

Фронтовая ИЛЛЮСТРАЦИЯ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ ИЗДАНИЕ • 8-2007



БРОНЕПОЕЗДА КРАСНОЙ АРМИИ

В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941–1945 гг.
ЧАСТЬ 2

DAS ENDE DER PANZERZUGGRUPPE „KAUKASUS“

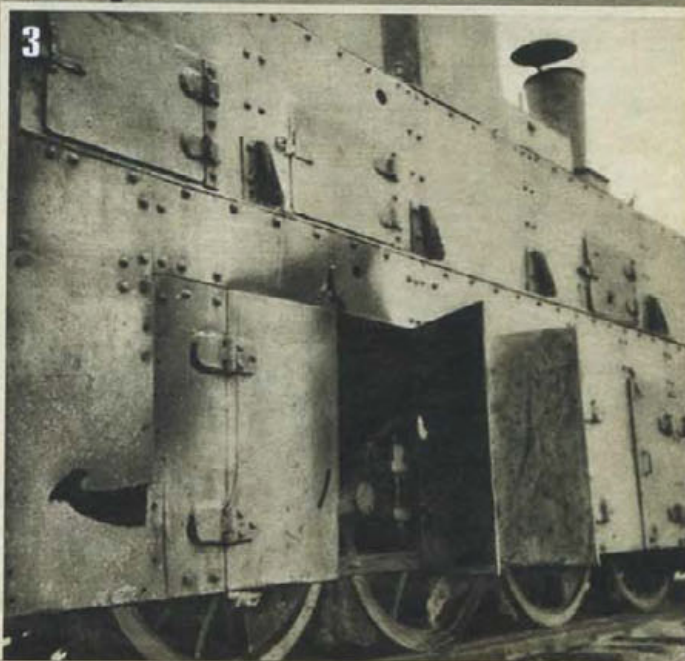
EIN BILD- UND TEXTBERICHT VON
KRIEGSBERICHTER GERT HABEDANCK

Befehlsstand in dem schweren Zug der Panzergruppe. Von hier führen Fernsprecheinrichtungen zu jedem einzelnen Kampfstand und zur Lokomotive des Panzerzuges

Tender mit einem Fla-Zwilling-MG. Im Verlauf des Artillerieduell lief das Öl des Tenders aus und verbrannte

Die gepanzerte Lokomotive des schweren Panzerzuges der Panzergruppe „Kaukasus“. Das Triebwerk der Räder ist durch schwere Panzertüren gesichert

Ein Panzerwagen mit einem 10,7 cm-Geschütz und vier MG, der durch Explosion gesprengt wurde. Vor ihm zwei Gerätewagen mit Schienen, Schwellen und Ausbesserungsmaterial



wagen des Zuges systematisch unter Feuer genommen. Der gepanzerte Ottender begann zu brennen, und der Zug kam zum Stehen. In diesem Moment kam der leichte Panzerzug 13 vom Bahnhof des Städtchens Mosdok her angefahren. Seine gepanzerte Lokomotive wurde sofort abgeschossen, und der Zug lief auf den schon stehenden Schwesterzug auf, so daß die leichteren Wagen zwischen den Zügen zusammengeschoben und die Geleise zerstört wurden. Außerdem begann die Munition im Geschützswagen zu brennen und riß den ganzen Zug auseinander. Nun boote die Besatzung beider Züge aus, soweit sie nicht schon durch das brennende Öl und die explodierende Munition getötet war. Nach dem Duell konnte noch am gleichen Tage die Stadt Mosdok genommen werden.

Страница из журнала «Signal», на фото разбитый 23 августа 1942 года под Моздоком тяжелый бело № 20.

Перевод подписей к фото:

1. Командирская рубка тяжелого бепе. Переговорные устройства связывают рубку с каждым боевым расчетом и паровозом.
2. Над тендером имела установка спаренных зенитных пулеметов Максима. Во время артдуэли танков с бепе нефть на тендере загорелась.
3. Бронепаровоз тяжелого бепе. Колеса и тяги прикрыты броней.
4. Броневагон со 107-мм орудием и 4 пулеметами, разрушенный внутренним взрывом. За ним на двух платформах лежат запасные рельсы, шпалы и прочий материал для ремонта железнодорожного полотна.

50
выпуск

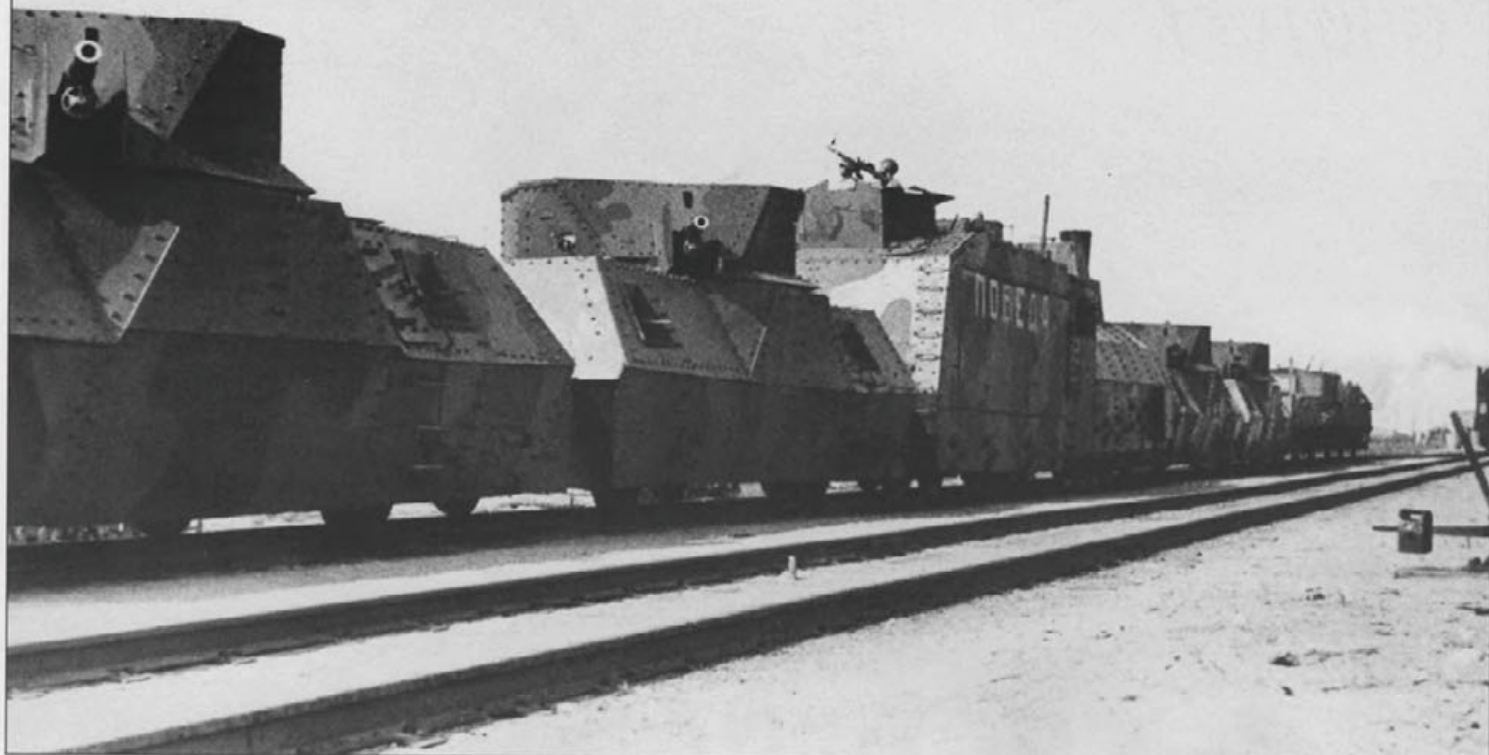
Фрактовая
ИЛЛЮСТРАЦИЯ

Максим Коломиец

**БРОНЕПОЕЗДА
КРАСНОЙ АРМИИ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ
1941–1945 гг.**

ЧАСТЬ 2

Издательство «Стратегия КМ»



ВВЕДЕНИЕ

Уважаемые читатели! Вы держите в руках 50-й юбилейный выпуск альманаха «Фронтовая» иллюстрация». Много это или мало за 8 лет работы? Однозначный ответ дать, наверное, сложно. Конечно и вам, и нам хотелось бы чтобы номеров было больше, но не всегда это получается. Но мы стараемся, чтобы каждый выпуск альманаха был качественным и интересным для всех. Если у вас есть какие-то материалы, которые ложатся в наш формат – пожалуйста, предлагайте, мы рады видеть у нас новых авторов.

Данный номер продолжает начатую тему о бронепоездах Красной Армии в Великой Отечественной войне. В нем повествуется об организационной структуре, формировании и боевом использовании бронепоездных частей, впервые даются цифры по количеству действующих бепо, а также их потерям.

В ходе подготовки данного выпуска у автора собралось большое количество документов и фото по истории бронепоездных частей Красной Армии, которые позволили более точно провести аннотацию фотографий, помещенных в старых выпусках «Фронтовой иллюстрации» («Оборона Кавказа» и «Битва за Москву»), поэтому несколько фото из них повторены в данной работе.

В перспективе редакция планирует подготовить еще одну работу по бепо, посвященную боевому пути и материальной части (номера, названия, тип, место постройки и т.п.) КАЖДОГО дивизиона бронепоездов периода Великой Отечественной войны.

Автор выражает благодарность за помощь в работе над выпуском и предоставленные материалы Михаилу Ковальчуку (Киев), Сергею Ромадину (Крыматорск), Константину Стрельбицкому (Москва), Станиславу Гордееву (Москва) и Александру Лагутину (Москва).

Особая благодарность моему лучшему другу и компаньону Нине Соболевой, без организаторского таланта которой выпуск в свет данной работы, да и всех других, был бы затруднителен.

Автор будет рад дополнениям и уточнениям, а также замечаниям, сделанным по существу работы.

Адрес для контактов: 121096, Москва, а/я 11 Коломийцу Максиму Викторовичу, или E-mail: magazine@front.ru

1. Бронепоезд № 638 «Победа» 27-го ОДБП. Карельский фронт, 1943 год. Лето 1943 года. Бепо типа ОБ-3 вооружен 75-мм пушками 1902/26 года (перестроены поляками трехдюймовки образца 1902 года), хорошо виден двухцветный камуфляж состава (РГАКФД).

ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ И РЕМОНТ БРОНЕПОЕЗДОВ

С началом массового строительства бронепоездов и их боевого использования перед главным автобронетанковым управлением Красной Армии (ГАБТУ КА) встал вопрос о ремонте боевых составов, получивших повреждения на фронтах или вышедших из строя из-за неисправности железнодорожной части. Для решения данной проблемы военные предлагали создать на одном из паровозоремонтных заводов наркомата путей сообщения (НКПС) базы по ремонту и обслуживанию бронепоездов. Но, несмотря на многочисленные письма в Государственный комитет обороны за подписью начальника ГАБТУ КА генерал-лейтенанта танковых войск Я. Федоренко (кстати, в прошлом бронепоездника), решить этот вопрос до конца Великой Отечественной войны так и не удалось. Руководство наркомата путей сообщения, заводы которого были загружены работами по ремонту железнодорожной техники, ни в какую не соглашалось выделить для обслуживания бронепоездов одно из своих предприятий.

Поэтому до октября 1942 года необходимый ремонт бепо вели ближайшие к их дислокации депо или заводы НКПС. Однако подобная практика приводила к тому, что часто бронепоезда простаивали в ожидании, когда у предприятий будет время и возможности провести необходимый ремонт. В сентябре 1942 года было принято решение о составлении управлением бронепоездов ГАБТУ КА месячных планов и объемов ремонта бепо, которые утверждались постановлениями Государственного комитета обороны и Совета

народных комиссаров (СНК) СССР, а затем передавались для исполнения руководству наркомата путей сообщения. По этим планам производился средний и капитальный ремонт бронепоездов на паровозо- и вагоно-ремонтных заводах НКПС. При получении небольших боевых повреждений бронепоезда восстанавливались на ближайших предприятиях НКПС по заявкам командования фронтов и войсковых частей по согласованию с управлениями прифронтовых железных дорог.

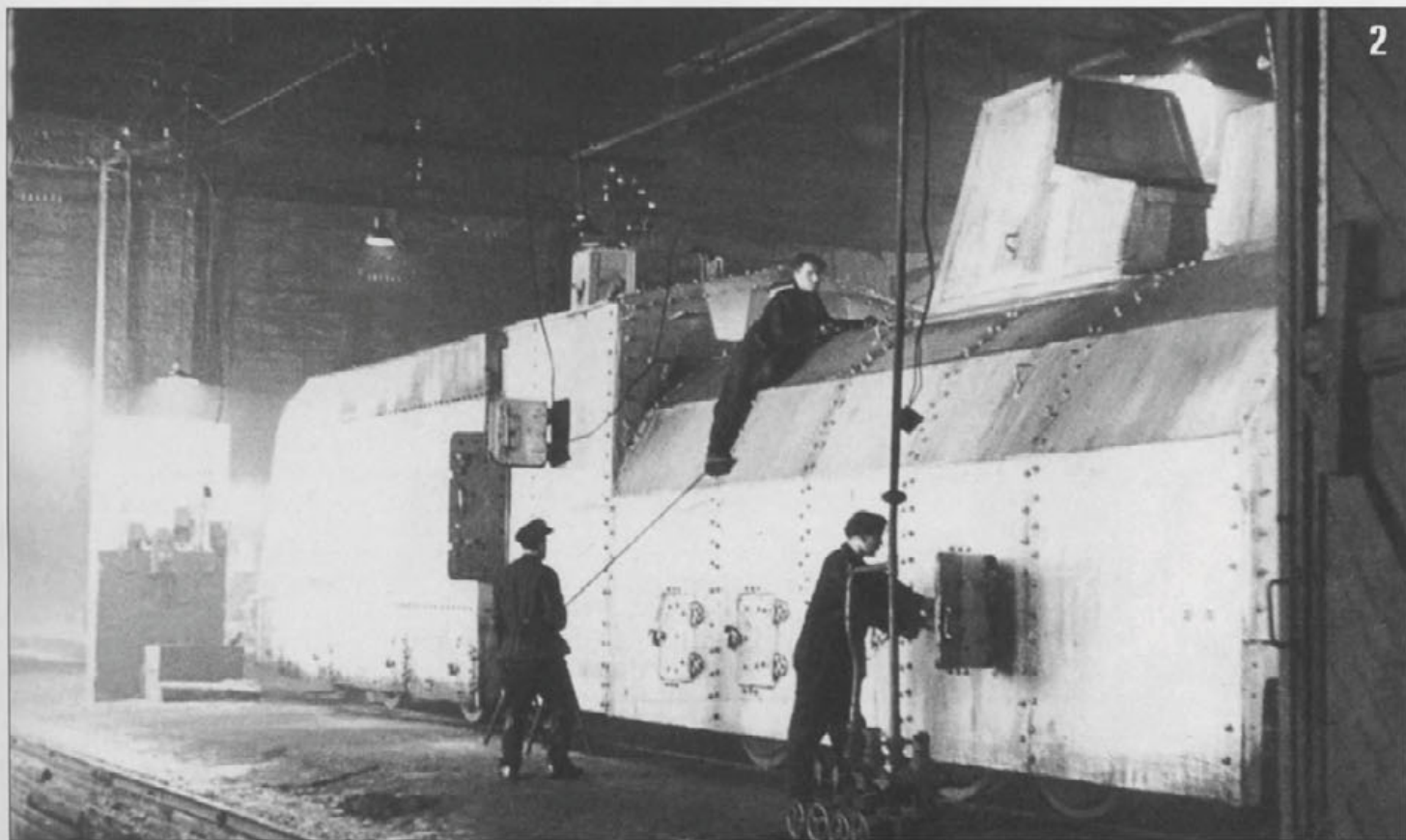
Кроме того, управление бронепоездов организовывало текущий и малый восстановительный ремонт составов в тылу, главным образом на предприятиях Московского железнодорожного узла. Здесь, как правило, ремонтировалась матчасть формируемых бронепоездов, прибывающих из внутренних районов страны.

Контроль за качеством ремонта на всех заводах НКПС и в депо Московского железнодорожного узла осуществлялся представителями военной приемки управления бронепоездов, а работы в депо прифронтовых железных дорог контролировались представителями войсковых частей.

Для улучшения качества и уменьшения сроков выполнения работ ремонт бронепоездов по степени повреждения или износа делился на следующие группы, для каждой из которых правительством СССР были утверждены сроки и средние цены:

Текущий – при небольших повреждениях броневое покрытие или бронеплощадки,

2. Ремонт бронепаровоза в одном из депо Московского железнодорожного узла. Зима 1942 года (РГАКФД).



требующие мелкого ремонта ходовых частей, а бронепаровозы промывки котла; время проведения работ 4 дня, стоимость 4100 рублей для бронепаровоза, 8000 рублей для 4-осной и 6000 рублей для 2-осной бронеплощадок.

Малый – повреждения броневых покрытий, требующие замены до 6 листов брони или бронеплощадки, требующие замены одной колесной пары, а бронепаровозы промывки котла, 10 дней, 13500, 12000 и 7000 рублей соответственно.

Средний – бронеединицы имеющие повреждения броневых корпусов до 20% покрытия или требующие крупного ремонта повреждений ходовых частей. Кроме того, к среднему ремонту относились бронепаровозы, требующие среднего ремонта собственно по паровозу; 20 дней, 71500, 23000 и 12000 рублей соответственно.

Капитальный – бронепоезда, имеющие повреждения более 20% брони и каркаса, или бронепаровозы требующие капитального ремонта с полным освидетельствованием котла; 40 дней, 82500, 34000 и 20000 рублей соответственно.

Для каждого вида ремонта управление бронепоездов ГАБТУ КА разработало согласованные с НКПС перечни необходимых работ. При этом одновременно с проведением среднего и капитального ремонта предусматривалось выполнение модернизации бронеединиц для улучшения их характеристик.

Всего по данным, поступившим в управление бронепоездов Красной Армии в 1942 – 1945 годах отремонтировали более 800 бронеединиц, что составило 240 бронепоездов (см. таблицы 1 и 2).

Наибольший объем ремонта бронепоездов выполнили 13 предприятий НКПС: Вологодский, Ярославский, Мичуринский, Котопский, Тихорецкий паровозоремонтные, Тбилисский, Читинский и Ворошилов-Уссурийский паровозовагоноремонтные заводы (бронепаровозы и черные паровозы), Урочьский, Канашский, Тамбовский, Орджоникидзевский и Михайло-Чесноковский вагоноремонтные заводы (бронеплощадки и вагоны баз).

Из них наиболее хорошо был освоен ремонт бронепоездов Вологодским и Читинским ПРВЗ, Ярославским ПРЗ, Канашским, Тамбовским и Михайло-Чесноковским ВРЗ.

Следует сказать, что все предприятия НКПС не были приспособлены для ремонта броневых корпусов, средств связи, орудийных и пулеметных установок, оптических приборов и электрооборудования.

