособленных для движения по железной дороге.

После подписания акта Молотова-Риббентропа пришла пора проявить себя новым соединением бронепоездов. Они участвовали в наступлении в Западной Белоруссии, однако польские бронепоезда были переброшены на запад для отражения нападения Германии. Поэтому на долю бронепоездов Красной армии и НКВД досталось выполнение лишь охранных задач.

Более серьезные испытания выпали на долю бронепоездов в советско-финляндской войне. В кровопролитных боях суровой зимы 1939–1940 годов на Карельском перешейке участвовали переброшенные из Белоруссии три роты мотоброневагонов 51-го полка внутренних войск НКВД по охране железнодорожных сооружений и четыре бригады войск НКВД по охране особо важных промышленных объектов с командой в 216 человек из состава войск НКВД. Ими руководил начальник Главного управления и войск НКВД СССР по охране железнодорожных сооружений комбриг Гульев. Каждая рота имела в своем составе три мотоброневагона, один бронепаровоз. Общая численность вооружения составляла шесть орудий, 12 станковых пулеметов, шесть пулеметов ДТ и три спаренных зенитно-пулеметных установки.

В этот период бронепоезда и мотоброневагоны выполняли следующие задачи: артиллерийская поддержка своих войск, огневые налеты, сопровождение эшелонов, охрана железнодорожных сооружений, борьба с десантом противника, уничтожение диверсионных групп, обстрел огневых точек противника, поддержка огнем танковых атак и другие.

На железнодорожной станции Раута базировалась рота мотоброневагонов 51-го полка внутренних войск по охране железнодорожных сооружений. В ее состав входили два мотоброневагона, поддерживавшие действия 7-й и 8-й армий.

Защита коммуникаций возлагалась и на мотоброневагоны 4-й бригады войск НКВД по охране особо важных предприятий промышленности. Поскольку никаких предприятий, даже не очень важных, в прифронтовой зоне не было, они использовались для патрулирования железных дорог и их защиты от потенциальных финских диверсантов.

В советско-финляндской войне 1939–1940 годов принимали участие бронепоезда № 16 (командир — капитан Хлюпин, № 21 (командир — старший лейтенант Тюльков) 8-го дивизиона, также прибывшие из Белоруссии. Огонь их орудий способствовал прорыву финских оборонительных сооружений на Карельском перешейке, известных у нас под названием Линии Маннергейма. Хотя снаряды орудий среднего калибра не могли причинить сколько-нибудь серьезного вреда финским долговременным сооружениям.

Финская война завершилась штурмом и взятием Выборга. Здесь отличился бронепоезд 51-го полка НКВД, командир которого капитан Я.С. Грушевский был награжден орденом Красного Знамени.

Приближалась Великая Отечественная война. Военные теоретики пытались определить место бронепоездов в ожидавшихся сражениях, рассуждали об их вооружении, тактических и стратегических задачах.

Один из таких примеров — статья «Об основах боевого использования бронепоездов», которую в 1940 году опубликовал «Авто-бронетанковый журнал». Статья интересна прежде всего тем, что фактически является изложением взглядов командования Красной армии на роль бронепоездов в надвигавшейся на Советский Союз войне.

«...хотя бронепоезда, в силу своей привязанности к железным дорогам, и не могут применяться в современном бою наравне с другими родами войск, в районах железных дорог именно на бронепоезда будут возлагаться самые различные задачи во взаимодействии с другими родами войск.

Обладая мощным вооружением и защитой, постоянной боевой готовностью и быстротой передвижения, бронепоезда будут играть большую роль

в разведывательной деятельности и нанесении противнику неожиданного и мощного удара.

Основным видом огня бронепоездов будет огневой налет, когда бронепоезд, атакуя противника, появляется в непосредственной близости от него, обрушиваясь в короткое время всей мощью артиллерийского и пулеметного огня.

Перед огневым налетом бронепоезд должен находиться в укрытии, а исходная позиция, если позволяет местность, должна обеспечить немедленное открытие огня с выходом бронепоезда на открытую позицию.

Скрытность подхода бронепоезда будет также зависеть от времени суток. Наиболее выгодным моментом для действий бронепоезда является предрассветный туман. Сам выезд на открытую позицию должен быть решительным, причем участок открытой позиции должен обеспечивать свободное маневрирование бронепоезда под огнем противника, а прилегающая местность — хорошую видимость в пределах двух километров.

В силу кратковременности пребывания бронепоезда на открытой позиции огонь его должен быть доведен до полного напряжения. Наиболее вероятными целями при огневом налете будут живая сила, пулеметы, танки и открыто расположенные артиллерийские батареи на удалении от бронепоезда не более двух километров.

Огонь на меньшую дальность будет мало действенным вследствие ограниченности наблюдения и быстроты действий, а также и в силу того, что бронепоезду в большинстве случаев при ведении огня придется маневрировать и стрельбу с коротких остановок производить в редких случаях.

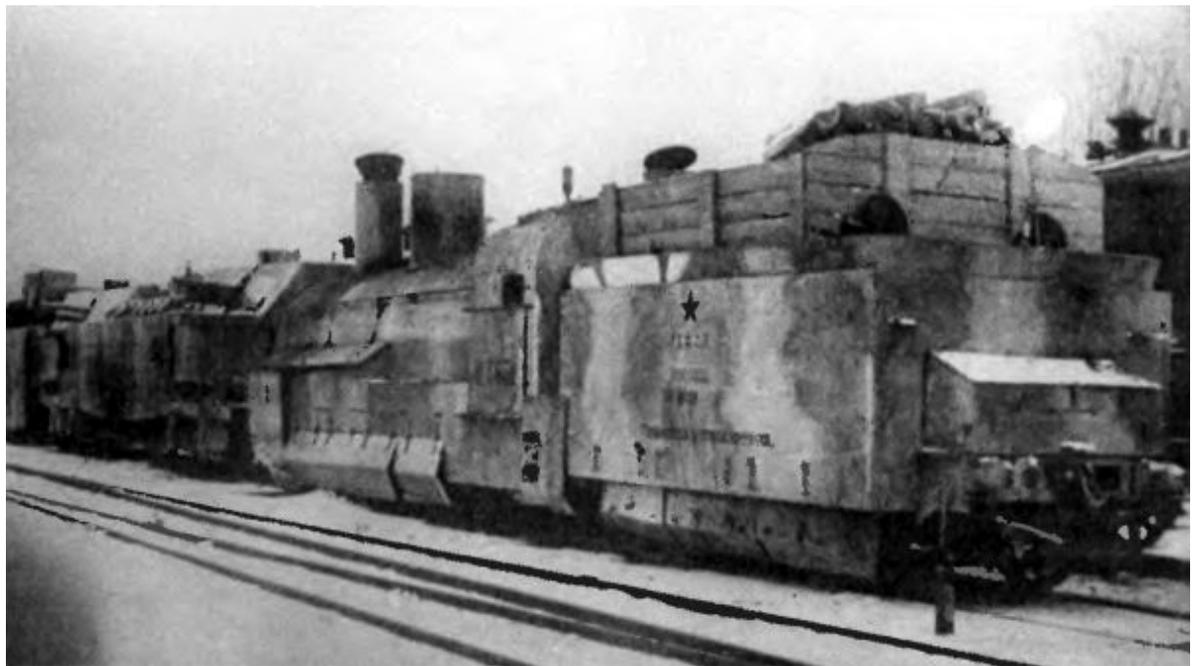
Выход бронепоезда на открытую позицию необходимо прикрывать огнем артиллерии, которая, главным образом, подавляла бы цели (артиллерию

противника) на удалении свыше двух километров, или же огнем тяжелых бронепоездов. Пехота должна закрепить достигнутый в процессе боя успех бронепоезда, не давая противнику возможности подтянуть резервы.

Бронепоезда с приданным им десантом до подхода своих войск могут производить неожиданные нападения на важнейшие станции. В этом случае в задачу приданного десанта будет входить захват и оборона важнейших пунктов станции: вокзала, телеграфа, прикрытие подступов к станции, обеспечение безопасности движения бронепоезда, охрана входных и выходных стрелок, поворотных кругов, охрана мостов и т. д.

Во встречном бою бронепоезда, усиленные десантом, могут также овладевать важнейшими железнодорожными узлами и пунктами и удерживать их до подхода главных сил. Но при удалении от своих войск командир бронепоезда должен постоянно заботиться о тыле, держать с ним непрерывную связь, так как это наиболее уязвимый участок, ибо противник всегда будет стремиться отрезать путь движения, оторвать от своих войск.

Поэтому для обеспечения надежной связи с тылом необходимо выделять бронедрезину с задачей курсирования по участку железной дороги для обеспечения охраны мостов и полотна.



Бронепоезда времен гражданской войны

Следует также особо отметить использование бронепоездов для захвата важнейших узловых станций,

для набега на тылы и фланги противника во взаимодействии с авиацией. Наибольший эффект ожидается при одновременности и неожиданности налета.

При набегах на тылы и важнейшие узловые пункты движение бронепоездов в целях скрытности по возможности должно совершаться в ночное время. Но движению бронепоездов в данном случае должна предшествовать тщательная заблаговременная разведка».

Но, как это часто бывает, реалии перечеркнули все умные рассуждения и все мыслимые ожидания. Вместо стремительных огневых налетов в предрассветном тумане пришлось вести чуть ли не круглосуточные оборонительные бои в условиях значительного превосходства противника в воздухе и непрерывных танковых прорывов линии советского фронта.

В таких условиях бронепоезда очень часто оказывались отрезанными от своих баз и быстро отходивших на восток войск. Для них, полностью привязанных к железной дороге, наступал момент истины. Уже не один раз обсуждаемые недостатки — большие размеры, слабое бронирование и зенитное вооружение — делали бронепоезда легкой добычей немецких танков и авиации.

И, тем не менее, свое веское слово в этой Великой войне бронепоезда сказали.



Глава 4. В сражениях Великой Отечественной войны

Германские войска перешли границу Советского Союза 22 июня 1941 года. Началась Великая Отечественная война. К этому моменту Красная армия имела на вооружении 34 легких бронепоезда, 13 тяжелых, 28 платформ с зенитным вооружением. Ниже в таблице приведены данные о дислокации бронепоездов и их составе.

№ п/п	Наименование части	Дислокация	Бронепоезд		платформ с зенит. вооружением СПУ-БП	Бронеавтомобилей на ж.д. ходу		вагон-маст.	бронедрезин
			легких	тяжелых		легких	средних		
1.	1 ОДБП	Киев	2	1	2	6	5	1	-
2.	2----	Куйбышевка	2	1	3	4	4	1	-
3.	3----	Ворошилов-Уссурийский	2	1	3	5	5	1	-
4.	4----	Брянск	8	4	-	7	7	1	-
5.	7----	Тбилиси	5	2	3	-	-	1	-
6.	8----	Туапсе	2	1	3	4	4	1	1
7.	9----	Ворошилов-Уссурийский	2	2	3	2	2	1	1
8.	10 Отд. бронепоезд	Кизил-Арват	2	-	2	-	-	-	-
9.	11----	Грозный	2	-	2	-	-	1	1
10.	13----	Вяремская	1	-	1	-	-	1	-
11.	63----	Даурия	1	-	1	-	-	1	-
12.	66----	Бикин	1	-	1	1	1	1	-
13.	67----	Лазо	-	1	1	1	1	1	-
14.	60----	Ленинград	1	-	1	1	1	-	1
15.	100 легк. арт. полк	Чита	3	-	2	-	-	-	-
16.	5 отд. б-н бронедрезин	Буряя	-	-	-	22	22	-	5
		Всего:	34	13	28	107	52	12	9

С первых же дней войны советские бронепоезда вступили в бой с наступающими немецкими частями.

Находившимся непосредственно в приграничной зоне бронепоездам НКВД пришлось решать несвойственные им задачи. Они вели борьбу с танками и самолетами, оказывали огневую поддержку отступавшим частям Красной армии.



Советский бронепоезд, захваченный немецкими войсками

Первые же столкновения показали, что бронепоезда далеко не всегда могут оказывать адекватное противодействие германским танкам, а противовоздушная оборона бронепоездов явно недостаточна. И, кроме того, вместо стремительных огневых налетов пришлось вести тяжелые оборонительные бои.

Бронепоезд № 66 под командованием майора Н. Панькова из состава 10-й дивизии НКВД участвовал в боях на участке Перемышль — Львов. Здесь, под Перемышлем, экипаж бронепоезда поддерживал своим огнем действия частей 99-й стрелковой дивизии, рассеяв мотострелковый батальон наступавших немцев. Но это был лишь эпизод. Под мощным натиском фашистов бронепоезду вместе с другими частями Красной армии пришлось отступить к Киеву.

В конце июня 1941 года из числа бронепоездов, базировавшихся в центральных округах, были отправлены на Юго-Западный фронт 1-й Отдельный дивизион бронепоездов; на Западный фронт, в районы Молодечно-Борисов, Минск-Борисов, Бобруск-Жлобин, Смоленск-Орша, — 6-й и 12-й отдельные дивизионы бронепоездов, отдельные бронепоезда №№ 44, 53, 54; на Северо-Западный фронт, на участок Таллин-Нарва — 60-й отдельный бронепоезд.

Остальные дивизионы и отдельные бронепоезда, дислоцировавшиеся в Забайкальском, Среднеазиатском, Закавказском военных округах и на Дальнем Востоке, «отмобилизовались и заняли пункты дислокации в своих приграничных районах».

На территорию Белоруссии, в Полоцк, прибыли два мотоброневагона НКВД, ранее располагавшиеся на Калининской железной дороге. 10 июля один из мотоброневагонов был отрезан немецкими войсками на перегоне Полота-Дретунь. Немецкие саперы взорвали железнодорожные пути и мотоброневагон оказался в ловушке. Экипаж отстреливался до последнего снаряда, а затем взорвал мотоброневагон и с тяжелыми боями вышел из окружения.

Бронепоезда №№ 47 и 48 уже упоминавшегося 12-го отдельного дивизиона в районе Борисова были уничтожены пикирующими бомбардировщиками Люфтваффе. Слишком слабым оказалось зенитное вооружение бронепоездов, чтобы противодействовать этим налетам.

Таким образом, существовавшее количество бронепоездных частей и так оказавшееся весьма малочисленным, особенно в Центральных округах, в первых же столкновениях с наступавшим врагом понесли серьезные потери. В результате бронепоезда, оставшиеся в строю в первые месяцы войны не могли обеспечить всей потребности фронтов и, только

«начиная с октября месяца 1941 года бронепоезда, построенные по инициативе рабочих, влились дополнительно в действующие части: 21-й и 22-й дивизионы на Западный фронт, 7-й и 8-й дивизионы на Южный и 24 отдельных бронепоезда на Юго-Западный».



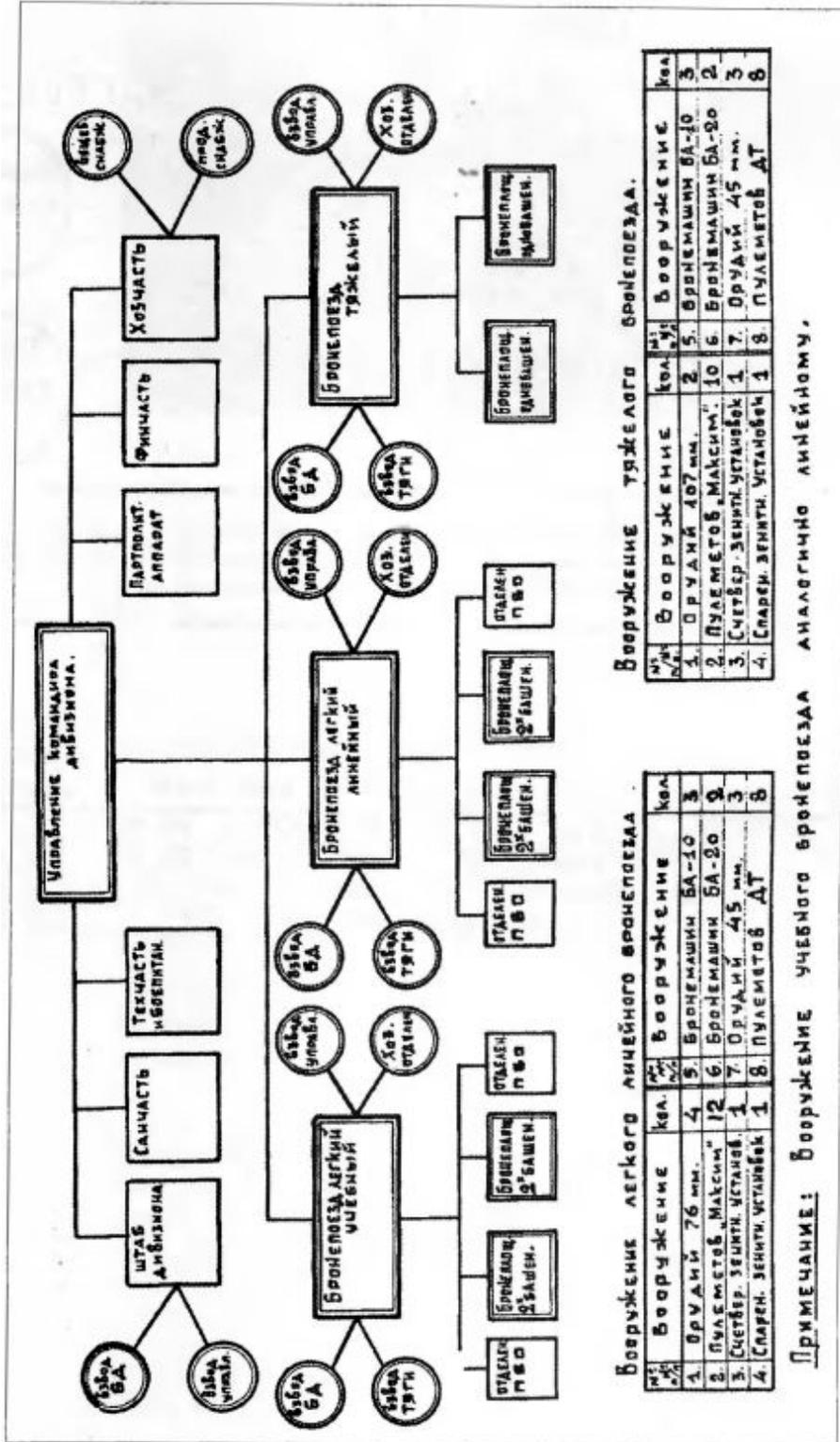


Схема организации отдельного дивизиона бронепоездов

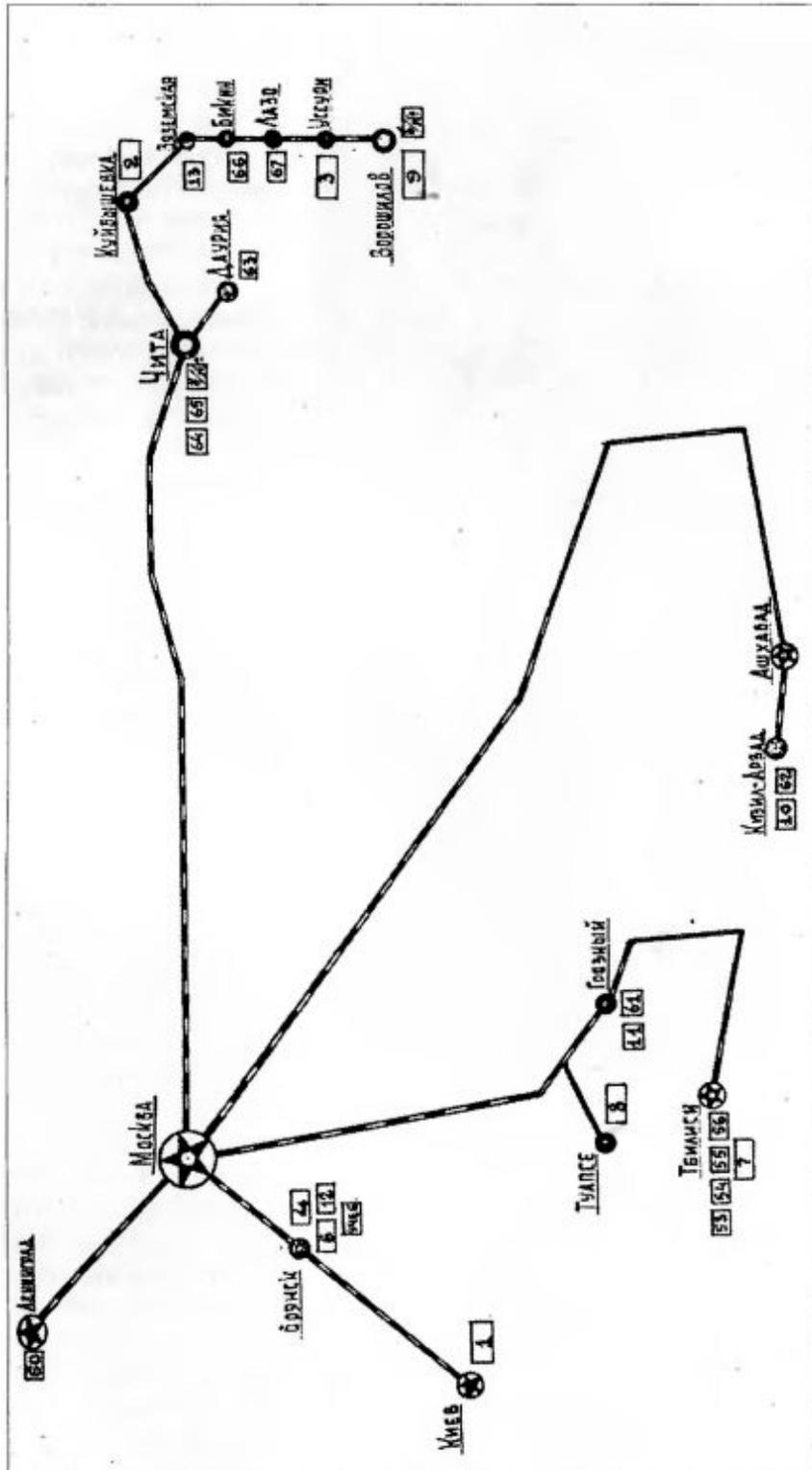


Схема дислокаций бп частей на 21.06.1941



Импровизированный «блиндированный вагон», построенный в первые месяцы войны в Одессе, к счастью сохранившийся до сих пор

Значительные потери бронепоездов, действовавших на фронте вызвали необходимость их увеличения двумя путями. Во-первых, за счет строительства новых бронепоездов, во-вторых, «путем реформирования кадровых дивизионов трехпоездного состава и отдельных бронепоездов в дивизионы двухпоездного состава». Это предписывалось Директивой Народного Комиссара Оборона 22сс от 29 октября и директивой Зам. НКО генерал-лейтенанта Я.Н. Федоренко и в соответствии с ней в 1941 году было построено 24 бронепоезда, а в 1942-м сформировано 34 дивизиона двухпоездного состава.

Сформированные в военных округах бронепоездные части, как правило, имели значительную «неукомплектованность» личным составом. Управление бронепоездов в Москве постоянно занималось решением этой проблемы. В 1942 году на «доукомплектование» вновь формируемых бронепоездов было направлено 6047 человек, из них 790 офицеров.

Подготовка кадров специалистов-бронепоездников сержантского и рядового состава производилась в 1-м отдельном полку бронепоездов. В 1941-1945 годах на

пополнение полка поступило 11794 человека. Из них подготовлено и отправлено по нарядам Управления бронепоездов 9848 человек, в том числе 473 офицера.

Подготовка офицерского состава производилась путем «переподготовки» офицеров-танкистов, а также артиллеристов и других родов войск на курсах комсостава при 1-м Отдельном учебном полку бронепоездов и на КУКСе бронепоездных специальностей в городе Долматово. Экипажи бронепоездов, построенных по инициативе рабочих, как правило, комплектовались из добровольцев — тех же рабочих, чьим трудом и создавался бронепоезд.

Оказалось, что в условиях невозможности быстрого восполнения огромных потерь сложной боевой техники, например, танков, бронепоезд — это та самая «палочка-выручалочка», которая очень быстро может быть введена в действие. Всего-то и надо — паровоз, две-три платформы, несколько броневых листов, пара орудий, пять-шесть пулеметов и, самое главное, крепкие руки и умные головы, а этого на Руси всегда хватало, сколько не расстреливай.

И вот уже в июне-июле 1941 года по всей стране на машиностроительных, паровозных и ремонтных заводах, в железнодорожных мастерских, начинается строительство бронепоездов. В дело идет все, что попадает под руку: любое железо, любые платформы, вагоны, паровозы, оружие чуть ли не из музеев.

В окруженной с суши Одессе вступают в боевой состав Приморской армии три импровизированных бронепоезда: № 21, «За Родину!», «Черноморец». Они становятся самоходными артиллерийскими батареями, до последнего дня трагической обороны Одессы своим огнем поддерживая действия пехоты, по большей части состоявшей из моряков Черноморского флота. Бронепоезда были взорваны в октябре 1941 года перед

самым уходом Приморской армии на кораблях Черноморского флота в Крым.

После того как немецкие части прорвали укрепления Перекопа и начали стремительное продвижение по Крымскому полуострову, выяснилось, что боевой техники, способной хоть как-то противостоять мощному натиску противника в распоряжении Красной армии попросту нет. Нет ни танков, ни броневиков. Оставалось одно — срочно строить бронепоезда, артиллерия и пулеметы которых могли бы поддержать оказавшуюся в тяжелейших условиях пехоту. Правда, возможности маневрирования бронепоездов были весьма ограничены из-за крайне слабо развитой сети железных дорог полуострова.



Бронепоезд «Железняков» выходит из тоннеля

В невероятных условиях сумасшедшей спешки временами близкой к панике железнодорожные мастерские и судостроительные заводы Севастополя начинают строить бронепоезда. В дело идут запасы корабельной брони и морские пушки всевозможных систем и калибров, первые попавшиеся платформы и паровозы. Проходит всего несколько недель и бой уходят семь севастопольских бронепоездов.



Бронепоезд «Железняков» на окраине Севастополя

Но при всем мужестве и героизме их экипажей эти бронепоезда не смогли существенно повлиять на ситуацию, а лишь оттянули на некоторое время неизбежную катастрофу. Немецкая авиация полностью господствовала в воздухе, сопровождая стремительное продвижение частей вермахта на юг.

28 октября 1941 года погибли два севастопольских бронепоезда. Один из них, «Орджоникидзевец», подорвался на заминированном немецкими саперами железнодорожном полотне. Другой, «Войковец», был взорван своим экипажем, так как немецкие пикирующие бомбардировщики настолько основательно разрушили железнодорожный путь, что о его восстановлении силами экипажа не могло быть и речи.

Погибли в неравных боях на железных дорогах крымского полуострова бронепоезда № 74, «Смерть фашизму!», «Горняк». Лишь бронепоезд «Железняков» до самых последних дней многомесячной обороны

Севастополя входил в систему артиллерийского вооружения морской крепости. От налетов немецкой авиации и артиллерийского огня, бронепоезд днем укрывался в Троицком тоннеле, крыша которого выдерживала и бомбы, и снаряды. Ночью бронепоезд совершал стремительные огневые налеты, в течение нескольких минут интенсивно обстреливая вражеские позиции, и также быстро возвращаясь в Троицкий тоннель.

Немцы организовали настоящую охоту за неуловимым бронепоездом, окрестив его «Зеленым призраком». Однако весь экипаж под командованием капитана Г. А. Саакяна, а затем сменившего его из-за ранения капитан-лейтенанта М.Ф. Харченко, несмотря на все трудности и опасности всегда выходили победителями.

После того, как в конце мая 1942 года наши части оставили Керченский полуостров, немцы все силы бросили на Севастополь. 7 июня начался третий штурм Севастополя, артиллерийские обстрелы и воздушные бомбардировки достигли такой силы, что казалось в городе не останется ни одного живого места. Но «Железняков» продолжал борьбу, укрываясь, то в Троицком тоннеле, то в Цыганском, чуть дальше от Севастополя.

26 июня под ударами авиабомб обрушилась часть потолка тоннеля, завалив камнями вторую бронеплощадку. Но в ту же ночь бронепаровоз и первая бронеплощадка совершили три огневых налета через противоположный свободный еще выход. Вскоре немецкая авиация разрушила железнодорожное полотно у обоих выходов из тоннеля. Тогда М.Ф. Харченко решил проложить колею хотя бы на несколько десятков метров. Когда это удалось, бронепоезд медленно вышел в свой 140-й огневой рейс, оказавшийся последним.

Выйдя на подготовленную площадку, «Железняков» успел сделать 30 выстрелов пока не появились немецкие бомбардировщики. Бронепоезд втянулся в тоннель, но на этот раз крыша не выдержала мощных бомбовых ударов и рухнула, завалив выход из тоннеля. Разобрать завал не представлялось возможным, поэтому М.Ф. Харченко приказал снять часть пушек и пулеметов и установить их у другого выхода, где была завалена вторая бронеплощадка. Экипаж «Железнякова» продолжал сражаться, пытаясь спасти Севастополь.