Поэтому часто ремонт отдельных агрегатов одного бронепоезда могли распределить по нескольким заводам или депо, что осложняло организацию работ, а также обеспечение материалами и необходимым оборудованием.

Для предприятий НКПС ремонт бронепоездов был дополнительной сверхплановой нагрузкой к своим основным заказам, из-за чего администрация заводов и депо не уделяла должного внимания выполнению работ по бепе.

Неприспособленность заводов НКПС для ремонта бронепоездов и отсутствие на этих предприятиях квалифицированных кадров, владеющих навыками работы со специальным оборудованием бепе, значительно удо-

Таблица 1.

Вид ремонта	1942	1943	1944	1945 (до 1 мая)	Всего
Бронепаровозы					
Капитальный	2	6	13	3	24
Средний	4	17	28	10	59
Малый (по Московскому ж.д. узлу)	5	36	22	8	71
Текущий	24	112	19	15	170
Итого:	35	171	82	36	324
Бронеплощадок					
Капитальный	2	22	29	–	53
Средний	10	172	35	29	246
Малый (по Московскому ж.д. узлу)	18	54	17	8	97
Текущий	30	10	16	27	83
Итого:	60	258	97	64	479

Таблица 2.

Вид ремонта	1942	1943	1944	1945 (до 1 мая)	Всего
Капитальный	2	7	8	1	18
Средний	4	40	20	11	75
Малый	5	28	14	5	52
Текущий	16	56	12	11	95
Итого:	27	131	54	28	240



рожало стоимость и снижало качества ремонта боевых составов, а сроки выполнения работ при этом возрастали.

Для ускорения выпуска и обеспечения надлежащего качества ремонта бронепоездов предприятиями НКПС главное бронетанковое управление Красной Армии (ГБТУ КА) часто было вынуждено обеспечивать ремонтные пункты материалами и аппаратурой из своих запасов (по договору все это должен был поставлять наркомат путей сообщения). А из-за того, что ремонт специальной части бронепоездов заводами НКПС выполнялся небрежно, приходилось вести постоянное наблюдение за качеством производимых работ, для чего в пункты ремонта выезжали представители управления бронепоездов.

Для повышения боевых качеств бронепоездов одновременно с проведением среднего и капитального ремонта бего производилась их модернизация, которая, согласно отчета о работе управления бронепоездов ГБТУ КА в основном заключалась в следующем:

«По бронепаровозам:

1. Изготавливались новые типовые командирские рубки, обеспечивающие лучшее наблюдение за полем боя и управление бронепоездом.

2. Устанавливались вновь или переделывались старые башни ПВО под вооружение крупнокалиберным пулеметом.

3. Командирские рубки оборудовались радиостанциями типа 10-Р или 9-РС.

4. Дополнительно к двухпроводной индукторной телефонной связи бронепаровозы оборудовались специальным бронепоездным переговорным устройством танкового типа БПУФ-8.

5. Броневое покрытие бронепаровозов вводилось в габарит, позволявший использование их по сети Западно-Европейских железных дорог.

6. Топки бронепаровозов оборудовались качающимися колосниками.

7. Для продувки котлов на бронепаровозах устанавливались продувочные краны типа «Эверластинг».

8. Устанавливались специальные усиленные рессоры и рессорное подвешивание.

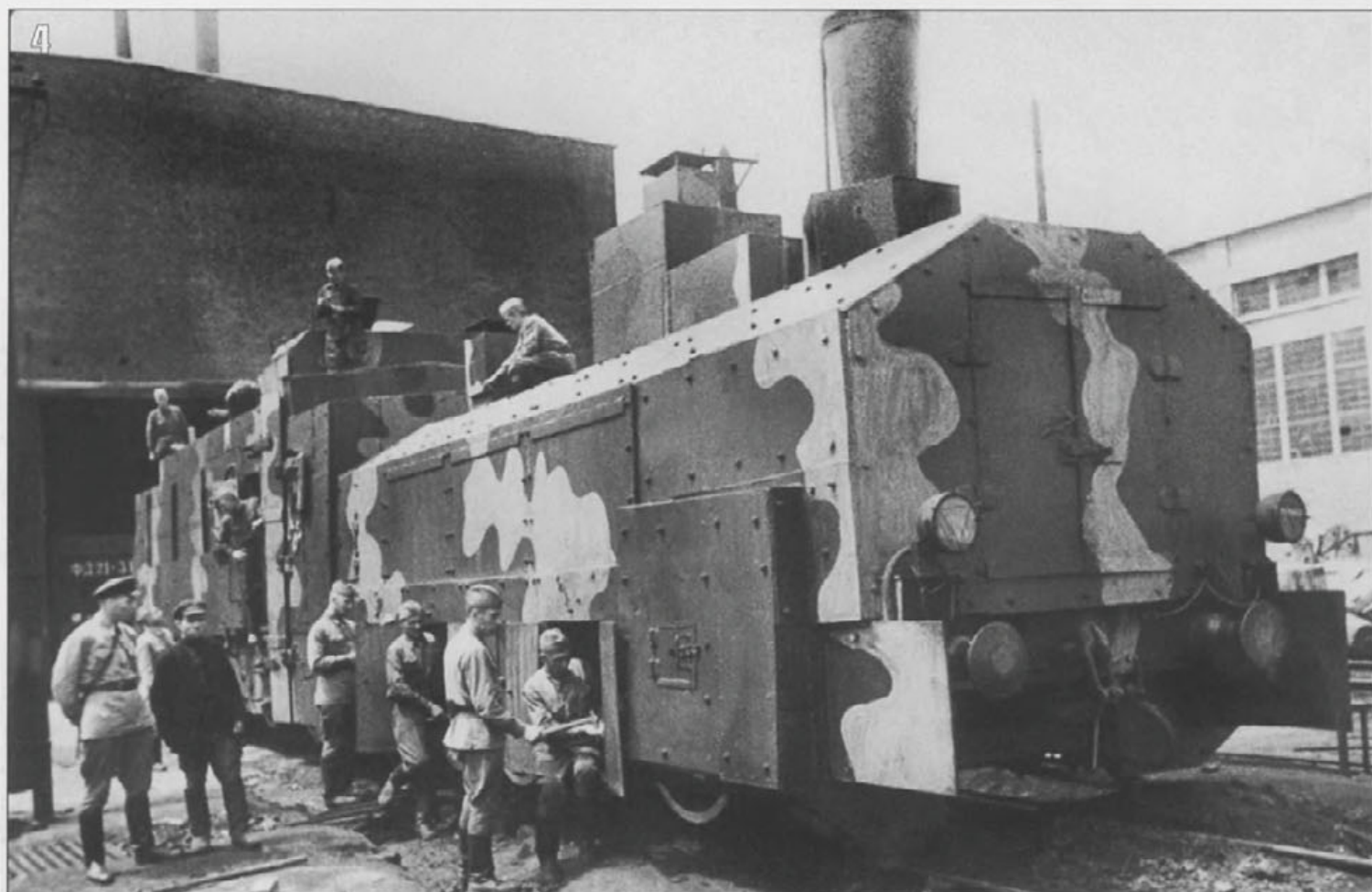
9. При отсутствии на бронепаровозах электроосвещения или парового отопления, бронепаровозы оборудовались таковым.

По бронеплощадкам:

1. Для обеспечения артиллерийской стрельбы по закрытым целям, кроме штатных прицелов на бронеплощадки устанавливались прицелы ЗИС-1*, специально спроектированные для этой цели.

3. Бронепоезд типа ОБ-3 на огневой позиции. Действующая Армия, предположительно лето 1944 года. Хорошо видно, что состав прошел перевооружение и получил 76-мм танковые пушки Ф-34 (РГАКФД).

* Прицел ЗИС-1 был спроектирован для танковых пушек Ф-34, устанавливаемых на бронепоездах. Он предназначался для обеспечения ведения огня с закрытых позиций.



4. Ремонт бронепаровоза в депо имени Ильича. Москва, весна 1942 года. Обращает на себя внимание оригинальный камуфляж паровоза (РГАКФД).

2. Для использования бортовых пулеметов для стрельбы по зенитным целям, каждой бронеплощадке придавалось по два зенитных станка.

3. Для наблюдения за полем боя бортовые пулеметы и орудийные башни оснащались смотровыми щелями с установкой смотровых стекол «Триплекс» или смотровых призм. Кроме того, в орудийных башнях устанавливались смотровые приборы ПТК.

4. Дополнительно к двухпроводной индукторной телефонной связи бронеплощадки оборудовались специальным бронепоездным переговорным устройством БПУФ-8.

5. Броневое покрытие бронеплощадок вводилось в габарит, позволявший использование их по сети Западно-Европейских железных дорог.

6. На 4-осных бронеплощадках типа БП-35 при перевооружении их орудиями Ф-34 устанавливались погоны орудийных башен по специально разработанным чертежам УБП ГВТУ КА.

7. На бронеплощадках с нестандартными орудийными установками и нестандартными механизмами башен устанавливались танковые башни Т-34.

8. На 2-осных бронеплощадках взамен колесных пар 2-го типа устанавливались колесные пары 3-го типа с усиленным подшипником.

9. При отсутствии на бронеплощадках рупорной связи, электроосвещения или парового отопления бронеплощадки оборудовались таковыми.

После освобождения Брянска войсками Красной Армии начальник управления бронепоездов ГВТУ КА генерал-майор Чернов вышел с предложением о создании в этом городе базы по ремонту и обслуживанию бепо. 28 ноября 1944 года он направил командующему бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии маршалу бронетанковых войск Я. Федоренко следующее письмо:

«До сентября месяца 1941 года ремонтные и опытные работы по бронепоездам и все техническое обеспечение производства бронепоездов было сосредоточено на ремзаводе № 6 Главного автобронетанкового управления Красной Армии в гор. Брянске.

В настоящее время ремонт производится на многочисленных мелких предприятиях НКПС. В силу второстепенности для них этих работ и непригодности предприятий НКПС к ремонту брони и вооружения, ремонт бронепоездов не удовлетворяет в полной мере предъявляемым требованиям и выполняется в большие сроки.

Техническое обеспечение ремонта бронепоездов слабое, так как нет специального конструкторского бюро. Чертежи для ремонтных работ на опытные образцы и модернизацию, выполняемые Институтом им. Баумана, в значительной степени не обеспечивают даже требований текущего производства.

Из-за отсутствия специального производственного пункта опытные работы по бронепоездам не ведутся, а модернизация ведется в небольшом объеме.

Планом развертывания ремзавода № 133 (в гор. Брянске на территории бывшего ремзавода № 6) предусмотрен ремонт бронепоездов. Бронепоездной цех восстановлением заканчивается и завод уже может ремонтировать бронепоезда, но Главное управление ремонта танков КА отказалось включить ремонт бронепоездов в план 1945 года.

Практика работы показывает, что для бронепоездов необходимо специальное ремонтное предприятие и конструкторское бюро в системе БТ и МВ КА.

Прошу Вашего приказа начальника ГлавУРТ КА:

1. Создания на Ремзаводе № 133 цеха для ремонта бронепоездов;

2. Включением в план ремзавода № 133 на 1945 год 36 ремонтов бронепоездов;

3. Создания на ремзаводе № 133 конструкторско-технического отдела по бронепоездам».

Однако положительного решения по этому письму принято не было.

Параллельно с модернизацией бронепаровозов и бронеплощадок проводились работы по уменьшению их габаритов для возможности действий бронепоездов на железных дорогах Западной Европы. При этом часть бронесоединений переделывалась, а часть, как негабаритные, заменялась другими. Например, в справке от 24 августа 1944 года начальник управления бронепоездов сообщал в ГВТУ КА:

«1. Бронепаровозы 12 ОДБП строились в инициативном порядке в Закавказье, по чертежам, разработанным на месте и, возможно их габариты больше допустимых.

Бронепаровозы подлежат замене. Приемщики вызваны.

2. Бронеплощадки всех типов, бронепаровозы типа ПР-35 и ПР-43 проходят беспрепятственно по сети Западно-Европейских железных дорог, восстановленных согласно «Инструкции по габаритам на восстанавливаемых железных дорогах за пределами государственной границы СССР», утвержденной НКПС.

3. Бронепаровозы типа ОБ-3 и инициативного строительства конца 1941 года и первой половины 1942 года проходят по восстановленной сети Западно-Европейских железных дорог при условии соблюдения правил пропуска негабаритного груза, т.е. при ограничении скорости на станционных путях до 10 – 15 км/ч.

4. Общее количество бронепаровозов, которые могут беспрепятственно проходить по сети Западно-Европейских железных дорог – 54, количество бронепаровозов, которые могут проходить с ограничением скорости на станциях – 73.

5. В настоящее время при капитальном и среднем ремонте бронепаровозов типа ОБ-3 производится, по возможности, приведение их к габариту, допускающему беспрепятственный пропуск по восстановленной сети Западно-Европейских железных дорог. В 1944 году переделано 4 бронепаровоза.

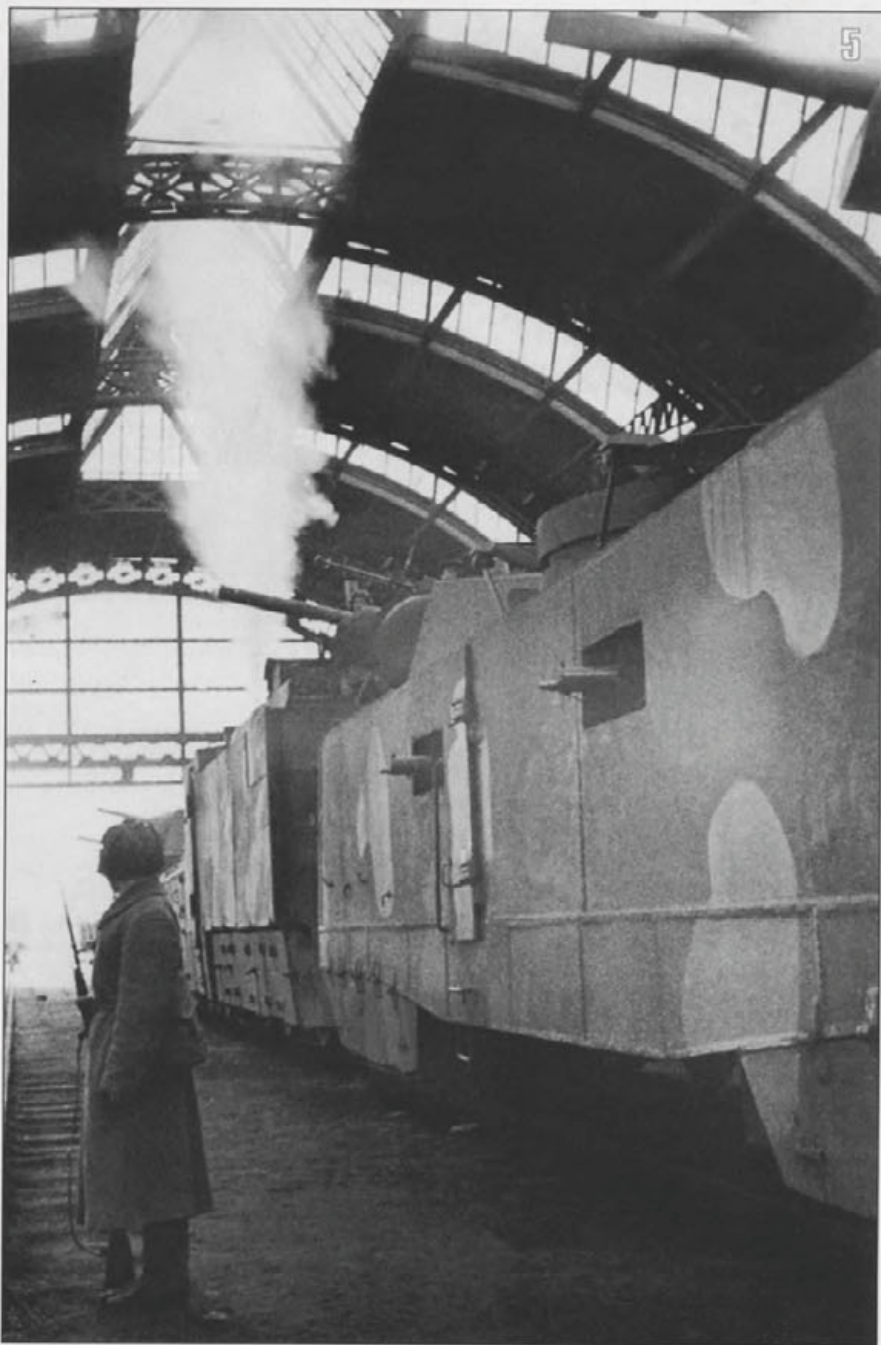
6. В резерве Управления имеется 3 бронепоезда типа БП-43 и в полку бронепоездов 2 бронепоезда типа БП-43, которые могут быть

направлены для свободного пропуска по сети Западно-Европейских железных дорог».

Введение бронесоединений в габарит велось на предприятиях НКПС: например в сентябре – октябре 1944 года в депо Московского железнодорожного узла переделали 7, а на заводах НКПС – 2 бронепаровоза.

Одновременно с ремонтом и модернизацией проводилось и перевооружение бронепоездов. Как уже говорилось (см. «Фронтовая иллюстрация» № 7 2007 «Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне», часть 1), при строительстве бронепоездов в 1941 – 1942 годах для их вооружения использовалось устаревшее или трофейное польское вооружение – 76-мм пушки образца 1902 года, зенитные образца 1914/15 годов (Лендсера), образца 1927 года, КТ-28 (образца 1927/32 годов) и Л-10, 75-мм образца 1897 и 1902/26 годов. Часть составов имела 45-мм танковые орудия, что значительно

5. Бронепоезд № 1 «Балтиец» 72-го ОДБП на обслуживании под сводами Витебского вокзала. Ленинград, весна 1942 года (АСКМ).





6. Начальник главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенант Я. Федоренко (справа) осматривает бепо № 1 «Козьма Минин» из состава 31-го особого дивизиона бронепоездов. Москва, март 1942 года (АСКМ).

снижало огневую мощь бронепоездов. Такое разнообразие артиллерийского парка затрудняло обслуживание и ремонт вооружения, а также снабжение бепо боеприпасами. Например, начальник управления бронепоездов Красной Армии генерал-майор танковых войск Чернов докладывал об этом командующему бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии маршалу бронетанковых войск Я. Федоренко следующее:

«75-мм польские пушки образца 1902/1926 года состоят на вооружении только на бронепоездах. Запасные части для ремонта их не изготавливаются.

Снаряды для этих систем требуются фронтам только для бронепоездов, а поэтому крайне затруднительно снабжение ими.

76-мм пушки образца 1927/32 годов, установленные на бронепоездах, имеют дальность стрельбы от 5 до 8 км, что не удовлетворяет предъявляемым требованиям к артсистемам на бронепоездах».

11 марта 1943 года Федоренко направил на имя председателя ГКО И. Сталина следующий документ:

«В Красной Армии имеется 50 бронепоездов, вооружённых пушками старых и иностранных образцов: Л-10, обр. 1914/15 г., 1902 г. и французскими.

Промышленность не изготавливает боеприпасов к указанным системам, а имеющееся наличие боеприпасов не обеспечит бесперебойного снабжения бронепоездов.

Считаю необходимым произвести перевооружение бронепоездов на танковые пушки обр. 1940 г.

Представляю проект постановления ГКО...»

Сталин не заставил себя долго ждать – уже 18 марта 1943 года он подписал постановление ГКО № 3045сс в котором говорилось:

«1. Утвердить на 1943 год план перевооружения 50 бронепоездов, имеющих пушки старых и иностранных образцов.

2. Обязать Наркомат Путей Сообщения (тов. Кагановича) произвести в 1943 году перевооружение 50 бронепоездов в следующие сроки:

в марте месяце – 2,

в апреле – 8,

в мае – 8,

в июне – 8,

в 3-ем квартале – 10 и в 4-м квартале – 14 бронепоездов.

3. Обязать Наркомат Обороны (тов. Яковлева) поставить в 1943 году для перевооружения бронепоездов 202 шт. 76 мм танковых пушек обр. 1940 года в сроки, обеспечивающие выпуск бронепоездов».

Согласно решения ГБТУ, в первую очередь менялось вооружение на составах, имевших 76-мм пушки образца 1902 года, зенитки Лендера (образца 1914/15 годов), танковые 76-мм Л-10 и 45-мм, а также 75-мм французские образца 1897 года. После этого перевооружались бронепоезда с 76-мм орудиями образца 1927 года, КТ-28 (образца 1927/32 годов) и 75-мм польские образца 1902/26 годов.



Как происходило перевооружение, можно представить из документов Закавказского фронта. Так, согласно утвержденного плана в 1943 году, данная работа должна была вестись в следующие сроки:

«Тбилисский ПВРЗ.

Май – бронепоезд № 688 подлежит замене 4 пушки, бронепоезд № 716 – 4 пушки;

Июнь: 42-й ОДБП – бронепоезд № 719 – 2 пушки и ремонт бронеплощадки;

Июль: 42-й ОДБП – бронепоезд № 679 – 4 пушки, бронепоезд № 721 – 4 пушки и ремонт 2 бронеплощадок;

Август: 11 ОДБП – бронепоезд № 678 – 4 пушки, бронепоезд № 713 – 4 пушки;

Паровозное депо станции Тбилиси.

Июль: 65 ОДБП – бронепоезд № 725 – 4 пушки.

Паровозное депо станции Баку – 15-й ОМБП (отдельный минометный бронепоезд. – *Прим. автора*) подлежат ремонту и установке бортовые пулеметы к 15 мая.

Вагонное депо Махачкала – 36 ОДБП подлежит довооружить бронепоезд № 731 4 пушками из числа отгуженных из Москвы непосредственно в адрес махачкалинского депо».

20 марта 1943 года начальник штаба бронетанковых и механизированных войск Закавказского фронта подполковник Кушнир докладывал в ГБТУ КА:

«В 1943 году Закавказский фронт должен перевооружить бронепоезда, вооруженные пушками старых образцов, вооружив их тан-

ковыми Ф-34. Перевооружению подлежат бронепоезда, имеющие пушки образца 1914/15 и 1902 годов, Л-10 и 75-мм французские.

Для перевооружения и ремонта бронепоездов вашего фронта 17 марта 1943 года отправлено с завода № 92 16 орудий Ф-34 в адрес военного склада № 374 (ст. Навтлуги), а в ближайшее время будет отправлено еще 28 Ф-34 на склад № 374 и вагонное депо Махачкала 4 пушки. Чертежи перевооружения бронеплощадок ОБ-3 высланы, на площадки ПЛ-35 будут высланы дополнительно.

Военпреду ГБТУ КА на Бакинском ВРЗ инженер-капитану Ревиншвили дано необходимое распоряжение об оказании технической помощи и необходимой консультации по перевооружению бронепоездов с выездом в пункты перевооружения».

11 ноября 1943 года помощник начальника управления бронепоездов ГБТУ инженер-подполковник Коноплев направил своему руководству «Доклад об основных работах управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА проведенных в 1943 году и планируемых к проведению в 1944 году», в котором о состоянии работ по ремонту и перевооружению было говорилось:

«...Переворужение, ремонт и эксплуатация.

а) Произведено перевооружение 44 бронепоездов (замена старых образцов артсистем на пушки Ф-34) из числа 50 подлежащих перевооружению по плану – 88%;

7. Читка свежего номера газеты «Правда» личным составом бепо № 2 23-го ОДБП. Волховский фронт, весна 1942 года. Хорошо видна башня танка Т-26 с 45-мм пушкой, бронировка маски отсутствует (АСКМ).

б) Разрешен вопрос усиления ходовых частей бронеплощадок, имеющих перегрузку по осям. На 22 бронепоездах произведено усиление ходовых частей;

в) Потребность войсковых частей в ремонте бронепоездов удовлетворена полностью.

Отремонтировано 62 бронепоезда, не считая текущих ремонтов, из них:

Капитального ремонта – 6 бронепоездов

Среднего ремонта – 31 бронепоезд

Малого ремонта – 25 бронепоездов.

г) Составлено и разослано для бронепоездных частей:

1. Краткое руководство по ремонту и содержанию бронепаровоза и бронеплощадок;

2. Положение о ремонте бронепоездов».

В этом же документе приводилась таблица бронепоездов с двухосными площадками (ОБ-3), подлежащих перевооружению в первую очередь, с указанием установленной на них артсистемы и их дислокации (см. таблицу 3).

Всего до 1 мая 1945 года было проведено перевооружение пушкой Ф-34 66 бронепоездов, из них 51 в 1943-м, 13 в 1944-м и 2 в 1945-м.

В целом, оценка ремонта бепо в годы Великой Отечественной войны, по отчету управления бронепоездов ГБТУ КА была следующей:

«Выполнение ремонта бронепоездов на предприятиях НКПС, не приспособленных для ремонта броневых корпусов, установок вооружения, переговорного устройства и другого специального оборудования недостаточно обеспечивало своевременность выпуска из ремонта и поднятия качества ремонта. Несмотря на установленные Правительством твердые сроки ремонта бронепоездов, последние простаивали в ремонте значительно больше положенных сроков.

Качество ремонта за период войны в нужной степени поднять не представилось возможным.

Распыление ремонта по многим пунктам в значительной степени усложняло контроль за ремонтом бронепоездов.

Много трудностей было в организации своевременного снабжения большого числа ремонтных пунктов, требующимися в неболь-

ших количествах, специальными материалами и запчастями.

Ремонтные пункты НКПС совершенно не имели для ремонта бронепоездов подготовленных кадров и соответствующего оборудования. На протяжении всего периода Отечественной войны этот недостаток на ремонтных пунктах не был изжит, а со стороны центрального аппарата НКПС не было принято надлежащих мер к налаживанию ремонта бронепоездов на своих предприятиях. Вместо специализации ремонта бронепоездов на небольшом числе заводов, как об этом неоднократно настаивало Управление Бронепоездов и Бронемашин ГБТУ КА, НКПС преднамеренно распылил ремонт бронепоездов по большому числу своих заводов, чтобы этот ремонт не мог отразиться на основном плане, установленном заводом на ремонт подвижного состава.

Несмотря на целый ряд трудных условий, ремонт бронепоездов полностью обеспечивался.

Благодаря повышенной требовательности со стороны военной приемки качество ремонта бронепоездов было удовлетворительное.

Одновременно с ремонтом бронепоездов производилась частичная модернизация бронепаровозов и бронеплощадок.

Основным недостатком в ремонте бронепоездов было отсутствие специализированного ремонтного предприятия, где можно было бы наладить высококачественный ремонт и модернизацию бронепоездов».

Следует сказать, что по мере освобождения оккупированной территории Советского Союза управление бронепоездов брало на учет бронепоездные единицы, оставленные в местах боев. Всего за 1943 – 1945 год таким образом заприходовали 24 бронепаровоза и 41 бронеплощадку. Все они (за исключением одного бронепаровоза серии Тi-3 с трехосным тендером) были отечественной постройки. Из этого количества восстановили 13 бронепаровозов и 26 бронеплощадок, а остальные передали наркомату путей сообщения для разбронирования и дальнейшей эксплуатации.

Таблица 3

Дивизион	Номер бронепоезда	Количество орудий, шт.	Калибр, мм	Тип артсистемы	Местонахождение
27	638	4	75	1902/26	Карельский фронт
	651	4	75	1902/26	Карельский фронт
35	641	4	75	1902/26	2-й Прибалтийский фронт
	661	4	75	1902/26	2-й Прибалтийский фронт
40	685	4	76,2	1927/32	1-й Белорусский фронт
58	736	4	76,2	1902	1-й Украинский фронт
	742	4	76,2	1927/32	1-й Украинский фронт
25	718	4	76,2	1927	2-й Украинский фронт
	687	4	75	1902/26	2-й Украинский фронт
28	677	4	75	1902/26	3-й Украинский фронт
	708	4	75	1902/26	3-й Украинский фронт
54	652	4	76,2	1927/32	4-й Украинский фронт



ОРГАНИЗАЦИЯ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ

Организация, структура и штаты бронепоездов периода Великой Отечественной войны в нашей печати практически не освещены (следует не забывать, что бепо – это не просто «железка», а воинская часть). Поэтому ниже на основе архивных материалов сделана попытка рассказать об этих малоизвестных страницах истории бепо, начиная сверху, с автобронетанкового управления, и до дивизионов и отдельных бронепоездов. Кроме того, впервые дается информация о структуре базы бронепоезда и ее составе.

Управление бронепоездов ГВТУ КА.

К июню 1941 года вопросами строительства, ремонта и эксплуатации бронепоездов занималось 2-е отделение 1-го отдела бронетанкового управления главного автобронетанкового управления Красной Армии, в составе четырех человек. Боевой подготовкой бепо руководило 2-е отделение 1-го отдела управления боевой подготовки ГВТУ КА (два человека). Таким образом, к началу Великой Отечественной войны вопросами бронепоездной техники в руководстве ГВТУ КА занималось шесть человек.

В сентябре 1941 года по распоряжению главнокомандующего Юго-Западного направления (ЮЗН) Маршала Советского Союза С. Буденного создается штаб формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления, с задачей обеспечения бронепоездами войск ЮЗН. Пока не удалось найти материалов о работе этого штаба, возглавляемого подполковником Чаб-

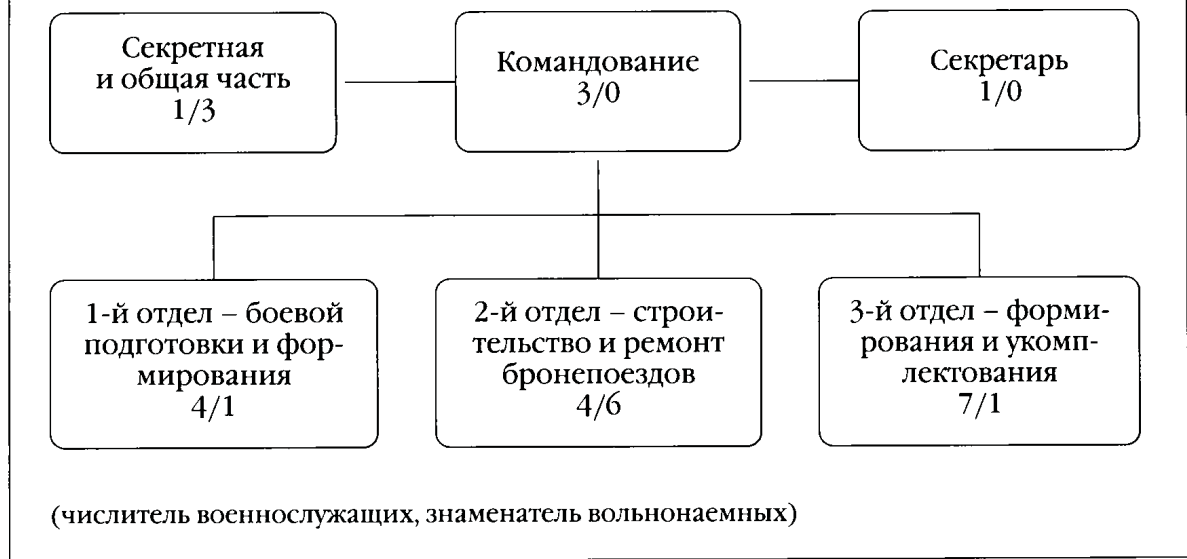
ровым (напомним, что он являлся автором проекта и начальником формирования построенного в Полтаве бепо «Маршал Буденный»).

С развертыванием активного строительства бронепоездов на различных предприятиях в сентябре – октябре 1941 года, стало ясно, что шести человек, занимавшихся вопросами бепо в ГВТУ КА явно недостаточно. Поэтому согласно приказа народного комиссара обороны СССР № 0399, подписанного И. Сталиным 9 октября 1941 года, в структуре автобронетанкового управления Красной Армии создавался отдел бронепоездов для «централизации вопросов строительства, ремонта, формирования бронепоездов и обучения их личного состава» (полный текст приказа № НКО 0399 приведен во «Фронтовой иллюстрации» № 7 – 2007 «Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войны», часть 1). Новый отдел укомплектовали личным составом штаба формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления, который расформировали а также работниками ГВТУ КА, занимавшимися вопросами бронепоездов с довоенного времени. Новый отдел, который возглавил полковник Чабров, объединил в себе функции строительства, ремонта, эксплуатации, боевой подготовки и формирования бронепоездов.

Свою работу отдел начал с 11 октября 1941 года, а 13 октября был утвержден его штат – № 1/107-3, согласно которому он включал в себя командование и три отделения – боевой подготовки, строительства и ремонта

8. Бронепоезд № 2 «Коломенский рабочий» 55-го ОДБП перед передачей его представителям ГВТУ КА. Коломна, январь 1942 года. Перед бронеплощадкой стоит группа инженеров, техников и рабочих, принимавших участие в проектировании и изготовлении состава (АСКМ).

Схема 1. Схема организации управления бронепоездов ГАБТУ КА по штату № 1/207-И от 15 января 1942 года.



бронепоездов и формирования, и насчитывал 23 человека (из них один вольнонаемный).

В связи с массовым развертыванием строительства бепо согласно директивы наркома обороны СССР № 22 сс от 29 октября 1941 года (об изготовлении 65 бепо), в декабре 1941 года принимается решение о реформировании отдела бронепоездов в управление бронепоездов ГАБТУ КА. Это мероприятие совпало с реорганизацией автобронетанкового управления, которая была окончательно утверждена приказом наркома обороны СССР № 027 от 13 января 1942 года:

«1. С 13 января 1942 года Главное Автобронетанковое Управление КА перевести на новые штаты...

2. К 15 января 1942 года сформировать и содержать по штатам:

...б) Управление Бронепоездов ГАБТУ КА по штату № 1/207-И.

3. Штаты... отдела бронепоездов № 1/107-3 отменить.

Заместитель наркома обороны СССР Я. Федоренко».

Согласно нового штата № 1/207-И общая структура нового управления оставалась такой же, как в отделе бронепоездов, правда при этом отделения реорганизовывались в отделы, а количество людей в управлении увеличилось до 31 человека (20 военнослужащих и 11 вольнонаемных).

Сменилось и руководство – управление бронепоездов возглавил полковник (с 3 мая 1942 года генерал-майор танковых войск) П.Г. Чернов. Он руководил управлением вплоть до конца войны.

Что касается полковника Чаброва, то он был снят с должности, о чем сообщалось в приказе наркома обороны СССР № 021 от 13 января 1942 года:

«Начальника Отдела Бронепоездов ГАБТУ КА полковника ЧАБРОВА за халатное отношение к делу, отсутствие требовательности, за разбазаривание государственных средств и несвоевременное обеспечение вооружением и личным составом бронепоездов – от

должности отстранить, снизить в военном звании до подполковника и назначить на низшую должность.

Заместитель наркома обороны СССР Я. Федоренко».

Сейчас сложно сказать, был ли Чабров виноват или нет, к сожалению информации по этому вопросу обнаружить не удалось. Но, по мнению автора, сформировать 29 дивизионов бронепоездов (то есть изготовить для них 58 бепо) к январю 1942 года, как это требовалось в директиве наркома обороны № 22 сс от 29 октября 1941 года, едва ли было возможно в тех условиях. Скорее всего, Чабров попал что называется «под горячую руку», так как он непосредственно отвечал за выполнение этой директивы.

Согласно приказа наркома обороны № 0447 от 3 июня 1942 года управление бронепоездов ГАБТУ КА переводилось на новый штат № 01/207, согласно которому в нем оставалось только два отдела – 1-й, боевой подготовки и формирования и 2-й, строительства и ремонта бронепоездов. Кроме того, сокращалось число военнослужащих и увеличивалось количество вольнонаемных, теперь их было 16 и 14 человек соответственно.

В конце 1942 года, началась реорганизация главного автобронетанкового управления. Так, постановлением Государственного комитета обороны 24 ноября из состава ГАБТУ КА выделялось самостоятельное главное автомобильное управление. Само же ГАБТУ постановлением ГКО № 2589 с от 7 декабря 1942 года разделялось на два управления: главное управление формирования и боевой подготовки бронетанковых и механизированных войск Красной Армии и главное бронетанковое управление Красной Армии (ГБТУ КА). Оба управления подчинялись командующему бронетанковыми и механизированными войсками (БТ и МВ) Красной Армии, которым стал бывший начальник ГАБТУ генерал-лейтенант Я. Федоренко.

В структуре главного бронетанкового управления на базе существующего управления

бронепоездов создавалось новое управление – бронепоездов и бронемашин (УБП и БА). Помимо бронепоездов в его ведение переходили вопросы обеспечения Красной Армии бронев автомобилями, аэросанями и мотоциклами. По новому штату (№ 01/266 от 13 декабря 1942 года) оно состояло из начальника управления с заместителем и помощником, и пяти отделов, из которых непосредственно бепо занимались первый (строительство бронепоездов) и второй (ремонт и эксплуатация бронепоездов), а также, частично третий (снабжение и учета). Формирование и подготовку бронепоездных и аэросанных частей сначала поручили главному управлению формирования и боевой подготовки, но приказом командующего БТ и МВ КА от 12 марта 1942 года эти вопросы вновь передали управлению бронепоездов и бронемашин, для чего сформировали шестой, нештатный отдел. Всего по новой организации УБП и БА насчитывало 54 человека (из них 18 вольнонаемных), а вместе с шестым отделом – 63 человека.

Последняя реорганизация УБП и БА прошла в январе 1945 года, в связи с сокращением работ по аэросаням и бронепоездам. Согласно новому штату – № 01/520 от 9 января 1945 года – управление состояло из пяти отделов, из которых бепо полностью занимался первый (строительства, ремонта и эксплуатации бронепоездов), а также частично четвертый (боевой подготовки и формирования) и пятый (снабжения и ремонта). Численность УБП и БА по новому штату составляла 58 человек, из них 18 вольнонаемных.