Уже 26 августа немцы с трех сторон подошли к Таллину. Эвакуация Балтийского флота из Таллина в Кронштадт, вошедшая в историю, как Таллинский переход, продемонстрировала, с одной стороны, недостаточную подготовленность СССР к войне, с другой, необычайный героизм простых тружеников войны.

Одними из тех, кому в первые же дни войны пришлось испытать на себе всю ее тяжесть, были оставшиеся на полуострове Ханко соединения военно-морской базы. Советский Союз получил возможность организовать ее здесь по итогам Советско-финляндской войны. После эвакуации войск из Таллина ее гарнизон оказался в глубоком тылу.

Защитники Ханко, оторванные от основных баз, стойко сражались под непрерывным огнем немецкой артиллерии и бомбежками. Они не только оборонялись, но и вели смелые наступательные действия, отвлекая на себя значительную часть сил противника.

Наряду с железнодорожными транспортерами, построенными Ленинградскими заводами, на железных дорогах Ханко действовал и бронепоезд, построенный к 18 августа 1941 года в тяжелейших условиях непрерывных боев из тех материалов, что были под рукой.

Он состоял из трех четырехосных угольных полувагонов системы «Фокс — Арбель». На каждом из них установили по одному 100-мм орудью, для чего средняя часть бортов была вырезана, а на образовавшейся площадке и закрепили орудия. Вырезанные части бортов петлями прикрепили к раме вагона и с помощью цепей состыковали с вертикальными стенками вагона. Крайние вертикальные стенки закрыли стальными плитами, таким образом были созданы два снарядных погреба в концевых частях вагона. Вертикальные стенки усилили дополнительными стальными листами, а пространство между ними залили бетоном. Для фиксации вагона при стрельбе под ним приварили пять 25-тонных домкратов, головки которых, упираясь в шпалы, и удерживали вагон.

Бронепоезд стал называться батареей № 10 и действовал на железнодорожной линии ведущей к границе с Финляндией, против батарей, расположенных на полуострове Подваландет.

За 8 минут паровоз успевал расставить вагоны на позициях с интервалом 50 метров. А после того, как орудия делали несколько выстрелов, собирал их и выводил на другую позицию.

Вскоре военно-морская база Ханко оказалась в глубоком тылу. Ее снабжение боеприпасами и продовольствием стало практически невозможным, количество убитых и раненых возрастало, поэтому командование приняло решение об эвакуации войск с полуострова. При этом предполагалось взорвать все железнодорожные батареи. 10-ю батарею взорвали полностью, а у транспортеров — только казенные части орудий.

После форсирования немецкими войсками Днепра создалась реальная угроза оккупации Донбасса. Поэтому и здесь, в многочисленных железнодорожных депо,

мастерских и заводах Восточной Украины, развернулось массовое строительство бронепоездов. К началу сентября 1941 года удалось построить 20 единиц, которые приняли участие в боях на Южном фронте. Здесь же были сосредоточены бронепоезда построенные еще до войны, в том числе, 5-я дивизия бронепоездов НКВД, входившая в систему охраны железных дорог. Из Грузии под Ростов срочно перебросили бронепоезда № № 27 и 29-го отдельного дивизиона, до войны входившего в состав Закавказского военного округа.

В ожесточенных боях осени 1941 года многие бронепоезда были уничтожены наступающими немецкими войсками. В середине октября, у Таганрога, танками и авиацией Вермахта были разбиты бронепоезда №№ 14, 45, 59 8-го отдельного дивизиона.

Но на смену потерянным бронепоездам приходили новые, поскольку производство их уже развернулось по всей стране. Много хлопот доставила потеря Брянской производственной базы, долгие годы остававшейся одной из крупнейших в стране по строительству бронепоездов. Но и эту проблему вскоре удалось успешно решить.

Последний построенный в Брянске Особый бронепоезд № 1 в начале октября 1941 года был уничтожен немецкими танками под Можайском. Недостроенные бронепоезда перегонялись на другие заводы для достройки.

Так, на Луганском заводе имени Октябрьской революции достраивался бронепоезд № 2 «За Родину!». В его состав вошли бронепаровоз на базе «овечки», бронеплощадки с 76,2-мм пушками, площадки ПВО, оснащенные крупнокалиберными пулеметами ДШК и контрольные платформы. 23 октября 1941 года у станции Родаково новый бронепоезд вошел в состав 12-й армии Юго-Западного фронта. Весь 41-й и первую половину 1942 года команда бронепоезда вела бои в

Донбассе. В середине июля у той же станции Родаково, когда бронепоезд отстаивался после очередного боя, его обнаружили немецкие пикирующие бомбардировщики. Атака была молниеносной и беспощадной — через несколько минут бронепоезд превратился в груду искореженного металла.

Как и в годы Гражданской войны бронепоезда, построенные в первые месяцы Отечественной войны, по большей части были сплошной импровизацией на тему железнодорожных броненосцев.



Бронеплощадка с орудием калибра 107-мм

Снова не было ни общего проекта, ни каких-либо технических условий, не говоря уж об унификации деталей и механизмов, вооружения.

В условиях небывалого дефицита времени и материалов бронепоезда строили из всего, что имелось в наличии. Таким был первый уральский бронепоезд «Пермский рабочий», 2 декабря 1941 года отправившийся на фронт. Получив 1 ноября 1941 года приказ о строительстве бронепоезда, руководители и

специалисты Пермского паровозного депо, немедленно приступили к его исполнению, имея под рукой только местные резервы.

Под бронепаровоз взяли только что вышедшую со среднего ремонта «овечку», к ней добавили четыре двухосные платформы. В отсутствие броневой стали для бронирования паровоза и платформ использовали так называемую «сырую», то есть термически не обработанную сталь. Это значительно снижало «сопротивляемость» бронепоезда ударам снарядов даже мелкого калибра. Поэтому решили увеличить толщину листов, разумеется, до разумных пределов.

Цилиндрическую часть паровозного котла, бак тендера, зенитную башню на тендере закрыли сталью толщиной 30 мм. Бронеплощадки и цилиндрические башни на них покрыли листами 15-мм стали, но в два слоя с воздушной прослойкой 70–75 мм. На потолок бронешашни поставили 20-мм броню, на палубу тендера настелили 15-мм лист, командирскую рубку обшили сталью толщиной 40 мм, а будку машиниста — 45 мм.

Для вооружения строящегося бронепоезда Главное артиллерийское управление РККА прислало четыре 76,2-мм зенитные пушки образца 1914 года, 16 станковых пулеметов «браунинг» и четыре ручных пулемета ДТ. Вооружение, с которым в Гражданскую войну еще можно было сражаться с кавалерией, теперь против танков выглядело просто беспомощным.

Вслед за первым бронепоездом «Пермский рабочий» Пермское паровозное депо изготовило еще два, забронированных сырой сталью, — «Котовский» и «Щорс». Они сформировали 44-й отдельный дивизион бронепоездов. Позднее в его состав решили включить еще один бронепоезд — «Чусовской рабочий». В отличие от предыдущих, он уже имел защиту из настоящих броневых листов.

Сначала бронепоезд «Чусовской рабочий» ввели в состав 44-го дивизиона вместо «Котовского», вооружение которого совсем не внушало доверия, и зачем-то назвали тоже «Котовским». Затем руководство депо решило, что «Котовский» (первый) все-таки с большой натяжкой может удовлетворить предъявляемым требованиям. Его оставили в дивизионе, исключив на этот раз «Щорс». При этом снова произошла смена названия «Чусовской рабочий», он же «Котовский», стал называться «Щорсом».

Причем предыдущие названия в течение всей этой эпопеи так и не убирались. Уникальный бронепоезд непременно бы попал Книгу рекордов Гиннеса, поскольку на его борту красовались все три названия — сверху «Чусовской рабочий», ниже «Котовский», еще ниже — «Щёрс» (через ё). Позднее два первых названия все-таки закрасили и под одним, но покореженным именем бронепоезд и участвовал в боевых действиях.

В состав дивизиона бронепоездов также входили два четырехосных штабных вагона с кабинетом для командира, помещением для штаба и жилым помещением для комсостава; три вагона-кухни, санитарный вагон, вагон-баня, вагон-клуб и вагон-мастерская.

Здесь же в Пермском железнодорожном депо в 1942 году начал свой путь 26-й отдельный дивизион бронепоездов, состоявший из двух бронепоездов — «Александр Невский» и «Александр Суворов». В состав каждого бронепоезда входили четыре однобашенные артиллерийские бронеплощадки и две площадки ПВО. Размещение орудий по одному на площадке значительно повышало их живучесть. Теперь при поражении одной бронеплощадки бронепоезд терял четверть орудий, а не половину.

Одним из основных недостатков бронепоездов этого периода были отвесные борта, а также высокие, прямые, собранные на заклепках орудийные башни. Такая конструкция не могла оказывать эффективное сопротивление огню полевых орудий и танков.

Более надежными оказались бронепоезда «Козьма Минин» и «Илья Муромец», построенные в Горьком и Муроме. Бронеплощадки этих бронепоездов имели приземистую, обтекаемую форму, а размещение на них башен от танков Т-34 значительно увеличивало огневую мощь бронепоезда и его живучесть.

В боевое формирование бронепоезда «Козьма Минин» входили бронепаровоз «О¹¹», две крытые и две открытые артиллерийские бронеплощадки и четыре двухосные контрольные платформы.

Командир бронепоезда имел возможность наблюдать за противником и управлять огнем из командирской рубки, расположенной в верхней передней части тендера бронепаровоза и соединенной с будкой машиниста бронированной дверцей.

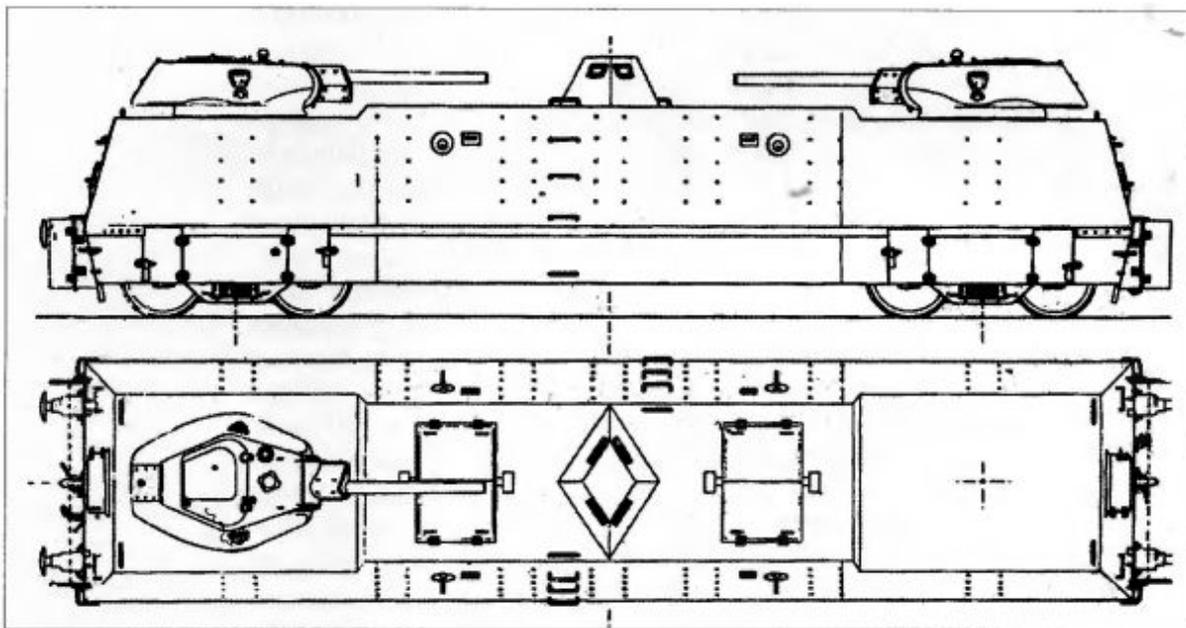


Бронепоезд «Козьма Минин»

Командиры бронеплощадок вели наблюдение из своих рубок через смотровые щели с триплексами,

имели слуховую, звуковую и телефонную связь с рубкой командира бронепоезда и с машинистом.

Крытая артиллерийская площадка, собранная на основе вагонной тележки МТ-44, имела боковую 45-мм и верхнюю 20-мм броню. Ее вооружение составляли две 76,2-мм пушки с пулеметами в танковой башне Т-34, четыре бортовых станковых пулемета в шаровых установках — две на каждый борт. Длина бронеплощадки составляла 12,7 метра, а высота от рельса до крыши корпуса, на который устанавливалась башня танка Т-34, — всего 2,47 метра. Вместе же с башней — 3,22 метра.



Бронеплощадка бронепоезда «Козьма Минин»

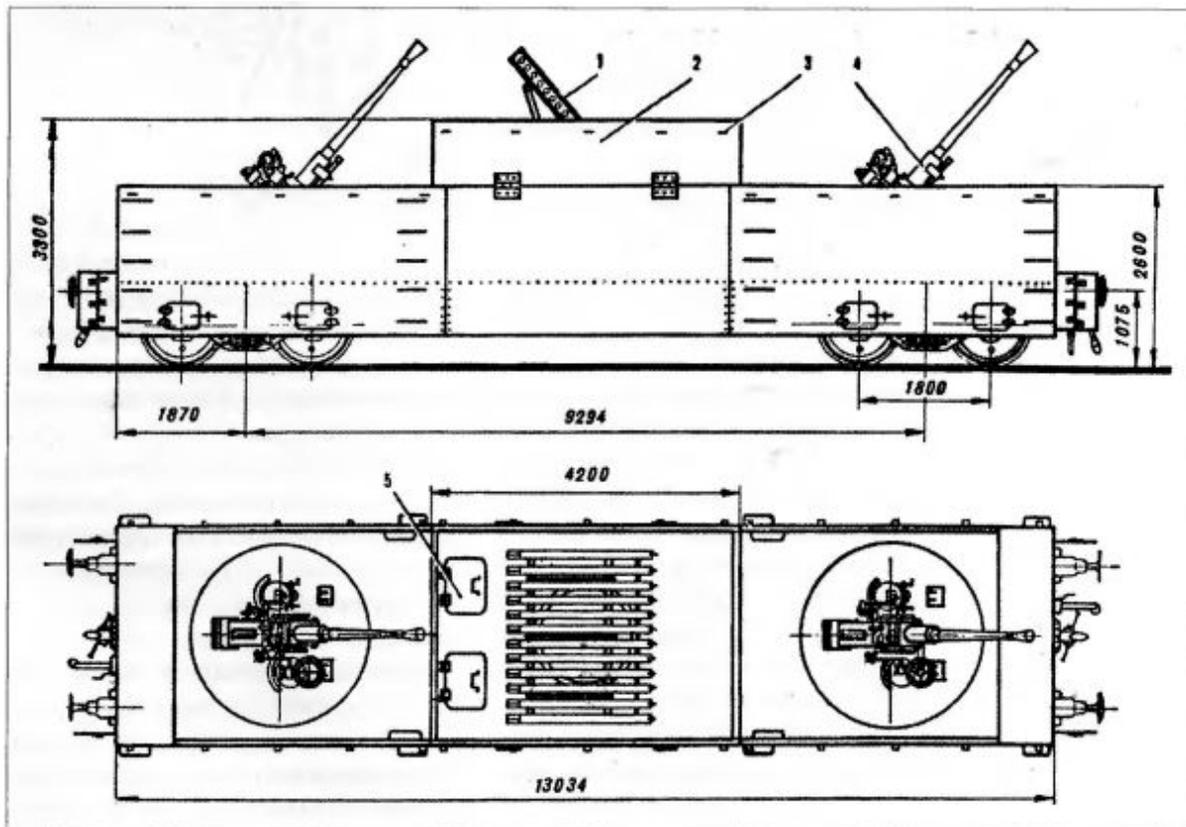
На открытой бронеплощадке с боковой броней толщиной 45 мм устанавливались 25- и 37-мм полуавтоматические зенитные пушки. А в центре бронеплощадки была помещена реактивная установка М-8 — «Катюша», «огороженная» броневыми листами. Помещение оператора реактивной установки находилось под полом, куда вели два стальных люка.

Контрольные платформы загружались аварийным комплектом материалов и противопожарного инвентаря, в который входили, кроме всего прочего, 50 штук рельс, 100 штук шпал.

Благодаря хорошему вооружению «Козьма Минин» мог обеспечить большую концентрацию огня и вести прицельную стрельбу на дистанции до 12 км, то есть круговая зона обстрела доходила до 24 км. Эти положительные особенности хорошо дополнялись возможностью возить с собой достаточное количество боезапаса.

Для борьбы с авиацией противника на контрольные платформы дополнительно устанавливались крупнокалиберные пулеметы системы ДШК и спаренные зенитные пулеметы ПВ-1. Для предохранения личного состава от осколков бомб и снарядов вдоль бортов были уложены защитные штабеля-стенки, составленные из рельс и шпал.

Бронепоезд «Козьма Минин» вместе с однотипным бронепоездом «Илья Муромец» входил в боевой состав 31-го Отдельного Особого Горьковского дивизиона бронепоездов. Кроме того, дивизиону были приданы: «черный» паровоз С-179, бронедрезина БД-39, две бронемашины БА-20, три мотоцикла М-72 и ИЖ-9, шесть грузовых автомашин ГАЗ-АА, две машины М-1, две ГАЗ-64, а также специальные вагоны: штабной, медпункт, кухня, баня, жилые. Личный состав дивизиона вместе с приданной десантно-минометной ротой составлял 335 человек.

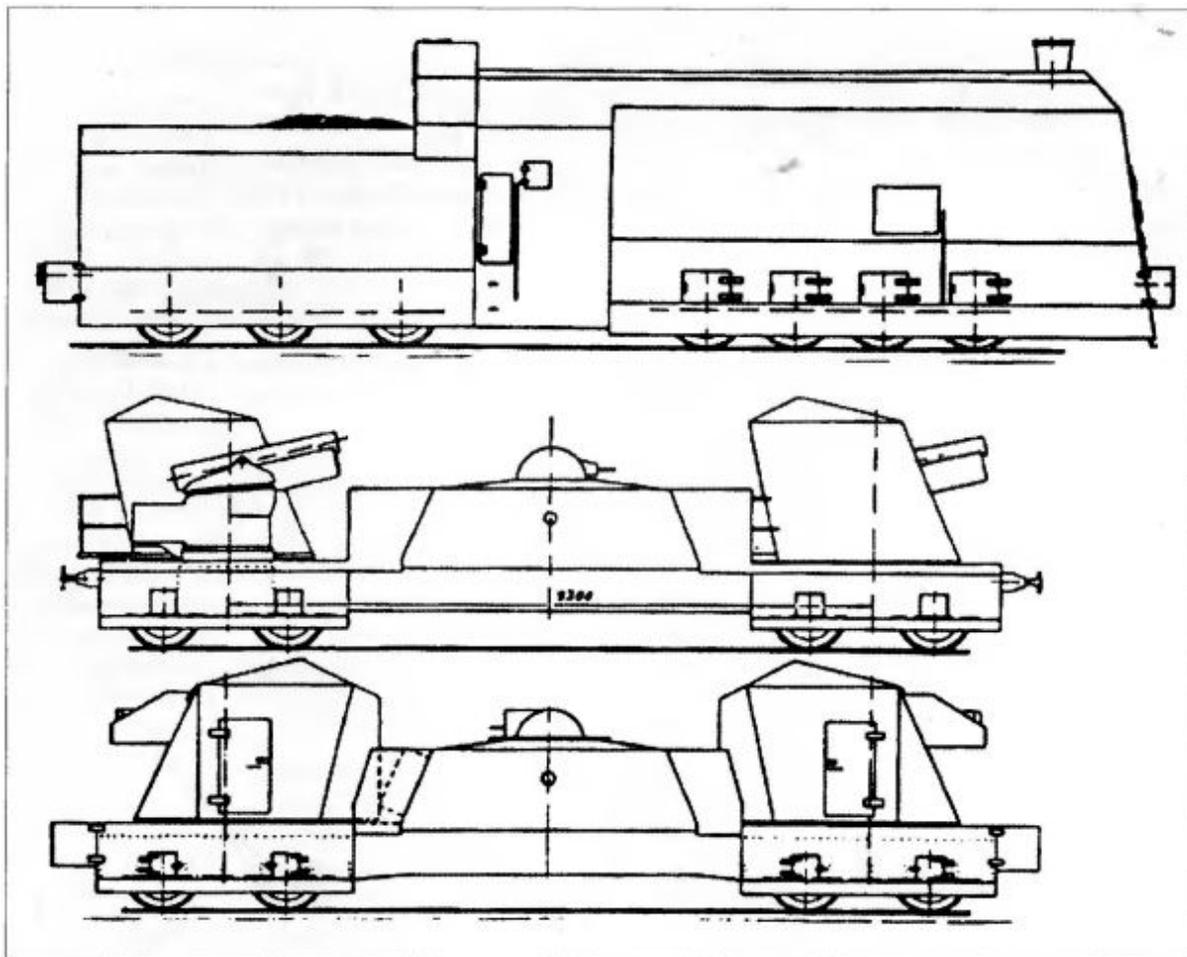


Открытая артиллерийская площадка бронепоезда «Козьма Минин». 1 — реактивная установка М-8, 2 — откидной борт, 3 — скоба для крепления брезента или маскировочной сетки, 4 — зенитный 37-мм автомат, 5 — люк в кабину оператора реактивной установки

Начальник Главного автобронетанкового управления генерал-полковник Я.Н. Федоренко напутствовал экипажи бронепоездов перед первыми боями: «Такие бронепоезда в нашей стране еще не строились. Они не имеют ничего общего, кроме железнодорожного хода, с существующей бронепоездной техникой. Желая вам славных ратных дел и боевых успехов».

Я.Н. Федоренко, хоть и несколько преувеличивал, но в целом был прав — «Козьма» и «Илья» были настоящими стальными крепостями на колесах. Недаром они прошли долгий и тяжелый, но славный боевой путь, встретив день Победы во Франкфурте-на-Одере.

Однако самой мощной среди бронепоездов была артиллерия бронепоезда № 2 «Коломенский рабочий». Он был построен в январе 1942 года на Коломенском машиностроительном заводе.



Бронепоезд «Коломенский рабочий»

Бронеплощадки создавались на основе усиленных 60-тонных железнодорожных платформ. На них было установлено по одному 152-мм орудию Кане. Главным отличием было то, орудия размещались во вращающихся башнях по типу корабельных башенных установок. Стволы орудий были защищены специальными броневыми кожухами. Боезапас размещался также на бронеплощадке в специальных стеллажах, имеющих

многослойное бронирование. Кроме того, бронепоезд имел достаточно сильное пулеметное вооружение — на каждой бронеплощадке имелось по три танковых пулемета ДТ.

Столь крупный калибр требовал особых условий стрельбы. Во-первых, это невозможность стрельбы на ходу. Для предотвращения опрокидывания бронеплощадки использовались захваты в виде клещей, которые намертво сцепляли бронеплощадку с рельсом. Во-вторых, по той же причине были весьма ограничены углы горизонтального наведения, то есть стрельба могла вестись только вдоль пути. В этом смысле бронепоезд «Коломенский рабочий» был чем-то средним между бронепоездом и железнодорожным транспортером.

20 ноября 1941 года вышло постановление ГКО № 924 об изготовлении семи бронеплощадок с минометными установками реактивного действия — «катюшами». Предполагалось, что пять из них будут типа М-8 и две с установками типа М-11.

Бронеплощадки изготавливал московский вагоноремонтный завод им. Войтовича, входивший в систему НКПС. Минометные установки монтировал завод «Компрессор». Однако «построенные бронеплощадки с минометными установками реактивного действия в боевом использовании своего назначения не оправдали, а поэтому в дальнейшем строительство таких бронеплощадок не производилось». Тем не менее, реактивные установки бронепоездов «Козьма Минин» и «Илья Муромец» свои задачи выполняли успешно.

Еще одно постановление ГКО, № 1691 было посвящено изготовлению на заводе № 592 в Мытищах десяти зенитных бронеплощадок. Они были изготовлены к 15 сентября 1942 года и переданы Управлению

Военных Сообщений Красной армии для сопровождения поездов.

Распоряжением Государственного Комитета Обороны за № 287сс было утверждено строительство двух бронепоездов «по инициативе рабочих заводов Наркомтяжмаша»: бронепоезда «За Сталина» на Коломенском заводе им. В. Куйбышева и «За Родину» на Ворошиловградском заводе им. Октябрьской Революции. Бронепоезда были построены и укомплектованы личным составом — рабочими этих заводов.

Бронепоезд «За Сталина» имел улучшенную конструкцию бронеплощадок, разработанную Рембазой № 6. Конструкции бронепаровоза и бронеплощадок ПВО в дальнейшем легли в основу бронепаровоза типа ПР-43 и бронеплощадки ПВО-4. Собственно паровоз (с колесной формулой 1-4-1) скомпонованный из агрегатов серии СУ также имел оригинальную конструкцию, разработанную специально под бронирование.

К сожалению, в первом же бою у станции Колесники (под Москвой) бронепоезд «За Сталина» был уничтожен германскими танками.

Для бронепоезда «За Сталина» Коломенским заводом был оборудован специальный подвижной состав для размещения личного состава и различного имущества. После гибели бронепоезда подвижной состав базы использовался для размещения в нем базы материально-технического обеспечения Управления бронепоездов.

Бронепоезд «За Родину» был построен и сформирован на Ворошиловградском заводе в сентябре 1941 года. Завод использовал недостроенный заводом «Красный профинтерн» бронепоезд типа БП-35, усилив «экранированием» бронирование корпуса.

В сентябре-октябре 1941 года в Управление бронепоездов начали поступать запросы от различных заводов на получение чертежей бронепоездов и

вооружения для них. Эти бронепоезда строились по инициативе рабочих заводов, на некоторых из них ничего подобного раньше не строили. Документацию по бронепоездам отправили в Красноярск, Краснодар, Молотов, Тулу, Воронеж.

В Красноярске и Молотове бронепоезда были построены в феврале-марте 1942 года. В Депо им. Ильича станции Москва Западной железной дороги построили один бронепоезд, а вот из остальных пунктов сведений о постройке бронепоездов Управление так и не получило. Видимо, этот изделие оказалось слишком сложным для тамошних машиностроителей.

В период августа-сентября 1941 года по инициативе рабочих было начато строительство бронепоездов на следующих предприятиях:

- Полтавский паровозоремонтный завод;
- Харьковские паровозоремонтный и вагоноремонтный заводы;
- Изюмский паровозоремонтный завод;
- Мариупольский завод им. Ильича;
- завод им. Сталина в городе Сталино (Донецк);
- Металлургический завод в городе Енакиеве;
- депо «Красный Лиман»;
- Волховстрой;
- депо станции Тула;
- депо станции Курск;
- Кировский завод НКПС;
- депо и заводы города Ленинграда, и некоторые другие заводы. Особое место в этом списке занимают предприятия Ленинграда, но об этом мы расскажем в следующей главе.

По данным НКПС в этих пунктах уже к ноябрю 1941 года было построено 18 бронепоездов. Часть из них строилась по чертежам, разработанным Полтавским паровозостроительным заводом, но в большинстве

случае подвижной состав с установленным вооружением бронировался «по месту».

Ввиду того, что эти бронепоезда строились с минимальным количеством чертежей и людьми зачастую впервые участвовавшие в этой работе, естественно, военной приемкой выявлялось большое количество недостатков, с которыми бронепоезд нельзя было отправлять на фронт. Их исправление отнимало подчас достаточно много времени.

Во многих пунктах, где строились бронепоезда, зачастую отсутствовали материалы необходимого качества. А иногда в стремлении сделать защиту бронепоезда более надежной строители получали металлоконструкции, вес которых оказывался слишком большим. В таких случаях приходилось усиливать ходовые части и даже подкатывать под бронеплощадки третью дополнительную ось.

В 1944 году, когда наступавшие части Советской армии пересекли границу Советского Союза, оказалось, что многие бронепоезда, построенные в первые месяцы войны, имеют поперечные размеры, не входившие в европейский габарит, более жесткий, чем принятый на советских железных дорогах. Для уменьшения габаритов приходилось в прифронтовых мастерских и депо проводить соответствующие работы.

В общей сложности с августа по ноябрь 1941 года в инициативном порядке было построено не менее 24 бронепоездов, включая уже упоминавшиеся бронепоезда «За Сталина» и «За Родину», кроме того, в этот период имелось неоконченных до 15 бронепоездов.

К сожалению, точное количество построенных в этот период инициативных единиц установить крайне сложно, так как заводы не всегда вовремя и точно отчитывались за проделанную работу.