В годы войны в ведении управления бронепоездов и бронемашин были следующие вопросы:

1. Размещение заказов и прием продукции от промышленности на бронепоезда, броневики, аэросани и мотоциклы;
2. Контроль за качеством выпускаемой продукции, ее распределение и учет;
3. Разработка тактико-технических требований на проектирование новых образцов бронепоездов, бронемашин, мотоциклов и аэросаней, а также контроль за изготовлением и испытанием опытных образцов;
4. Организация ремонта и модернизации бронепоездов и аэросаней;
5. Контроль за эксплуатацией бронепоездов и аэросаней;
6. Учет и распределение бронепоездов, бронев автомобилей, мотоциклов и аэросаней;
7. Обеспечение боевой подготовки бронепоездных и аэросанных частей;
8. Формирование бронепоездных и аэросанных частей;
9. Обеспечение горючим выпускаемых заводами бронев автомобилей и мотоциклов;
10. Обеспечение строящихся и ремонтируемых бронепоездов вооружением, имуществом, материалами и инструментом;
11. Проведение перебросок и перевозок бронепоездов, бронемашин, мотоциклов и аэросаней;
12. Составление и передача в войска руководств по эксплуатации матчасти и ремонту бронепоездов, бронемашин, мотоциклов и аэросаней, а также наставлений по боевой подготовке бронепоездных и аэросанных частей.

Схема 2. Схема организации управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА по штату № 01/266 от 13 декабря 1942 года.





9. Начальник управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА генерал-майор танковых войск П. Чернов. Фото 1943 года (АСКМ).

Создание управления бронепоездов и бронемашин в структуре ГБТУ КА было признано правильным, а результаты его работы – вполне удовлетворительными. Например, в отчете, обобщавшем опыт работы ГБТУ за июнь 1941-го – май 1945 года говорилось:

«Опыт работы Управления Бронепоездов и Бронемашин за время Отечественной войны подтвердил жизнеспособность и его работоспособность в соответствии с запросами фронта.

В течение более чем двухлетней работы Управление бесперебойно руководило производством бронепоездов, броневых автомобилей, мотоциклов, аэросаней и запчастей к ним, одновременно выполняло заявки фронта и потребности новых формирований.

Имея в своем ведении бронепоездные и аэросанные части, Управление руководило подготовкой для них квалифицированных кадров различной специальности, своевременно и бесперебойно вливало их в действующие части по заявкам фронтов.

Таким образом, освобождение основных Управлений Командующего БТ и МВ от работы, связанной с разновидностями вспомогательных видов бронетанковой техники и передача этих видов одному Управлению, способствовали качественному улучшению работы Управлений Командующего БТ и МВ по обеспечению войск бронетанковой техникой и лучшему руководству бронепоездными и аэросанными частями».

Управление бронепоездами на фронтах.

В июне 1942 года управление бронепоездов вышло с предложением в ГАБТУ КА о создании на фронтах отделений бронепоездов для улучшения руководства бронепоездными частями, а также их снабжения и ремонта. 10 июля 1942 года заместитель начальника ГАБТУ КА по формированию генерал-майор танковых войск Волох и военком ГАБТУ КА военный комиссар 2-го ранга Бирюков утвердили разработанное управлением бронепоездов «Положение об отделении бронепоездов АБТУ фронта». Согласно этому документу при начальнике автобронетанкового управления каждого фронта создавалось отделение бронепоездов, на которое возлагались следующие задачи:

«1. Бронепоездные части, входящие в состав фронта, во всех отношениях подчиняются начальнику АБТ управления фронта.

2. Начальник АБТУ фронта осуществляет руководство бронепоездными частями через начальника отделения бронепоездов АБТУ фронта и начальников АБТ войск армий.

3. На отделение бронепоездов АБТУ фронта возлагается:

а). Изучение участков боевых действий бронепоездов в отношении применения бронепоездов и разработка мероприятий по их боевому использованию;

б). Контроль за правильным использованием бронепоездов и обеспечение взаимодействия между пехотой, артиллерией, авиацией и специальными частями;

в). Изучение опыта боевых действий бронепоездов, руководство боевой подготовкой и эксплуатацией матчасти;

г). Разработка по указанию начальника АБТУ фронта и осуществление мероприятий по эвакуации поврежденной матчасти и ремонту подвижного состава, брони, специального оборудования и вооружения бронепоездов;

д). Планирование промывок бронепаровозов и техосмотров подвижного состава;

е). Оформление документации на отправку бронепоездов в ремонт;

ж). Проверка боевой подготовки и боевой готовности бронепоездов, прибывающих в состав войск фронта;

з). Ведение учета боевой матчасти и подвижного состава бронепоездов;

и). Учет потерь личного состава и материальной части, установление причин потерь и составление заявок на все виды имущества для восстановления поездов;

к). Составление приказов, распоряжений и отчетов по боевой работе бронепоездов».

Создание отделения бронепоездов при начальниках АБТУ фронтов позволило улучшить вопросы обслуживания, ремонта и восстановления бепо в ходе боевых действий летом – осенью 1942 года, когда боевые составы действовали наиболее активно.

С уменьшением боевой работы бепо надобность в отделениях бронепоездов при АБТУ фронтов отпала, и в марте 1943 года они были упразднены.

Отдельные дивизионы бронепоездов и отдельные бронепоезда.

К началу Великой Отечественной войны в составе Красной Армии имелось 7 отдель-

ных дивизионов бронепоездов (по два легких и одному тяжелому бепо в каждом) и 7 отдельных бронепоездов. Кроме того, имелось 2 дивизиона так называемого скрытого формирования и 13 кадров второй очереди отдельных бепо: матчасть для них содержалась при действующих бронепоездных частях и разворачивалась только в случае проведения мобилизации при начале войны.

Отдельные дивизионы бронепоездов (ОДБП) содержались по штату № 16/731, а отдельные бронепоезда № 16/601-А и 16/601-Б (для легкого и тяжелого бепо). При объявлении мобилизации все бронепоездные части переходили на штаты военного времени № 016/731, 016/601-А и 016/601-Б соответственно. По штату военного времени дивизион бепо должен был насчитывать, помимо трех боевых составов, 3 бронедрезины, 20 бронемашин на железнодорожном ходу (8 БА-20жд и 12 БА-10жд), 15 железнодорожных торпед, и базу (железнодорожные вагоны для личного состава, штаба, мастерских боеприпасов, запасов продовольствия, вагон-кухня и т.п.).

Отдельный бронепоезд (и легкий, и тяжелый) по штату военного времени включал бронедрезину, 5 бронемашин (2 БА-20жд и 3 БА-10жд), 5 железнодорожных торпед, вагон-мастерскую ДМ (ДМ – дивизионная мастерская. – *Прим. автора*) и базу. Именно по таким штатам переформировались и разворачивались имеющиеся в составе Красной Армии дивизионы и отдельные бронепоезда в июне – июле 1941 года, включая бепо на Дальнем Востоке и в Забайкалье (подробнее о предвоенных штатах и мобразвертывании см. «Фронтная иллюстрация» № 2 2004 «Броне-

поезда Красной Армии 1930 – 1941 гг»). Правда, бронедрезин и бронемашин, а иногда и вагонов-мастерских часто не хватало до штатной численности.

Инициативные бронепоезда, строительство которых велось летом – осенью 1941 года, формировались по временным штатам или боевым расписаниям, утверждаемым командованием на местах. Как правило в этих документах учитывалось вооружение, установленное на бронепоезде, а также вагоны базы. Чаще всего эти бепо не имели бронемашин, бронедрезин и вагонов-мастерских, нередко их укомплектованность сильно отличалась даже от временного штата. Именно по такой схеме формировались бронепоезда в Одессе, Крыму и Кисе.

В сентябре 1941 года штаб формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления начал формирование отдельных дивизионов бепо из построенной на заводах Юга Украины матчасти. Дивизионы создавались по штату № 016/731 военного времени, но имели либо сокращенный боевой состав из двух легких бепо (тяжелых в распоряжении ЮЗН не было), либо включали в себя три легких бепо.

1-й отдельный дивизион бронепоездов Юго-Западного направления начал формироваться 9 сентября в составе двух бепо (№ 4 и № 5), бронеплощадки для которых изготовил Мариупольский металлургический завод имени Ильича, а бронепаровозы – Харьковский ПРЗ. Формирование личного состава производилось при 2-м Харьковском бронетанковом училище, экипажи набирались из числа раненых бойцов и младших командиров батальона выздоравливающих города

10. Экипаж бронепоезда типа ОБ-3 получает боевую задачу. Действующая Армия, осень 1942 года. На бортах бепо различим камуфляж, хорошо видна зенитная установка 12,7-мм пулемета ДШК на тендере паровоза (РГАКФД).





11, 12. Командир и комиссар бронепоезда № 1 «Сталинец» 32-го ОДБП ставят боевую задачу своей команде. Волховский фронт, весна 1942 года. Бепо типа ОБ-3, на тендере бронепаровоза хорошо видно название (АСКМ).

Харькова, 1-го запасного артиллерийского полка дислоцирующегося в Чугуеве, и 11 железнодорожного полка. Таким образом обучение и сколачивание экипажей облегчилось тем, что личный состав был подготовлен по специальностям, а его значительная часть уже участвовала в боях. Непосредственное руководство формированием экипажей бронепоездов № 4 и 5 осуществлялось их командирами и комиссарами. Формирование дивизиона закончилось 20 сентября 1941 года, а уже на следующий день его бронепоезда вступили в бой на Харьковском направлении.

2-й отдельный дивизион бепо ЮЗН начал комплектоваться штабом формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления в конце сентября 1941 года в Воронеже, на заводах которого вооружались и достраивались бепо № 1 и 2 для этого дивизиона. К 19 октября формирование завершилось, и дивизион убыл в Москву.

Формирование 3-го отдельного дивизиона бронепоездов Юго-Западного направления велось с сентября по 8 ноября 1941 года сначала в Харькове, а затем в Воронеже. В его состав вошли три легких бепо – № 3, 7 и 12, изготовленные на предприятиях Харькова и Изюма. При этом с конца сентября 1941 года бронепоезда этого дивизиона действовали отдельно.

Таким образом, штабом строительства и формирования бронепоездов Юго-Западного направления было сформировано три дивизиона бепо по штату военного времени № 016/731, причем два дивизиона состояли из двух поездов.

Новый штат отдельного легкого бронепоезда – № 016/102 – разработали в сентябре

1941 года, после принятия постановления ГКО № 290 сс об изготовлении на Ворошиловградском заводе 40 бепо. По такому штату формировались отдельные бепо инициативной постройки Юго-Западного, Южного и других фронтов, изготовленные осенью 1941 года. Правда, таких было немного.

Одной из первоочередных задач созданного по приказу наркома обороны от 9 октября 1941 года отдела бронепоездов ГАБТУ КА стала разработка новой организационной структуры бронепоездных подразделений. К этому моменту уже стало окончательно ясно, что ориентироваться надо только на легкие бепо, так как производство тяжелых так и не удалось развернуть.

15 октября 1941 года отдел представил на рассмотрение начальника ГАБТУ Я. Федоренко проект нового штата отдельного дивизиона бронепоездов – № 016/104, который утвердили с внесением небольших изменений.

По этому документу дивизион состоял из двух бепо, каждый из которых включал бронепаровоз, две 4-осные двухбашенные бронеплощадки и четыре контрольных платформы (2-осные 20-тонные). В распоряжении разведзвода имелось два бронесамолета БА-20жд на железнодорожном ходу, при отсутствии которых могли использоваться БА-10жд. Согласно штата № 016/104 отдельный дивизион бронепоездов имел на вооружении (с учетом установленного на бепо) 8 76-мм орудий, 32 пулемета (Максима, ДТ или ДС) и 8 зенитных пулеметов или пушек (предполагалось использование 20-мм орудий ШВАК или 12,7-мм ДШК), а также 2 легкового автомобиля ГАЗ-М-1, 3 полупотроки ГАЗ-АА



и 1 вездеход ГАЗ-64. База дивизиона включала черный (небронированный) паровоз, 3 4-осных и 22 2-осных вагона, 4 платформы для перевозки техники, а также 4-осный вагон-мастерскую ДМ. Личный состав насчитывал 236 человек, из них 14 старший и средний комсостав, 15 начсостав, 73 младший начсостав и 136 рядовых.

Первыми по штату № 016/104 сформировали в Москве 21 и 22-й отдельные дивизионы бронепоездов в октябре 1941 года. Первый из них комплектовался за счет личного состава 12-го ОДБП (скрытого формирования, потерявшего матчасть в июле – августе 1941 года и бепо, построенных в Сталино и Ясиноватой).

22-й ОДБП создали за счет переименования 2-го дивизиона бронепоездов Юго-Западного направления и реформирования его по новому штату.

Мероприятия по укомплектованию этих двух дивизионов провели в сжатые сроки: с 20 по 25 октября, а уже 26 октября 1941 года появился приказ наркома обороны № 0411 следующего содержания:

«Вновь сформированные 21 и 22-й дивизионы бронепоездов ввести в состав действующих частей Красной Армии и зачислить на все виды снабжения и довольствия».

После появления директивы наркома обороны № 22 сс от 29 октября 1941 года (о формировании 32 дивизионов бепо) в штат № 016/104 внесли несколько изменений. Прежде всего, это было связано с усилением зенитного вооружения, а также со строительством бепо ОБ-3 с четырьмя артиллерийским бронеплощадками. Теперь дивизиону полагалось иметь две 25-мм автоматические зенитки образца 1940 года и пять 12,7-мм пулеметов ДШК, а личный состав увеличился до 256 человек (при бепо с четырьмя бронеплощадками).

По штату № 016/104 (с внесенными изменениями) началось формирование дивизионов по директиве наркома обороны № 22 сс от 29 октября 1941 года. К началу января 1942 года в стадии комплектования находилось 28 ОДБП. Формирование этих частей сдерживалось прежде всего отсутствием материальной части, строительство которой только разворачивалось на предприятиях НКПС.

Одновременно с созданием новых, на штат № 016/104 переводили ранее сформированные дивизионы – так, 1-й ОДБП Юго-Западного направления стал 59-м, 2-й ОДБП ЮЗН, как уже говорилось, 22-м, а 3-й ОДБП ЮЗН – 61-м. Кроме того, на двухпоездной состав перевели 1, 7 и 8-й ОДБП довоенной организации.

В середине февраля 1942 года, в ходе формирования 31-го ОДБП с реактивными установками М-8, управление бронепоездов ГАБТУ КА специально для таких дивизионов разработало штат № 016/302. Согласно нему, дивизионам с реактивными установками присваивали наименование «особых» и помимо двух бепо в их состав включалась десантно-минометная рота (120 человек). Кроме того, в его составе имелось 2 броневика БА-20жд, 2 автомобиля ГАЗ-М-1, 4 грузовика ГАЗ-АА и 4 мотоцикла, база состояла из черного паровоза, трех 4-осных, 27 2-осных, 5 специальных вагонов и 6 платформ (2 и 4-осных). Личный состав дивизиона насчитывал 368 человек (19 комсостав, 18 начсостав, 173 младший начсостав и 158 рядовых), десантно-минометная



13. Командир бронепоезда «Народный мститель» 71-го ОДБП доводит до личного состава приказ командования. Ленинградский фронт, лето 1943 года (АСКМ).

рота имела на вооружении 112 винтовок и восемь 82-мм батальонных минометов. По штату № 016/302 сформировали 4 особых дивизиона – 31, а также 39, 57 и 62-й (все три – второго формирования).

В конце февраля 1942 года управление бронепоездов ГАБТУ КА разработало новый штат отдельного дивизиона бронепоездов – № 016/303, утвержденный 19 марта 1942 года. По существу это был переработанный по результатам службы и боевого применения ОДБП штат № 016/104.

Теперь отдельный дивизион бронепоездов включал в себя командование, штаб, взвод управления (отделения разведки, связи и ПВО), 2 бепо, техническую часть (автотранспортное отделение, мастерская, склад) и хозяйственную часть. По штату № 016/303 в ОДБП имелось: два бепо (в каждом по 2 или 4 бронеплощадки, площадка ПВО, бронепаровоз и 4 контрольных платформы), 2 броневика БА-20жд (вместо них могли использоваться БА-10жд или БА-64жд), 1 легковой автомобиль ГАЗ-М-1, 3 грузовика (2 полутоннажных ГАЗ-АА и трехтонный ЗИС-5, впоследствии могли использоваться ленд-лизские или трофейные машины), 4 мотоцикла и базу (1 черный паровоз, 4 платформы и 33 различных вагона).

На вооружении дивизиона имелось 8 76 или 75-мм пушек, 40 пулеметов (ДТ, Максима или Браунинг), 2 25-мм зенитных орудия, 5 пулеметов ДШК, 158 винтовок Мосина образца 1891/30 года, 46 револьверов и пистолетов, и 3 26-мм сигнальных пистолета (ракетницы). Следует сказать, что состав и количество

вооружения могли быть самыми разными и отличались от штатного. Часто вместо ДШК использовались ДТ, ПВ-1 или Максимы на зенитных станках, а вместо мосинских винтовок – японские «Арисаки» или австрийские «Манихеры» времен Первой Мировой войны или польские «Маузеры».

Личный состав дивизиона составлял 280 человек (при двух бепо ОБ-3 с четырьмя бронеплощадками), из них 18 командный состав, 14 начсостав, 107 младший начсостав и 141 рядовой. Если дивизион состоял из бепо типа НКПС-42 или БП-35 (по две бронеплощадки), то в нем насчитывалось 240 человек, а если включал один ОБ-3 и один НКПС-42 или БП-35 – 260 человек.

Штат № 016/303 для ОДБП просуществовал до конца войны. По нему формировались дивизионы начиная с марта 1942 года, а также на него переводились ОДБП, созданные ранее по штату № 016/104 или 016/731 военного времени (2, 3 и 9-й ОДБП Дальневосточного фронта). При этом за счет изъятия из последних третьих бепо были сформированы новые дивизионы.

В ходе Великой Отечественной войны в штат № 016/303 вносился ряд изменений, касавшийся в первую очередь количества вагонов базы (об этом см. ниже), а также людей и вооружения. Например, решением наркома обороны 13 сентября 1942 года из штата № 016/303 были исключены 2 мотоцикла, 1 легковой и 1 грузовой автомобиль.

В результате изменений по состоянию на 1 августа 1944 года штат № 016/303 (с внесен-



ными изменениями) для ОДБП выглядел следующим образом: бронепоездов – 2 (2 или 4 бронеплощадки и бронепаровоз в каждом), площадок ПВО – 2, контрольных платформ – 8, 76-мм пушек Ф-34 – 8, 37-мм зенитных орудий – 2, 25-мм зенитных орудий – 2, пулеметов ДТ – 32, карабинов – 144, пистолетов-пулеметов ПППШ – 4, револьверов и пистолетов – 37, 26-мм ракетниц – 14, бронемашин БА-20жд – 2, грузовиков – 2 (1,5 и 3 т), мотоциклов – 2 (из них 1 с коляской); база черной паровоз – 1, 2 и 4-осных вагонов – 25; людей – 227 (26 офицеров, 153 сержанта, 58 рядовых). Хорошо видно, что зенитное вооружение ОДБП по сравнению с мартом 1942 года усилено, а количество людей и техники сократилось. Это было сделано в связи с уменьшением боевой активности бепо.

18 апреля 1942 года начальник ГАБТУ КА Я. Федоренко утвердил разработанный управлением бронепоездов штат № 016/305 отдельного бепо (легкого или тяжелого). Согласно ему отдельный бронепоезд включал следующую матчасть: бронепаровозов – 1, бронеплощадок легких – 2 двухбашенных или 4 однобашенных, бронеплощадок тяжелых – 2, платформ ПВО – 1, контрольных платформ – 4, 76-мм орудий – 4, калибром свыше 76-мм – 2, малокалиберных зенитных – 2, пулеметов на бронеплощадках – 12/20 (легкий), 10 (тяжелый), радиостанций – 1, паровозов черных – 1, вагонов 4-осных крытых – 6, 2-осных крытых – 5, платформ железнодорожных – 2, автомашин грузовых 1,5-тонных – 2, мотоциклов с коляской – 1, кухонь (котлов) – 1.

При этом личный состав отдельного бепо насчитывал 103 или 126 человека для легкого бепо (2 или 4-х площадочный) и 96 человек для тяжелого бепо (комсостав 5, начсостав 5, младший начсостав – 55/79 легкий, 53 тяжелый, рядовой состав – 38/37, легкий, 33 тяжелый). Организационно отдельный бронепоезд включал:

- Командование – 11 человек;
- Отделение управления – 12/14 человек для легкого, 12 для тяжелого;
- Отделение ПВО – 9 человек;
- Отделения бронеплощадок – 56/68 человек для легкого, 40 для тяжелого;
- Отделение тяги – 10 человек;
- Пункт медпомощи – 3 человека;
- Отделение тыла – 11 человек.

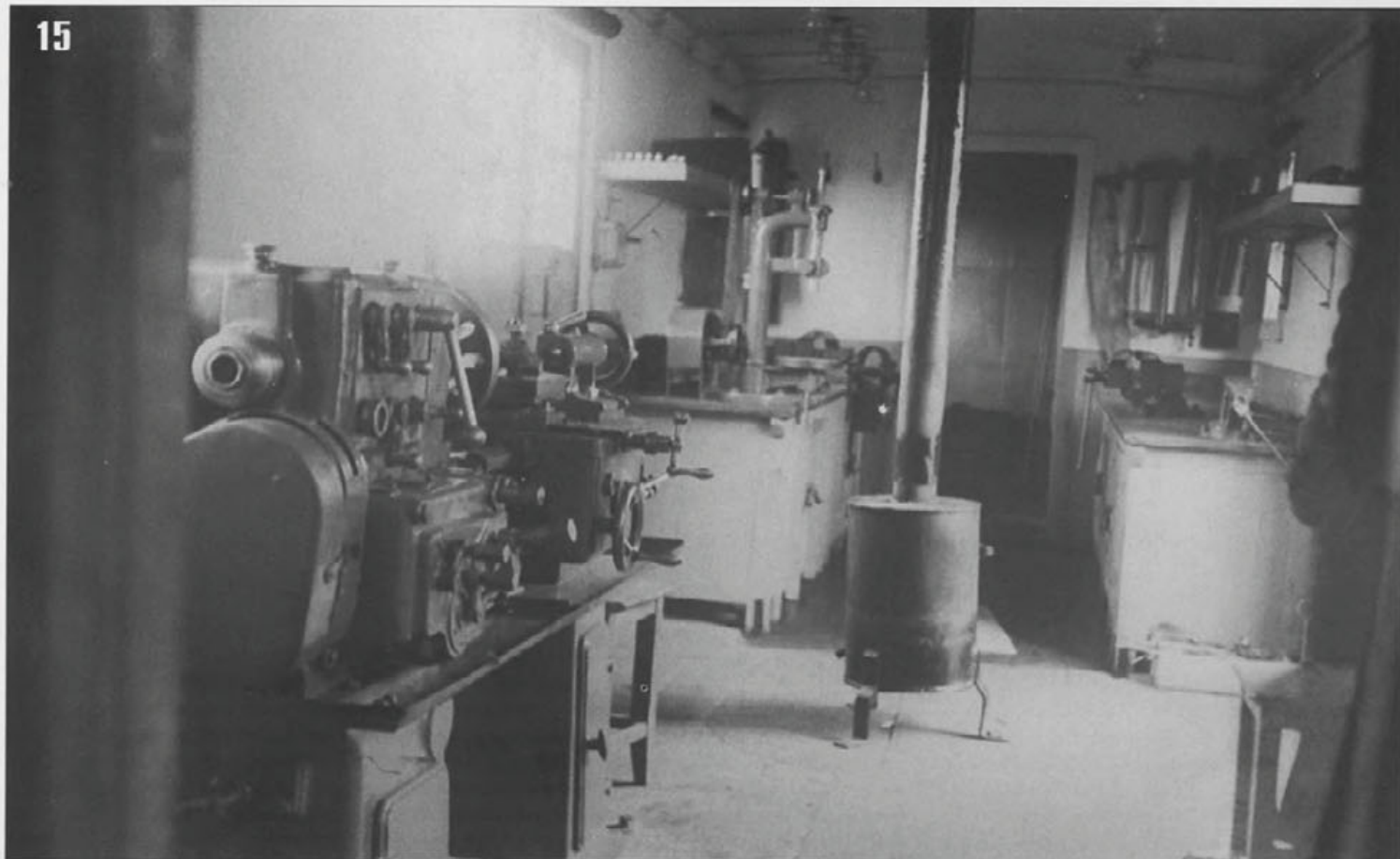
(При отсутствии зенитной установки на тендере паровоза взвод ПВО сокращался на 2 человека).

Как и в случае с ОДБП, штат № 016/305 отдельного бронепоезда просуществовал до конца Великой Отечественной войны, при этом в него вносились изменения, аналогичные вносимым в штат № 016/303.

Последнее изменение штатов бронепоездных частей Красной Армии в ходе Второй Мировой войны провели согласно директивы Генерального Штаба Красной Армии № орг/4/86214 от 9 августа 1945 года. При этом отдельные дивизионы бронепоездов переводились на сокращенный штат мирного времени № 7/502 литер «А» или «Б» (первый для ОДБП с бепо ОБ-3 или БП-43, второй с бепо НКПС-42 или БП-35), а отдельные бронепоез-

14. Расчет зенитной бронеплощадки бронепоезда № 646 6-го ОДБП. Лето 1943 года. На заднем плане видна база дивизиона – платформа с бронемашинной БА-20жд, 4-осные крытые вагоны и вагон-мастерская ДМ (АСКМ).

15



15. Внутренний вид вагона-мастерской ДМ: справа виден токарно-винторезный станок 126СП, на заднем плане ручная дрель и верстак с тисками. В центре — печка-«буржуйка» для обогрева в зимнее время (АСКМ).

16. Внутренний вид вагона-кухни из состава базы отдельного дивизиона бронепоездов: видна плита и два котла для варки пищи (АСКМ).

16





да – на штат № 7/503 литер «А» и «Б». Согласно этому документу численность личного состава дивизиона составляла 209 или 184 человека, а отдельного бепо – 102 или 90 человек (для литер «А» и «Б» соответственно). Такой переход осуществляли прежде всего бронепоездные части в Европе и внутренних военных округах, а на Дальневосточных и Забайкальских фронтах они содержались по штатам военного времени № 016/303 и № 016/305.

База бронепоезда.

Практически во всех работах так или иначе посвященных бепо, упоминается база бронепоезда, но что она из себя представляла и какой состав имела, говорить мало. Попробуем рассказать о базе поподробнее на примере штата № 016/303 отдельного дивизиона бронепоездов.

Согласно нему, база ОДБП состояла из 27 вагонов и платформ (84 оси), из них 4-осных – 15 (1 пассажирский жесткий для офицерского состава, 2 крытых для офицерского состава и 5 крытых для личного состава, 1 крытый под санчасть, 3 под склад боеприпасов, 2 под технический склад, 1 под мастерскую ДМ) и 2-осных – 12 (2 крытых для личного состава, 3 под кухни, 1 под вещевой склад, 1 под продовольственный склад, 1 под горючее, 4 20-тонных платформы для перевозки техники) и одного черного паровоза.

Несмотря на утвержденный состав базы, при формировании ОДБП чаще всего исходили из возможностей укомплектования теми или иными вагонами. Например, довольно часто 4-осные вагоны для офицеров и личного состава заменяли на 2-осные крытые (теплуш-

ки), в состав баз некоторых дивизионов включали вагоны, оборудованные под клубы, бани или штабы, а также вагоны-ледники (для хранения продуктов). Как правило, эти не предусмотренные штатом единицы оборудовались рабочими депо или заводов в пунктах строительства бронепоездов и передавались формируемым дивизионам в качестве подарков.

Из вагонов, специально оборудуемых для бронепоездов следует отметить вагоны-кухни и вагоны-мастерские. Первые изготавливались на базе двухосных крытых товарных вагонов (20-тонные или нормальные товарные вагоны постройки до 1917 года) с установкой внутри двух котлов для варки пищи, одной плиты, столов, баков для воды, различных шкафов и полок. Несмотря на то, что существовал утвержденный ГАБТУ КА список необходимого оборудования, устанавливаемого в вагон-кухню, последние могли различаться между собой, так как для их оснащения использовали имеющиеся на местах ресурсы.

Дивизионные мастерские ДМ монтировались на базе 50 или 60-тонных 4-осных вагонов и оснащались следующим оборудованием для ремонта бронепоездов: двумя электрогенераторами напряжением 120 В с бензиновыми двигателями Л-6, токарно-винторезным станком 126СП с универсальным приспособлением, точильным станком с электромотором, ручной дрелью под сверло 15 мм и кузнечным переносным горном с зонтом и наковальней. Кроме того, мастерская комплектовалась наборами станочного, слесарного, кузнечного, столярного и другого инструмента. До начала Великой Отечественной войны изготовлением ДМ занимался завод «Красный

17. Обучение команд бепо в 1-м отдельном учебном полку бронепоездов: на переднем плане бронепаровоз типа ПР-43, на заднем – бронеплощадки типа военсклада № 60. Лето 1943 года. Обратите внимание на камуфляж (АСКМ).



18. Подготовка артиллерийских мастеров в вагоне-мастерской ДМ. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

Профинтерн», а затем их выпуск передали на Николаевский вагоноремонтный завод НКПС. В связи с эвакуацией последнего незаконченные вагоны ДМ перевезли на Орджоникидзевский ВРЗ, который в июне 1942 года сдал их 8 штук. Эти вагоны-мастерские направили в Москву, где их передали на укомплектование дивизионов бронепоездов.

Для бепо, изготавливавшихся по директиве НКО № 22 от 29 октября 1941 года, вагоны ДМ оборудовались вместе с остальным составом базы в пунктах постройки бронепоездов. Поэтому, несмотря на утвержденный ГАБТУ КА список оборудования мастерской, они могли различаться между собой.

Боевые действия бронепоездов в июне – июле 1942 года показали, что часто при гибели бепо противником уничтожалась или захватывалась и база, так как командиры стремились расположить ее ближе к дислокации боевых составов. Поэтому по рекомендации управления бронепоездов начальник ГАБТУ КА Я. Федоренко 24 июля 1942 года утвердил «Расчет подвижного состава полевой и основной баз отдельного дивизиона бронепоездов». Согласно этому документу, база теперь состояла из двух частей – полевой (средства необходимые для обеспечения боевой работы) и основной (все остальное). Первую рекомендовалось размещать на расстоянии 3 – 4 перегона от бепо (30 – 50 км), а основную отводить в тыл на 100 – 150 км от боевой части дивизиона. В «Расчете» определялся состав полевой и основной баз (см. таблицу 4).

Как уже говорилось выше, в ходе Великой Отечественной войны состав баз бронепоездов несколько раз менялся, причем в сторону уменьшения числа вагонов. Так, согласно норм, установленных приказом наркома обороны СССР № 0201 по штатам № 016/303 для ОДБП и № 016/305 для отдельного бепо базы

содержались в составе 27 (84 оси) и 13 единиц (38 осей) соответственно (см. таблицу 5).

В 1944 году, из-за недостатка железнодорожных вагонов в парке наркомата путей сообщения и их постоянной нехватки, пришлось дважды сокращать нормы подвижного состава баз бронепоездных частей. Так, приказом наркома обороны СССР № 021 от 4 февраля 1944 года база ОДБП устанавливалась в 25, а отдельного бепо – 13 единиц. В результате такого сокращения высвободилось 735 различных вагонов, переданных НКПС.

По постановлению ГКО № 6421 от 22 августа 1944 года и директивы Генерального Шта-

Таблица 4. Расчет подвижного состава полевой и основной баз отдельного дивизиона бронепоездов.

Название вагона	Всего	Полевая	Основная
Для комсостава	3	–	3
Людских	7	–	6
Штабных	–	1*	–
Санитарных	1	1	–
Под боепитание	3	2	1
Под техсклады	2	–	2
Под мастерские	1	–	1
Под продовольствие	1	1	–
Под вещевое снабжение	1	–	1
Под кухни	3	2	1
Под горючее	1	–	1
Перевозка транспорта (платформы)	4	1	3
Всего	27	8	19

* Из числа теплушек, в составе базы отсутствует приспособленный под штаб вагон.

Таблица 5. Изменения норм подвижного состава бронепоездных частей за 1942–1945 год.

таблица 3. Изменения в составе подвижного состава бронепоезда

Название и даты директив	Крытые 4-осные вагоны										Крытые 2-осные вагоны										Всего платформ и вагонов 2-осных осей	Всего вагонов 4-осных	Итого
	Платформ 2-осных	Пассажирский жесткий 4-осный для офицерского состава	Для офицерского состава	Для личного состава	Под штаб и узел связи	Под боеприпасы	Под технический склад	Под мастерские ДМ	Под санчасть	Для офицерского состава	Для личного состава	Под кухню	Под санчасть	Под вешевой склад	Под продовольственный склад	Под технический склад	Под боеприпасы	Под торючее	Под прачечную и баню				
Приказ НКО СССР № 0201 от 19.3.42 г.	4	1	2	5	-	3	2	1	1	-	2	3	-	1	1	-	-	1	-	15	12	27	
Приказ НКО СССР № 021 от 4.2.44 г.	-	1	-	-	1	1	1	1	-	2	7	3	1	1	2	-	2	1	1	5	20	25	
Постановление ГОКО № 6421 от 22.5.44 г. и директива ГПШ от 2.9.44 г. № 16/1152073																							
а) для Европейской части СССР	-	1	-	-	1	1	-	1	-	2	5	2	1	1	1	1	-	-	-	4	13	17	
б) для ДВФ, Забайкальского и Закавказского фронтов	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	3	4	7		
Приказ НКО СССР № 0201 от 19.3.42 г.	2	-	1	2	-	1	1	1	-	-	1	1	-	1	1	-	-	1	-	6	7	13	
Приказ НКО СССР № 021 от 4.2.44 г.	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	3	1	-	1	1	1	2	1	1	2	11	13	
Постановление ГОКО № 6421 от 22.8.44 г. и директивы ГПШ от 2.9.44 г. № 16/1152073																							
а) для Европейской части СССР	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	3	1	-	1	1	1	2	-	-	2	9	11	
б) для ДВФ, Забайкальского и Закавказского фронтов	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	2	2	4		



19. Работа паровозной бригады в бронепаровозе ПР-43. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

ба Красной Армии № 16/1152073 от 2 сентября 1944 года состав баз вновь сократили и теперь он составлял для отдельного дивизиона бронепоездов 7 – 17, а для отдельного бронепоезда 4 – 11 единиц, что позволило освободить 1020 вагонов. Таким образом, за 1944 год бронепоездные части передали НКПС 1755 различных вагонов.

После вышеуказанного сокращения норм подвижного состава баз бронепоездные части Дальневосточного, Забайкальского и Закавказского фронтов перешли на стационарное положение, а личный состав и склады разместили в казармах и землянках.

Бронепоездные части, входившие в состав остальных фронтов, также перевели часть людей на жилье в землянки, а боеприпасы стали держать в землянках или на земле под навесами. В случае передислокации частей бепо необходимые для этого вагоны предоставлялись наркоматом путей сообщения.

Директивой командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии № 845072с от 11 января 1945 года, в целях восполнения дефицита средств тяги на железных дорогах, бронепоездные части передали им 65 черных паровозов. При необходимости, на время выполнения боевых задач или передислокации, паровозы для ОДБП предоставлялись управлениями железных дорог.

Таким образом, к концу войны базы ОДБП и отдельных бепо, по сравнению с весной 1942 года, значительно сократились.

Формирование бронепоездных частей.

Формирование дивизионов бронепоездов велось по директивам наркома обороны и начальника главного автобронетанкового управления Красной Армии, а в редких случаях – на основании распоряжений военных советов фронтов.

По данным ГАБТУ КА, на 26 декабря 1941 года в составе Красной Армии имелись следующие бронепоездные части:

Отдельные дивизионы бронепоездов штата № 016/731 и № 016/104) – 9;

Отдельные лёгкие бепо штата № 016/601-А – 17;

Отдельные лёгкие бепо штата № 016/102 – 2;

Отдельные тяжёлые бепо штата № 016/601-Б – 2.

Пик формирования бронепоездных частей пришлось на 1942 год, что можно видеть из приводимой ниже таблицы 6.

Как уже говорилось, формирование дивизионов бронепоездов ГАБТУ КА началось с ОДБП № 21 и 22, сформированных директивой ГАБТУ КА от 18 октября 1941 года. Возможно, это было связано с тем, что уже имелся дивизион из второго десятка – с № 12, поэтому задействовали третий десяток номеров, а далее пошли по возрастающей.

Наибольшее количество дивизионов сформировали по директиве наркома обороны № 22сс от 29 октября 1941 года – 33 вместо 32 предусмотренных этим документом (23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 и 55-й ОДБП). Кроме того, по этой же директиве восстановили 25-й дивизион, потерявший матчасть в боях 3 – 31 августа 1942 года на Сталинградском фронте.

Директивами начальника ГАБТУ КА от 1 и 14 марта 1942 года в Москве на базе 10, 11 и 53-го отдельных бепо (довоенных) создали 10, 11 и 16-й ОДБП, а также вновь восстановили 12-й дивизион, потерявший матчасть летом 1941 года.

На действующих фронтах по директивам ГАБТУ КА в январе – марте 1942 года было сформировано 13 дивизионов – 20, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 71 и 72-й.

Таблица 6. Справка о формировании бронепоездов в 1942 году.