По чертежам бронепоезда «За Сталина» с незначительными конструктивными отступлениями на

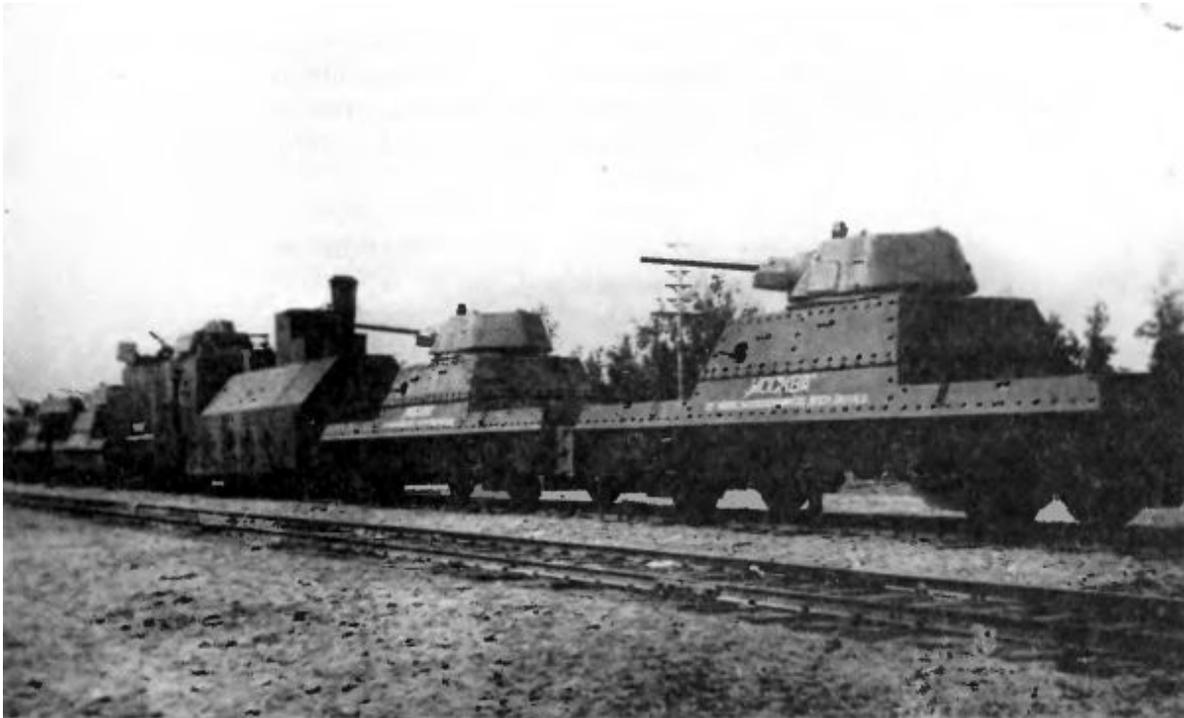
Рембазе № 6 были построены два бронепоезда. Один был закончен 1 июля 1942 года, второй — 24 ноября 1942 года.

В конце января 1942 года правительством был поставлен вопрос о создании нового типа бронепоезда с броневыми корпусами из термически обработанной броневой стали и с артиллерийским вооружением в виде 76,2-мм пушки Ф-34.

Разработка нового проекта была предложена отделу бронепоездов НКПС, но он эту работу не принял ввиду недостатка специалистов. Затем заказ на проектирование бронепоезда передали Научно-исследовательскому институту НКПС. Институт разработал несколько эскизных проектов бронеплощадок, которые не были приняты в силу ряда серьезных недостатков.

В марте 1942 года специалисты Управления Военных Сообщений Красной армии разработали эскизный проект бронеплощадки, получивший позднее индекс ПЛ-43. Проект оказался весьма удачным и был утвержден. Однако ни одна из малочисленных проектных организаций не бралась за изготовление рабочих чертежей. Наконец, в мае 1942 года в московском институте им. Баумана удалось организовать небольшую конструкторскую группу, которая и разработала рабочие чертежи бронеплощадки ПЛ-43. Этой работой непосредственно руководили специалисты Управления Военных Сообщений Красной армии.

Бронепаровоз для нового бронепоезда разрабатывала Рембаза № 6 с учетом конструкции бронепаровоза типа ПР-35, разработанного еще в конце 1930-х годов и бронепаровоза бронепоезда «За Сталина». Часть чертежей разрабатывали сотрудники Управления Военных Сообщений. Всему бронепоезду был присвоен индекс БП-43.



Бронепоезд БП-43

25 июля 1942 года по ходатайству Управления Военных Сообщений вышло постановление ГКО № 2095сс, которым предусматривалось изготовление во втором полугодии 1942 года 20 бронепоездов, десяти баз дивизионов и 20 баз бронепоездов. Бронепоезда планировалось строить на заводах НКПС (14 единиц) и НКТМ (единиц).

Постановлением предусматривалась кооперация заводов нескольких Наркоматов. Броневые детали должны были поставить заводы Наркомата Танковой промышленности. Паровозы для бронирования и вагоны для баз следовало использовать из парка НКПС.

Танковые башни для бронеплощадок предполагалось использовать от танков, не подлежащих ремонту и восстановлению. Вооружение и оптические приборы выделяло Главное Артиллерийское Управление Красной армии.

Бронепоезд БП-43 состоял из бронепаровоза ПР-43, четырех бронеплощадок ПЛ-43, одной площадки ПВО-4 и четырех контрольных платформ. Длина бронепоезда без контрольных платформ составляла 70 метров, полная длина — 112 метров. Запас хода был таким же, как и у бронепоезда БП-35: «по воде» — 60-100 км, «по топливу» — 250-300 км. Такой же была и максимальная скорость 35 км/час.

Бронеплощадка ПЛ-43 собиралась на основе ходовой части 20-тонной двухосной платформы. Нагрузка на ось составляла около 18 тонн при длине платформы по буферам 10,3 метра. Броневые листы корпуса имели толщину 45 мм, крыши — 20 мм. В литой танковой башне, имевшей толщину 60 мм, располагались одно 76,2-мм орудие Ф-34 и один пулемет ДТ. Еще два пулемета ДТ размещались по бортам. Боекомплект на орудие составлял 162 выстрела. Патронов имелось 4 536 штук (72 диска).

Площадка ПВО-4 была вооружена двумя 37-мм зенитными пушками образца 1939 года, одним 12,7-мм зенитным пулеметом ДШК и одним 7,62-мм пулеметом ДТ.

Общий боекомплект бронепоезда составлял: 76,2-мм выстрелов — 672, 37-мм выстрелов — 200, 12,7-мм патронов — 250 (из них 100 штук в лентах), 7,62-мм патронов — 18144 (288 дисков)



Зенитный бронепоезд

Фактически изготовление бронепоездов БП-43 происходило на следующих предприятиях:

На заводах НКТМ:

— на Коломенском заводе им. Куйбышева — два бронепоезда, бронепаровозы и бронеплощадки;

— на заводе «Стальмост» — бронеплощадки ПВО.

На заводах НКПС:

— на Чкаловском паровозоремонтном заводе — два бронепоезда и два бронепаровоза;

— на Ташкентском паровозоремонтном заводе — два бронепоезда;

— на Красноярском паровозоремонтном заводе — два бронепоезда;

— на Уфимском паровозоремонтном заводе — два бронепоезда;

— на Тамбовском паровозоремонтном заводе — 12 бронеплощадок ПЛ-43 и три бронеплощадки ПВО-4;

— на Канашском вагоноремонтном заводе — 12 бронеплощадок ПЛ-43 и три бронеплощадки ПВО-4;

— на Ярославском паровозоремонтном заводе — два бронепаровоза;

— на Вологодском паровозоремонтном заводе — два бронепаровоза;

— на вагонном участке станции Ташкент — две дивизионных базы и четыре бронепоездных базы;

— на Вагонном участке станции Красноярск — две дивизионных базы и четыре бронепоездных базы;

— на Вагонном участке станции Бузулук — одна дивизионная база и две бронепоездных базы;

— на Вагонном участке станции Оренбург — одна дивизионная база и две бронепоездных базы;

— на Вагонном участке станции Абдулино — одна дивизионная база и две бронепоездных базы;

— на Вагонном участке станции Пермь — одна дивизионная база и две бронепоездных базы;

— на Вагоноремонтном пункте станции Омск — одна дивизионная база и две бронепоездных базы;

— на Вагонном участке станции Москва Ярославской железной дороги — одна дивизионная база и две бронепоездных базы.



Бронепаровоз ПР-43 бронепоезда БП-43



Бронеплощадка ПЛ-43 бронепоезда БП-43

Броневые детали для бронепоездов изготавливали заводы НКТП: «Уралмашзавод», № № 112 и 180. Для контроля за изготовлением и приемки готовых бронепоездов и баз в пунктах строительства в августе 1942 года были созданы группы военной приемки.

Однако в течение 1942 года удалось построить только два бронепоезда: один на Коломенском заводе им. Куйбышева и один на Чкаловском паровозоремонтном заводе. Главной причиной срыва выполнения Постановления ГКО было то, что заводы Наркомата танковой промышленности не смогли изготовить необходимые броневые детали, а

изготовление баз не было обеспечено соответствующим оборудованием.

Правительство не один раз ставило перед соответствующими Наркоматами вопрос о срыве выполнения плана производства бронепоездов БП-43. Наконец, 30 января 1943 года вышло Постановление ГКО № 2801сс о достройке в первом полугодии 1943 года 18 бронепоездов, которые не были закончены постройкой в 1942 году. Новое Постановление предусматривало поставку броневых деталей для бронепоездов не только заводами «Уралмашзавод», №№ 112 и 180, но и заводами №№ 176 и 177.

В 1943 году строительство бронепоездов типа БП-43 и баз было закончено в следующие сроки:

На заводах НКТМ:

к 1 марта — один бронепоезд,
к 1 мая — один бронепоезд,
к 1 июня — один бронепоезд,
к 1 августа — один бронепоезд,
к 1 ноября — один бронепоезд.
Всего пять бронепоездов.

На заводах НКПС:

к 1 марта — пять баз дивизионов и десять баз бронепоездов,
к 1 апреля — один бронепоезд,
к 1 мая — один бронепоезд и две базы дивизионов,
к 1 июня — четыре базы бронепоездов, два бронепоезда и одна база дивизиона,
к 1 июля — две базы бронепоездов и шесть бронепоездов,
к 1 августа — два бронепоезда, одна база дивизиона и две базы бронепоездов,
к 1 сентября — один бронепоезд, одна база дивизиона и две базы бронепоездов.

Всего 13 бронепоездов, десять баз дивизионов и 20 баз бронепоездов.

В начале 1944 года по инициативе комсомольцев на предприятиях Ташкента был построен еще один бронепоезд типа БП-43.

Таким образом, за период Великой Отечественной войны заводами страны был построен 21 бронепоезд типа БП-43.

К концу 1943 года заводы Наркомата танковой промышленности изготовили 35 комплектов броневых деталей для бронепоездов БП-43 с расчетом продолжения их строительства в дальнейшем. Однако в связи с малыми потерями бронепоездов в 1943 году их изготовление было прекращено, Оставшиеся броневые детали частично использовались для постройки бронепоездов по заказам НКВД.



Бронеплощадка ПВО-4 бронепоезда БП-43

В 1943 году различные заводы страны изготовили:

- Бронеплощадок ПВО-4 — 12 штук.
- Оборудования для железнодорожного хода бронеавтомобилей — 14 комплектов.
- Переговорных устройств БПУФ-8 — 34 комплекта.

В 1944 году для железнодорожного хода переоборудовались бронеавтомобили БА-64.

Постановлением ГКО № 5186 от 16 февраля 1944 года предусматривалось переоборудование 15 бронемашин БА-64 на железнодорожный ход на заводе им. Войтовича. С этим заданием завод успешно справился к 1 июня 1944 года.

Продолжилось и строительство бронеплощадок ПВО-4. В частности, 5 марта 1944 года вышло Постановление ГКО № 5306 о постройке в 1944 году на заводе «Стальмост» 17 бронеплощадок ПВО-4. Постановление было выполнено в следующие сроки:

- к 1 августа — три бронеплощадки,
- к 1 сентября четыре бронеплощадки,
- к 1 октября — шесть бронеплощадок,
- к 1 ноября — три бронеплощадки,
- к 1 декабря — одна бронеплощадка.

Всего 17 бронеплощадок ПВО-4.

Кроме того, завод «Стальмост» сверх задания изготовил еще семь бронеплощадок ПВО-4. Броневые детали для бронеплощадок ПВО-4 поставлял завод Наркомана танковой промышленности № 180.

Предполагалось строительство бронеплощадок ПВО-4 и на заводе № 105 ГлавУРТ Красной армии в Хабаровске. В конце 1944 — начале 1945 годов завод № 180 изготовил для обеспечения этого задания 14 комплектов броневых деталей. Вооружение выделило ГАУ в конце 1944 года. Однако из-за отсутствия необходимого сортового металла строительство бронеплощадок так и не было начато.



Бронемашина БА-20

Проблема защиты подвижного состава от господствовавшей в первые месяцы войны германской авиации вынудила создать совершенно новый тип бронепоезда — зенитный. Железнодорожный транспорт по-прежнему оставался основным сухопутным видом транспорта для перевозки грузов. Ежедневно и еженочно к фронту и обратно двигались сотни и сотни железнодорожных составов. Боеприпасы и горючее, продовольствие и личный состав — все это было предметом пристального внимания немецкой авиации,

справедливо считавшей нарушение коммуникаций одной из главных своих задач.

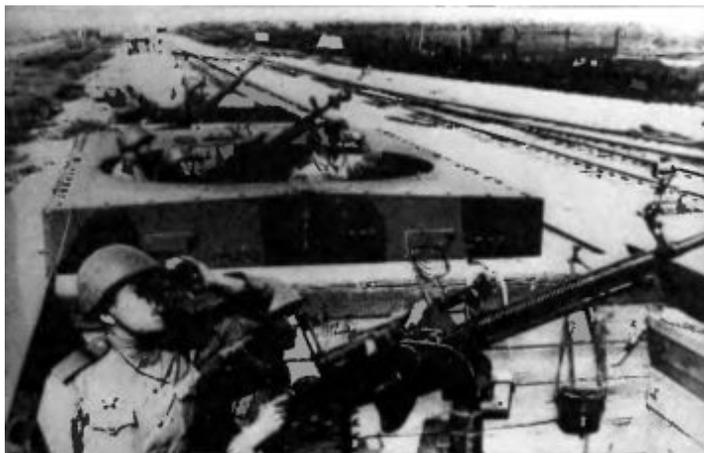
В каждый зенитный бронепоезд входили:

— огневой взвод среднего калибра, включавший три 76,2-мм зенитных орудия с приборами управления зенитным огнем (ПУАЗО-3) и дальномером;

— огневой взвод малого калибра — две автоматические 37-мм зенитные пушки:

— пулеметный взвод — три крупнокалиберных пулемета ДШК.

Все это вооружение размещалось на специальных бронеплощадках. Сопровождая эшелон, огневые средства, как правило, распределялись по всему составу. Бронеплощадки с зенитной артиллерией обычно прицеплялись в голове и в хвосте состава. Пулеметы располагались в середине.



Легкий зенитный бронепоезд

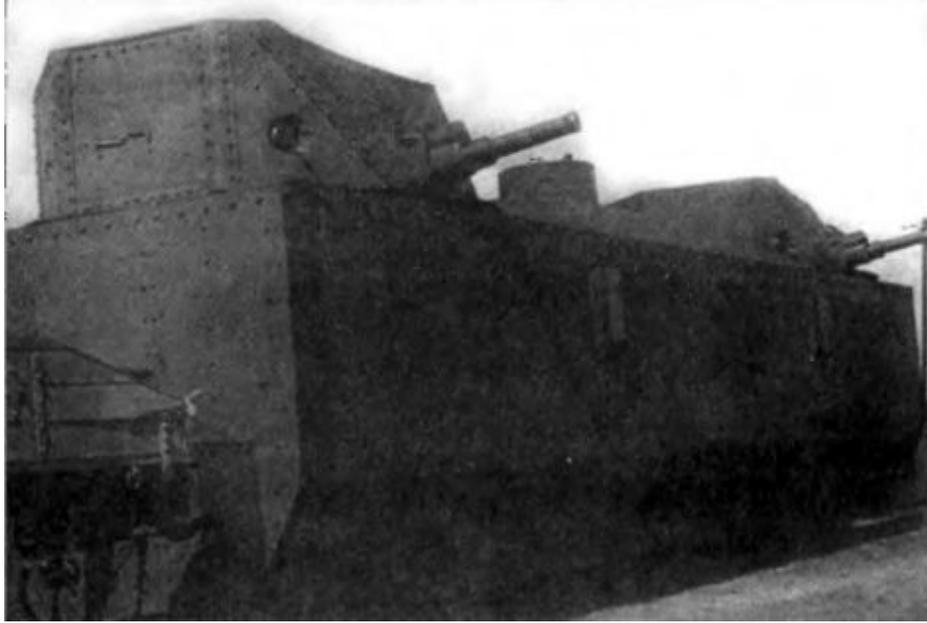
Всего в Советском Союзе во время Великой Отечественной войны было построено около 100 зенитных бронепоездов. Они представляли собой самостоятельные формирования войск противовоздушной обороны, находясь в подчинении командиров дивизий и корпусов ПВО, и действовали в основном самостоятельно.

Большое количество зенитных бронепоездов было сосредоточено на Севере. Финские и германские части с самого начала войны пытались нарушить работу Кировской железной дороги, по которой шли составы с грузами, которые доставлялись по ленд-лизу полярными конвоями.

Эшелоны постоянно подвергались налетам авиации, атакам диверсионных групп из Финляндии. Особенно частым ударам с воздуха подвергался участок железной дороги длиной 164 км от станции Лоухи до станции Кандалакша. Начиная с декабря 1942 года, немецкая авиация усиленно бомбила станции и мосты этого участка. Возникла реальная угроза срыва важнейших для нашей страны ленд-лизовских поставок. Советское командование срочно усилило противовоздушную оборону Кировской железной дороги, в том числе и формированием здесь зенитных бронепоездов.



Бронепоезд НКПС-42



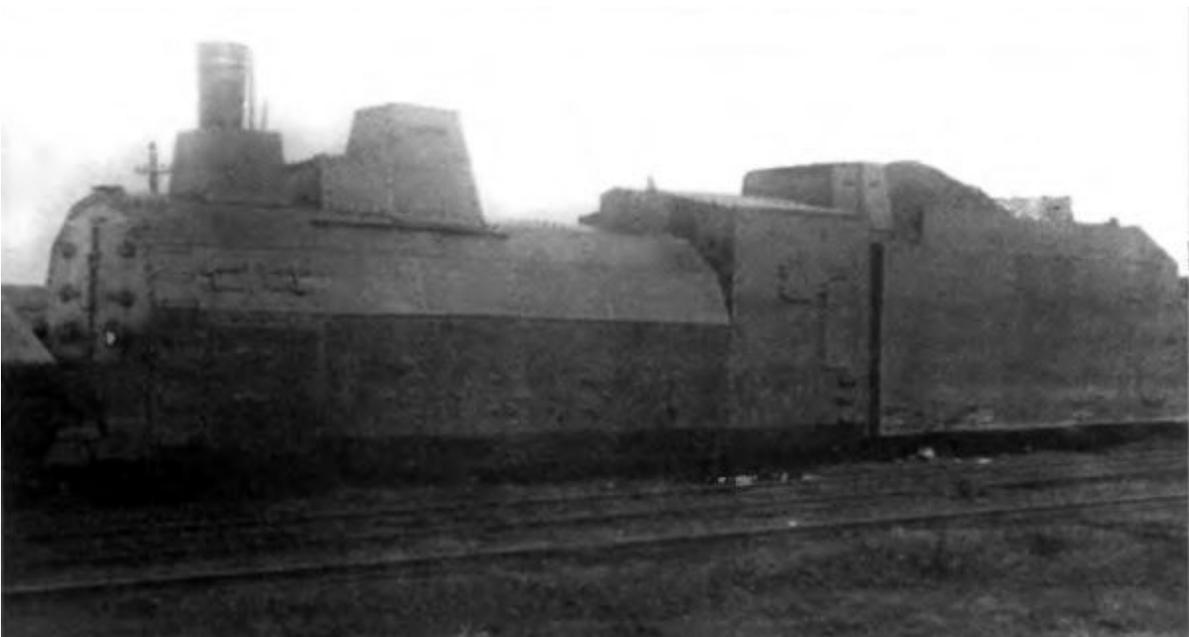
Бронеплощадка бронепоезда НКПС-42



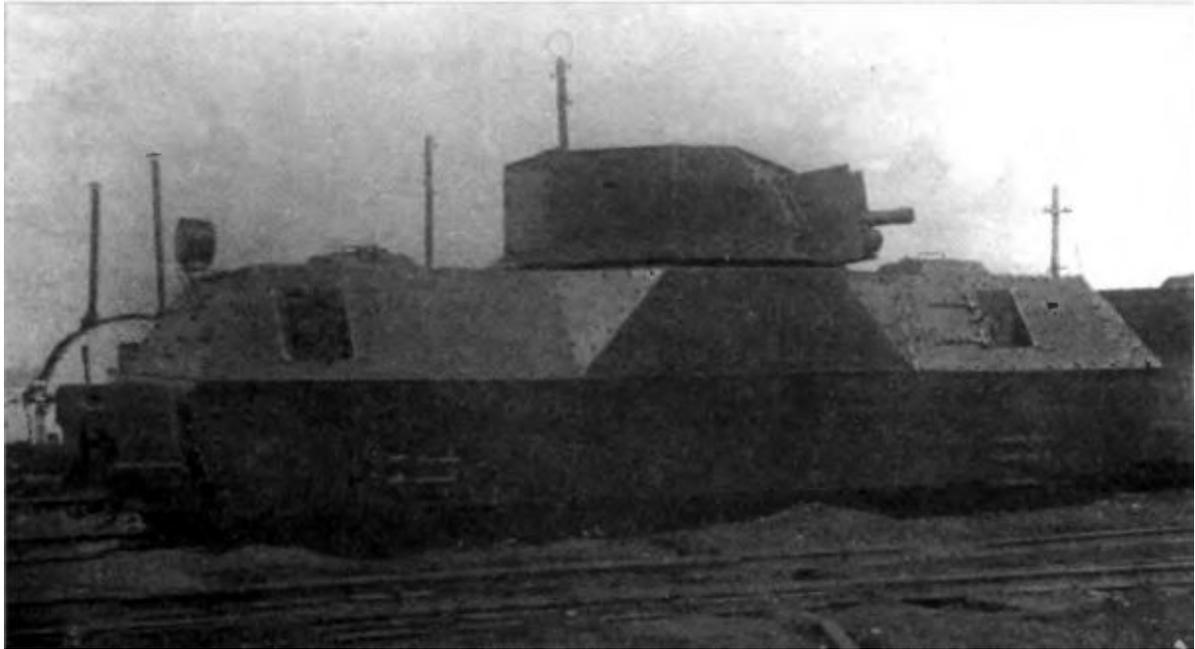
Площадка ПВО бронепоезда НКПС-42



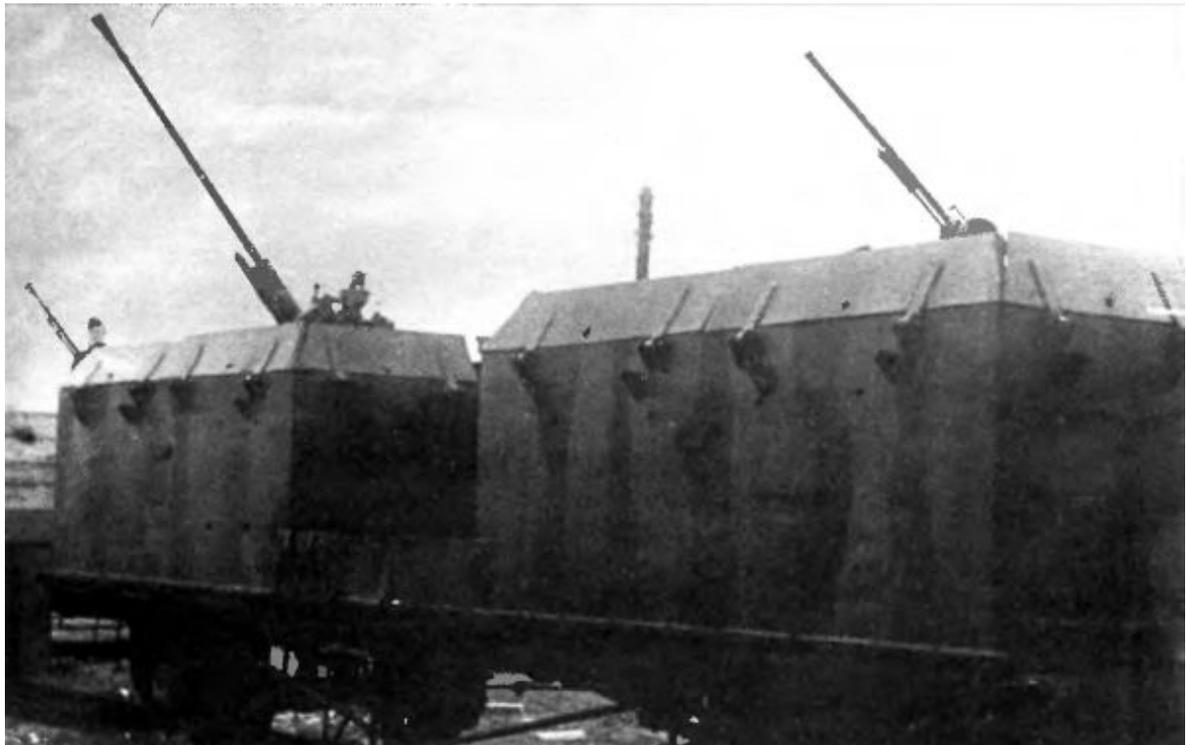
Бронепоезд ОБ-3



Бронепаровоз бронепоезда ОБ-3



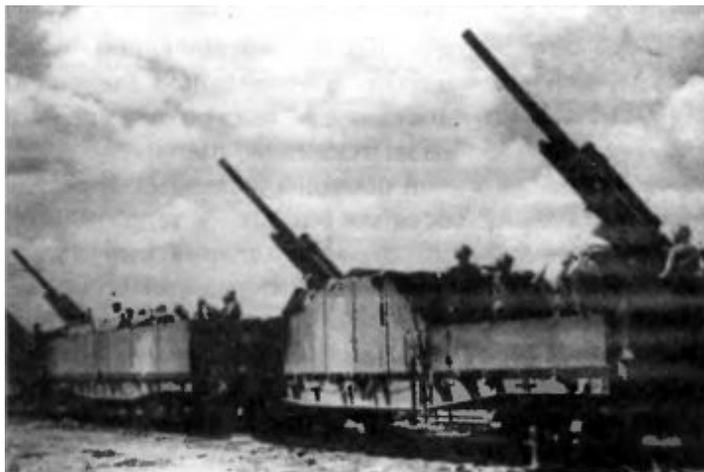
Бронеплощадка бронепоезда ОБ-3



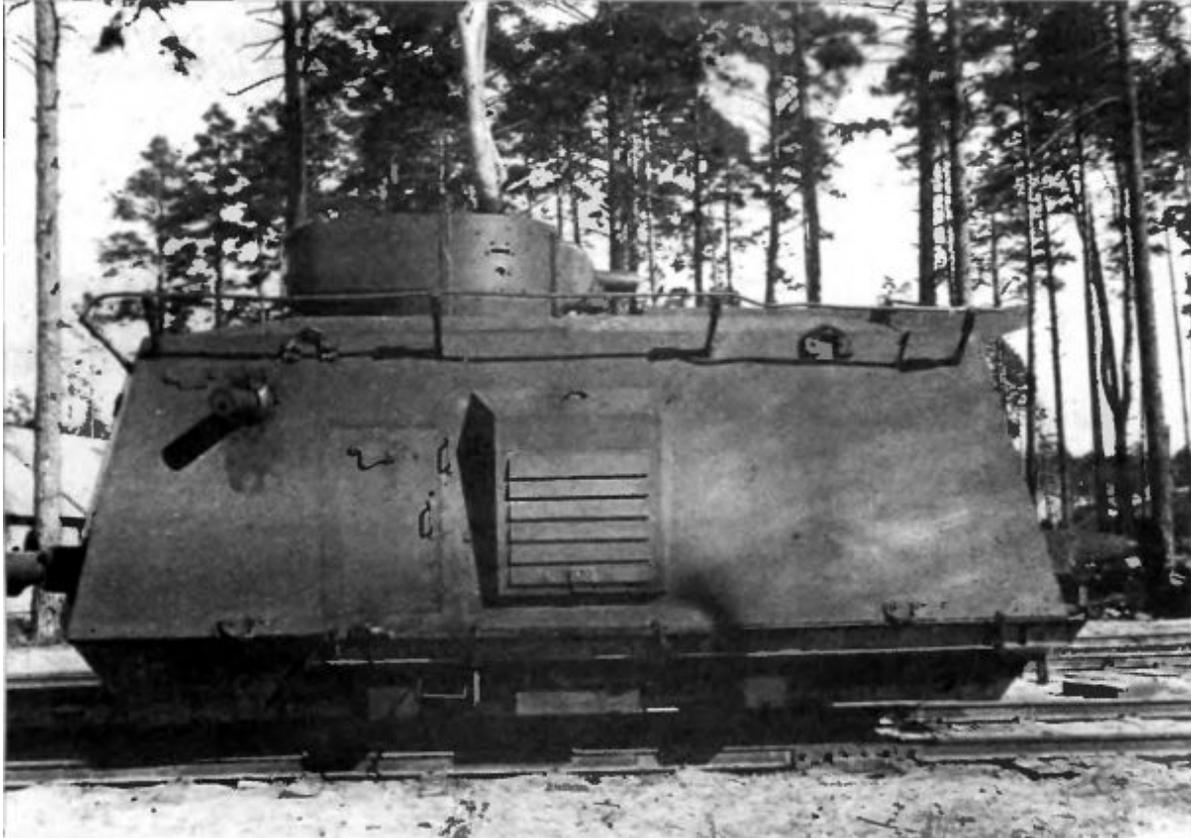
Площадка ПВО бронепоезда ОБ-3

В мае — июне 1943 года авиацией противника было атаковано и повреждено около 170 эшелонов. Иногда на железной дороге развертывались настоящие сражения между атакующими самолетами и обороняющимися бронепоездами.