Номер директив НКО или ГАБТУ КА	Фронт или округ формирования	Сформи- ровано		Перефор- мировано		Восстанов- лено		Расформи- ровано		Номер дивизиона или бронепоезда
		Отдель- ных диви- зионов	Отдель- ных бро- непоездов	Отдель- ных диви- зионов	Отдель- ных бро- непоездов	Отдель- ных диви- зионов	Отдель- ных бро- непоездов	Отдель- ных диви- зионов	Отдель- ных бро- непоездов	
НКО № 22 сс от 29.10.1941 г.	МВО	14	—	—	—	—	—	—	—	23, 24, 30, 31, 32, 43, 45, 46, 50, 51, 52, 53, 54, 55
	ЮжУрВО	3	—	—	—	—	—	—	—	25, 28, 36
	УрВО	6	—	—	—	—	—	—	—	26, 37, 38, 39, 44, 48,
	СибВО	7	—	—	—	—	—	—	—	27, 29, 40, 41, 42, 47, 49
	ПриВО	3	—	—	—	—	—	—	—	33, 34, 35
	ПриВО	—	—	—	—	1	—	—	—	25
№ 725705сс от 18.06.1942 г.	МВО	1	—	—	—	—	—	—	—	79
№ 733351сс от 1.03.1942 и 00163сс от 14.03.1942	МВО	3	—	—	—	—	—	—	—	10, 11, 16
		—	—	1	—	—	—	—	—	12
№ 726649сс от 24.07.1942 г.	МВО	—	—	—	—	7	—	—	—	38, 39, 57, 58, 60, 62, 30
Итого по округам		37	—	1	—	8	—	—	—	46 отдельных дивизионов
№ 733304сс от 03.03.1942 г. и № 733435сс от 18.03.1942 г.	СКФ	1	—	—	—	—	—	—	—	19
		—	5	—	—	—	—	—	—	14, 15, 17, 18, 20
		—	—	2	—	—	—	—	—	7, 8
		—	—	—	—	3	—	—	—	7, 8, 19
№ 733062сс от 18.01.1942 г.	Сталинградский фронт	2	—	—	—	—	—	—	—	56, 57
№ 733489сс от 26.03.1942 г.	Забайкальский фронт	—	1	—	—	—	—	—	—	79
№ 733382сс от 12.03.1942 г.	Дальневосточный фронт	4	—	—	—	—	—	—	—	13, 76, 77, 78
№ 733435сс от 18.03.1942 г.	Дальневосточный фронт	—	—	3	—	—	—	—	—	2, 3, 9
№ 733351сс от 07.03.1942 г.	Юго-Западный фронт	5	—	—	—	—	—	—	—	58, 59, 60, 61, 62
№ 733351сс от 07.03.1942 г.	Юго-Западный фронт	—	—	—	1	—	—	—	—	63
№ 733490сс от 27.03.1942 г.	Ленинградский фронт	2	—	—	—	—	—	—	—	71, 72
УФиУ № 2/294/П от 11.06.1942 г.	Карельский фронт	—	1	—	—	—	—	—	—	73
№ 733491сс от 26.03.1942 г.	Южный фронт	3	—	—	—	—	—	—	—	64, 65, 66
№ 733491сс от 26.03.1942 г.	Южный фронт	—	1	—	—	—	—	—	—	74
№ 83788/П от 23.07.1942 г.	Брянский фронт	—	—	—	—	1	—	—	—	45
№ 408105/П от 19.10.1942 г.	Закавказский фронт	—	—	—	—	2	—	—	—	12, 66
		1	—	—	—	—	—	—	—	20
№ 60337с приказ ВС Закавказского фронта от 13.09.1942 г.	Закавказский фронт	—	—	—	—	—	—	—	4	14, 15, 17, 18
№ 98156/П от 13.09.1942 г.	Закавказский фронт	—	—	—	—	—	—	1	—	64
Итого по фронтам		18	8	5	1	6	—	1	4	29 дивизионов и 9 отдельных бронепоездов
ВСЕГО		55	8	6	1	14	—	1	4	75 дивизионов и 9 отдельных бронепоездов



20. В командирской рубке бронепаровоза ПР-43. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года. Командир ведет наблюдение через стереотрубу, на заднем плане видны блоки радиостанции и телефона (АСКМ).

Одновременно с формированием новых дивизионов осенью 1941-го – весной 1942 года на новые штаты (двухпоездные) переводили созданные еще до войны ОДБП – 1, 2, 3, 6, 7, 8 и 9-й. При этом некоторые из них – 1, 6, 7 и 8-й получали новую матчасть взамен потерянной в боях, а находившиеся на Дальнем Востоке 2, 3 и 9-й ОДБП за счет выделения из своего состава третьих бепо и отдельных бронепоездов позволили сформировать 4 дополнительных дивизиона (13, 76, 77 и 78-й).

Особо следует сказать о 79-м отдельном дивизионе противовоздушной обороны, сформированном по директиве ГАБТУ КА от 18 июня 1942 года по штату № 016/307. В отличие от обычных ОДБП, он состоял из 5 взводов (по две 4-осных бронеплощадки с зенитным вооружением в каждом) без бронепаровозов. В задачу этого дивизиона входило сопровождение воинских эшелонов с особо важными грузами. Этот дивизион был единственной бронепоездной частью противовоздушной обороны, укомплектованной отделом бронепоездов ГАБТУ КА. Все остальные зенитные бепо формировались и входили в состав войск ПВО страны.

Таким образом, к осени 1942 года управление бронепоездов создало 57 новых ОДБП и перевело на новые штаты 8 дивизионов довоенного формирования. Кроме того директивой военного совета Ленинградского фронта от 24 января 1943 года был организован 14-й отдельный дивизион бронепоездов,

после чего новых формирований не производилось. Всего управлением бронепоездов ГАБТУ КА и фронтами с ноября 1941-го по январь 1943 года было сформировано 58 новых ОДБП. Таким образом, в 1941 – 1945 годах в составе Красной Армии имелось 66 отдельных дивизионов бронепоездов: 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 71, 72, 76, 77, 78 и 79.

Для улучшения отчетности при формировании ОДБП 10 февраля 1942 года управление бронепоездов разработало ряд документов, оформляемых при комплектовании части:

«При оформлении окончательной готовности сформированных бронепоездных частей руководствоваться следующим:

1. Состояние окончательной готовности определяется комиссией под председательством представителей, назначаемых начальниками автобронетанковых войск военных округов.

2. Для определения состояния готовности проверяется:

- укомплектованность личным составом, штатным и табельным имуществом и его состояние;
- боевая подготовка бронепоездов и слаженность команд;
- качественное состояние боевой матчасти;

- огневая подготовка;
- тактическая подготовка;
- строевая подготовка;
- проводится отстрел брони.

По окончании проверки состояние готовности части документируется актом. К нему прилагается:

- акт технической приемки;
- ведомость наличия людей, матчасти, вооружения, подвижного железнодорожного состава;
- акт проверки боевой подготовки;
- фото боевой части.

Боевая часть каждого бронепоезда фотографируется в следующем положении:

общий вид, размер фото 13 x 18, отдельно паровоз и каждая площадка, размер фото 9 x 12.

Все документы брошюруются в папку и составляют паспорт сформированной части.

Один экземпляр паспорта остается в округе, второй высылается в управление бронепоездов ГАБТУ КА.

Приложение: форма паспорта».

Что касается отдельных бепо, то провести их полный учет довольно сложно — многие из них впоследствии вошли в состав дивизионов. По данным управления бронепоездов, в 1942 году сформировали 8 и переформировали 1 отдельный бепо.

Следует сказать, что бепо, построенные в Одессе, Крыму, Киеве и Таллине, а также бепо Балтийского флота в Ленинграде в число сформированных ГАБТУ КА составов естественно не входят, а большинство бронепоездов, построенных осенью 1941 года на предприятиях юга России и Украины, весной 1942 года включили в состав отдельных дивизионов.



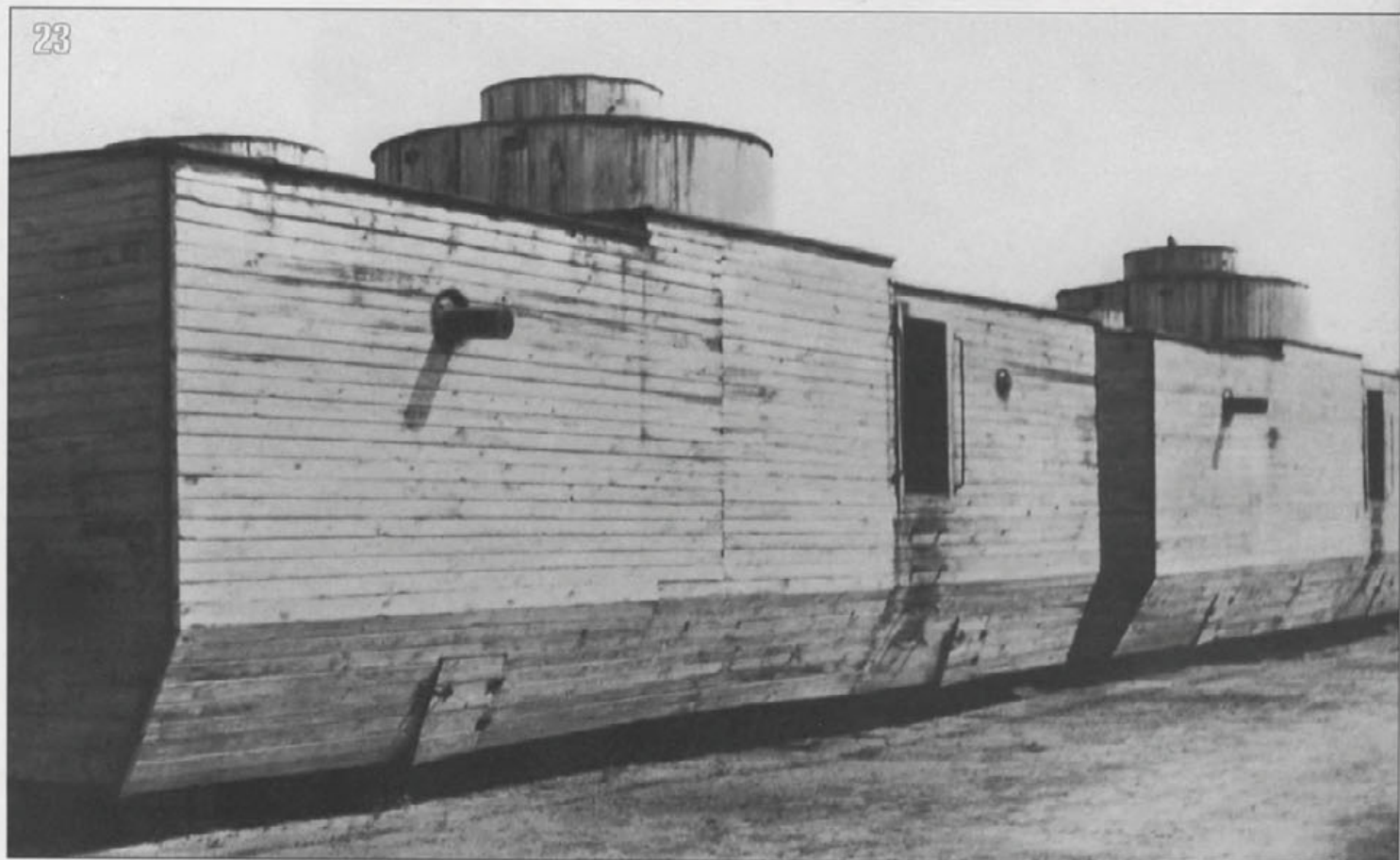
21. Занятие в легкой бронеплощадке ПЛ-43: хорошо виден расчет пулемета ДТ, стеллажи для укладки пулеметных дисков, плафон электрического освещения. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

22



22, 23. Учебные пособия 1-го отдельного учебного полка бронепоездов: деревянные «бронеплощадки» для обучения артиллеристов и пулеметчиков. Лето 1943 года. Хорошо видны установленные в бортах бронировки пулеметов Максима (АСКМ).

23



Нумерация и учет бронеединиц.

С началом широкого строительства бронепоездов летом – осенью 1941 года система их нумерации, существовавшая перед войной, оказалась неудобной для учета. Кроме того, многие бепо, построенные на местах получали свою нумерацию – например, бепо Юго-Западного направления – № 1, 2, 3, 4, 5, 7, 12, а построенные в Курске осенью 1941 года – № 14 и 15. Кроме того, входившие в состав ОДБП довоенного формирования составы, имевшие номера от 15 до 62 также не способствовали нормальному учету бронеединиц.

Поэтому уже в ноябре 1941 года отдел бронепоездов ГАБТУ принял решение о том, что всем бепо, включаемым в состав дивизионов, присваиваются № 1 и № 2, например бронепоезд № 1 22-го, ОДБП, бронепоезд № 2 55-го ОДБП или 1/22 ОДБП, 2/55 ОДБП и т.п. Что касается отдельных бепо, то им старались давать номера, не дублирующие номеров дивизионов.

Вся эта работа завершилась к лету 1942 года, что позволило наладить нормальный учет бронепоездных единиц.

О том, как проходила перенумерация отдельных бронепоездов, можно судить по следующим документам, направленным начальником управления бронепоездов генерал-майором Черновым на следующие фронты.

27 мая 1942 года заместителю командующего по АБТВ Закавказского фронта:

«Отдельные бронепоезда фронта содержать по штату № 016/305. Переименовать:

55-й бронепоезд – в 18-й отдельный бронепоезд;

56-й бронепоезд – в 20-й отдельный бронепоезд...»

27 мая 1942 года заместителю командующего по АБТВ Южного фронта:

«1. Третьему бронепоезду 57-го отдельного дивизиона бронепоездов присвоить наименование 15-й отдельный бронепоезд.

2. Бронепоезд содержать по штату № 016/305...»

28 мая 1942 года заместителю командующего по АБТВ Забайкальского фронта:

«1. Номерным бронепоездам фронта присвоить наименования:

63-му отдельному бронепоезду – 67-й отдельный бронепоезд;

64-му отдельному бронепоезду – 68-й отдельный бронепоезд;

65-му отдельному бронепоезду – 69-й отдельный бронепоезд.

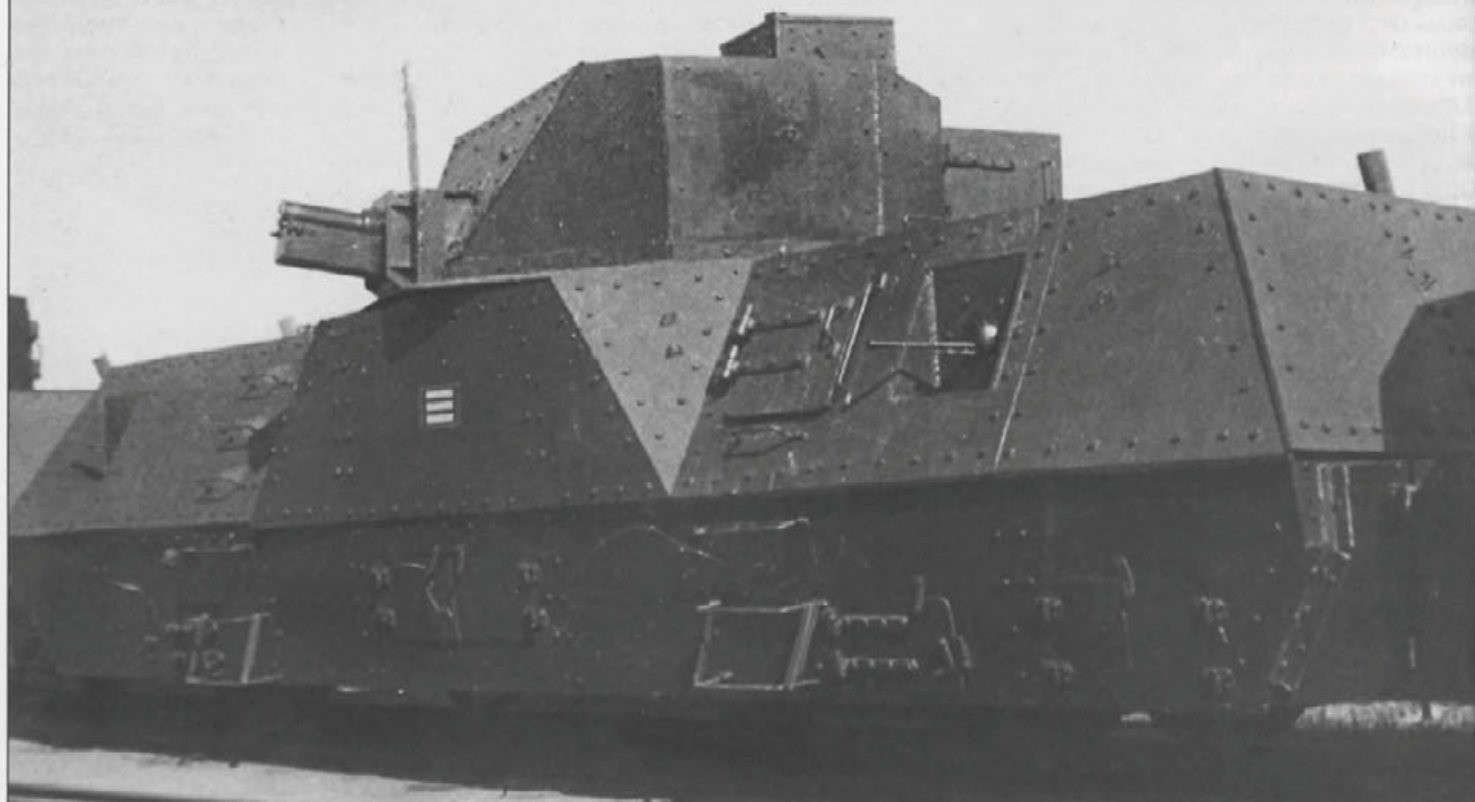
2. Вновь сформированным двум отдельным бронепоездам присвоить наименования: первому – 70-й отдельный бронепоезд; второму – 72-й отдельный бронепоезд.

3. Бронепоезда содержать по штату № 016/305.»

Аналогичная ситуация была и с отдельными дивизионами. Например, все тот же Чернов 3 июня 1942 года направил начальнику организационно-штатного управления Главного управления по формированию и укомплектованию войск Красной Армии следующий документ:

24. Внутри учебной деревянной бронеплощадки: хорошо видна бронепоездная тумбовая установка 76-мм орудия, предназначенная для обучения расчетов. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).





25. Бронеплощадка типа ОБ-3 бепо № 2 «Лунинец» 49-го ОДБП. Весна 1942 года. На борту виден ее порядковый номер в бепо – 3 в виде трех горизонтальных полос (АСКМ).

«Перевод командованием Дальневосточного фронта отдельных дивизионов бронепоездов со штата № 016/731 (трехпоездной) на новый штат № 016/303 (двухпоездной) проводится с санкции заместителя начальника Наркома Оборон СССР генерал-лейтенанта танковых войск Федоренко.

Вновь сформированным фронтом трем отдельным дивизионам бронепоездов за счет сокращения в существующих дивизионах количества бронепоездов и включения в состав дивизионов 13 и 14-го отдельных бронепоездов фронта, присвоить наименования:

Вяземскому – 76-й отдельный дивизион бронепоездов;

Биробиджанскому – 77-й отдельный дивизион бронепоездов;

Гродековскому – 78-й отдельный дивизион бронепоездов.