Так, в мае 1943 года зенитный бронепоезд № 201, сопровождавший эшелон с военным грузом в Кандалакшу, был атакован двумя парами немецких истребителей. Бронепоезд успешно отразил несколько атак и даже сбил один самолет. Расстреляв боекомплект, истребители ушли на свой аэродром, но вскоре появилась группа бомбардировщиков, и бой разгорелся с новой силой. Бронепоезд сбил два «юнкерса», но и сам получил ряд серьезных повреждений, сумев, правда, выполнить поставленную перед ним задачу.



Тяжелый зенитный бронепоезд



Бронедрезина БДТ

Наиболее эффективным стало использование зенитных бронепоездов на завершающем этапе войны. В этот период следовало достаточно быстро обеспечить развертывание противовоздушной обороны железных дорог на освобожденных территориях. Зенитно-артиллерийские полки и истребительные авиаполки не успевали за стремительно продвигавшимися на запад советскими частями. В этих условиях лишь бронепоезда, которые за одни сутки могли покрыть расстояние в 800 км, могли успешно справиться с этой проблемой.

Кроме бронепоездов в течение 1942 года было изготовлено семь бронедрезин на шасси мотовоза МЗ/2 и автодрезин Уа. Последние показали себя в эксплуатации маломощными, и их изготовление прекратили. В дальнейшем изготавливались бронедрезины нескольких типов: тяжелые, транспортные, штабные. Толщина

корпуса бронедрезин колебалась от 9 до 15 мм. Вооружение составляли 45-мм пушка или пулемет «максим» в башне, а также пулеметы ДТ или «максим» на бортах.

Бронедрезины, в которых использовались корпуса и башни легких танков, изготавливались на заводе НКПС им. Войтовича и в депо Московского железнодорожного узла. Почти все бронедрезины были оборудованы роликами для перехода на соседний путь по специально возимым полосам — рельсам.



Бронеавтомобиль БА-20, захваченный немецкими войсками

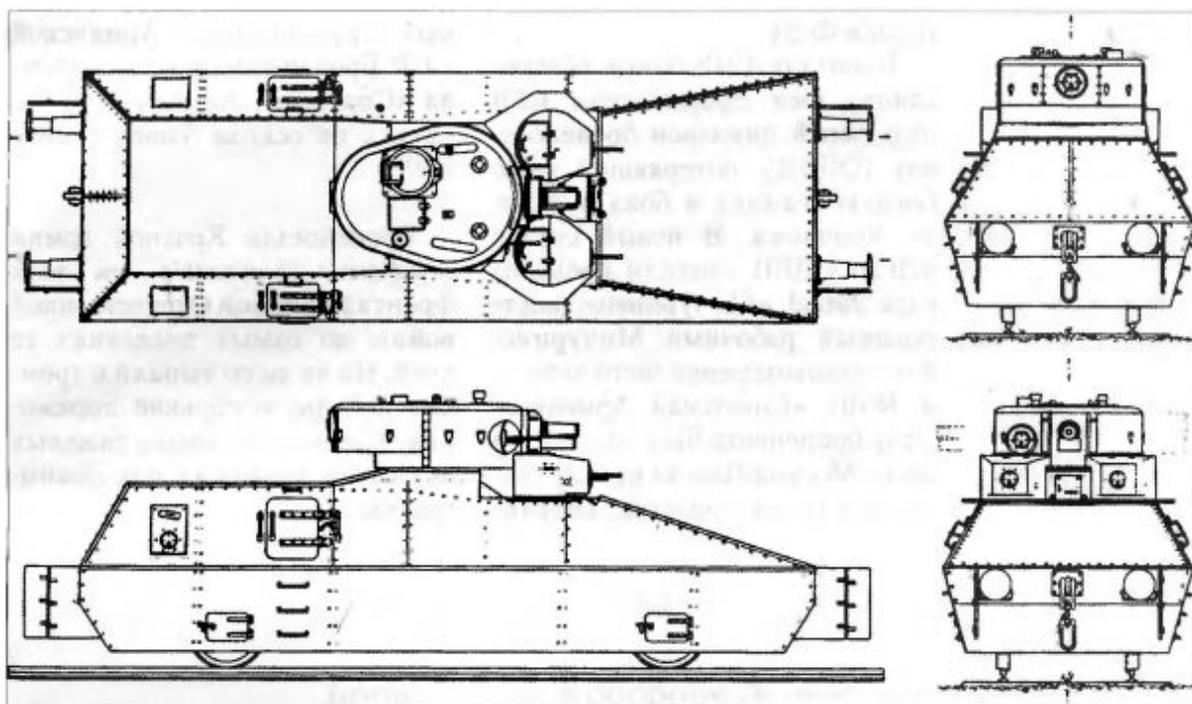
Наибольшее распространение в тот период получили бронедрезины БДТ. При весе 19 тонн они имели следующие габариты: длина 7,075 метра, ширина 2,868 метра, высота 3,29 метра. Вооружение бронедрезины составляли одна 45-мм танковая пушка, два пулемета «Максим» по бортам и три пулемета ДТ (один в спаренной установке).

Бронирование борта и башни имело толщину 16 мм, крыши — 10 мм. Максимальная скорость составляла 75 км/час при расходе горючего 24 литра на 100 км. Экипаж состоял из восьми человек.

Также на заводе им. Войтовича 11 бронеплощадок (БА-10 и БА-20) были переоборудованы для возможности передвижения по железной дороге.

Не дожидаясь окончания строительства бронепоездов БП-43, заводы Наркомата путей сообщения в 1942 году начали изготавливать бронепоезда, которые в незначительной степени отличались от проектируемых бронепоездов БП-43.

Таким, например, был бронепоезд ОБ-3, имевший четыре бронеплощадки с одним орудием Ф-34 на каждой, кроме того, бронепоезд имел 20 пулеметов ДТ, две 37-мм зенитных пушки и один зенитный пулемет ДШК.



Бронеплощадка бронепоезда «Советская Армения»



Экипаж бронеплощадки бронепоезда «Советская Армения»

Кроме того, НКПС строил бронепоезда с бронеплощадками на основе четырехосных платформ, на которых размещались по две пушки Ф-34.

В августе 1942 года в Москве заново был сформирован 62-й отдельный дивизион бронепоездов (ОБДП), потерявший свою боевую технику в боях в районе Воронежа. В новый состав 620-го ОБДП входили бронепоезда № 653 «Мичуринец», построенный рабочими Мичуринского паровозоремонтного завода, и № 701 «Советская Армения». Этот бронепоезд был построен в депо Москва-Пассажирская-Октябрьская на средства, собранные трудящимися Армянской ССР. Бронеплощадки бронепоезда «Советская Армения» создавались на основе башен танков Т-28.

Бронепоезда Красной армии героически сражались на всех фронтах Великой Отечественной войны до самых последних ее дней. На их долю выпали и громкие победы, и горькие поражения. Одними из самых тяжелых оказались сражения под Ленинградом.



Глава 5. Бронепоезда в обороне Ленинграда

Оборона Ленинграда — особая страница в истории Великой Отечественной войны. Еще далеко не вся правда рассказана о Блокаде. А многого, может быть, мы так и не узнаем. Самое страшное то, что у города и его жителей оказался не только внешний враг. Голод, возникший в силу объективных причин, или сознательно организованный теми соратниками вождя, кто люто ненавидел Ленинград, каждый день уносил тысячи жизней. Голодали все, кто не имел отношения к распределению продовольствия. И все-таки город выжил и победил, но скорее не благодаря, а вопреки.

Все жители города встали на его защиту. И среди тех, кто сражался под Ленинградом, были и экипажи бронепоездов. Почти все они были построены в Ленинграде в тяжелейших условиях Блокады, а, следовательно, голода, отсутствия электричества, топлива, необходимых материалов. Выдержать все это могли только люди сильные не только телом, но, прежде всего — духом.

21 августа 1941 года командование Красной армии, исполком Ленсовета и, разумеется, Ленинградский городской комитет партии обратились к железнодорожникам Ленинградского узла с призывом начать строительство бронепоездов.

Первое, что решили сделать Ленинградские предприятия, пока еще сохранялись связи с Большой землей, это начать производство бронепоездов ПВО. С июля по октябрь на Октябрьской железной дороге было сформировано шесть зенитных бронепоездов, каждый из которых состоял из паровоза с бронированной будкой, шести бронеплощадок с зенитными пушками и

пулеметами, двух контрольных площадок. К бронепоездам также цепляли два вагона-склада и два вагона-теплушки для личного состава.

Ленинград еще с царских времен, будучи Петербургом, был одним из центров производства предметов вооружения для армии и флота. Здесь находились и в напряженном режиме работали для фронта известные заводы: Обуховский («Большевик»), Путиловский («Кировский»), Петроградский (Ленинградский) Металлический. Здесь, на этих заводах бронепоезда строились, здесь и ремонтировались после тяжелых боев. Воевали под Ленинградом и бронепоезда, построенные другими организациями.



Бронепоезд «За Родину» (первый) на станции Лебяжье

Мы попытаемся рассказать о тех бронепоездах и их соединениях, которые защищали Ленинград в первые годы блокады и участвовали в ее прорыве. И если кое-

где встретятся повторы в описании боевых действий, то это оттого, что в одних и тех же операциях участвовало подчас по несколько бронепоездов.

В июне 1941 года бронепоезд № 7 находился в Прибалтике, где проходил капитальный ремонт. Этот бронепоезд входил в состав береговой обороны Краснознаменного Балтийского флота и имел на вооружении четыре 102-мм корабельных орудия и 15 пулеметов «Максим».

Оперативно закончив ремонт бронеплощадок, и, получив нового командира, капитан-лейтенанта С.Л. Белоусова, вместо болевшего и находившегося в госпитале, 23 июня бронепоезд № 7 получил первый боевой приказ: выйти в район станции Виндава (Вентспилс) для отражения налетов фашистской авиации на аэродром. Затем вместе с частями 8-й армии он участвовал в тяжелых оборонительных боях в Прибалтике, воевал под Лиепаей, Елгавой, Ригой, Тарту, Таллином, Нарвой.

Из Эстонии бронепоезд прорывался через станции, уже занятые немцами. Особенно тяжелым был бой 13 августа 1941 года у станции Веймарн. Три орудия бронепоезда № 7 вышли из строя, из пятнадцати пулеметов действовали только три, броневые плиты бронеплощадки были изуродованы прямыми попаданиями немецких снарядов.

С трудом добрались до станции Котлы, дальнейшее движение было невозможно — вышел из строя бронепаровоз. Снова ремонт, налеты немецкой авиации. Наконец, прибыли на станцию Лебяжье, где располагалась ремонтная база железнодорожных артиллерийских транспортеров. Из всего экипажа в живых остались лишь командир С.Л. Белоусов, машинист Исаев, артиллеристы Токарев, Лукин,

Шаповалов и еще четыре краснофлотца, чьи фамилии установить не удалось.

По мнению специалистов Ижорского укрепленного района и Ижорского арсенала, бронепаровоз и все три бронеплощадки требовали заводского ремонта. Вооружение и техническая часть бронепоезда находились в столь плачевном состоянии, что командование приняло кардинальное решение расформировать команду, а материальную часть сдать на базу железнодорожной артиллерии Лебяжьего на запчасти.

Узнав об этом решении, экипаж, уже успевший сродниться с бронепоездом, обратился в политотдел с просьбой, не расформировывать бронепоезд, обещая своими силами поставить бронепоезд на рельсы. Краснофлотцы убедили командование в том, есть возможность своими силами провести даже такой сложный ремонт. Тем более, что артиллеристы расположенного рядом форта «Красная Горка» обещали помочь поделиться резервными орудиями, проверить их и установить на бронеплощадках. Рабочие Ленинградского Металлического завода пообещали нарезать необходимое количество броневых листов. В порту Ораниембаума обнаружили цемент для усиления двойных стальных перегородок по бортам.

Инициатива снизу, разумеется, была поддержана начальником политотдела А.В. Медведковым, начальником артиллерии Ижорского укрепрайона Е.А. Проскуриным и начальником артиллерийских мастерских П.И. Неровиным. Они нашли новые тяжелые железнодорожные платформы для оборудования бронеплощадок.

Тем не менее, пришлось обратиться за помощью к профессионалам. 16 августа бронепоезд № 7, точнее его фрагменты, перебазировался на Ижорский завод. Рабочие вместе с экипажем всего за несколько суток

сделали, казалось, невозможное: смонтировали на платформах железобетонные брустверы, броневые щиты и установили два 102-мм, четыре 76,2-мм, два 45-мм орудия.

Кроме того, на бронепоезде установили 16 станковых пулеметов типа «Максим», значительно усилили броневую защиту. Команда пополнилась добровольцами с фортов Кронштадтской крепости. Командиром бронепоезда назначили капитана В.Г. Кропачева, военкомом — старшего политрука А.В. Кузьмина,

В начале сентября 1941 года бронепоезд вошел в состав Ижорского укрепленного сектора. Кроме него в соединении находился бронепоезд № 8 под командованием капитана В.Д. Стукалова (будущий бронепоезд «Балтиец»).

8 сентября отремонтированный бронепоезд № 7 получил приказ, согласно которому он участвовал в артиллерийском обеспечении действий 5-й бригады морской пехоты. Это было первое задание, которое бронепоезд выполнил на «Ораниенбаумском пяточке». На правом фланге он произвел два огневых налета. В 16 часов — по скоплениям немецких войск в районе деревень Елизаветино и Верхние Лужки, а в 19 часов второй налет — западнее деревни Карпово.

13 сентября бронепоезд снова вышел на огневую позицию, на этот раз в Новый Петергоф, для оказания артиллерийской поддержки нашим пехотным частям. В это день бронепоезду пришлось выдержать настоящую артиллерийскую дуэль с немецкой батареей. Стрельба бронепоезда была успешной, но и его личный состав понес серьезные потери. В частности, в результате прямого попадания немецкого снаряда в бронеплощадку с 76,2-мм орудием погиб почти весь его боевой расчет.

16 сентября бронепоезд выполнял новое задание, вместе с другими артиллерийскими батареями

обеспечивая огнем своих пушек разведку боем батальона 5-й бригады морской пехоты у деревни Систопалкино. В этом бою он снова получил повреждения. Погибли сержанты Токарь, Скачков, Одинцов, политрук Старосельский, воентехник Леонов, многие были ранены. 17 сентября в поселке Лебяжье моряки похоронили погибших товарищей и поклялись отомстить врагу за их смерть.

Чтобы обеспечить внезапность нападения и избежать ответного удара врага, приходилось после каждого огневого налета, длившегося, как правило, не более 20–25 минут, менять огневую позицию. Для этого к началу 1942 года для бронепоездов в районе Ораниенбаума и западнее станции Калище было построено несколько железнодорожных веток и 18 новых огневых позиций.

Группы артиллерийских разведчиков и корректировщиков, командирами которых были офицеры Л.В. Мухин и В.А. Ладода, самоотверженно круглые сутки вели наблюдение за позициями немцев, передвижением частей, скоплениями боевой техники. Все это они наносили на карты, кроме того, выявляя местонахождение замаскированных оборонительных сооружений, командных и наблюдательных пунктов. Точные координаты целей передавались на бронепоезд.

1 октября 1941 года бронепоезд стоял на запасной железнодорожной ветке в лесу западнее станции Калище. Командиры батарей В.Е. Сидоренко и Н.И. Ефимов проводили с бойцами занятия по боевой подготовке. Командир бронепоезда В.Г. Кропачев находился в штабе соединения. В это время лейтенант Л.В. Мухин доложил, что накануне вечером у опушки леса восточнее деревни Петровицы его разведчики обнаружены многочисленную группу гитлеровских солдат и четыре походные кухни. Военком Кузьмин

приказал усилить наблюдение и докладывать его результаты.

Через некоторое время командир батальона морской пехоты С.И. Боковня подтвердил информацию Л.В. Мухина и попросил открыть огонь из орудий в тот момент, когда фашисты будут обедать. По команде военкома Кузьмина артиллеристы бронепоезда начали готовить орудия к стрельбе. Педантичные немцы старались придерживаться строгого распорядка дня — обед в 12 часов, если, конечно, в этот момент не было наших атак. Но в этот день гитлеровцы на обед получили вместо каши хорошую порцию шрапнели.

Важным психологическим моментом для всего экипажа стало присвоение бронепоезду, имевшему безликий номер 7, красивого и ответственного названия — «За Родину». Это произошло 6 февраля 1942 года (в этот же день название «Балтиец» получил и бронепоезд № 8). Личному составу приказ об этом и телеграмму Военного совета КБФ зачитал военком К.Н. Кудзиев, сменивший заболевшего А.В. Кузьмина. В телеграмме в частности говорилось: «Поздравляем личный состав бронепоезда «За Родину» и выражаем уверенность в том, что в предстоящих боях личный состав бронепоезда приложит все силы для скорейшего разгрома врага».

С мая 1942 года команда бронепоезда «За Родину», как и все части находившиеся в районе Лебяжьего под прикрытием мощной артиллерии форта «Красная Горка», не только выполняла боевые задания, то есть воевала с врагом. Систематически требовалось выделение людей для выполнения хозяйственных и вспомогательных работ. Личный состав бронепоезда участвовал в постройке нескольких новых огневых позиций, готовил дрова для паровоза (уголь к тому времени давно кончился, и, может быть, это было и к лучшему, так как березовые и сосновые дрова в отличие от угля давали дым несоизмеримо светлее).

Приходилось выделять людей на строительство аэродрома и новой пристани в Лебяжье. Чтобы пополнить скудный блокадный паек и уберечь себя от цинги по инициативе военкома К.Н. Кудзиева команда устроила настоящий огород, засадив его овощами. Осенью 1942 года был собран хороший урожай картофеля, капусты, огурцов, редиса.

Особенно важным было формирование специального подразделения, состоявшего из опытных, сильных духом и телом краснофлотцев бронепоезда. 3 июля 1943 года по приказу штаба Ленинградского фронта оно было направлено на пополнение сухопутных частей, сражавшихся на Синявинском направлении. В составе этого подразделения вошли лучшие коммунисты и комсомольцы бронепоезда «За Родину». Многие из них такие, как Л.В. Азанов, А.Г. Казачек, С.Ф. Тарасов, В.К. Калиновский, С.Н. Ласкин, К. Н. Касаткин, Д.К. Кондратов и другие были отмечены правительственными наградами.

Вместо выбывших бойцов команда бронепоезда получила молодое пополнение, среди которого было девять девушек. Они заняли должности радистов, телефонистов, баталеров, коков, а вскоре научились отлично стрелять из пулеметов и винтовок. Этому элементу подготовки на бронепоездах всегда уделялось особое внимание. В результате концу второго года войны в экипаже бронепоезда появились свои снайперы, уничтожившие на Ораниенбаумском плацдарме десятки немецких солдат и офицеров. Так, один из них, Н. А. Митрофанов, за весну и лето 1943 года из винтовки с оптическим прицелом уничтожил 22 фашиста.

1943 год был переломным. Во всех частях шла усиленная подготовка к наступлению. Готовилась к нему и команда бронепоезда «За Родину». Строились новые позиции, прокладывались новые железнодорожные

ветки для предстоящего выхода за пределы Ораниенбаумского плацдарма.

В январе 1944 году орудия бронепоезда вместе с сотнями орудий и минометов кораблей и частей КБФ участвовали в окончательном разгроме немецких войск под Ленинградом. С огневой позиции западнее Старого Петергофа бронепоезд вел огонь по объектам в районе Петровское — Коровино, помогая войскам 2-й ударной армии, наступавшим с Ораниенбаумского плацдарма.

Бронепоезд «За Родину» прошел славный путь длиной более 9500 боевых километров. Его орудия сотни раз открывали огонь по фашистам, совершая огневые налеты, подавляя немецкие батареи, уничтожая пулеметные точки.

Январские бои 1944 года стали для бронепоезда последними. Паровоз и вооружение бронепоезда оказались в столь изношенном состоянии, что бронепоезд пришлось разоружить, и его бронеплощадки оказались на складе базы железнодорожной артиллерии, где их следы затерялись в огромном количестве искореженного металлолома.

На Ленинградском фронте действовал еще один бронепоезд «За Родину». Надо сказать, что это название было популярно не только в Ленинграде. По разным источникам можно насчитать пять бронепоездов, называвшихся также — «За Родину». Наш второй Ленинградский был построен коллективом ВЧ-1 Ленинградской железной дороги.

Сохранились воспоминания об этом. Одно из них в Приложении. К сожалению многие авторы называют разные даты окончания строительства бронепоезда. 15 сентября 1941 года начальника Ленинград-Витебского пассажирского вагонного участка Ленинградской железной дороги А.Д. Антонова вызвали к начальнику политотдела 1-го Ленинград-Витебского отделения

Ленинградской железной дороги П.М. Нефедову. А.Д. Антонову сообщили, что есть задание от Ленинградского обкома КПСС построить бронепоезд. Странно, ведь первый призыв построить бронепоезда, как уже отмечалось, прозвучал 21 августа, а А.Д. Антонова вызвали только спустя 25 дней. Но память может и подвести...

А.Д. Антонову дали эскиз бронепоезда, нарисованный на небольшом листе простой бумаги с указанием, чтобы этот бронепоезд мог вести стрельбу по наземным и воздушным целям. Каким предполагалось вооружение бронепоезда пока было неизвестно. Срок окончания строительства определили достаточно жесткий — через пять месяцев. Естественно, было сказано и высоком доверии политотдела и руководства железной дороги, и о суровой ответственности за срыв важнейшего задания.

Вернувшись на Витебский вокзал, А.Д. Антонов и секретарь партбюро участка Молоти-лов собрали партийный актив, руководителей других участков и цехов. Совместно был намечен план действий, определены обязанности и ответственные. Оперативно закончив собрание, коллектив приступил к выполнению этого непростого задания.

А.Д. Антонову поручили выбрать для бронепоезда паровоз и две четырехосные платформы с наибольшей подъемной силой для бронеплощадок и две двухосные платформы для прикрытия и размещения запаса железнодорожного вспомогательного инвентаря, шпал, домкратов, инструментов и прочего.



Учения по противохимической защите на бронепоезде «Балтиец» (первом). 1942 г.

В то время найти 60-тонную платформу было практически невозможно, поэтому выбрали две 50-тонные платформы и подкатили под них колесные пары, у которых подступичная часть оси имела диаметр 182 мм. Таким образом, удалось увеличить подъемную силу платформы до 60 тонн.



Бронепоезд «Балтиец» (первый). 1942 г.

Паровоз тоже нашелся достаточно быстро. По предложению начальник паровозного депо Ленинград-Витебский пассажирский Н.И. Кошелева взяли паровоз № 493, финский с простой машиной. Главная проблема заключалась в отсутствии опыта работ по бронированию. Поэтому 22 сентября 1941 года начальник вагонного участка А.Д. Антонов, заручившись поддержкой политотдела отделения, обратился к директору Балтийского судостроительного завода с просьбой оказать помощь в разработке рабочих

чертежей, а также получить стальные листы для бронирования платформ и паровоза.

Балтийский завод, загруженный до предела работами по достройке и довооружению боевых кораблей Балтийского флота, все-таки нашел возможность оказать помощь железнодорожникам в строительстве бронепоезда. Собственно говоря, по-другому и быть не могло — ведь речь шла о защите Ленинграда.

Дирекция Балтийского завода выделила группу специалистов: инженеров-конструкторов, мастеров механического цеха. Они готовы были приступить к работе тогда, когда платформы и паровоз будут доставлены на Балтийский завод. 24 сентября 1941 года на Витебском вокзале заправили паровоз, прицепили платформы, и ночью состав отправился в Новый порт, а затем на пароме с массой предосторожностей переправились через Неву на Балтийский завод.

Чертежи бронирования разрабатывались «по месту». Вскоре железнодорожники стали «своими» среди кораблестроителей, так как кто-то из них постоянно находился рядом — в конструкторском бюро или в цеху, внимательно вникая все тонкости нового дела. Конструкторам они помогали в разработке рабочих чертежей будущего бронепоезда знанием специфики железнодорожного дела. В цеху изучали технологические процессы сварки металлоконструкций из броневой стали.

К 20 октября 1941 года изготовление рабочих чертежей бронирования было завершено. Изготовлены были стальные листы брони и другие необходимые детали и материалы. Надо сказать, что эти работы делались параллельно. Поэтому уже 21 октября 1941 года все материалы погрузили на платформы и отправились обратно, на вагонный участок пассажирский Витебский.

К работе приступили 25 октября. К этому времени платформы и паровоз были установлены на соответствующие рабочие места, укомплектованные бригады слесарей, электросварщиков, газосварщиков и других рабочих. Подготовлены необходимые инструменты и материалы, полученные с дорожного материального склада Витебского вокзала.

Рабочие участка приступили к строительству бронепоезда с большим подъемом. Враг уже стоял у стен Ленинграда, и каждый понимал, что он своим вложенным трудом ускорит поражение фашистов. О том, что придется пережить ленинградцам во время блокады, никто, разумеется, и не подозревал.

Сложную работу по бронированию паровоза взяли на себя специалисты паровозного депо Ленинград-пассажирский Витебский. При этом они руководствовались чертежами, изготовленными на Балтийском заводе. Каждый, кто, так или иначе, был причастен к работе Витебского узла Октябрьской железной дороги, старался хоть чем-нибудь помочь строительству бронепоезда.



Бронепоезд «Балтиец» (первый). 1942 г.

В ноябре 1941 года положение с продовольствием в блокадном Ленинграде значительно ухудшилось. Резко снизились нормы выдачи хлеба. При вагонном участке Витебского вокзала своей столовой не было, поэтому рабочим приходилось ходить в «ближайшую» столовую «общего пользования» на углу Растанной улицы Литовского проспекта. На это уходило очень много времени, так как, во-первых, «ближайшая» это не так уж и близко, а, во-вторых, столовые «общего пользования» отличались огромными очередями. К тому же качество пищи ухудшалось с каждым днем.



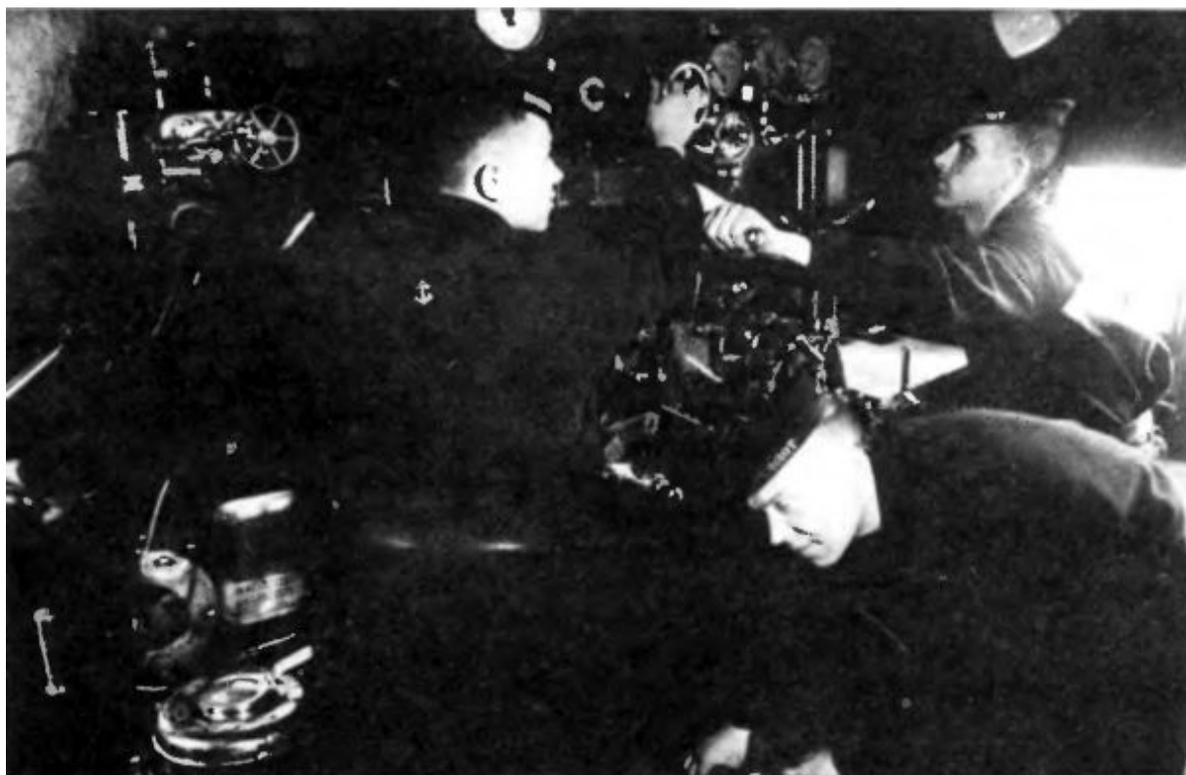
Бронепоезд «Балтиец» (первый). 1942 г.