С проведением этих мероприятий на Дальневосточном фронте все отдельные дивизионы бронепоездов Красной Армии будут содержаться по новому штату № 016/303».

Таким образом, можно сделать следующий вывод: пропуск в сквозной нумерации отдельных дивизионов бронепоездов связан с существованием отдельных бепо с этими номерами. Это легко видеть, если выписать пропущенные номера – 4, 5, 15, 17, 18, 63, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 75 – и сравнить с имеющимися отдельными бепо.

Номера 4 и 5 – это 4 ОДБП, переформированный в запасной полк бронепоездов (об этом см. ниже) и 5-й отдельный батальон бронедрезин (подробнее о нем – см. «Фронтная

иллюстрация» № 5 – 2005 «Отечественные бронедрезины и мотобронев вагоны»);

№ 15, 17, 18 – отдельные бепо, сформированные Северо-Кавказским фронтом весной 1942 года;

№ 63 – отдельный бепо Юго-Западного фронта;

№ 67, 68, 69, 70 – бепо Дальневосточного фронта (см. документ выше);

№ 73 – отдельный бепо Карельского фронта, построенный в Мурманске;

№ 74 – отдельный бепо, сформированный в Керчи весной 1942 года.

И только № 75 остается без матчасти, возможно его оставили в качестве запасного, а может забыли. Кроме того, есть отдельные бепо, дублирующие номера дивизионов: № 14, 72 и 79.

Боевые действия бронепоездов летом – осенью 1942 года показали, что нумерация бепо, введенная в военное время, все равно не давала полного представления о них и затрудняла учет. Поэтому приказом начальника ГАБТУ КА № 1109420/с от 5 декабря 1942 года бронепоезда получали трехзначные номера в интервале от № 600 до № 850 (всего номера получил 131 бепо). Причем какой-либо системы в нумерации не просматривается. Например, по Закавказскому фронту ситуация была следующей:

«Приказ по АБТУ Закавказского фронта № 0018 от 17 декабря 1942 года.

1. Согласно распоряжения ГБТУ № 1109420 от 5 декабря 1942 года, бронепоездам присвоены следующие номера:

1). 66 ОДБП: № 1 – 689;

№ 2 – 709;



- 2). 11 ОДБП: № 1 – 678;
№ 2 – 713;
- 3). 41 ОДБП: № 1 – 688;
№ 2 – 716;
- 4). 42 ОДБП: № 1 – 679;
№ 2 – 721;
- 5). 36 ОДБП: № 1 – 717;
№ 2 – 731;
- 6). 12 ОДБП: № 1 – 755;
№ 2 – 762;
- 7). 19 ОДБП: № 1 – 650;
№ 2 – 719;
- 8). 8 ОДБП: № 1 – 680;
№ 2 – 724;
- 9). 65 ОДБП: № 1 – 725 «Лаврентий Берия»;
№ 2 – 735.

2. Старую нумерацию линейных бронепоездов, входящих в состав дивизионов бронепоездов, отменить.

Заместитель командующего Закавказским фронтом по БТ и МВ генерал-майор танковых войск Дементьев».

Аналогичная ситуация была и с дивизионами на других фронтах.

Данная трехзначная система нумерации бепро просуществовала до начала 1950-х годов, когда были расформированы последние бронепоездные части.

Для облегчения учета бронеединиц в 1942 году всем бронеплощадкам и платформам ПВО присвоили трехзначные сквозные номера от 100 до 1000. Всего их получили 392 бронеплощадки и 145 платформ ПВО.

Названия и камуфляж.

Следует сказать, что большая часть бронепоездов Красной Армии, действовавших на

фронтах Великой Отечественной войны, имела названия. Как правило их присваивали рабочие в честь пунктов строительства («Сибиряк», «Металлург Кузбасса», «Молотовский рабочий», «Подольский рабочий», «Московский железнодорожник», «Сызранец», «Забайкалец» и т.п.), нередко были имена руководителей партии и советского правительства («Лазарь Каганович», «Лаврентий Берия», «Никита Хрущев»), русских полководцев или героев Гражданской войны («Полководец Суворов», «Александр Суворов», «Михаил Кутузов», «Александр Невский», «Николай Щорс»), а также патриотические лозунги («Истребитель фашизма», «Смерть немецким оккупантам», «Народный мститель»). Следует сказать, что названия присваивались не только новым бепро, но и номерным бронепоездам довоенной постройки.

Название чаще всего писалось на тендере паровоза, реже – на каждой бронеплощадке («Комсомол Чувашии», «Москвич», «Советская Армения»). Помимо названия, на бортах площадок встречаются их порядковые номера в составе бепро: это либо цифры (1, 2, 3, 4) либо вертикальные или горизонтальные зарубки (I, II, III, IIII).

В пунктах строительства бронепоезда как правило окрашивались в защитный цвет разных оттенков (в зависимости от имевшейся в наличии краски), нередко встречается и камуфляж (двух, реже трехцветный) в виде пятен неправильной формы или широких полос. Зимний камуфляж представлял собой сплошную белую окраску, а иногда с большими пятнами защитного или другого темного цвета.

26. Бронеплощадка типа ОБ-3 бепро № 2 «Комсомол Чувашии» 53-го ОДБП. Весна 1942 года. Хорошо виден двухцветный камуфляж и название бепро на борту площадки (ЦМВС).

ПОДГОТОВКА КАДРОВ БРОНЕПОЕЗДНЫХ ЧАСТЕЙ

Для обеспечения необходимым количеством специалистов-бронепоездников в Красной Армии существовала специальная часть – 1-й отдельный учебный полк бронепоездов имени Алябьева. Он занимался подготовкой рядового и сержантского состава – артиллеристов, пулеметчиков, зенитчиков, разведчиков, связистов, водителей бронемашин, артиллерийских и железнодорожных мастеров – для укомплектования дивизионов и отдельных бепо.

Полк являлся старейшей бронепоездной частью Красной Армии – он вел свою историю от созданного 12 сентября 1918 года депо по формированию бронепоездов РККА, позже реорганизованного в запасную бригаду бронепоездов, затем во 2-й полк бронепоездов, отдельный полк бронепоездов и 4-й отдельный дивизион бронепоездов.

По утвержденному еще в мае 1939 года мобилизационному плану, 1-й запасной полк бронепоездов формировался в случае начала войны на базе 4-го отдельного дивизиона бронепоездов, расположенного в Брянске. Здесь имела учебная база, а на военном складе № 60 хранилась на консервации боевая матчасть полка.

1-й запасной полк бронепоездов был развернут по штату военного времени № 016/800 в первые же дни Великой Отечественной войны – с 23 по 25 июня 1941 года. Согласно штата, он состоял из 1 и 2-го учебных дивизионов, рот управления, депо, службы тяги и движения и бронедрезин, готовивших специалистов рядового и младшего начсостава, а также роты по переподготовке среднего и старшего начсостава бронепоездов, и насчитывал 686 человек, 3 легких и 2 тяжелых бепо, 1 бронедрезину и 2 броневика на железнодорожном ходу. Командиром 1-го запасного полка назначили бывшего командира 4-го ОДБП майора И.И. Бончева, замполитом – батальонного комиссара И.П. Жорина.

27. Обучение водителей бронемашин: на переднем плане перестановка на железнодорожный ход броневика БА-20жд, за ним БА-64жд и БА-10жд. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

Первой задачей полка стало развертывание дивизионов так называемого «скрытого» формирования (6 и 12-го), убывших на фронт 27 – 29 июня 1941 года, затем, со 2 по 8 августа здесь были сформированы и отправлены в Действующую Армию 40, 44 и 49-й отдельные бепо. А 23 августа по приказу начальника Брянского гарнизона для обороны города выделили два учебных бронепоезда.

25 августа 1941 года по распоряжению начальника АБТУ КА 1-й запасной полк бронепоездов «со всем личным составом, вооружением и имуществом» убыл из Брянска и 29 августа прибыл к новому месту дислокации: г. Тамбов, где разместился в здании завода «Синтетический каучук».

16 – 30 октября 1941 года часть из Тамбова перебросили на станцию Рузаевка Мордовской АССР.

В октябре – декабре 1941 года запасной полк бепо доукомплектовал, подготовил и отправил на фронт понесшие потери в боях 1, 6 и 12-й ОДБП, а также 15, 40, 44, 46 и 54-й отдельные бронепоезда. Кроме того, во исполнение директивы наркома обороны № 22сс были отправлены команды в пункты формирования 31, 32, 33, 35, 52, 53 и 54-го дивизионов бронепоездов.

Всего за период с июля 1941-го по январь 1942 года запасной полк бронепоездов подготовил и направил в Действующую Армию 250 человек среднего и старшего начсостава (до момента расформирования 1 апреля 1942 года роты по переподготовке начсостава), а также 2150 человек рядовых и младшего начсостава.

При изменении состава дивизионов бронепоездов (переход с трех на два бепо) пришлось внести и изменения в структуру запасного полка. Например, в результате проверки части, прошедшей 23 января 1942 года, было установлено следующее:

«Полк содержится по штату № 016/800. На основании директив Управления бронепоездов».





ездов КА временно свернута рота депо, рота службы тяги и движения и сворачивается рота бронедрезин (остается только взвод в маршевом батальоне и взвод в учебном батальоне). Фактически с 16 января со штата № 016/800 полк в учебном отношении перешел на самостоятельно выработанный штат, состоящий из четырех дивизионов:

- 1-й – учебный;
- 2, 3-й – линейные;
- 4-й – маршевый.

По объяснению командира полка к данной организации перешли вследствие перехода действующих дивизионов со штата № 016/731 на штат № 016/104, которым часть ранее имевшихся специальностей исключена (электрики, телеграфисты, радисты, уменьшено число бронедрезинщиков) с одной стороны, и директивного распоряжения Управления бронепоездов, давшего задание полку готовить 500 человек младшего комсостава и 1030 рядовых.

После полученного пополнения по мобилизации с июня 1941 года полк людей не получал, и лишь в декабре было принято 160 танкистов (15-й танковый полк МВО), которые переквалифицируются в артиллеристов и пулеметчиков.

В полку состоит – средний комсостав 136, некомплект 2. Из них 33 кадровых, 103 из запаса, 64 не имеющих военной подготовки, 65 принимали участие в войнах, бронепоездников 24, артиллеристов 17. В основном комсостав удовлетворяет своему назначению.

Младший комсостав постоянный – по штату 206, имеется 199, кадровых 62, 137 из запаса.

Младший комсостав переменный – 113, рядовых переменных – 323.

Материальное обеспечение: бронепаровозов – 2 (положено по штату 5), бронеплощадок – 4 (положено 10), бронедрезин – 4 (положено 8).

Полигона для стрельб нет, используется район торфоразработок у ст. Токмаково в 60 км от Рузаевки, с началом сезона торфоразработок этот район отпадает.

Матчасть требует заводского ремонта (можно использовать 2 76-мм и 1 107-мм пушки), огнеприпасов в избытке.

Среди комначсостава стремление скорее выехать на фронт. Бойцы настроены патристически».

Не сразу удалось наладить на новом месте нормальную боевую учебу – не было полигона для проведения стрельб, отсутствовали железнодорожные пути для подготовки экипажей бронепоездов. Так, 6 марта 1942 года командование полка сообщало:

«Учебный полк бронепоездов в настоящее время дислоцируется в Рузаевке. Данный пункт дислокации создает ряд трудностей в учебной работе полка и не дает возможности выполнять поставленные задачи для подготовки кадров бронепоездников.

Станция Рузаевка не имеет возможности предоставить запасные пути для стоянки бронепоездов. Главный железнодорожный путь перегружен оперативными перевозками, что не позволяет не только производить маневры, но и выезжать на главный перегон для проведения тактической подготовки.

Отсутствие в пункте расквартирования нормального артиллерийского полигона окончательно срывает проведение артиллерийских и пулеметных стрельб».

Нормальный процесс подготовки удалось наладить только летом 1942 года, когда силами полка были построены дополнительные железнодорожные пути и оборудовано стрельбище.

1 апреля 1942 года полк перешел на новый штат № 016/301 и стал именоваться «1-й отдельный учебный полк бронепоездов». Согласно штата, он теперь состоял из трех дивизионов: 1-го, по подготовке младших коман-

28. Чистка орудия на бронеплощадке ПЛ-43 после учебных стрельб. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).

диров артиллеристов, пулеметчиков и зенитчиков, 2-го, по подготовке рядовых (номеров) артиллеристов и зенитчиков, и 3-го, по подготовке рядовых пулеметчиков, а также роты управления (подготовка младших командиров разведки, связи и водителей бронемашин) и технического взвода (подготовка оружейных и пулеметных мастеров). Всего по новому штату полк включал 443 человека постоянного состава (147 старший и средний начсостав, 296 младший начсостав и рядовые) и 1595 человек переменного состава (рядовые).

С 1 июня 1942 года в часть прибыл новый командир – подполковник К.В. Жасминов, который возглавлял ее до самого расформирования.

Всего в течение 1942 года полк отправил на укомплектование и пополнение существующих бронепоездных частей 3100 человек. Кроме того, во второй половине года в часть прибыли с фронта на переформирование и доукомплектование 7, 16, 24, 51, 53, 56, 65 и 66 ОДБП. Часть из них позже убыла в Действующую Армию, а часть расформировали.

С 1 сентября 1943 года 1-й запасной полк бепо перешел на новый штат № 016/308. Теперь он состоял из пяти дивизионов (по подготовке артиллеристов, пулеметчиков, зенитчиков, разведчиков, связистов, ремонтников и артиллерийских мастеров), а численность людей сократилась до 337 постоянного состава (115 офицеров, 117 сержантов и солдат, 58 вольнонаемных) и 875 переменного (рядовые).

12 сентября 1943 года в торжественной обстановке прошло празднование 25-летия полка. В ознаменование этого указом президиума Верховного Совета СССР его наградили орденом Боевого Красного Знамени и присвоили имя Алябьева (один из командиров бронепоездов времен Гражданской войны. – *Прим. автора*) и с 1 октября он стал называться: 1-й отдельный Краснознаменный учебный полк бронепоездов имени Алябьева. На праздновании присутствовали начальник управления бронепоездов и бронемашин генерал-майор танко-

вых войск Чернов, заместитель командующего БТ и МВ МВО генерал-майор танковых войск Котов, руководители республиканских и городских советских и партийных организаций и железнодорожного транспорта, командиры частей и начальники учреждений гарнизона.

За 1943 год 1-й запасной полк подготовил и отправил в части 2700 человек, а также переформированный потерявший матчасть летом 1943 года 60-й ОДБП (в составе бепо «Уфа» и «Салават Юлаев»).

Директивой Генерального Штаба Красной Армии от 8 июля 1944 года полк направил в подмосковный Наро-Фоминск команду для строительства военного городка, а к 7 ноября передислоцировался на новое место. В 1944 году часть отправила на фронт 1168 человек, и еще 300 в следующем.

С 1 декабря 1945 года 1-й отдельный запасной полк перешел на штат мирного времени № 7/305, а с 1 июля 1946 года – на штат № 7/611 с численностью переменного состава в 400 человек. В сентябре того же года часть передислоцировалась в город Моршанск Тамбовской области, где в апреле 1947 года на основании директивы Генштаба Вооруженных Сил СССР № орг/1/461195 от 17 февраля 1947 года она была расформирована.

Подготовкой (а точнее переподготовкой) офицерского состава для укомплектования бронепоездных частей сначала занималась рота по переподготовке среднего и старшего начсостава, а в начале 1942 года были созданы специальные курсы усовершенствования командного состава бронепоездных частей, вскоре получившие по месту расположения (город Долматов, ныне Далматово Курганской области) название Долматовских. Так, в акте о проверке курсов, подписанном 11 февраля 1942 года, говорилось:

«Долматовские курсы усовершенствования комсостава бронепоездных частей на основе

29. Бронепоезд типа БП-43 на огневой позиции во время проведения учебных стрельб. 1-й отдельный учебный полк бронепоездов, лето 1943 года (АСКМ).





приказа Наркома Обороны № 020с от 13 января 1942 года реорганизованы из Автоброне-танковых курсов с 23 января 1942 года по штатам № 17/312.

Кроме сформированных по штату трех отделений, сформировано четвертое (нештатное), в которое входят все слушатели по профилю автобронетанковых войск (бывшие 2, 3, 4-я роты).

Курсы готовят командиров бронепоездных частей согласно приказа Наркома Обороны № 020с от 13 января 1942 года и директивы ГАБТУ КА № 70001с от 12 января 1942 года. Переходного периода для подготовки курсы не имели, но все же с возложенной задачей справились безболезненно для обоих потоков.