Бронепоезд «Балтиец» (первый) ведет огонь по немецким позициям. 1942 г.



Командир бронепоезда «Балтиец» В.Д. Стукалов. 1942 г.



Машинное отделение. Слева направо: помощник машиниста Никифоров и машинист Смушко. 1942 г.

Все это значительно тормозило строительство бронепоезда, поэтому руководство Вагонного участка приняло решение оборудовать столовую в вагонах у себя прямо на участке. Кроме того, с помощью политотдела удалось получить разрешение и на открытие на участке продовольственного магазина и бани.

Для этого понадобились четыре вагона. Столовая получилась из двух соединенных вместе вагонов: в одном из них разместили кухню со всем необходимым оборудованием, подвели водопровод, в другом вагоне оборудовали «зал для принятия пищи» и кассу, третий вагон переоборудовали в продовольственный магазин, а в четвертом вагоне сделали баню.

Все это было сделано достаточно оперативно, и вскоре баней пользовались рабочие других участков Витебского вокзала и даже работники управления дороги.

Однако эти принятые меры к улучшению бытовых условий не могли компенсировать того, что терял человек, даже занятый выполнением ответственного задания в блокадном Ленинграде. Паек для рабочих снова уменьшился. Сильнейшие морозы первой блокадной зимы делали свое дело. Организмы, ослабленные постоянным недоеданием и тяжелым физическим трудом, не выдерживали — умерших с каждым днем становилось все больше.

Не обходила смерть и Витебский вокзал. Из 32 человек, работавших на строительстве бронепоезда в начале зимы, умерли пять человек. В том числе мастер участка Иванчик, электросварщики С. Беляев и Широков. Потеря последних особенно отрицательно сказалась на ходе строительства бронепоезда, так как на этом этапе, в основном, все зависело от электросварочных работ.

Но поскольку «все ушли на фронт», начальнику политотдела дороги Стукалову с огромным трудом

удалось договориться с Варшавским вагонным депо о выделении двух электросварщиков. Строительство бронепоезда продолжилась, но уже значительно медленнее — сказывалось, прежде всего, слабое физическое состояние рабочих.

В декабре 1941 года дело осложнилось еще больше. Подача электроэнергии, и так производившаяся с существенными перебоями, прекратилась совершенно. Естественно, работа остановилась совсем. Железнодорожники сразу же обратились с соответствующей просьбой в управление Ленэнерго, но ответ был отрицательным. Электроэнергии в городе не хватало даже на самое необходимое.

Снова начальнику политотдела дороги пришлось обращаться во все вышестоящие и смежные инстанции. Наконец, выяснили, что электроэнергия имеется на Варшавском вагонном участке, поэтому после многочисленных заявлений и просьб начальник политотдела дороги дал разрешение переехать туда достраивать бронепоезд.

Получив разрешение, на Витебском вокзале заправили паровоз, погрузили броневые листы, все остальное необходимое для работы и перебрались на Варшавский вагонный участок. К этому времени на двух платформах уже был уложен и приварен пол из стальных листов, на торцевых концах платформ была уложена и укреплена лафетная сталь для установки орудий, посередине платформ установлены внутренние стальные 25-мм стены на расстоянии 100 мм от наружных стен. Пространство между стенами местами уже было залито бетоном с железной арматурой. Был выполнен и ряд других работ.

На Варшавском вагонном участке работа продолжилась, но здесь условия для рабочих стали значительно хуже. Прежде всего, осложнилась жизнь тех рабочих, кто жил рядом с Витебским вокзалом.

Теперь на работу стало добираться сложнее. Городской транспорт не работал, приходилось идти пешком. С увеличением расстояния увеличивалась вероятность попадания под частые обстрелы и бомбежки. Зачастую приходилось отсиживаться в бомбоубежищах, а это, разумеется, могло иметь самые печальные последствия, так как опоздания приравнялись к дезертирству.

Путь на работу превращался в страшнейшую проблему для истощенного голодом человека. Некоторые совсем не могли ходить, чувствуя большой упадок сил от истощения. Переезд на Варшавский вагонный участок отдалил рабочих не только от своего жилья, но и от столовой.

К сожалению, в феврале 1942 года подача электроэнергии была прекращена и на Варшавский вагонный участок. Строительство бронепоезда остановилось. Психологическое состояние рабочих резко ухудшилось. Столько было затрачено тяжелейшего нечеловеческого труда, столько принесено, как это не покажется высокопарным, жертв. Нельзя было все это бросить, тогда, когда решалась судьба Ленинграда.

Выход из этой тяжелейшей ситуации был все-таки найден. Витебский вокзал периодически получал электроэнергию для освещения части помещений. Строители бронепоезда решили обратиться к начальнику станции Н.С. Семенову с просьбой оказать помощь в достройке бронепоезда.

Н.С. Семенов предложил оригинальное решение подключиться к лифту на перроне 6-го пути.

Недостроенный бронепоезд снова с Варшавского вагонного участка переехал на Витебский вокзал под шатер вокзала и разместился на двух путях станции. При этом весь состав был полностью укрыт от обстрелов и бомбежек с воздуха. Сварочные работы производились только днем, а ночью и во время воздушной тревоги

работы останавливали, и сварщики получали возможность немного отдохнуть.

Паровоз постоянно держали под паром для подачи сжатого воздуха к сверлильным машинам и другому пневматическому инструменту. На этот раз на Витебском вокзале удалось обосноваться достаточно хорошо, и работы пошли более успешно. Когда стало очевидно, бронепоезд все-таки будет построен, на Витебский вокзал перевели отряд бронетанкового дивизиона, который должен был принять на свой боевой расчёт готовый бронепоезд.

Командование дивизиона, тоже крайне заинтересованное в скорейшем окончании работ, решило оказать железнодорожникам практическую помощь. Военные ежедневно выделяли для работы 10–12 человек солдат, причем двое из них имели гражданскую профессию электросварщика. Солдаты и сержанты работали наравне с железнодорожниками до полного окончания постройки бронепоезда. Кроме того, военные смогли немного подкормить голодавших рабочих. Страшная блокадная зима близилась к концу, у рабочих поднялось боевое настроение, появилась уверенность в скорейшем завершении постройки бронепоезда.

В марте 1942 года на Витебский вокзал доставили четыре 6-дюймовых пушки, двенадцать пулеметов «Максим» и два противотанковых пулемета — вооружение, которое предполагалось разместить на бронепоезде. Однако оказалось, что бронеплощадки не соответствуют ни весу, ни главное усилиям, которые возникают при стрельбе 6-дюймовых пушек даже вдоль пути, не говоря уже о стрельбе по траверсу, то есть поперек пути.

Срочно пришлось искать замену. Единственное, что удалось найти — это 76,2-мм зенитные пушки. При этом потребовалось проведение некоторых дополнительных

работ. Пришлось вносить изменения в конструкцию дверей, лобовых стен платформ и других узлов.

Кроме того, командование дивизиона обратило внимание железнодорожников на то, что боковая защита орудийных расчетов явно недостаточна и есть большая вероятность поражения личного состава пулями и осколками снарядов, разорвавшихся вблизи поезда.

К концу апреля 1942 года все сделанные замечания были устранены и работы по строительству бронепоезда закончены. Последним этапом была покраска. Так как на дворе была уже весна, то красили не в белый цвет, а защитный с бурыми пятнами.

Экипаж бронепоезда заранее проводил тренировки и, как говорится, рвался в бой. В последних числах апреля на бронепоезд погрузили боезапас и все необходимое для боевой службы.

3 мая 1942 года специальная комиссия от командования Ленинградского военного округа, от политотдела 1-го Ленинград-Витебского отделения Ленинградской железной дороги приняла бронепоезд с предварительной оценкой «хорошо».

Следующим важным этапом перед отправкой бронепоезда на фронт были испытания стрельбой. В ночь на 7 мая состав отправился на станцию Ржевка для испытания на артиллерийском полигоне. Во время придирчивых испытаний, проводимых при непосредственном участии персонала ржевского полигона, бронепоезд показал соответствие техническим условиям по прочности постройки и по качеству устойчивости при стрельбе.

После испытания на полигоне бронепоезд, получивший название «За Родину», возвратился на Витебский вокзал уже как настоящая боевая единица. Вскоре бронепоезд отправился на фронт защищать

Ленинград и, надо сказать, что делал он это вполне достойно.

Вот так, вместо пяти месяцев на строительство бронепоезда «За Родину» ушло почти восемь с половиной. И не будет преувеличением назвать эту работу героической.

На Ленинградском фронте действовали еще два бронепоезда, носивших одно и то же имя — «Балтиец». К сожалению, в малочисленных сохранившихся документах не всегда точно можно определить к какому из бронепоездов они относятся.

Один из них, имевший поначалу лишь номер 8 (будем считать его первым) вооружался и формировался в Ижорском Укрепленном районе в период с 2 по 30 июля 1941 года силами личного состава укрепрайона.

Паровоз с двумя платформами, полученными в свое время из Ленинграда, прибыли из Виндавы (ныне Вентспилс). Остальные четыре бронеплощадки были оборудованы личным составом из железнодорожных платформ на станции Ручьи. Бронепоезд укомплектовывался личным составом (всего 128 человек) за счет войсковых частей укрепрайона.

Командиром бронепоезда, тогда еще носившим только № 8, назначили капитана В.Д. Стукалова, комиссаром — старшего политрука В.Л. Аблина.

30 июля 1941 года бронепоезд «Балтиец» имел на вооружении два 102-мм орудия, шесть 45-мм орудий, пулеметов — четыре ДШК, два ДК и три М-1.31 января 1942 года силами артиллерийской мастерской на бронепоезде было установлено одно 130-мм орудие, снятое с крейсера «Аврора».

8 августа 1941 года по приказу Коменданта береговой обороны генерал-майора Григорьева бронепоезд был оперативно подчинен коменданту ЗУРа генерал-майору Денисевичу, где с 9 августа он и начал

свои боевые действия со станции Веймарн по поддержке частей 125-й стрелковой дивизии.

За период до 19 апреля 1942 года бронепоезд открывал огонь по противнику 262 раза, израсходовал за это время 5874 снаряда по живой силе и мотомехчастям противника. 18 раз бронепоезд вел артиллерийский огонь по самолетам противника, сбив четыре самолета Ю-88. Четыре раза бронепоезд выходил на открытую позицию для стрельбы прямой наводкой на дистанции 500–600 метров (два раза под Алексеев-кой и два — под Петергофом).

В сентябрьских боях под Ленинградом бронепоезд № 8 участвовал вместе с бронепоездом № 7 (впоследствии получившим название «За Родину»)

О напряженности боев свидетельствуют страницы Отчета о боевых стрельбах бронепоезда за 1941 год, который хранится в Фондах Центрального Военно-морского архива (ЦВМА).

Например: 1 октября 1941 года артиллерия бронепоезда семь раз открывала огонь. Продолжительность огневого воздействия составляла от 10 до 25 минут. Вот его результаты:

1. Батарея противника уничтожена, точки подавлены, разбито три блиндажа,
2. Рассеяно, уничтожено до 100 фашистов,
3. Батарея уничтожена, разбито два блиндажа,
4. КП разрушен,
5. Батарея подавлена,
6. Пехота рассеяна, уничтожено до взвода немцем,
7. Батарея подавлена.

2 октября артиллерия бронепоезда открывала огонь шесть раз:

1. Рассеяна пехота на высоте 89,08,
2. Подавлена минометная батарея и уничтожено до 100 немцев,
3. Подавлена минометная батарея на высоте 62,9,

4. Убито и ранено до 120 немцев, уничтожено две пулеметных точки.

5. Уничтожено до двух взводов пехоты,

6. Подавлена минометная батарея.

Как видно из этого документа экипаж бронепоезда жил напряженной жизнью. И это было естественно, ведь участие такой мощной боевой единицы, как бронепоезд «Балтиец», было крайне необходимо в сложнейшей контрбатареинной борьбе, которую вела вся артиллерия КБФ.

30 октября 1941 года фронтовая газета «Красный Балтийский флот» привела некоторые эпизоды боевой деятельности бронепоезда № 8.

«...Открыл огонь по минометной батарее противника, отразил шесть атак с воздуха».

«...Открыл огонь по скоплению колонн противника на перекрестке дорог. Противник рассеян. По данным корректировщика уничтожено семь мотоциклов, два танка, восемь автомашин, около 100 человек пехоты. Дорога приведена в негодность».

«...Огнем поддерживал наступление наших частей, задачу выполнил. Личному составу объявлена благодарность».

«...Во время маневрирования подвергся бомбежке и пулеметному обстрелу с самолетов Ю-88. Бомбы взорвались в 15 метрах от паровоза и в 3 метрах от контрольной площадки. Восемь человек ранено. Один самолет сбит».

Отлично проявил себя в зимних боях 1941-1942 годов личный состав 102-мм батареи (бронеплощадки), командиром которой был старший лейтенант С.А. Пермский. Вот какую характеристику после одного из боев дали ему В.Д. Стукалов (ставший к тому времени уже майором) и В.Л. Аблин:

ХАРАКТЕРИСТИКА

На командира 102-мм батареи бронепоезда «Балтиец» старшего лейтенанта Пермского Сергея Александровича 1909 года рождения. Член ВКП(б) с 1930 года. Прибыл на бронепоезд из запаса 17 июля 1941 года. С первых дней работы по строительству и формированию бронепоезда своим личным примером и инструктажом сумел мобилизовать личный состав на быстрейшее выполнение поставленных командованием района задач.

Много работает над собой по повышению своей артиллерийской специальности — усовершенствуя способы ведения артогня по наземным целям.

Все свои знания умело передает личному составу — отлично подготовив их в быстрой и четкой работе на механизмах. Все даваемые задачи по огневой подготовке в борьбе с немецкими оккупантами делает быстро и правильно, отлично может ориентироваться на местности и определяться по карте. Командным языком владеет хорошо и свои решения настойчиво проводит в жизнь. Среди личного и командного состава пользуется заслуженным авторитетом.

Преданностью партии и любовью к родине воспитывает в личном составе жгучую ненависть к врагу. В бою храбр и вынослив. За проявленную храбрость и мужество в бою на бронепоезде «Балтиец» как командир батареи награжден орденом «Красная звезда».

Подписи:

Командир бронепоезда «Балтиец» Майор В.Д. Стукалов

Старший политрук В.Л. Аблин

Военком бронепоезда «Балтиец»

(ЦВМА, Фонд 164, опись 4, дело 25, лист 90. Подлинник.)

Все боевые действия бронепоезда проходили в условиях артиллерийского обстрела и бомбежек авиацией противника. Поэтому были и потери среди личного состава: два человека были убиты, 19 ранено. Пострадала и материальная часть. Была разбита одна платформа, выведены из строя один пулемет М-1 и один ДШК, два 45-мм орудия.

Как отмечал в апреле 1942 года комендант ИУРа полковник Румянцев, «за весь период боевых действий личный состав бронепоезда под командованием командира бронепоезда майора Стукалова и военкома старшего политрука Аблина проявлял исключительную храбрость, выносливость и всегда горел желанием громить немецких захватчиков. Личный состав полон мужества и отваги, способен переносить любые трудности в борьбе с немецкими захватчиками.

В повседневных условиях и в бою личный состав бронепоезда является образцом организованности, дисциплинированности и является крепко спаянным коллективом. За период Великой отечественной войны из личного состава бронепоезда награждено орденами и медалями 16 человек».

Во время налетов немецкой авиации жизнь бронепоезда и всего личного состава находилась в руках машиниста и его команды. От их спокойствия, сметливости, умения маневрировать и, наконец, хладнокровия зависело почти все. Как на боевом корабле. Уверенность командира в машинной команде вселяла дополнительные силы в каждого матроса. Старшим машинистом в это время на «Балтийце» был М. Смушко. Он и его подчиненные обладали всеми этими достоинствами, и бронепоезд продолжал жить и воевать.

Однажды на одной из станций под Ленинградом темной ночью немцы пустили навстречу бронепоезду одиночный паровоз. Такие эпизоды нам уже встречались

в боях Гражданской войны. Бдительность машиниста и его смелое и быстрое решение позволили избежать крушения.

Но не только на машинистах держался бронепоезд «Балтиец». Артиллеристы и пулеметчики, получившие хорошую корабельную выучку, были настоящими снайперами. И в целом весь экипаж отличался мастерством и умением и настойчивостью в решении поставленных задач.

Однажды бронепоезд получил задание поддержать наступление наших подразделений в районе, который был недостаточно хорошо разведан. По предварительным данным в одной из деревень рядом с немецкими позициями находились наши подразделения, и предполагалось, что на некоторых участках отдельные наши группы могли пройти еще дальше.

Требовалось с максимальной точностью определить расположение наших и немецких частей. Разведчики бронепоезда не смогли с первой попытки незаметно пересечь немецкую полосу наблюдения. Они были обнаружены и обстреляны минометным огнем. Многие из краснофлотцев погибли.

Тогда решили отправить вторую группу бойцов во главе с политруком Каленовым. 40 км прошла группа по тылам противника, обследовав десятки населенных пунктов, пока не определила точную дислокацию немецких частей. И только после этого группа Каленова смогла вести точную корректировку огня бронепоезда.

12 января 1944 года в 13.00 поступил приказ командира Ижорского укрепленного сектора полковника ВТ. Румянцева: «Артиллерийским огнем бронепоезда поддержать наступление 2-й ударной армии, вести огонь на подавление батарей в районе деревни Б. Симоногонт, быть готовым к отражению атак танков, пехоты и авиации противника». Время не указывалось.

Бронепоезд вышел на позицию в районе станции Мартышкино. Начальник артиллерии Ижорского укрепленного сектора полковник Е.А. Проскурин проверил боевую готовность бронепоезда. Были произведены контрольные выстрелы по заранее пристрелянным целям. Снаряды легли точно.

14 января в 9.30 прозвучала команда «К бою!». Началась артиллерийская подготовка, а затем и наступление наших войск. Оно было настолько стремительным, что вскоре «Балтиец» и другие подразделения 101-й железнодорожной артиллерийской бригады прекратили огонь, так как враг отступил за пределы досягаемости орудий.

19 января поступило приказание сфотографировать обстрелянные бронепоездом цели и составить кроки разрывов снарядов и определить результат стрельбы. Вооружившись фотоаппаратом и планшетами, офицеры «Балтийца» пошли в район целей. Путь лежал через Петергоф. Нерадостную картину увидели офицеры — руины Петергофского дворца, большого каскада. Наконец добрались до того места в Б. Симоногонте, где находилась немецкая батарея, по которой и вел огонь бронепоезд «Балтиец». Изуродованные орудия, разбитые ящики от снарядов, множество воронок, в том числе и от снарядов авроровского орудия. Таковы были результаты боевой работы артиллеристов «Балтийца» и всего его экипажа.

Бронепоезд закончил свой боевой путь под Выборгом и в ноябре 1944 года был расформирован. О том насколько нужен был обороне Ленинграда бронепоезд «Балтиец», о том насколько эффективна была его деятельность можно судить по тому, что только в 1944 году артиллерия «Балтийца» провела более 350 боевых стрельб, большая часть из которых была успешными.

Второй «Балтиец» строился в подъемном цехе Ленинград-Балтийского электродепо.

По воспоминаниям бывшего комиссара бронепоезда «Балтиец» С.А. Степанова, 3 июля 1941 года в депо состоялся «митинг, на котором обсуждалось Обращение Государственного Комитета Обороны, призывавшее советских людей грудью встать на защиту Отечества. Чтобы помочь Красной армии было принято решение построить своими силами бронепоезд».

В тот же день машинисты А.М. Давыдов, Г.Л. Серченко, В.И. Чубаров вместе с ревизором по технике безопасности движения Н.П. Юрасовым рядом, в Ленинград-Балтийском депо, выбрали для бронирования паровоз «О^п-7599». В это же время мастер Е.Д. Левашов, бригадир механического цеха А.И. Соцков, инженер А.А. Фридман на станции Ленинград-Товарная-Балтийская отобрали две четырехосные платформы, которые подходили для установки на них орудий и пулеметов. Уже через несколько часов и паровоз, и обе платформы стояли на железнодорожных путях подъемного цеха, и в мастерских электродепо закипела работа.

Производственного мастера Е.Д. Левашова назначили руководителем строительства бронепоезда и, следовательно, ответственным за выполнение этой сложной работы. Работа действительно была сложной, хотя бы потому, что железнодорожники выполняли ее впервые. Пришлось привлекать к строительству бронепоезда других железнодорожников Балтийского узла.

Организаторы этого дела с первых же дней встретились с рядом серьезных трудностей. Прежде всего, это отсутствие необходимой технической документации и чертежей. Кроме того, было неизвестно, какое вооружение получит бронепоезд, а это в немалой степени определяло конструкцию его бронеплощадок. Немало проблем было и с получением основных

материалов и, главное, брони. Тем не менее, тяжелая обстановка на Ленинградском фронте требовала быстрейшего разрешения всех этих трудностей и скорейшего окончания строительства бронепоезда.

Расчеты и конструирование, разработка рабочих чертежей, заготовка деталей производились непосредственно в процессе строительства. Многие дела делались без чертежей по эскизным наброскам. Броневые листы согласно предварительной договоренности предоставил Ижорский завод.

Инженеры и слесари — все участники строительства — проявили незаурядное мастерство, знания и настоящий героизм, не прекращая работы под непрерывными налетами немецкой авиации и артиллерийскими обстрелами. В некоторые дни бомбежки происходили десятки раз за сутки, при этом были раненые и убитые.

В одну из сентябрьских ночей в Смольном, на заседании Военного Совета Ленинградского фронта А.С. Степанову вручили постановление № 480 «Принять бронепоезд в число механизированных частей Ленинградского фронта. Присвоить название «Балтиец» Начальнику артиллерии обеспечить материальную часть вооружения. Оформить через военкоматы города добровольцев»

В состав экипажа вошли около 100 добровольцев депо Ленинград-Балтийского, Ленинград-Варшавского и Ленинград-Витебского паровозных депо и 50 кадровых военных. Командиром бронепоезда Военный Совет фронта утвердил Н.А. Шпортко, а комиссаром С. А. Степанова. Среди добровольцев были многие из тех, кто создавал бронепоезд, в частности А.А. Фридман, А.И. Соцков, С.В. Филимонов, А.К. Кулаков, П.И. Крещук. Вооружение бронепоезда составили шесть 76,2-мм орудий, два 100-мм миномета, 16 пулеметов, из них четыре крупнокалиберных.

Боевая деятельность «Балтийца» началась с октябрьских дней 1941 года. Непрерывно меняя огневые позиции, бронепоезд совершал огневые налеты по скоплениям врага, поддерживал огнем действия пехоты, вел разведку. Он вел огонь с 15 огневых позиций в районе станции Мга, Сосновая Поляна, Стрельна, Урицк, Воронья Гора. С огневой позиции Мяглово — Горы он вел огонь по тылам немцев в районе станции Мга, из Угольной гавани — по вражеским позициям в Сосновой поляне, из Пред-портовой — по Красному Селу. Участвовал в боях и на Карельском перешейке

Многое в этой деятельности зависело от артиллерийских разведчиков бронепоезда. Ежедневно на рассвете они пробирались со стереотрубой поближе к немецким передовым позициям, метров за 400-500 и с утра вели наблюдение за объектами противника, выбирали цели, наносили их на карту и передавали сведения в штаб бронепоезда. Подготовив исходные данные для стрельбы, бронепоезд выходил на огневые позиции и открывал огонь, а разведчики вели корректировку стрельбы.

В январе 1943 года бронепоезд находился в районе станции Шлиссельбург, участвуя в прорыве блокады Ленинграда южнее Ладожского озера. Бронепоезд вел артиллерийский огонь, который в немалой степени способствовал тому, что пехоте удалось успешно пройти по ледяному покрову Невы.

В 1944 году бронепоезд принимал участие в боях по окончательному снятию блокады, поддерживал огнем своих пушек 103-й полк 85-й стрелковой дивизии в районе станций Урицк и Лигово.

За успешное выполнение боевых задач ряд бойцов и командиров бронепоезда «Балтиец» были удостоены высоких Правительственных наград.

До недавнего времени оба бронепоезда находились на территории Ижорского арсенала, находящегося в подчинении ЛенВМБ. Когда готовилась эта книга были получены сведения о том, что по приказанию Главного Морского Штаба один «Балтиец» был переправлен в Москву, в музей истории вооруженных сил России, второй попросту разрезан на металлолом. Таким образом, наш город лишился очередной ленинградской реликвии.

Одним из первых на Ленинградском фронте в боевых действиях принял участие бронепоезд № 60. До начала Великой Отечественной войны он использовался в качестве учебного бронепоезда, входя в состав Ленинградских Краснознаменных бронетанковых курсов усовершенствования командного состава. Обычно он базировался на запасных путях Витебского вокзала.

Этот бронепоезд был построен в Брянске по традиционной схеме, представляя собой бронированный паровоз «Оп», две четырехосные платформы с двумя 76,2-мм орудиями на каждой и четырем пулеметами «Максим» по бортам. Впереди бронепоезда и в хвосте располагалось по две контрольные платформы. На одной из них находилась счетверенная зенитная установка, имевшая броневое ограждение.

После завершения советско-финляндской войны, в которой бронепоезд № 60 активно участвовал, он дислоцировался в эстонском городе Раквере. С первыми залпами Великой Отечественной войны бронепоезд № 60, как уже отмечалось, получил задачу охраны побережья Финского залива от Таллина до Кингисеппа. Его командиром в этот период был старший лейтенант Борисенко, комиссаром — политрук Абрамов.

Когда германские войска, прорвав нашу оборону, вышли на побережье Финского залива между Таллином и Нарвой, бронепоезду пришлось срочно отходить на

восток, так как была реальная опасность подрыва единственного железнодорожного моста через реку Нарова.

Так и случилось, немцы взорвали мост, но к счастью, только через несколько часов после того, как по мосту прошел бронепоезд № 60. Дальше отступать пришлось обходными путями, через Лугу на Чудово. В этот период в состав бронепоезда № 60 входил мотоброневагон МБВ-2 под командованием старшего лейтенанта В.В. Тихонова. Совместно они осуществили несколько удачных огневых налетов на немецкие позиции вдоль Балтийской железной дороги на участке Кингисепп — Молосковицы — Кикерино.

12 августа 1941 года во время артиллерийского обстрела противником станции Молосковицы личный состав мотоброневагона понес первые потери. Погибли заряжающий первой башни краснофлотец Т.С. Минаев и наводчик второй башни краснофлотец И.В. Гаврилов. Отправлены в госпиталь получившие серьезные ранения комиссар МБВ старший политрук Ф.П. Козумец, воентехник I ранга С. В. Жуков, командир орудия С.Н. Цветков, второй водитель младший сержант В.И. Мирошниченко.

15 августа Приказом Командующего Ленинградским фронтом Л.А. Говорова моторбоневагон МБВ-2 вместе с бронепоездом № 60, пополнив потери в личном составе, были переведены с Балтийской железной дороги на Октябрьскую для участия в боевых действиях на участке Чудово-Любань.

Здесь бронепоезд № 60, действуя совместно с мотоброневагоном МБВ-2, прикрывал отступление наших пехотных частей в направлении к Ленинграда. Когда немецкие части заняли Мгу, мотоброневагону удалось прорваться к Ленинграду. 60-му пришлось задержаться из-за разрушенных немецкой артиллерией железнодорожных путей. Всю ночь личному составу

бронепоезда при неярком свете фонарей пришлось восстанавливать путь.

В это время немцы высадили воздушный десант у Мгинского аэродрома, и часть экипажа бронепоезда принимала участие в его уничтожении. К этому моменту прямой путь на Ленинград был уже полностью перекрыт противником, поэтому бронепоезду № 60 пришлось отходить на Кириши и далее прорываться к Волхову.

18 августа 1941 года бронепоезд № 60 продолжил боевые действия, но уже в составе Волховского фронта, получив при этом номер 60/4. Как уже отмечалось, немецкая авиация впервые месяцы войны имела полное превосходство в воздухе, а противовоздушная оборона Красной армии и ее бронепоездов оказалась недостаточной. Интенсивные налеты одиночных самолетов противника и целых групп на места дислокации бронепоездов происходили по несколько раз в день. На станции Назия во время одного из массированных налетов, несмотря на заградительный огонь всех огневых средств, немецким самолетам удалось прорваться к станции. Среди прочих пострадал и бронепоезд № 60/4. Вышел из строя его паровоз, оказались существенно повреждены бронеплощадки. Большие потери понес и личный состав.

Срочно требовалось отправить бронепоезд на завод для ремонта, но вокруг не было ни одного свободного паровоза. На счастье на одной из станции оказался неизвестно откуда взявшийся немецкий паровоз. Старший машинист Рудаков осмотрев его, выяснил, что паровоз исправен.

На его буксире и притащили бронепоезд в железнодорожные мастерские Ярославля, где был сделан основательный ремонт паровоза. Затем его обшили броневыми листами, отремонтировали и модернизировали площадки, а также, учитывая опыт противодействия налетам немецкой авиации, усилили

противовоздушное вооружение. В таком отремонтированном виде бронепоезд получил приказ отправиться через Кириши на Волхов.

У поселка (тогда он еще был поселком) Кириши бронепоезд огнем артиллерии и пулеметов поддерживал атаки нашей пехоты и непосредственно участвовал в уничтожении немецкого воздушного десанта, выброшенного в тыл наших войск.

Во время одного из боев пришлось восстанавливать разбитую взрывом колею под сильным огнем противника. Пришлось прикрывать работу по восстановлению пути более интенсивным огнем бронепоезда, стремясь подавить огневые точки немцев. И это экипажу удалось, когда путь был восстановлен, бронепоезд благополучно ушел в тыл для исправления очередных повреждений.

Расставшись с бронепоездом № 60, мотоброневагон МБВ-2 с 10 ноября 1941 по 10 июня 1943 года действовал в составе бронепоезда «Народный мститель», который в свою очередь с 23 апреля 1942 года входил в состав 71-го Отдельного дивизиона бронепоездов. Вскоре во время сильного артиллерийского обстрела в районе станции Рыбацкая на боевом посту погиб командир МБВ-2 старший лейтенант В.В. Тихонов. Вместо него назначили капитана А.Н. Богданова.

30 ноября 1943 года мотоброневагон был введен в состав 14-го отдельного дивизиона бронепоездов. Заместителем командира по политической части тогда был Х.А. Бурангулов, помощником командира по технической части техник-лейтенант А.С. Царьгородцев, фельдшером лейтенант медицинской службы М.И. Мишко, механиком водителем старшина Н.Г. Маковей, командиром отделения взвода ПВО краснофлотец П.Н. Бушин, командиром бронеплощадки лейтенант А.Л.

Нефедов, командирами бронеплощадок ПВО лейтенанты А. Ибрагимов, И.К. Басманов, Н.В. Тягельский, позднее старший лейтенант М. А. Москвитин.

В январе 1943 года бронепоезд № 60/4 участвовал артиллерийской поддержкой в прорыве блокадного кольца южнее Ладожского озера. Здесь произошел интересный случай. Как-то зенитчики бронепоезда сбили немецкий самолет, летчик спустился на парашюте, но был пойман. На допросе он крайне удивился, когда узнал, что его сбил бронепоезд. «Но ведь мы ваш бронепоезд уничтожили!» — воскликнул летчик. Оказывается, немецкие летчики в своих сводках уже доложили командованию, что бронепоезд уничтожен. С тех пор 60-й получил еще одно название, неофициальное — «Неуловимый».

Бронепоезд № 60/4 участвовал в снятии блокады Ленинграда, освобождал Эстонию. Войну закончил в Прибалтике, в операции по ликвидации Курляндской группировки противника.

Осенью 1941 года в тяжелейших условиях непрерывных обстрелов и уже маячившей впереди блокады Ижорский завод изготовил свой очередной бронепоезд, получивший № 30. Как многое, что строилось в это время, он отличался использованием весьма необычных для бронепоезда элементов.

Две броневые площадки строились на основе четырехосных полувагонов грузоподъемностью около 50 тонн. Деревянные стенки полувагонов сняли и вместо них установили по металлическому прямоугольному каркасу, к которому приварили броневые листы толщиной 12 мм. На крышу установили по две башни танка КВ с 76,2-мм. Таким образом получилась бронеплощадка, которую оборудовали дверьми для входа и выхода личного состава, поручнями для

подъема на крышу и всеми другими приспособлениями, необходимость которых подсказывал опыт постройки бронепоездов во время Гражданской войны.

На двух двухосных 20-тонных платформах разместили по две железобетонные емкости, которые использовались при строительстве теплотрасс, по одной с круглым отверстием вверху, и по одной без отверстий. В емкостях с отверстиями разместили крупнокалиберные пулеметы ДШК калибра 12,7 мм, в глухих сделали лишь одну дверь, так как они предназначались для хранения боеприпасов. Внутри емкости обшили досками, а между ними на каждой платформе насыпали песок и установили по 120-мм миномету.

Впереди состава располагалась еще одна 20-тонная платформа, на которой был насыпан уголь для паровоза и располагались материалы для разного рода ремонтов. На торце платформы устроили будку, где находился один из членов экипажа, который вел наблюдение за железнодорожным полотном и местностью, держа связь с машинистом паровоза серии «0-8» и командиром бронепоезда, находившимся на одной из бронеплощадок.

Руководил строительством начальник цеха Е.Е. Раевский. Активное участие в этой работе принимали мастера А.Л. Иванов, И.С. Зелиневский, машинисты П.Ф. Жуков и С.И. Мурашов.

Вооружение бронепоезда № 30 и окончательная отладка механизмов осуществлялось на Ленинградский Металлический завод. Здесь бронепоезд был окончательно укомплектован. Одновременно формировался экипаж, который принимал участие в достройке бронепоезда, одновременно осваивая его системы и механизмы. Активно участвовали в этой работе, сутками не выходя из цеха, офицеры А.И. Доценко, Ш.Ш. Делькин, С.И. Скоробогатько, М.И.

Гриспон, назначенные командирами бронеплощадок, сержанты Аникеев, Тихомиров, Помченко и многие другие.

Командиром бронепоезда № 30 назначили опытного офицера капитан-лейтенанта М.А. Михайлова, бывшего командира артиллерийской батареи «Литер Б» специального дивизиона КБФ, участвовавшего в тяжелейших боях на Пулковских высотах в июле-октябре 1941 года. Военным комиссаром — старшего политрука Иванова.

Всего же личный состав бронепоезда насчитывал 122 человека, из которых командного состава было 10 человек, начальствующего — 4, младшего начальствующего — 34, рядового — 74.

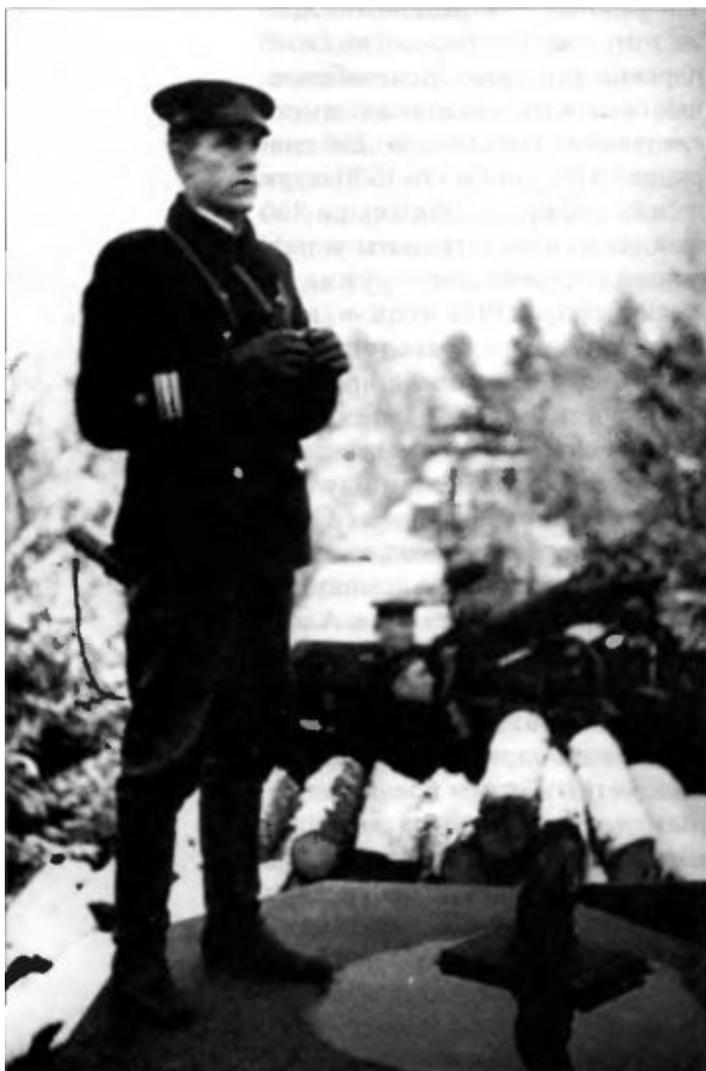
В окончательном виде вооружение бронепоезда составляли четыре 76,2-мм танковые пушки, два 120-мм миномета, два 12,7-мм пулемета и 16 пулеметов калибра 7,62 мм. Командный состав был вооружен пистолетами системы ТТ, рядовой — карабинами. Кроме того, имелось несколько снайперских винтовок. Железобетонные емкости позволяли иметь следующий боезапас: по 250 снарядов на орудие (всего 1500 штук из них 200 бронебойных), по 300 мин на миномет, гранаты и патроны для стрелкового оружия.

12 ноября 1941 года в цехе Металлического завода представительная комиссия приняла законченный постройкой и успешно испытанный на Ржевском полигоне бронепоезд, получивший в отчете завода индекс С-30.

23 ноября бронепоезд, как сказали бы моряки, начал кампанию, то есть прибыл на станцию Александровская, ставшую его первой базой. И в начале декабря бронепоезд С-30 получил задание поддержать артиллерийским и минометным огнем боевые действия стрелковых подразделений, которые вели тяжелые оборонительные бои в излучине Невы, у Ивановских

порогов и в районе Усть-Тосно. Огневые позиции бронепоезда находилась в районе станций Саперная — Понтонная.

В январе 1942 года бронепоезд С-30 отошел в Колпино, на территорию своего родного Ижорского завода. Находясь здесь, бронепоезд поддерживал своим огнем, в основном минометов, Ижорский батальон, отбивавший яростные атаки фашистов, рвавшихся к Ленинграду.



Командир бронепоезда С-30 капитан-лейтенант МЛ. Михайлов. 1943 г.

В феврале 1942 года С-30 пришлось перебазироваться на Карельский перешеек, на участок Грузино-Васкелово. В оперативном отношении бронепоезд вошел в подчинение командующего 23-й армии, противостоящей финским частям. Активных наступательных действий финны не вели, но обстановка здесь была также очень сложной. Бронепоезд должен был занять выжидательную позицию на Васкеловском направлении. Когда он прибыл в заданный район рядом с Лемболовским озером, то оказалось, что позиция полностью разрушена, то есть бронепоезд остался на главном пути без прикрытия. Экипажу пришлось, прежде всего, восстанавливать позицию.

Необычайно морозная зима 1941-1942 годов и отсутствие нормального питания, а, проще говоря, настоящий голод, привели к тому, что в экипаже бронепоезда основные потери составили обмороженные и дистрофики. В дополнение к этому началась цинга. Весь личный состав в обязательном порядке пил хвойный отвар, жевал хвойные иголки и сосновую кору... Поэтому восстановление позиции продвигалось крайне медленно.

9 апреля 1942 года бронепоезд передали в подчинение командира 101-й бригады железнодорожной артиллерии КБФ, состоявшей из железнодорожных артиллерийских транспортеров ТМ-1-180, ТМ-1-14. Моряки помогли экипажу бронепоезда, и вскоре выжидательная позиция была оборудована и бронепоезд смог начать боевые действия. В составе 101-й железнодорожной бригады бронепоезд С-30 выполнял задачи огневой поддержки и прикрытия действий артиллерийских дальнобойных транспортеров.

Тяжелая зима отрицательно сказалась и на технике. Бронепоезд С-30 с серьезными повреждениями вскоре отправился на ремонт в депо Московского вокзала. В это время экипаж пополнился молодыми краснофлотцами,

которые участвовали в ремонтных работах и параллельно осваивали боевую технику.

После ремонта, в новой камуфляжной окраске бронепоезд С-30 в ночь со 2 на 3 ноября 1942 года вновь вышел в район Лемболовского озера для выполнения боевых задач по плану командования 101-й бригады железнодорожной артиллерии.

Первая серия боевых выходов на огневые позиции продолжалась с 3 по 9 ноября 1942 года. Бронепоезд вел огонь по переднему краю обороны противника, обстреливая ДЗОТы, наблюдательные пункты, пулеметные гнезда, артиллерийские и минометные батареи, командные пункты. Периодически огневому воздействию подвергались скопления живой силы противника, осуществлялось артиллерийское обеспечение частей 23-й армии, выходявших в разведку боем.

За этот период боевых действий потерь среди личного состава не было, а бронепоезд получил лишь незначительные повреждения. Это был результат умелых действий командования 101-й бригады и следствие накопившегося боевого опыта. Бронепоезд стал мощной артиллерийской батареей под стать своим крупнокалиберным собратьям.



Командир бронепоезда С-30 капитан-лейтенант МЛ. Михайлов. 1943 г.

Например, расчеты 76,2-мм орудий упорными тренировками довели их скорострельность до 12 выстрелов в минуту. Все четыре орудия бронепоезда в минуту выпускали 48 снарядов. Как правило, стрельба на поражение продолжалась не более трех минут (за это время наблюдатели противника успевали засечь стреляющий бронепоезд и на четвертой минуте его артиллерия могла открыть ответный огонь), в течение которых четыре ствола делали 144 выстрела. 144

снаряда бронепоезда, 144 мощных взрыва могли уничтожить все живое на площади до 1 кв. км.



Командир башни бронепоезда С-30 снимает закрышку с дула орудия перед стрельбой. 1942 г.

Бронепоезд С-30 основательно обустроился на станциях Грузино и Токсово, создав две выжидательные позиции, базы постоянного боепитания и продовольствия. Здесь находились жилые вагоны, склады, медицинский пункт, баня.

После прорыва блокады Ленинграда на основании приказа Командующего КБФ от 13 января 1943 года бронепоезд С-30 со всей боевой техникой, имуществом и личным составом 19 января был передан в состав бронетанковых войск Ленинградского фронта, став основной единицей 14-го отдельного дивизиона бронепоездов (ОДБП). К этому времени количество 76,2-

мм пушек увеличилось до шести и добавились два 37-мм зенитных полуавтомата.

Кроме того, в состав бронепоезда вошла автодрезина, которая буксировала платформу, с установленными на ней двумя полковыми минометами калибра 120 мм.

14-ОДБП состоял из двух из бронепоездов — С-30 и мотоброневагона МБВ-2, получивших при формировании новые названия: соответственно «Стойкий» и «Стремительный». Командиром дивизиона назначили капитан-лейтенанта М.А. Михайлова с присвоением ему звания майор (так пишет безымянный автор воспоминаний, может быть спутав с капитаном 3 ранга), заместителем по политической части капитана Мамедова, начальником штаба командира мотоброневагона капитана Богданов.

Окончательно сформированный в январе 1943 года 14-й ОДБП постоянно перебрасывался почти на все направления железных дорог Ленинградского узла и действовал в составе 23-й, 67-й, 47-й, 21-й армий в радиусе от 30 до 160 км от Ленинграда.

Морозным утром 12 января на позиции противника обрушились снаряды и мины более 4000 орудий и минометов. Это началась артиллерийская подготовка перед наступлением в полосах прорыва 67-й и 2-й ударных армий. 18 января войска Ленинградского Волховского фронтов прорвали блокаду Ленинграда.

После прорыва блокады на участке Северной дороги Назия — Жихарево начали строить железнодорожную ветку, которая связала Ленинград с Большой землей. Одновременно строилась свайная переправа через Неву и второй капитальный железнодорожный мост. Условия работы этой фронтальной магистрали оказались очень тяжелыми. Путь проходил всего в 4-5 км от линии

фронта. Фашисты в упор стреляли по железнодорожному полотну, но работы продолжались и 7 февраля в Ленинград пришел первый поезд продовольствием.

Проход поездов по этому узкому коридору обеспечивали бронепоезда 14-го ОДБП.



Бронепоезд С-30.1942 г.

8 августа 1943 года согласно приказу начальника штаба Ленинградского фронта 14-й ОДБП был введен в оперативное подчинение 67-й армии Ленинградского

фронта и передислоцирован на железнодорожный участок Шлиссельбург — Бумкомбинат.

Один из участников тех боев вспоминал: «...дивизион 8 августа отправился со станции Токсово через Ржевку на станцию Шлиссельбург, где была организована база дивизиона. Выжидательная позиция бронепоезда «Стойкий» находилась на ветке южнее станции в 3-4 км, а бронепоезда «Стемительный» — южнее 4-5 км от платформы Черная Речка. Огневые позиции были максимально приближены к переднему краю. Наблюдательные пункты были на Бумкомбинате.



Бронепоезд С-30.1942 г.

Наблюдательные пункты командиров бронепоездов позволяли хорошо просматривать передний край

обороны противника в секторе Лобаново — Мустолово и в глубину на 2-4 км, что было достаточно для выполнения боевой задачи».

В сентябре 1943 года на бронепоезде «Стремительный» потребовалось провести ремонт ходовой части из-за полученных боевых повреждений. Следовало отремонтировать мотор, а также артиллерийские системы, электрооборудование, средства связи. Поэтому его отправили на станцию Московская-пассажирская, где он находился с 24 сентября по 24 октября 1943 года. Закончив здесь ремонт материальной части, бронепоезд перешел на Кировский завод для замены стволов орудий.

После выполнения ремонтных работ бронепоезд вышел на выжидательную позицию у платформы Каменка Ириновской железной дороги, где готовился к предстоящим боям по снятию блокады Ленинграда. В январе 1944 года началось наступление частей Красной Армии по всему Ленинградскому фронту.

12 января 1944 года 14-й ОДБП ушел в город Колпино в распоряжение 47-й армии. Совместно со 116-м стрелковым корпусом дивизии он должен был выполнять боевые задачи в направлении Красный Бор — Саблино. Огневые позиции бронепоездов находились в 2 км севернее Красного Бора. Бронепоезд «Стремительный» занял выжидательную позицию на станции Колпино, а «Стойкий» на станции Петрославянка. В операции «Нева — 2» по полному снятию блокады 14-й ОДБП участвовал с 14 по 27 января 1944 года. 27 января враг был отброшен, сопротивление сломлено, блокада полностью снята.

Оба бронепоезда вместе с управлением дивизиона были переброшены на станцию Ленинград — Навалочная, а затем на Московскую-пассажирскую. 9 февраля 14-й ОДБН был выведен из оперативного подчинения 47-й Армии и введен в резерв

Ленинградского фронта. Так закончились бои под Ленинградом.

В дальнейшем бронепоезд «Стремительный» был выведен из состава 14-го ОДБН и стал действовать как самостоятельная боевая единица.

После войны мотоброневагон МБВ-2 занял место вечной стоянки в музее Кубинка под Москвой.

В ходе боев бронепоезд «Стойкий» также получил серьезные повреждения, которые вызвали, необходимость заводского ремонта. Для этого бронепоезд направили на Ленинградский Металлический завод. Во время ремонта экипажу бронепоезда вручили медали «За оборону Ленинграда». Церемония вручения проходила на Московском вокзале. Неожиданно начался артиллерийский обстрел, но строй моряков мужественно продолжал стоять, не сдвинувшись ни на шаг. Все прошло удачно, лишь штукатурка, сбитая осколками, несколько подпортила праздничный обед.



Бронепоезд С-30. 1942 г.

С окончанием ремонта, пополнив запасы и восстановив силы, бронепоезд «Стойкий» в августе-сентябре 1943 года был активно задействован в операциях по артиллерийскому обеспечению действий частей и соединений 67-й армии, которые совместно с 55-й армией «перемалывали» части 18-й германской армии.

«Стойкий» поддерживал своим огнем части 67-й армии, которые вели бои в районе деревни Арбузове — поселок Синявино. С 15 по 18 сентября бронепоезд обеспечивал огнем 30-й стрелковый корпус при штурме Синявинских высот. Операция закончилась успешно, но с большой кровью.

Бронепоезду довелось участвовать в боях по освобождению Красного Села, Гатчины, Волосова, Кингисеппа и в операциях по штурму Нарвы.

После того, как «Стойкий» вышел из состава 14-го ОДБП, он был направлен для участия в Выборгской операции, обеспечивая огнем действия 109-го стрелкового корпуса 21-й армии.

После освобождения Выборга, летом 1944 года «Стойкий» был выдвинут на позицию западнее станции Тали. С сентября 1944 года бронепоезд выполнял задачи по охране торгового порта в Выборге, железной дороги от станции Тали до станции Териоки (ныне Зеленогорск) от возможного воздушного десанта.

В этот период в связи с уходом командира бронепоезда А.И. Доценко в распоряжение командования КБФ вместо него был назначен старший лейтенант А.Ф. Нефедов.

После победы советского народа в Великой отечественной войне, конце июня 1945 года. Был подписан приказ о расформировании экипаж бронепоезда «Стойкий», демобилизации старших возрастов, откомандировании матросов и старшин срочной службы в Балтийский флотский экипаж.

Так закончился боевой путь бронепоезда С-30 «Стойкий».

В сентябре 1941 года Ленинградский Металлический завод построил бронепоезд С-28 «Сталинец». Он состоял из бронированного паровоза с тендером; трех артиллерийских платформ, защищенных противопульной броней. На двух из них установили по одной 100-мм пушке и по одному миномету калибра 120 мм; третьей платформе — две 76,2-мм пушки и две спаренные зенитные установки пулеметов системы «Максим». Кроме того, имелась еще одна платформа — полевая база, на которой были оборудованы кухня и помещение для команды. На концевых площадках имелось по четыре пулемета.

Командиром бронепоезда назначили опытного офицера Г.П. Минаева, комиссаром — М.М. Дедюшина.

Первые боевые действия бронепоезд С-28 «Сталинец» предпринял в районе Невской Дубровки. С наблюдательных пунктов правого берега Невы велось непрерывное и тщательное наблюдение за противоположным берегом. Как только наблюдалось скопление пехоты или движение вражеских подразделений и колонн машин, бронепоезд немедленно начинал огневой налет. Сначала немецкая артиллерия не доставляла особых хлопот бронепоезду. Но после того, как артиллерия «Сталинца» уничтожила в районе Павлова колонну немецкой пехоты, противник, усилив наблюдение, устроил настоящую охоту за нашим бронепоездом. Стоило в лесном массиве появиться едва заметную дымку из трубы паровоза, как гитлеровцы немедленно открывали огонь. Перед паровозной бригадой встала сложная задача, как, не выдав своего местоположения, вывести бронепоезд на нужные огневые позиции для ведения артиллерийского огня. Пришлось применить всю смекалку для того, чтобы выходить победителями в этих дуэлях.

Правда, периодически доставалось и нашему бронепоезду. Получив ряд серьезных повреждений, пришлось провести ремонт на Ленинградском Металлическом заводе. Вернувшись на фронт, командир бронепоезда Минаев и комиссар Дедюшин отправили директору завода Седову письмо: «...Мы не так давно вышли из ремонта, который производился на заводе им. Сталина. После этого ремонта наш, сделанный руками Ваших рабочих, бронепоезд С-28 с 6 декабря 1941 года по 10 января 1942 года успел преподнести много сюрпризов для ненавистного кровожадного зверя, фашизма.

Мы огнем своих черных жерл уничтожили 12 дальнобойных орудий, 4 ДЗОТа, три минометных

батареи с расчетами, один НП, 8 домов с пехотой, больше 100 автомашин, одну землянку с пехотой, разбили бронепоезд противника, подавили 27 орудийных и семь минометных батарей противника.

Бронепоезд сделал более 50 выездов на огневые позиции, а за время пребывания на фронте орудия бронепоезда выбросили на головы немцев десятки тонн металла, уничтожено более 400 гитлеровских бандитов...»

23 февраля 1942 года бронепоезд С-28 «Сталинец» передислоцировался на участок железной дороги Ольгино-Сестрорецк для содействия так называемой зимней обороне. Ожидалось, что финские лыжники будут пытаться провести атаку Кронштадта или разведывательную операцию по льду Финского залива. Не один раз бронепоезду приходилось открывать огонь по покрытой льдом акватории Финского залива. В это время здесь совместно с бронепоездом действовал лыжный батальон, сформированный из студентов Ленинградского института физкультуры им. П.Ф. Лесгафта.

Почти каждый день зенитки бронепоезда С-28 открывали заградительный огонь по немецким самолетам, пытавшимся с северной стороны прорваться к Ленинграду.

1 мая финны попытались предпринять атаку наших позиций вдоль берега Финского залива, но разведка вовремя смогла засечь приготовления и быстро сообщила координаты на бронепоезд, который немедленно артиллерийским огнем сорвал атаку.

Но не только артиллеристам бронепоезда № 28 «Сталинец» было трудно. Весь экипаж был готов к подвигу и их приходилось совершать. Вот как описывала один из них газета 55-й армии: «Это случилось на паровозе № 691 (этот был заводской номер бронепоезда № 28. — *Л.И.*). Из паровозного котла по резьбе

контрольной пробки потекла вода непосредственно в топку. Могла произойти авария. Специалисты предлагали погасить топку, а паровоз отправить в депо на ремонт.

На это ушло бы более суток, но бронепоезд мог понадобиться в любую минуту.

Машинист старшина Исаев вызвался провести ремонт не выводя паровоз из состава бронепоезда. Надев брезентовый костюм, смочив его водой, Исаев залез в раскаленную топку. Опасность была велика, каждую секунду контрольную пробку могло вырвать давлением пара и залить кипятком старшину. Исаеву было очень трудно дышать, но машинист смог устранить повреждение и в котле снова начали поднимать пар. Бронепоезд был готов к действию».

К этому времени на Финском заливе сошел лед, и отпала необходимость в столь тщательной охране побережье. Поэтому бронепоезд отправился на Ленинградский Металлический завод для ремонта и модернизации. На первой платформе вместо миномета установили 100-мм пушку, на второй платформе вместо миномета и 100-мм пушки установили две 107-мм пушки. Кроме того, увеличили толщину брони артиллерийских площадках до 30 мм. В по бортам средней части артиллерийской платформы № 3 установили по два пулемета «Максим». Теперь на этой платформе их стало восемь.

Сменив камуфляж с белой краски на бурую, бронепоезд С-28 «Сталинец» 15 мая прибыл на станцию Обухово. Сюда же прибыл бронепоезд «Народный Мститель» с мотоброневагоном МБВ-2 и здесь был сформирован 71-й отдельный дивизион бронепоездов.

На Ленинградском Металлическом заводе в 1941 году по собственному проекту был построен еще один бронепоезд — С-26 «Красногвардеец». К сожалению,

сведения о нем крайне скудны. Данных о его боевой деятельности обнаружить пока не удалось. Известно, что в состав бронепоезда С-26 входили: бронированный паровоз с тендером; одна артиллерийская платформа, вооруженная двумя 75-мм морскими пушками, четыремь амбразурными установками пулеметов, и четыремь установками пулеметов на кронштейнах для обстрела вдоль пути (по два пулемета с каждого конца площадки); одна артиллерийская платформа, вооруженная одной зенитной 76,2-мм пушкой длиной ствола 30 калибров; одной зенитной 76,2-мм пушкой длиной ствола 50 калибров; двумя установками минометов калибра 82 мм; четыремь установками пулеметов на концевых площадках (по две с каждого торца).

Кроме того, были оборудованы два двухосных вагона, в которых размещались кухня и помещение для команды.

Паровоз и все артиллерийские площадки имели противопульное бронирование.

Бронепоезд «Народный мститель» построили железнодорожники Ленинград — Варшавского узла и в отличие от бронепоезда «За Родину» (второго) в необычайно короткие сроки. Его строительство началось в августе 1941 года под руководством начальника локомотивного депо Ленинград — Варшавского отделения М.М. Иванова. Именно благодаря его энергии удалось быстро решить почти все организационные вопросы. Ускорило строительство и то, что удалось получить на вооружение башни подбитого танка КВ.

Первоначально предполагалось дать бронепоезду название «Ленинградский железнодорожник». Затем он, как многие собратья, получил только номер — 640, а когда строительство уже близилось к завершению, то

бронепоезду с одобрения всего коллектива присвоили новое название — «Народный мститель».

Бронепоезд имел на вооружении две башни танка KV с 76,2-мм пушками, две зенитные 76,2-мм пушки, 12 пулеметов «Максим» и один спаренный пулемет на тендере паровоза для стрельбы по воздушным целям. Кроме того, для наблюдения за состоянием железнодорожного полотна и общей обстановки впереди бронепоезда располагалась бронедрезина, вооруженная спаренными пулеметами «Максим».

Экипаж бронепоезда «Народный мститель» за исключением нескольких кадровых офицеров (без них, разумеется, обойтись было нельзя) — артиллеристов, пулеметчиков — был сформирован из добровольцев-железнодорожников, в том числе и тех, кто строил бронепоезд. Это машинисты Т.П. Раук, С.В. Конкин, В.Б. Ингилевич, братья Лисицыны, путейцы М.А. Коновалов, А.М. Никифоров. Были среди экипажа и женщины: помощник машиниста С.К. Кирсанова, фельдшер М.А. Утехина, совсем молоденькие медсестры Ася Филиппова, Катя Федорова, Катя Фархулина.

Командир бронепоезда П.П. Фарутин (после М.М. Иванова именно он руководил его строительством) и кадровые военные терпеливо обучали пока еще гражданский личный состав приемам обращения с оружием и стрельбе. И надо сказать, что железнодорожники оказались толковыми учениками.

Паровозную бригаду возглавил старший машинист Т.П. Раук, командиром отделения разведки назначили старшего сержанта С.А. Бармина.

В состав бронепоезда вошел как подчиненное подразделение мотоброневагон (МБВ-2), о котором речь шла выше.

7 ноября 1941 года на перроне Варшавского вокзала состоялся митинг, на котором экипажу вручили боевое Красное знамя. Бойцы и командиры поклялись

оправдать название бронепоезда — «Народный мститель» — не жалея жизни мстить ненавистному врагу за горе и смерть, которые он принес на нашу землю.

Уже через день после митинга, 9 ноября, бронепоезд «Народный мститель» поступил в оперативное подчинение командующего 55-й армией. В этот период войска Красной армии остановили немецкие войска на реке Тосно.



Артиллеристы одного из бронепоездов на Ленинградском фронте



Бронепоезд «Стремительный»

Бронепоезд «Народный мститель» действовал на участке железной дороги между станциями Понтонная — Саперная — Усть-Ижора. В его боевую задачу входила, прежде всего, поддержка артиллерийским и пулеметным огнем стрелковых подразделений, в тяжелых условиях отражавших непрерывные атаки немецких частей.

В этот период и бронепоезду приходилось действовать в особенно сложной обстановке. Постоянно не хватало топлива. Зачастую приходилось вытаскивать уголь из разбитых паровозов. Под огнем противника бойцы загружали уголь в мешки и на плечах доставляли на бронепаровоз.

Ежедневно стояла проблема заправки паровоза водой. Ее добывали в колодцах брошенных деревень, а в наступившее вскоре зимнее время тендер забивали снегом и льдом и прогревали паром. Вот таких, подчас невероятных усилий стоила постоянная готовность бронепоезда к выходу на огневую позицию.

В начале ноября 1941 года войсковая разведка доложила, что в районе Ивановского обнаружено значительное скопление немецких войск. Упускать такой случай было нельзя, и бронепоезд «Народный мститель» получил приказ нанести огневой налет на этот участок. Но перед самым выходом на позицию произошла серьезная авария — в топке паровоза перегорели колосники. Для их замены следовало остудить топку, что заняло бы не менее суток. И вновь, как это уже бывало, с риском для жизни эта работа была сделана без охлаждения топки. Машинист В. Ингилевич, рискуя быть обожженным, надел на себя брезентовый костюм, шапку, валенки, обвязался веревкой, с помощью которой его вытаскивали из топки. За три приема он сумел заменить поврежденные колосники.

Бронепоезд «Народный мститель» вовремя прибыл в указанный район и успешно выполнил поставленную перед ним задачу.

И в дальнейшем экипаж бронепоезда действовал безупречно. Так, 17 ноября 1941 года в 12.00 зенитные орудия и пулеметы бронепоезда открыли мощный заградительный огонь по немецким бомбардировщикам, и не позволили им прорваться к Ленинграду.

На следующий день не повезло бронепоезду. Во время артиллерийской дуэли с немецкой батареей огнем противника была разбита одна бронеплощадка. При этом погибли лейтенант Глобин, старший лейтенант Михайлов и два бойца.

Но бронепоезд «Народный мститель» не оставил это без ответа: 20 ноября артиллерийским огнем он уничтожил командный пункт противника. Еще через несколько дней — артиллерийский ДЗОТ, минометную батарею и 15 человек пехоты.

Из боевых действий декабря следует отметить, как особо важное дело, уничтожение минометной батареи в районе роши «Ф» (к сожалению, расшифровать это

обозначение не удалось). В конце декабря том же районе артиллерия бронепоезда уничтожила два миномета, пулемет и одно орудие крупного калибра.

Как уже упоминалось, бронепоезд «Народный мститель» действовал совместно с мотоброневагоном МБВ-2, который был придан «Мстителю» для усиления мощи артиллерийского огня. Их совместная боевая работа продолжалась с 16 ноября 1941 года по апрель 1942 года.

База обеспечения бронепоездов находилась на станции Рыбацкое. Здесь же располагались штаб, вагон для личного состава, склады боеприпасов и продовольствия, артиллерийские мастерские. Вблизи станции Саперная был оборудован наблюдательный пункт, откуда поддерживалась связь со штабом бронепоезда и штабом стрелкового полка, в районе действия которого находился бронепоезд.

Выход на огневые позиции, как правило, совершался по команде начальника штаба артиллерии 55-й армии или по заявкам штаба стрелкового полка. Разумеется, по самолетам противника бронепоезда открывали огонь, не дожидаясь чьих-нибудь команд.

В августе 1942 года бронепоезду «Народный мститель» как лучшему на Ленинградском фронте было вручено переходящее Красное знамя.

Бронепоездом «Народный мститель» в разное время командовали капитан П.П. Фарутин, капитан А.А. Фридман, капитан Е.П. Кирилов, капитан П.И. Лях, капитан А.И. Казаков.

Капитан П.И. Лях после бронепоезда «Народный мститель» был назначен командиром бронепоезда «Ленинградец», также построенного в Ленинграде, но всю войну воевавшего на Волховском фронте.

Еще в самом начале войны, в июле 1941 года, бронепоезд «Ленинградец» был в срочном порядке отправлен в район станции Мга для участия в

ликвидации немецкого парашютного десанта и поддержки партизанского отряда А.А. Павлова. Затем возникла необходимость передислоцировать партизан в Погостье. Для этого использовали бронепоезд «Ленинградец» (пожалуй, это единственный случай использования бронепоезда только как транспортного средства), но возвратиться обратно он уже не смог, так как путь на Мгу был перерезан немецкими частями. Поэтому до прорыва блокады «Ленинградец» действовал и небезуспешно на Волховском фронте.

10 мая 1942 года «Народный мститель», как и «Сталинец» вошел в состав 71-го отдельного дивизиона бронепоездов (ОДБП). Вскоре к ним присоединился мотоброневагон МБВ-2.

Командиром 71-го ОДБП назначили капитана П.П. Фарутина, комиссаром — старшего политрука С.Н. Короткова. В первые месяцы своей деятельности в составе 71-го ОДБП бронепоезда взаимодействовали с 18-м гвардейским артиллерийским полком и 136-й стрелковой дивизией генерал-майора Н.П. Симоняка.

С начала 1942 году немцы стали обстреливать Ленинград артиллерией крупного и среднего калибра, обстрелы носили систематический характер — квартал за кварталом. Военный Совет Ленинградского фронта поставил перед фронтовыми, корабельными и береговыми артиллерийскими частями задачу усилить контрбатарейную борьбу, засекаать и уничтожать дальнобойную артиллерию врага. Основную роль в этом отводилась 101-й железнодорожной артиллерийской бригаде, в которую входили бронепоезда «Балтиец» (первый) и С-30. Участвовали в контрбатарейной борьбе и бронепоезда 71-го ОДБП.

Одной из первых сложных задач дивизиона стало уничтожение немецкой батареи, расположенной в Слуцком (Павловском) парке. Эта батарея интенсивно

обстреливала город, но не просматривалась с наблюдательных пунктов. Для того, чтобы ее обнаружить пришлось провести корректировку стрельбы с помощью звукоуловителей. Этот весьма непростой способ заключался в совмещении так называемых звуковых засечек с земли и с воздуха.

Эту подготовительную работу провел 2-й дивизион 12-го гвардейского полка майора Н.Н. Науменко. На основе полученных данных был определен примерный район расположения немецкой батареи. Для ее уничтожения 71-й ОДБП выделил бронепоезд № 28 «Сталинец», который 28 мая совершил мощный огневой налет, обстреляв район из 107-мм орудий. Судя по тому, что после налета обстрел города с этого направления прекратился, был сделан вывод о том, что батарея уничтожена.

Вот некоторые примеры боевых действий 71-го ОДБП в 1942 году.

— 2 июня бронепоезда «Народный мститель» и «Сталинец» огнем зенитных орудий и пулеметов отразили атаку немецких самолетов.

— 12 июня уничтожен склад боеприпасов и два миномета.

— 23 июня бронепоезда «Народный мститель» и «Сталинец» поддерживали наступление пехоты на деревню Путролово. Выпущено около 100 снарядов.

— 29 июня «Сталинец» вел огонь по укрепленным огневым точкам, расположенным на переднем крае немецкой обороны. В результате разбит один ДЗОТ и уничтожено несколько огневых точек. В тот же день «Сталинец» с помощью корректировщиков

3-го дивизиона 12-го Гвардейского авиаполка подавил 150-мм батарею противника.

— 2 августа бронепоезд «Сталинец» понес первые серьезные потери. По заданию начальника артиллерии 56-й стрелковой дивизии он находился на огневой

позиции, готовясь начать контрбатарейную борьбу с немецкой артиллерией. Но получил прямое попадание в крышу третьей бронеплощадки. При этом были убиты командир зенитного орудия старшина В.Н. Бурмистров, командир пулеметного отделения сержант А.С. Зитуев, ефрейтор В.А. Кочетков пулеметные номера — ефрейторы А. Таратин, С. Ефимов. Несколько человек получили ранения.

— 14 августа бронепоезд «Народный мститель» совершил огневой налет по переднему краю немцев. Уничтожен один ДЗОТ, подавлено несколько пулеметных огневых точек и около 30 гитлеровцев.

— 21 августа «Народный мститель» уничтожил склад горюче-смазочных материалов.

— 23 августа он же подавил минометную батарею.

— 5 сентября бронепоезд «Сталинец» совершил огневой налет по переднему краю противника. Уничтожено два ДЗОТа, два тяжелых миномета.

— 25 сентября бронепоезд «Народный мститель» торжественно отметил первую годовщину своей боевой деятельности. Поздравить экипаж прибыли представители Октябрьской железной дороги, Варшавское депо, АБТУ Ленинградского фронта.

— 14 октября такую же дату отметил экипаж бронепоезда «Сталинец». При этом присутствовали рабочие Металлического завода имени Сталина, строившие бронепоезд, и представители АБТУ Ленинградского фронта.

— 9 ноября бронепоезду «Сталинец» было вручено переходящее Красное знамя как лучшему бронепоезду Ленинградского фронта.

Начало 1943 года ознаменовалось некоторыми изменениями в составе 71-го ОДБП. 25 января майор А.А. Ветров сдал командование дивизионом капитану Ф.М. Фридману (которому в связи с новым назначением присвоили очередное звание — майор.

30 января мотоброневагон был выведен из состава 71-го ОДБП и переведен в только что сформированный 14-й ОДБП. Но бронепоезда «Сталинец» и «Народный мститель» продолжали громить врага. Так, с 10 по 19 февраля 1943 года они вели огонь по немецким узлам сопротивления и опорным пунктам в районе Красного Бора, обеспечивая действия наших частей. Только 10 февраля по заявкам 42-й стрелковой дивизии в поддержку наступления на Красный Бор бронепоезда выпустили 607 снарядов.

Как видно из представленных данных о боевой деятельности бронепоездов 71-го ОДБП, весь период от начала формирования до января 1943 года дивизион активно участвовал в боевых действиях. Его бронепоезда вели огонь по батареям, опорным пунктам противника, обстреливали передний край немцев, поддерживали наступательные действия стрелковых частей на различных направлениях: Красный Бор, Ям — Ижора, Никольском, Слуцком, на направлениях Пушкина и Колпина, в Грузино и Васкелово. Самое примечательное, что в этот период не было потерь в личном составе и не было серьезных повреждений материальной части.

Экипажи — солдаты и матросы, сержанты и офицеры — все понимали, что впереди предстоит главная задача — разгромить немцев и прорвать кольцо блокады. Не было почти ни одного участка железнодорожных путей в блокированном Ленинграде, с которых бронепоезда 71-го ОДБП не вели огневые налеты. Но все напряженно ждали, когда же наступят решающие бои по прорыву блокады, когда наступит день освобождения ленинградцев от немецкой блокады.

В начале января 1944 года 71-й ОДБП поступил в распоряжение 46-й гвардейской стрелковой дивизии

генерала Е.В. Козика. Пулковское направление стало основным участком боевых действий дивизиона.

На склоне Пулковской горы, рядом со знаменитой обсерваторией, был оборудован наблюдательный пункт, с которого командиры бронепоездов «Сталинец» и «Народный мститель» внимательно изучили передний край противника и направление, на котором должны были наступать части прорыва: танки 31-го отдельного тяжелого танкового полка и приданная им пехота.

В ночь с 14 на 15 января 1944 года бронепоезда заняли огневые позиции на одном железнодорожном пути. Впереди встал «Народный мститель» за ним на расстоянии нескольких десятков метров — «Сталинец». Все с нетерпением ждали команды «Огонь».

В 9 часов 20 минут началась артиллерийская подготовка перед наступлением войск. Бронепоезда участвовали в ней и затем поддерживали наступление. Вскоре был взят город Урицк, но Пушкин еще оставался в руках немцев. Пополнив боезапас и сменив огневые позиции и наблюдательный пункт, бронепоезда вплотную подошли к переднему краю, где уже кончался исправный путь. Двое суток они вели беглый огонь по Пушкину пока город не был освобожден. Вскоре наши войска заняли Красное село.

С 15 по 24 января 1944 года бронепоезда 71-го ОДБП уничтожили шесть артиллерийских батарей, 15 минометных, четыре противотанковых батареи, шесть пулеметных точек, несколько повозок и машин с боеприпасами, один штаб противника.

В боях по прорыву блокады Ленинграда принимали участие и бронепоезда 72-го ОДБП «За Родину» (командир майор Карташов) и «Балтиец» (командир майор Шпортко)

После прорыва блокады экипажи бронепоездов переключились на восстановление железнодорожных путей к станциям Гатчина, Мшинская, Толмачево, Луга.

Все дальше на запад продвигались наши войска, а за ними следовали бронепоезда 71-го ОДБП, усиленные средствами ПВО и двумя бронеплощадками с 25-мм автоматическими скорострельными зенитными пушками.

В апреле 1944 года при очередном налете германской авиации, несмотря на мощный заградительный огонь, бомба попала прямо в паровозную трубу бронепоезда «Народный мститель». Паровоз получил серьезные повреждения, а машинист Т.П. Раук — тяжелые ранения, в результате которых он остался инвалидом.

Для подготовки и участия в Выборгской операции бронепоезда 71-го ОДБП были переброшены на Карельский перешеек. Здесь они вошли в подчинение командования 142-й стрелковой дивизии.

Бои на Карельском перешейке проходили в сложной обстановке. Оборона финнов была крайне насыщенной. Здесь были и мощные бетонные долговременные огневые точки (ДОТы) так называемые миллионники (названные так потому, что на их строительство было истрачено огромное количество денег — миллионы). И хорошо замаскированные полевые укрепления.

Но наступавшая артиллерия и в основном железнодорожная имела явное превосходство над всеми оборонительными сооружениями финнов. Выборгская операция завершилась взятием Выборга.

С Карельского перешейка дивизион был переброшен под Нарву, где бронепоезда «Сталинец» и «Народный мститель» с ходу вступили в бой в составе артиллерийской группы 2-й ударной армии. После взятия Нарвы железнодорожники и саперы приступили к восстановлению моста, по которому бронепоезда смогли перейти на левый берег, на станцию Нарва. Некоторое время бронепоезда 71-го дивизион оставались на станции, прикрывая ее от частых налетов немецкой авиации. Кроме того, существовала опасность прорыва в

этом направлении остатков окруженных немецких частей.

После этих боев дивизион вступил на территорию Эстонии, сопровождая артиллерийским и пулеметным огнем продвижение наших танковых частей. После освобождения Эстонии немецких войск бронепоезда 71-го ОДБП получили задачу охраны Таллинского порта от проникновения морских диверсионных групп и обеспечения противовоздушной обороны города от налетов германской авиации.

За участие в боях на Карельском перешейке и под Нарвой 84 человека (26 офицеров, 40 сержантов и 18 рядовых) из экипажей бронепоездов были награждены различными правительственными наградами.

Из Эстонии бронепоезда «Сталинец» и «Народный мститель» снова прибыли на Карельский перешеек. На этот раз они дислоцировались на участке дороги Выборг — Энсо, рядом с советско-финляндской границей. В их задачу входила охрана границы и всей близлежащей территории.

После окончания Великой отечественной войны, в июне 1945 года, бронепоезда «Народный мститель» и «Сталинец» были переданы пограничным войскам.

Под Ленинградом в годы Великой Отечественной войны действовали и бронепоезда, построенные в других городах страны.

Так, в первых числах мая 1942 года из Москвы под Ленинград прибыл 32-й ОДБП в составе бронепоездов № 642 «Сталинец» (тезка бронепоезда, построенного на Ленинградском Металлическом заводе) и № 697 «Москвич». Бронепоездам пришлось продвигаться разными путями: «Сталинец» шел через Бологое, а «Москвич» — через Калязин и Сонково. Встреча бронепоездов произошла на станции Будогощь, которая

на протяжении более полутора лет боевых действий служила для дивизиона основной базой.

Командовал 32-м дивизиона майор Н.И. Смирнов, начальником штаба был А.П. Неплюев.

Участок Будогощь — Кириши на левом берегу Волхова к моменту прибытия дивизиона находился в руках немцев, на него 5 мая 1942 года и совершили первый огневой налет бронепоезда «Сталинец» и «Москвич». А всего дивизион сделал более 600 огневых налетов.

Для определения нахождения немецких огневых точек экипажи бронепоездов использовали способ, распространенный в контрбатарейной борьбе. К передовым позициям выдвигали мотодрезину с платформой, на которую ставили пушку небольшого калибра. Она начинала стрельбу по немецким позициям, вызывая на себя ответный огонь. Это давало возможность наблюдателям точно фиксировать расположение батарей противника. И тогда на позиции выдвигались бронепоезда и уничтожали замеченные объекты.

3 октября 1943 года бронепоезда 32-го ОДБП вместе с частями 44-й стрелковой дивизии освободили Кириши. Дивизион участвовал в снятии блокады Ленинграда, а затем с наступающими соединениями продвигался на Запад, закончив войну по стенами Кенигсберга.

На участке Будогощь — Кириши — Грузино вместе с бронепоездами 32-го ОДБП действовал 23-й отдельный дивизион. Бронепоезда этого дивизиона строились в Москве в депо у Казанского вокзала, а формировался дивизион на станции Подмосковная в конце 1941 года.

В его состав входили бронепоезд № 620 «Ежик» и бронепоезд «Железнодорожник-Ленинский». Ранее это подразделение именовалось 1-м запасным полком бронепоездов, переименованным в 23-й ОДБП 9 ноября

1941 года. Название бронепоезда «Ежик» было неофициальным. Он был несколько ниже остальных бронепоездов и предназначался в основном для борьбы с танками.

23-й ОДБП участвовал в боевых действиях под Ленинградом на Волховском фронте, затем участвовал в освобождении Прибалтики.

22 февраля 1942 года рабочие паровозного депо имени Ильича Западной железной дороги проводили на фронт бронированный паровоз «О^В-5144». Его вели две бригады: машинисты В.А. Разоренов и В.Е. Горбачев, помощники машинистов И.Ф. Ряховский и В.Е. Янченко, кочегары З.В. Курышев и И. Д. Сурай. Этот бронепаровоз вошел в состав бронепоезда «Смерть немецким оккупантам», имевшего армейский номер 681.

Вместе с бронепоездом № 699 «Дзержинец», который был построен во Владимире, бронепоезд «Смерть немецким оккупантам» вошел в состав 48-го отдельного дивизиона бронепоездов. Командовал дивизионом полковник А.Я. Пастухов.

8 мая 1942 года 48-й ОДБП вступил в боевое охранение моста через реку Мета у станции Малая Вишера.

Бронепоезд № 681 «Смерть немецким оккупантам» разработал свою тактику боевых действий, стараясь производить огневые налеты только ночью, что давало ему возможность успешно маневрировать.

25 мая 1942 года 681-й у станции Гряды подвергся сильнейшему авиационному налету. Более 25 германских бомбардировщиков пытались уничтожить наш бронепоезд. Зенитчики смогли расстроить боевые порядки самолетов и не дали возможности произвести прицельное бомбометание. Тем не менее, бронепоезд получил серьезные повреждения, но продолжал вести бой. 28 членов экипажа погибли.

Старший машинист В.А. Разоренов и его помощник И.Ф. Ряховский смогли ликвидировать полученные повреждения и спасли бронепоезд. За этот бой В.А. Разоренов был награжден орденом Великой Отечественной войны 2-й ст., а инженер-капитан Ольга Борисовна Власенко, помощник командира 48-го ОДБП по технической части — орденом Ленина.

Бронепоезда 48-го отдельного дивизиона бронепоездов участвовали в прорыве блокады Ленинграда, освобождали Новгород, Прибалтику.

Часть войск НКВД по охране железных дорог вошла в состав стрелковых соединений и частей Красной армии и успешно выполняли поставленные перед ними боевые задачи. Состоящие на вооружении полков внутренних войск НКВД бронепоезда передавались в состав формируемых отдельных дивизионов бронепоездов и выполняли боевые задачи уже в их составе.

В составе 23-й дивизии войск НКВД по охране железных дорог на дальних и ближних подступах к Ленинграду имелись, как отдельные подразделения бронепоездов (бронепоезд 51-го полка, бронепоезд 110-го полка, бронепоезд 52-го полка), так и три отдельных бронепоезда №№ 25, 26, 28.

Оборона Ленинграда, бои по прорыву и снятию блокады показали, что бронепоезда, даже построенные в спешке из некачественных материалов, являются серьезной боевой силой и время их еще не закончилось.

Заключение

Закончились бои Великой Отечественной войны. Страна начала залечивать страшные раны, а специалисты — подводить итоги и делать выводы. К сожалению, многие из написанных тогда документов: отчетов, докладов, воспоминаний стали доступны профессиональным историкам и любителям истории лишь в последнее время.



Мотоброневагон МБВ-2 в музее Кубинка

Так, лишь совсем недавно были рассекречены архивные материалы о боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны и, в частности, документы 101-й железнодорожной артиллерийской бригады, куда

наряду с железнодорожными транспортерами ТМ-3-12, ТМ-1-180 входили и бронепоезда «Балтиец» (первый) и С-30.

Это позволяет автору надеяться на создание в ближайшем будущем второго издания книги «Морские пушки на железной дороге», в которой особое место было бы уделено именно 101-й бригаде. Соединению, которое наряду с другими артиллерийскими частями береговой артиллерии и кораблями КБФ спасло Ленинград в годы блокады, выдержав и одержав трудную победу в контрбатарейной борьбе с крупнокалиберной германской артиллерией, пытавшейся стереть наш город с лица земли.

Но это мечты, а пока следует подвести некоторые итоги.

Вот сухие статистические данные о формировании бронепоездов во время войны.

1. К началу войны общее количество бронепоездов составляло 47 единиц и два мотоброневагона.

2. Построено и сформировано за 1941–1944 годы 143 бронепоезда. Из них:

- в инициативном порядке — 24 бронепоезда,
- по директиве НКО № 22сс от 29 октября 1941 года — 85,
- Рембазой № 6 — 2,
- прочими предприятиями — 11,
- типа БП-43 — 21.

3. Наибольшее количество бронепоездов, которое одновременно находилось на действующих фронтах — 110.

Количество бронепоездов на Дальневосточном фронте и Забайкальском фронте — 19.

4. Потеряно на фронтах — 65.

5. Передано другим организациям — 2.

6. Восстановлено материальной части — 13.

7. На 1 июня 1945 года состояло:

- на фронтах — 123 бронепоезда,
- в 1-м полку бронепоездов и Высшей Офицерской школе — 4
- на базе МТО в резерве Управления — 2,
- в пунктах ремонта — 8,

По неполным данным за период Великой Отечественной войны бронепоездами нанесено противнику следующий урон:

Наименование целей	Уничтожено	Подавлено
Подбито		
Артиллерийских батарей	98	206
Минометных батарей	152	161
Орудий разных калибров	155	29
Минометов разных калибров	135	25
Пулеметов разных систем	603	237
ДЗОТ (разрушено)	286	
Блиндажей разных	75	
Наблюдательных пунктов	29	
Танков и самоходных орудий	336	34
Автомашин с боеприпасами и другими		
Грузами	704	8
Повозок с боеприпасами	339	14
Складов с боеприпасами и ГСМ	42	
Самолетов	115	
Бронепоездов		2
Мотоциклов	161	
Воинских эшелонов	2	
Солдат и офицеров	43373	

Эти данные взяты из официального «Отчета о действиях бронепоездов в 1941-1945 годах». Не доверять этим цифрам нельзя, хотя и очевидно, что наблюдатели и корректировщики могли ошибиться, сосчитав, например, количество уничтоженных немцев с точностью до одного человека. Важно другое — бронепоезда, несмотря на все известные еще с времен

Гражданской войны недостатки, оказались серьезной силой, способной реально влиять на исход боя.

Показателем является и тот факт, что 23 % личного состава бронепоездных частей были награждены орденами и медалями. В отдельных соединениях этот процент был разумеется выше. Например, за отличные боевые действия 70 % личного состава 37-и 49-го ОДБП удостоились правительственных наград. А сами дивизионы получили наименование — «Шепетовские». Кроме них еще десять дивизионов получили собственные наименования.

В мирные годы бронепоезда еще некоторое время поддерживались в боевом состоянии. Но появление новых видов вооружения отодвинуло их на второй и даже на третий план. Бронепоезда постепенно ржавели. Повезло лишь единицам, как, например, мотоброневагону МБВ-2, который как уже упоминалось, находится в Кубинке под Москвой.

Петербургу не повезло. Удалось, правда, спасти железнодорожный транспортер ТМ-3-12, за что огромное спасибо руководству Октябрьской железной дороги. Теперь этот уникальный экспонат находится в Центральном Музее Октябрьской железной дороги на территории бывшего Варшавского вокзала.

Но история, как известно, движется по спирали. Бронепоезда, звездный час которых, казалось, давно прошел, нашли применение в локальных конфликтах. И ныне в Чечне железные дороги патрулируют небольшие, но самые настоящие бронепоезда.

Поэтому давайте будем помнить все то, что сделали поколения, жившие на этой земле до нас.

*Санкт-Петербург
2005 год*

Приложение

Евгения Молчанова Бронепоезд «За Родину»

Если позабудем мы, внуки наши знать не будут.

А. Молчанов

Посвящается памяти моего отца Алексея Дмитриевича Антонова и его друзьям и товарищам, построившим в мастерских Витебского вагонного пассажирского участка Ленинградской железной дороги в сентябре 1941 года бронепоезд «За Родину»

Героическая оборона Ленинграда была самой продолжительной и самой кровавой операцией Второй мировой войны. Она действительно не имеет себе равных в истории человечества по своим масштабам, по героизму, стойкости и самоотверженности защитников и жителей города, по принесенным ими жертвам и по значению в исходе всей войны.

В героической обороне Ленинграда вместе с войсками Ленинградского фронта участвовали жители города. Свой весомый вклад в защиту города внесли ленинградские железнодорожники.

С первых дней войны резко изменился характер работы всего железнодорожного узла. Наипервейшей задачей железнодорожников стала доставка к фронту войск, боевой техники, продовольствия, боеприпасов и эвакуация жителей города, учреждений и предприятий. Колоссальная нагрузка легла на всех железнодорожников: руководителей и рабочих вагонных и паровозных депо, на диспетчеров, руководивших

движением поездов, на путейцев, связистов, энергетиков, обеспечивающих бесперебойный пропуск поездов.

Август 1941 года

С Московского, Финляндского и Витебского вокзалов города идет эвакуация горожан: детей, детских учреждений, женщин с детьми, пожилых людей. Эвакуируются предприятия и учреждения — с оборудованием, со своими рабочими и служащими.

В сутки уходят из Ленинграда 10–15 эвакопоездов. Только за период с 26 июля по 27 августа 1941 года по железной дороге в 282 поездах было эвакуировано 565 тысяч ленинградцев и 92 предприятия. Кроме того, в товарных поездах вместе с оборудованием предприятий выехало 171 320 рабочих и служащих с семьями. Для их перевозки потребовалось 40 тысяч вагонов.

Сами железнодорожники эвакуировали свои предприятия, локомотивы, вагоны и техническое оборудование.

Нелегкими были военные будни железнодорожников, но люди не жалели ни сил, ни здоровья, работали сутками, обеспечивали снабжение фронта, организовано проводили эвакуацию людей, имущества, промышленного оборудования. Паники не было.

8 сентября 1941 года замкнулось кольцо блокады. Враг подступал к стенам города. 12 сентября 1941 года гитлеровцы захватили Красное село, день спустя — Павловск и Пушкин.

Обстановка в городе была крайне сложной. На Ленинградском фронте в первые месяцы войны остро ощущался недостаток артиллерии. По артиллерии и танкам враг превосходил нас в 2 раза. Резервов артиллерии для укрепления участков фронта не было. Быстрый маневр артиллерии был невозможен.

Тогда командование Ленинградского фронта, городской комитет партии и исполком Ленсовета предложили руководителям Ленинградской и Октябрьской железных дорог начать строительство бронепоездов. В тот период это был, наверно, единственный выход из трудного положения, в котором оказалась артиллерийская оборона города. Бронепоезда с расположенными на платформах артиллерийскими системами, укомплектованные военными и железнодорожными специалистами, оказались именно той высокоподвижной огневой силой, которая требовалась для фронта. К тому же, развитая сеть железнодорожных путей в границах блокадного города с пятью железнодорожными вокзалами создавала возможность бронепоездам быстро перемещаться в самые горячие боевые точки, маневрировать, нанося внезапные удары по врагу и так же быстро уходить в укрытие.

Вспоминает Павел Петрович Фарутин, бывший заместитель командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта по артиллерии, гвардии полковник в отставке: «Мне как опытному артиллеристу военное командование Ленинградского фронта поручило обеспечить скорейшее строительство трех бронепоездов на предприятиях Ленинградской железной дороги.

Бронепоезда были построены железнодорожниками очень быстро, в течение двух месяцев осени 1941 года. Строились они на трех участках: в мастерских Витебского пассажирского вагонного участка, в паровозном депо Варшавского участка и в электродепо Балтийского участка. Военный совет Ленинградского фронта по мере ввода построенных бронепоездов присвоил им армейские номера и названия «За Родину», «Народный мститель» и «Балтиец».

В конце 1941 года я был назначен командиром бронепоезда «Народный мститель», построенном на Ленинград-Варшавском участке. А в 1942 году штаб Ленинградского фронта назначил меня командовать пятью бронепоездами: «Народный мститель», «Сталинец-28», «За Родину», «Балтиец» и «Стойкий»

Бронепоезд «Стойкий» был построен железнодорожниками Ленинград-Московского участка, «Сталинец-28» — на Ленинградском Металлическом заводе».

О том, как самоотверженно строили железнодорожники бронепоезда и как стойко защищали наш город от врага экипажи бронепоездов, остались воспоминания ветеранов войны. Но до сих пор малоизвестной остается история бронепоезда, построенного осенью 1941 года коллективом железнодорожников в мастерских Витебского вагонного пассажирского участка, в то время Ленинградской железной дороги. Военный совет Ленинградского фронта присвоил ему название «За Родину».

К сожалению, уже нет сегодня в живых тех людей, которые построили этот бронепоезд, очень мало осталось воспоминаний воинов, защищавших на этом бронепоезде наш город с 1941 по 1944 годы. В связи с административной перестройкой Витебского вагонного пассажирского депо потеряны архивные материалы, рассказывающие о военном подвиге железнодорожников. Некоторые сведения можно найти на страницах газеты «Октябрьская магистраль».

В номерах газеты за 1974 год можно прочитать воспоминания ветерана-железнодорожника Кирилла Ефимовича Школьниковца: «Сентябрь 1941 года. Ленинградский, уже военный вечер. Рабочий день закончился. Ленинградцы спешат по домам. Они уже знают, что через некоторое время с точностью хронометра снова завоюют сигналы воздушной тревоги,

прерывая передачу вечернего выпуска последних известий...

Вот уже усиливается злое урчание «юнкерсов». Раздается свист падающей авиабомбы. Скачут по асфальту пылающие «зажигалки». Неистово хлопают зенитки. В небе прочерчивают огненные траектории трассирующие пули... Недолг перерыв и после отбоя воздушной тревоги... И так до утра. Тогда по развалинам можно было проследить смертоносный путь ночных стервятников».

Вот такие воспоминания нахлынули на ветерана при взгляде на стенд в красном уголке Ленинград-Витебского пассажирского депо. На стенде изображен рельефный профиль бронепоезда. Ниже — несколько фотографий и текст: «В 1941 году рабочие нашего депо под артиллерийским огнем и бомбежками построили бронепоезд «За Родину», громивший врага на подступах к Ленинграду».

Руководить строительством бронепоезда на Витебском отделении был назначен начальник Витебского пассажирского вагонного участка Алексей Дмитриевич Антонов. В 1941 году ему было 42 года. Он был специалистом паровозной и вагонной служб. 10 лет отработал в локомотивном депо Ленинград-сортировочный Витебский (ТЧ-4) и прошел путь от помощника машиниста до инженера технического бюро.

В 1937—40 годы был командирован Наркомом путей сообщения в Петрозаводск начальником вагонного участка. За участие в спецперевозках Красной Армии, военной техники, боеприпасов и продовольствия во время советско-финляндской войны в 1939 году был награжден высшей правительственной наградой — Орденом Ленина.

Этот опыт пригодился в Ленинграде в 1941 году. Алексей Дмитриевич хорошо знал людей вагонного участка паровозного депо. По характеру он был

спокойный, справедливый, но требовательный. Железнодорожники ему доверяли. Заместителем А.Д. Антонова стал Никита Александрович Сиголаев, которому в то время было 35 лет. В 1940 году как перспективный специалист, стахановец он был командирован на учебу в Ленинградскую транспортную академию. В начале войны Никита Александрович вернулся работать в свое родное пассажирское депо. (После снятия блокады Ленинграда он возвратится в депо во второй раз с Дороги Жизни и останется работать начальником депо до 1983 года. В 1983 году ему будет уже 77 лет и в депо его будут ласково называть «Дедом».) А в 1941 году Никита Александрович и Алексей Дмитриевич — друзья, уверенные в победе над фашистами, хорошо знающие и понимающие друг друга. Они — единомышленники и подбирают на строительство бронепоезда таких же людей.

На строительство бронепоезда привлекаются специалисты двух паровозных депо: Витебского пассажирского и грузового Витебского-сортировочного ТЧ-4. Грузовым паровозным депо Ленинград-Витебское-сортировочное руководил с 1940 года Владимир Кондратьевич Гаврильчик. В 1941 году ему было 29 лет. Он пришел в это депо ТЧ-4 подростком. Работал слесарем, затем помощником машиниста, машинистом, машинистом-инструктором, начальником депо. Он был трудолюбивым, уравновешенным, целеустремленным. В жизни ему повезло. Он попал в коллектив профессионалов, с любовью и гордостью относившихся к своему делу, знаменитых стахановцев, таких, как Василий Дмитриевич Богданов. В 1935 году В.Д. Богданов прославил депо ТЧ-4 на всю страну вождением тяжеловесных поездов. Машинисты-железнодорожники всей страны подхватили его опыт; его рекорд изучался на всех железных дорогах страны. Многие машинисты стали водить поезда повышенного веса. А машинисты

Витебского-сортировочного старались быть лучшими из лучших и таких было не мало.

Этот опыт пригодился Владимиру Кондратьевичу Гаврильчику при строительстве бронепоезда, когда надо было одевать в стальную броню паровоз и вагоны вместе с военной техникой. А.Д. Антонов и В.К. Гаврильчик знали друг друга еще по работе в ТЧ-4. Вместе они быстро собрали хороших специалистов, владеющих самыми современными по тем временам технологиями и желающими построить бронепоезд.

Однако задача оказалась не простой. Постройка бронепоезда была незнакомым делом для железнодорожников. К тому же, техническая база пассажирского депо, по техническому статусу — мастерские, была не приспособлена для строительства бронепоезда. Мастерские не имели ни соответствующего оборудования, ни инструментов, отсутствовали специальные технические приспособления. Основной станочный парк уже эвакуировали, а депо готовили к консервации на время войны. Но всему коллективу хотелось самим построить бронепоезд и защитить свой город от врага. Поэтому сами разработали технический проект бронепоезда с учетом надежности, предельной простоты, а также имеющейся железнодорожной техники: паровоза, четырехосных платформ и четырехосных вагонов.

При разработке технических рабочих чертежей приходилось уменьшать размеры некоторых деталей для того, чтобы снизить общую массу бронепоезда с броней, полным вооружением, запасом боекомплекта и личным составом. Как говорили железнодорожники, надо было «вписаться в доступную нагрузку на ось». В связи с этой задачей надо было самым тщательно разработать рабочие чертежи. А в город рвался жестокий враг, поэтому строить надо было быстро и качественно.

Строителям приходилось самим договариваться с Ижорским заводом о доставке броневых листов и перевозить их в депо в перерывах между обстрелами и бомбежками Ленинграда. Само депо находилось в нескольких километрах от переднего края. От ежедневных обстрелов вылетали стекла в зданиях депо, и в мастерских не было тепла.

Остро ощущался недостаток электроэнергии. Это была проблема всего блокадного города. Дело в том, что уже к исходу сентября 1941 года в городе оставалось угля менее месячной нормы для всех электростанций. Выработка электроэнергии стала снижаться. А всем ленинградским предприятиям она была крайне необходима, так как заводы и фабрики выпускали в основном продукцию для фронта.

Как представляли мужественные железнодорожники свой бронепоезд? Он состоял из бронированного паровоза, трех четырехосных бронированных площадок, где располагались орудия, четырехосных бронированных вагонов для личного состава и двух контрольных платформ.

Маневровый паровоз был выбран из серии «О^В» (овечка) имел конструкционную скорость 50 километров в час и мог водить поезда массой 730 тонн. В 1920-е годы паровозы серии «О» были основными грузовыми локомотивами и эксплуатировались на всех железных дорогах страны. К 1930-м годам они стали маневровыми. Невысокие, с виду маломощные, они оказались идеальными в боевых условиях.

Бронеплощадки как основа бронепоезда представляли собой усиленные четырехосные платформы с отвесными бортами, высокими и прямыми клепаными башнями, высотой пульмановского вагона. Бока и пол платформ были покрыты 45-миллиметровой броней. Нижняя часть платформы состояла из рамы с ходовыми частями (тележками), рессорами, упряжками и

буферными устройствами. Орудийная башня крепилась на металлическом каркасе внутри бронеплощадки. Для входа в башню и подачи в нее снарядов в броне были сделаны двери, а под ними запасные люки. Верхняя часть башни имела вырез-амбразуру для пушки и окно для пулемета.

Для тщательного наблюдения за исправностью железнодорожного пути использовались две контрольные платформы, загруженные рельсами, шпалами и другими приспособлениями для ремонта в случае, если железнодорожный путь разбит.

Два пассажирских четырехосных вагона, одетых в броню, использовались для размещения личного состава, штаба, хранения боеприпасов, материально-технических средств, медикаментов для оказания первой помощи, запасов питания и кухни.

Руководители постройки бронепоезда продумали организацию его сборки. Так, оборудование локомотива поручили начальнику грузового паровозного депо Витебская-сортировочная Владимиру Кондратьевичу Гаврильчику. Рабочие грузового локомотивного депо использовали находящийся в депо маневровый паровоз О^В. Для надежности бронепоезда в кратчайшие сроки пришлось провести ремонт локомотива, переделать всю систему рессорного подвешивания так, чтобы рессоры выдерживали нагрузку до 21 тонны вместо 17 тонн. Одновременно усилили тормоза, заменили паровоздушный насос и колосниковую решетку.

Большую смекалку, мужество и творческие способности проявили мастера и рабочие грузового депо: мастер заготовительного цеха Петр Иванович Андреев, бригадир слесарей Иван Семенович Анфилов, слесарь-экипажник Михаил Васильевич Васильев, слесари-инструментальщики Григорий Дмитриевич Набережнов и Антон Брониславович Орловский, слесарь Мария Михайловна Бойцова, токари Анна Михайловна

Никуленкова и Федор Федорович Федотов, знатный кузнец железной дороги Сергей Федорович Кубарев.

Работали днем и ночью. 18-часовой рабочий день считался нормой. Все понимали, что бронепоезд очень нужен Ленинградскому фронту. Они соединяли броневые листы, надежно укрывая котел машины, будку машиниста и тендер, создавали каркас, закрывавший весь паровоз. Владимир Кондратьевич Гаврильчик и Петр Иванович Андреев вспоминали, как тогда они, глядя на осевший под броней паровоз О^В, опасались, что он не потянет, и как легко вздохнули, когда паровоз потянул.

Очень трудоемкие работы развернулись в мастерских пассажирского депо. Надо было доставить бронированные листы с завода в депо, затем одеть железнодорожные платформы и пассажирские вагоны в броню. На платформах монтировали каркасы башен, площадки для размещения орудий и пулеметов, специальные отсеки для боеприпасов и средств управления боем. Сложно было устанавливать на бронированные площадки артиллерийские орудия, зенитки и пулеметы, требовались точные рабочие чертежи. Выручали находчивость, инициатива, великая трудоспособность мастеров, рабочих и руководителей пассажирского депо, таких как поездные вагонные мастера Павел Абрамович Новиков и Дмитрий Семенович Семенов, электромеханики Михаил Матвеевич Игнатьев и Дмитрий Иванович Сторожев, кровельщик Михаил Филиппович Новиков, механик мастерских Витебской дистанции и связи Михаил Клементьевич Ляхович, бригадир цеха безотцепочного ремонта Николай Никитич Дырдин, заместитель начальника пассажирского паровозного депо Александр Андреевич Кудрявцев, шофер автодрезины Василий Абрамович Тарасов.

Старейшие квалифицированные рабочие, не считаясь со временем, передавали свой опыт и знания молодым рабочим, учили приемам обработки броневых листов, установке и монтажу вооружения.

Многочисленные трудности возникали у строителей. Так, в начале предполагалось, что опорные кольца поворотных механизмов орудийных башен будут производиться на Ижорских заводах, но враг стоял уже у города Колпино. И тогда задело совместно взялись вагонники и паровозники. Было решено использовать бандажи паровозных колес. Для этого с каждого стального бандажа надо было снять по 45–70 миллиметров металла. Даже опытному токарю при расточке требовалось не менее 20 часов на эту работу.

Вспоминает токарь, почетный железнодорожник паровозного депо Ленинград-Витебский сортировочный Федор Федорович Федотов: «Я хорошо знал начальника Витебского пассажирского вагонного участка Алексея Дмитриевича Антонова. До войны мы жили в одном доме на Витебской-сортировочной, были соседями. Наши семьи очень дружили. Я знал, что у Алексея Дмитриевича большое горе: он потерял в начале войны семью, жена умерла, мать вместе с тремя детьми уехала на лето в Старую Руссу. Знакомые рассказывали, что бабушка с внуками выехала в Ленинград, но так и не доехала. Немцы уже бомбили город, и поезд был разбит. Поиски пожилой матери и малолетних детей были безуспешными.

Я пытался как-то помочь Алексею Дмитриевичу. Но он старался домой не приходить, жил в депо. Подвернулся случай. Я предложил образец нового резца для снятия стали с бандажей. Как он был рад! И я тоже был рад, увидев Алексея Дмитриевича веселым.

В кратчайшие сроки в вагонном депо сделали рабочие чертежи и изготовили по чертежу необходимый резец. Время на обработку бандажей под кольца

поворотных устройств сократилось почти в четыре раза».

Трудное это было время. Ежедневно звучали сводки Совинформбюро, одна тревожнее другой. Несмотря на физическую усталость и недоедание, казалось, что многие из железнодорожников вообще не покидали цехов депо. Они еще старались, чем только можно поддержать друг друга, чтобы всем вместе выдержать. Заказ для фронта считался боевой задачей. Патриотический лозунг «Все для фронта, все для победы!» был призывом для всех ленинградцев.

Можно назвать немало имен железнодорожников, отличившихся при строительстве бронепоезда «За Родину», впрочем, героями были все. А в дружном коллективе как-то легче переносились трудности военного времени и семейные трагедии.

Большую роль в создании бронепоезда сыграли руководители Ленинградской железной дороги. Это начальник вагонной службы Константин Матвеевич Медведев, заместитель начальника паровозной службы Иван Трофимович Мухин, дорожный ревизор НКПС по безопасности движения поездов Евгений Алексеевич Троснин, начальник пожарной команды военизированной охраны Ленинградской железной дороги Григорий Васильевич Фимцев, секретарь партбюро ВКП (б) депо станции Ленинград-Витебская-сортировочная Александр Павлович Андреев, председатель дорпрофсожа Леонид Иванович Овсянников. Они оказывали постоянную практическую помощь в снабжении броней, в оборудовании бронепоезда артиллерийскими средствами.

По инициативе руководителей управления в вагонный пассажирский участок Витебского отделения из штаба Ленинградского фронта была откомандирована группа бойцов с командирами, которая помогала устанавливать артиллерийские орудия,

зенитки и пулеметы. От медиков железнодорожной поликлиники были получены медикаменты для бронепоезда. На сложные работы, такие, как сварка,ковка брони, в помощь строителям бронепоезда приглашались мастера с Варшавского и Балтийского участков.

Вспоминает начальник вагонного депо Варшавского вокзала Григорий Кузьмич Томсинский: «Мне позвонил из управления Ленинградской железной дороги начальник вагонной службы Константин Матвеевич Медведев и попросил сделать на станках в моем депо некоторые детали для бронеплощадок, снижающие общую массу бронепоезда. Рабочие чертежи деталей были разработаны начальником Витебского вагонного участка Алексеем Дмитриевичем Антоновым.

Точности чертежей можно было позавидовать, при изготовлении деталей не требовалось никакой корректировки. Я знал Алексея Дмитриевича лично. Он был очень хорошим специалистом по вагонной службе, по любому техническому вопросу он умел находить самое оптимальное решение. Младший брат Антонова, Владимир Дмитриевич работал у меня в депо заместителем. Когда что-то не решалось, Владимир Дмитриевич звонил своему старшему брату, советовался. Они были очень дружны».

В дни строительства бронепоезда Алексея Дмитриевича Антонова можно было застать в депо в любое время дня и ночи. Самые трудные вопросы при сборке бронепоезда он брал на себя.

Забегая в будущее, хочется сказать, что после снятия блокады Ленинграда зимой 1944 года найдутся две дочери Алексея Дмитриевича. В их поисках ему помогут брат Владимир Дмитриевич и друг Никита Александрович Сиголаев.

В 1941 году, несмотря на все трудности, бронепоезд «За Родину» был построен. Вспоминает Павел Петрович

Фарутин: «На каждом бронепоезде, сделанном на участках Ленинградской железной дороги, имелись от 4 до 6 зенитных орудий калибром 76 мм, используемых для стрельбы по наземным и воздушным целям с дальностью до 9 км, и калибром 100–120 мм с дальностью стрельбы до 19 км, которые успешно вели борьбу с артиллерией противника. Кроме орудий на каждом бронепоезде было от 8 до 24 пулеметов, в том числе по два спаренных крупнокалиберных зенитных».

Личный состав бронепоезда, кроме офицеров-артиллеристов и первых номеров пулеметных расчетов, состоял из добровольцев-железнодорожников. Большой комплекс работ по обслуживанию бронепоезда требовал специалистов различных железнодорожных профессий: машинистов и помощников машиниста, вагонников, путейцев, связистов.

Технические испытания бронепоезда прошли успешно. В конце сентября 1941 года бронепоезд вышел на защиту города Ленинграда. Офицеры и солдаты до 1944 года мужественно обороняли свой город. В задачу бронепоезда «За Родину» входила оборона последнего рубежа города, проходившего через Кировский, Ленинский, Московский, Фрунзенский районы. Он протянулся по трассе от Угольной гавани, Кронштадской улицы, железнодорожной станции Автово и далее по портовой линии через станции Ленинградской железной дороги — Предпортовая, Шоссейная, Средняя Рогатка, через Московский проспект вдоль нынешней Балканской улицы, через Софийскую улицу до станции Рыбацкая на Волховской железнодорожной линии. В то время это была окраина Ленинграда.

Бронепоезд «За Родину» ежедневно курсировал по этому рубежу, защищая вокзалы, заводы и фабрики Ленинграда. Получив приказ, бронепоезд мог быстро добраться до заданного места, производил обстрел противника и так же быстро скрывался. Фашисты часто

не могли найти того, кто их обстрелял. Места для железнодорожников были хорошо знакомы еще по довоенному времени. Поэтому они хорошо ориентировались на железнодорожных путях города.

18—19 сентября 1941 года гитлеровские войска были окончательно остановлены у Пулковских высот и прилегающих к ним справа и слева районов в нескольких километрах от железнодорожного «Автовского рубежа».

Грозно высилась многокилометровая насыпь железнодорожной портовой ветви, оцетинившаяся противотанковыми надолбами и огневыми точками. А за ней — настороженный, готовый драться насмерть Ленинград. Преодолеть этот рубеж фашисты не смогли.

Из воспоминаний Маршала Советского Союза Георгия Константиновича Жукова: «Обстановка для войск и жителей города была настолько тяжелой, что кроме советских людей, никто бы ее, пожалуй, не выдержал... Ленинград и войска, оборонявшие его ближние подступы, дрались удивительно мужественно... (В этих рядах были воины и железнодорожники бронепоезда «За Родину».) Ленинград оказался первым стратегическим объектом на пути вермахта, который он не смог взять».

О бронепоезде «За Родину» на страницах газеты «Октябрьская магистраль» рассказывал старшина второй статьи Александр Иванович Патрикеев, который был назначен командиром артиллерийской башни: «По данным артрязведки орудия бронепоезда били по врагу, засевшему в Старо-Паново. Огонь бронепоезда поддерживал наши войска в районе Лигово, 103-й полк 85-й стрелковой дивизии. Потом бронепоезд громил объекты гитлеровцев в Пулкове, Колпино, Пушкине. После прорыва блокады бил финнов и гитлеровцев в Белоострове, затем под Лугой, Нарвой, после чего вышел в Эстонию, прошел всю Прибалтику».

К сожалению, не удалось найти железнодорожников, служивших в войну на бронепоезде «За Родину».

Известны только имена машиниста пассажирского депо Бориса Ивановича Соколова и его помощника Бориса Никитича Паршенкова. После постройки бронепоезда они ушли воевать на бронепоезде «За Родину» и прослужили на нем всю войну.

Тяжелой и опасной была работа локомотивных бригад. Летом — нестерпимый жар и духота, зимой — холод. В будке машиниста постоянная загазованность, в ходе боя — гул, грохот. В таких условиях проходила их боевая вахта.

У паровозных бригад, действующих на передовой, возникала масса сложностей с заправкой паровоза углем и водой. Достаточно напомнить, что четырехосный тендер вмещал 14 кубометров воды (в среднем 1000 ведер), а также 12-15 кубометров дров или 6,5 тонн угля. Если принять за основу постоянную готовность бронепоезда к движению, когда паровоз находился под парами, то суточный расход составлял, как минимум, 10 кубометров воды и 7 кубометров дров или эквивалентное количество угля. Таким образом, бронепоезд ежедневно требовал снабжения водой и через сутки — топливом. Кроме того, ежемесячно требовался профилактический ремонт котла, на что уходило более суток. Все эти вопросы решали паровозные техники бронепоезда, но, к сожалению, фамилии этих людей также неизвестны.

У железнодорожников грузового депо бывшего ТЧ-4 есть легенда. Во время блокады Ленинграда бронепоезд «За Родину» был первым и последним дитя ТЧ-4. Они им гордились, любили, очень беспокоились о нем, и бронепоезд отвечал им тем же. Поэтому он каждый день на короткий отдых приходил к себе «домой», вставал перед окнами депо ТЧ-4, ободрял железнодорожников, отчитывался о боевых действиях. Его осматривали

специалисты, с любовью «залечивали» пробойны, а он заправлялся водой и топливом, подготовленным для него, и снова уходил в бой на передовую. Есть в этой легенде и правда. Машинист водокачки Ленинград-Витебского паровозного отделения Степан Павлович Сапо, обслуживавший бронепоезд, в 1942 году в день железнодорожника был награжден правительственным орденом за выполнение заданий Правительства и военного командования и проявленные при этом мужество и героизм.

Из воспоминаний Павла Петровича Фарутина: «С каждым днем росло боевое мастерство бронепоездников. Решая разнообразные задачи, они побывали неоднократно на всех участках Ленинградского фронта, хорошо изучили передний край. Научились разведке целей и взаимодействию с другими частями. Участвуя в отражении воздушных налетов, стали сбивать самолеты противника (на Ленинградском фронте ими были сбиты семь фашистских стервятников).

На рассвете 15 января 1944 года бронепоезда, в том числе «За Родину», прибыли на огневую позицию в район Пулковских высот. Слева и справа от нас у полотна железной дороги расположились артиллерийские расчеты, готовые по сигналу открыть огонь. И долгожданный час настал! Утром 15 января 1944 года артиллеристы обрушили невиданной силы огневой удар на долговременную линию обороны немцев под Ленинградом. Окрепшие в боях, заново вооруженные бронепоезда участвовали в этой артиллерийской подготовке. Оправдывая свое назначение, бронепоезда мстили врагу за кровь ленинградцев, за слезы детей, за муки женщин и стариков».

И еще одно военное воспоминание Павла Петровича Фарутина: «В начале апреля 1944 года штаб и командование Ленинградского фронта размещались в

поселке Толмачево. В течение недели каждую ночь небольшие группы немецких самолетов делали налеты и сбрасывали бомбы в расположении штаба фронта. Зенитному дивизиону не удалось обеспечить надежное прикрытие от этих налетов. Было решено отправить на станцию Толмачево, находящуюся рядом с поселком, бронепоезда. Доложили маршалу Л.А. Говорову. Маршал с предложением согласился.

Железнодорожники своим братьям бронепоездам всегда обеспечивали «зеленую улицу». И тут прошло немногим более часа, как четыре бронепоезда «Народный мститель», «Сталинец-28», «Балтиец» и «За Родину» были на станции Толмачево. Организационно они были объединены в одну группу под командованием майора И.И. Орлова. Ему же была подчинена прожекторная рота. Как и в прошлые ночи, с немецкой пунктуальностью, налет повторился. Лучи прожекторов поймали и повели бомбардировщик Ю-88. Через 10-15 секунд раздался одновременный залп 24 орудий бронепоездов. Самолет был сбит первым же залпом. Другие самолеты отвернули в сторону, скрылись.

Произошло это на глазах у маршала Л.А. Говорова, члена военсовета А.А. Жданова и генерала В.И. Баранова, командующего бронетанковыми и механизированными войсками. Маршал Л.А. Говоров сказал: «Молодцы! Всегда бы так били» и приказал наградить личный состав».

А первые награды ленинградские железнодорожники получили еще в 1942 году. Вот что писала газета «Сталинец» 4 августа 1942 года: «С большим подъемом отметили ленинградские железнодорожники Всесоюзный день работников железнодорожного транспорта. Передовым людям Октябрьской и Ленинградской дорог вручены ордена и медали Союза ССР...

2 августа 1942 года, 406-й день Отечественной войны. Как всегда стояли в этот день на посту железнодорожники Октябрьской дороги — коммуникационной магистрали, связывающей Ленинград и фронт со всей страной...» (Это было время, когда для борьбы с фашистами объединились две железных дороги Ленинградского узла.)

Партер и ярусы одного из ленинградских театров переполнены. Воины гарнизона, только что приехавшие из окопов Ленинградского фронта, овеянные пороховым дымом сражений, и моряки Балтики, казалось, принесшие с собой дыхание моря, пришли сюда, чтобы пожать руку своим братьям и отважным помощникам...»

Многие железнодорожники за героический труд в блокадном Ленинграде, в 1942 году были награждены орденами и медалями. Алексей Дмитриевич Антонов был награжден за строительство бронепоезда орденом Трудового Красного Знамени. Орденом Красной Звезды были отмечены токарь Анна Михайловна Никуленкова и машинист Михаил Степанович Романов. Медалью «За трудовую доблесть» были отмечены Мария Михайловна Бойцова и Федор Федорович Федотов. Позднее получили правительственные награды Никита Александрович Сиголаев и Владимир Кондратьевич Гаврильчик. Многие железнодорожники были награждены орденом «Знак Почета» и медалью «За оборону Ленинграда».

В 1975 году на страницах газеты «Октябрьская магистраль» были опубликованы воспоминания Бориса Константиновича Саламбекова, начальника Октябрьской железной дороги в годы войны: «Трудно говорить о прошлом. Особенно вспоминать блокадные дни. Но эта тяжесть ощутилась несколько позднее, в более спокойное мирное время. А будни войны — они настраивают человека на определенное восприятие окружающей обстановки. Ты понимаешь, что нужно жертвовать и рисковать. И только спустя некоторое

время все увиденное, пережитое, отложившись в душе и сознании, начинает давать о себе знать.

Это сейчас мы называем подвигом то, что тогда считалось совершенно обычным. Человек просто иначе не мог себя вести... Ведь наши железнодорожники вместе с фронтовиками держали оборону Ленинграда по всему фронту...

Сейчас это называют подвигом, а тогда было обычной работой. Оба понятия не противоречат друг другу».

Нам, седым детям этих великих людей, хочется сказать «спасибо» и по-русски поклониться за то, что мы живы, за то, что в нашем городе живут наши дети и внуки. Мы прожили свою жизнь в мирном труде благодаря тому, что наши отцы отстояли от врагов наш город и нашу страну.