По приказу и директиве, курсы должны были готовить командиров, заместителей ко-

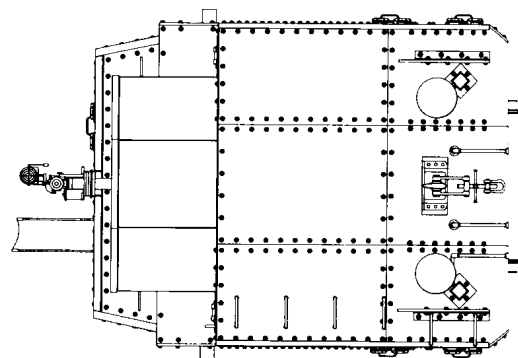
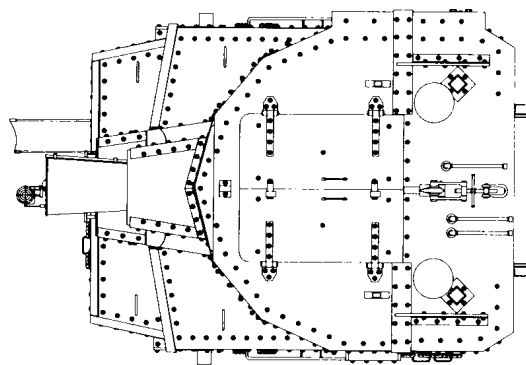
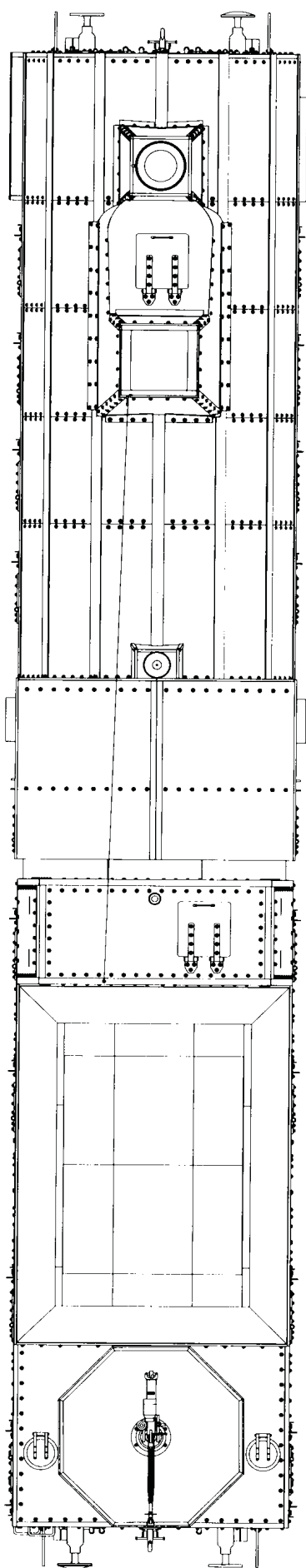
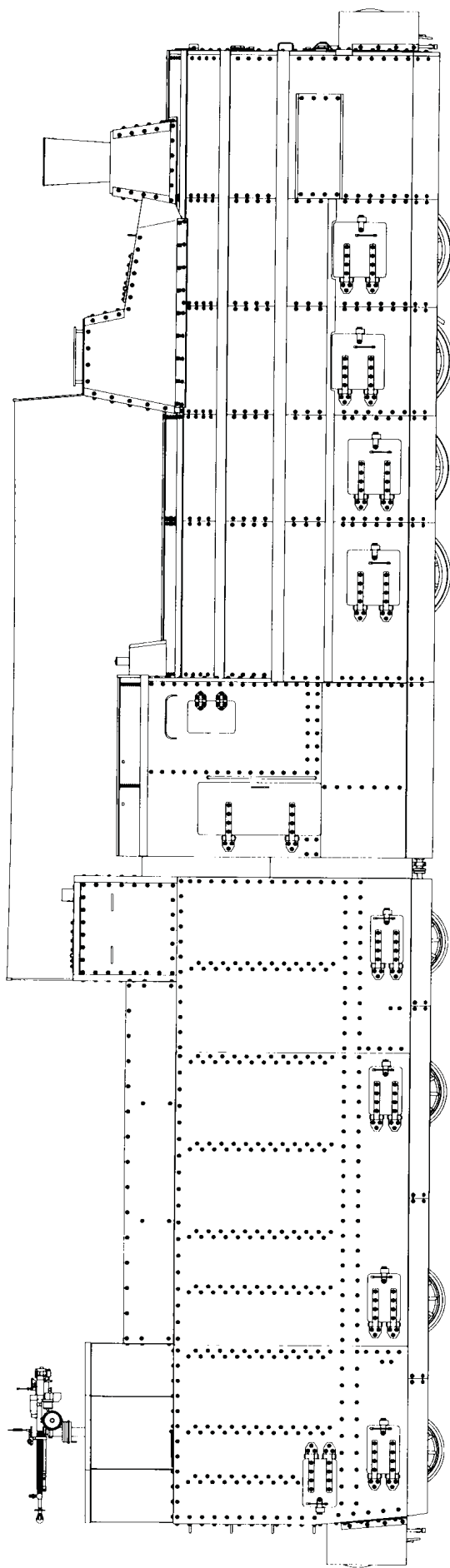
мандиров, военкомов, адъютантов, начальников связи и боспитания отдельных дивизионов бепо, командиров бронепоездов и бронеплощадок, старших паровозных и железнодорожных механиков. По штату № 17/312 численность переменного состава курсов устанавливалась в 575 человек. Курсы действовали в течение всей войны.

Наличие специализированных учебных частей для подготовки командного звена и специалистов сержантов и рядовых позволяло обеспечивать ими бронепоездные части Красной Армии течение всей войны. Всего за 1941 – 1945 годы для укомплектования дивизионов и отдельных бепо Долматовские курсы подготовили и отправили более 1000 офицеров, а 1-й отдельный Краснознаменный запасной полк бронепоездов имени Алябьева – 9418 сержантов и рядовых.

30. Прохождение курсантов 1-го отдельного учебного полка бронепоездов после занятий. Лето 1943 года. На заднем плане – бепо типа БП-43 (АСКМ).

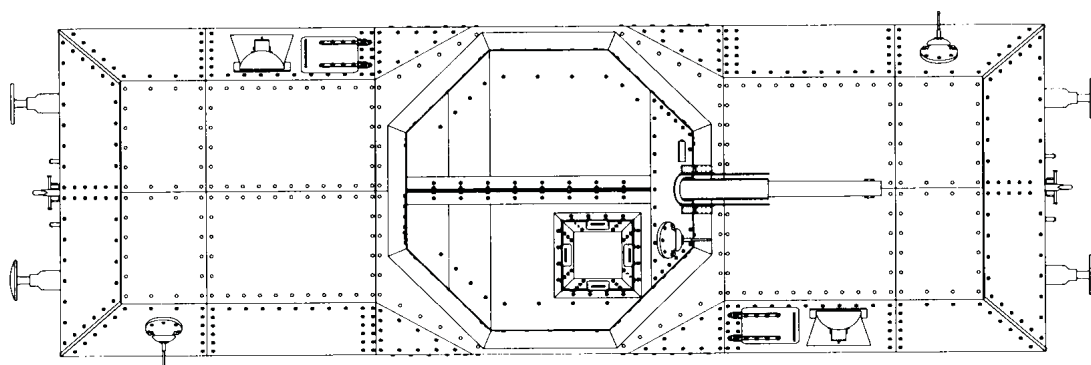
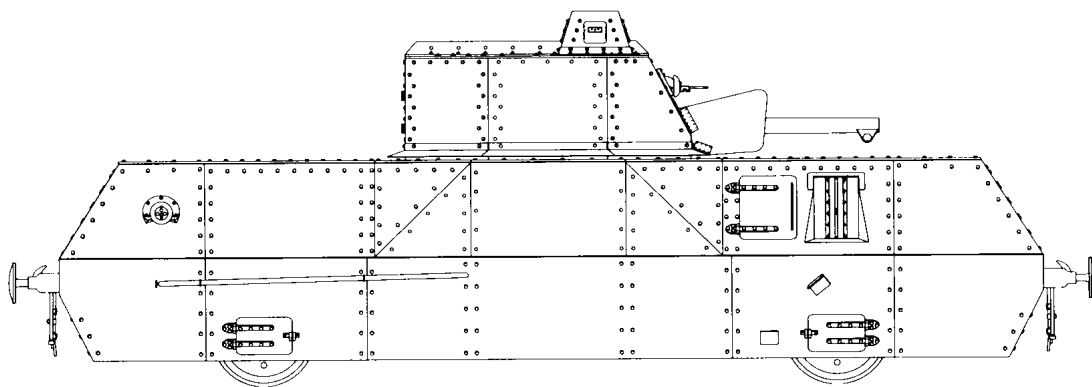
31. Парад личного состава 1-го отдельного учебного полка бронепоездов во время празднования 25-летия части 12 сентября 1943 года. В качестве импровизированной трибуны используется бепо типа БП-43 (АСКМ).





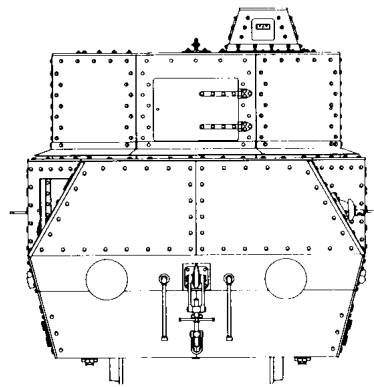
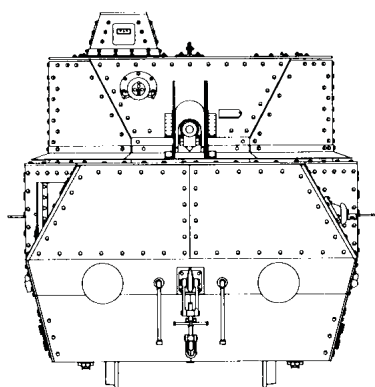
Бронепаровоз Ов № 5676 типа ОБ-3
из состава бронепоезда № 2 44-го ОДБП.
Броня некаленная, котел, тендер и движение
40 мм, будка машиниста и командирская
рубка 45 мм, башня ПВО 36 мм. Оснащен
радиостанцией «Днепр», вооружение –
12,7-мм пулемет ДППК. Изготовлен в депо
станции Молотов в апреле 1942 года.

Чертеж выполнил В. Мальгинов.



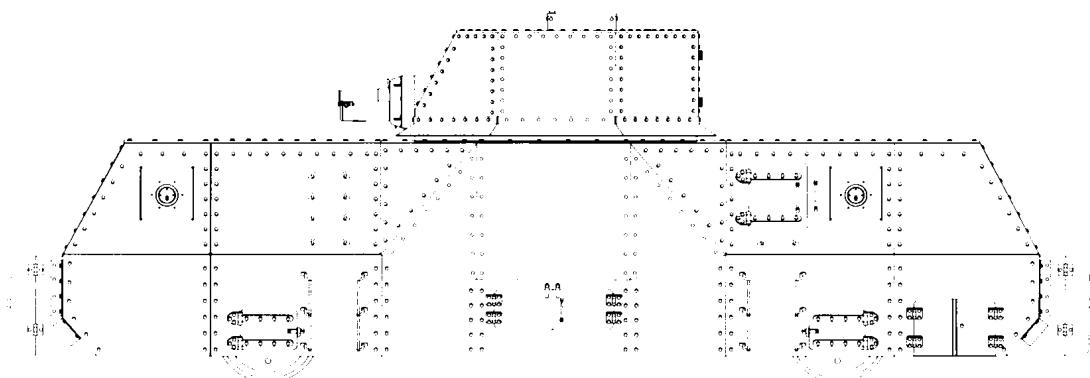
**Бронеплощадка типа ОБ-3 (военный № 878) из состава
бронепоезда № 1 «Челябинский железнодорожник» 38-го ОДБП.
Вооружена 75-мм французской пушкой образца 1897 года, двумя
7,92-мм пулеметами Браунинг (польский) и тремя 7,62-мм ДТ.
Броня некаленная, корпус 9 – 20 мм с 80 мм воздушным зазором,
башня 21 – 11 мм, движение 10 мм. Изготовлена в депо станции
Челябинск в феврале 1942 года.**

Чертеж выполнил В. Мальгинов.

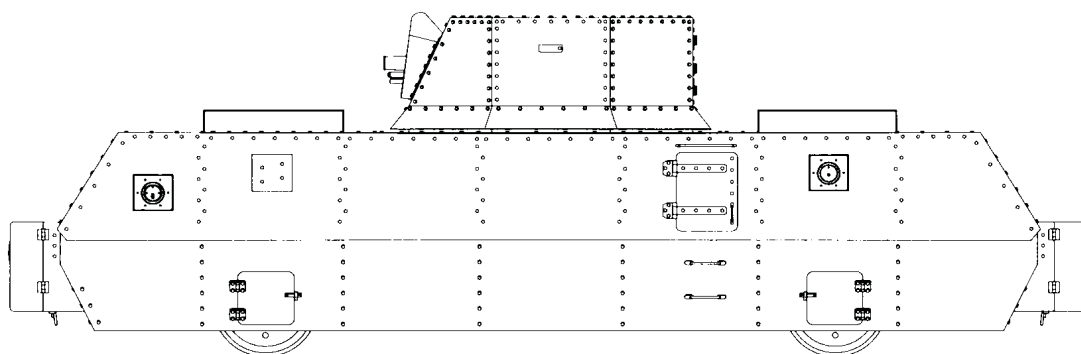


0 1 2

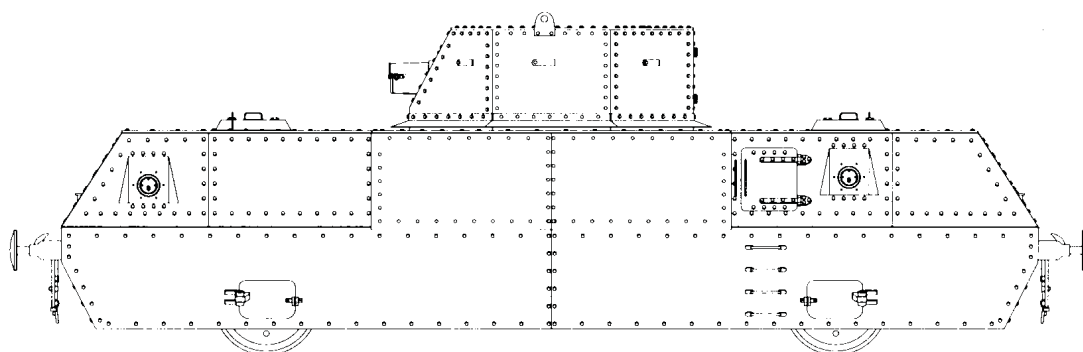
Бронеплощадка типа ОБ-3 (военный № 134) из состава бронепоезда № 1 44-го ОДБП. Вооружена 76-мм танковой пушкой КТ-28 и пятью 7,62-мм ДТ. Броня каленая, корпус и башня 30–40 мм, движение 15 мм. Изготовлена в депо станции Рубцовка в апреле 1942 года.



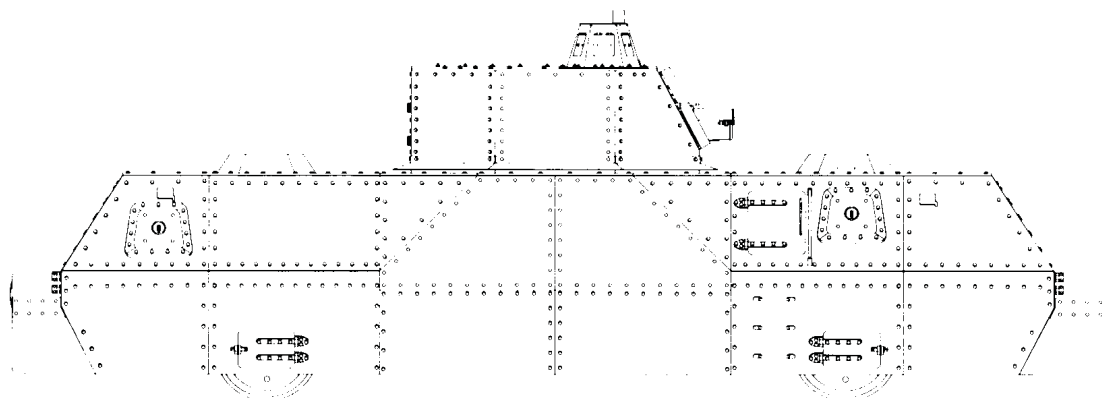
Бронеплощадка типа ОБ-3 (военный № 807) из состава бронепоезда № 2 24-го ОДБП. Вооружена 76-мм полковой пушкой обр. 1927 года, тремя 7,62-мм ДТ и двумя 7,92-мм Браунинг. Броня некаленая, корпус и башня 15+15 мм, движение 15 мм. Изготовлена в депо Москва 1 Октябрьской ж.д. в декабре 1941 года.



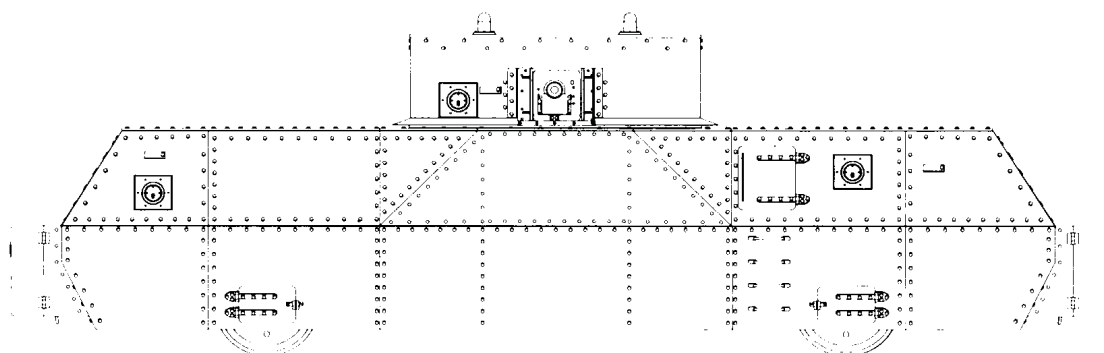
Бронеплощадка типа ОБ-3 (военный № 837) из состава бронепоезда № 1 54-го ОДБП. Вооружена 76-мм танковой пушкой КТ-28 и пятью 7,62-мм ДТ. Броня некаленая, корпус и башня 10+10+10 мм с 60 мм воздушным зазором, движение 10+10 мм. Изготовлена в депо станции Ярославль в марте 1942 года.



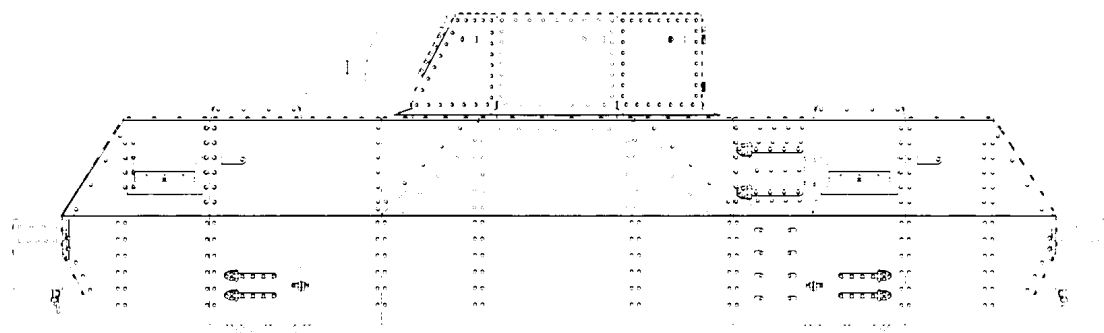
**Бронеплощадка типа ОБ-3 (военный № 961) из состава бронепоезда № 1 29-го ОДБП.
Вооружена 76-мм танковой пушкой КТ-28 и пятью 7,62-мм ДТ. Броня каленая, корпус и башня 30 мм,
движение 15 мм. Изготовлена Красноярским ПРЗ в марте 1942 года.**



**Бронеплощадка типа ОБ-3 (военный № 972) из состава бронепоезда № 2 «Москвич» 32-го ОДБП.
Вооружена 76-мм танковой пушкой КТ-28 и пятью 7,62-мм ДТ. Броня некаленая, корпус 24 мм,
башня 30 мм, движение 12 мм. Изготовлена заводом «Стальмост» в марте 1942 года.**



**Бронеплощадка типа ОБ-3 (военный № 134) из состава бронепоезда № 1 36-го ОДБП.
Вооружена 75-мм пушкой обр. 1902/26 годов и пятью 7,62-мм ДТ.
Броня некаленая, корпус и башня 15+15 мм с воздушным зазором 80 мм, движение 15 мм.
Изготовлена в депо станции Чкалов в феврале 1942 года.**



Чертежи выполнил В. Мальгинов.

БРОНЕПОЕЗДА В БОЯХ

Вопросам боевого применения бронепоездов в предвоенный период придавалось мало значения, а в 1940 году даже выдвигались предложения о снятии их с вооружения. Для определения роли бронепоездов «в современной войне» ГАБТУ КА провело несколько совещаний. Обобщив все имеющиеся материалы, в вопросе о боевом применении бронепоездов пришли к следующим выводам:

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

Задачи, возлагаемые на бронепоезда, заключаются:

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

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

в). В охране важных станций, железнодорожных сооружений, перегонов и побережья;

г). В сопровождении наиболее важных воинских эшелонов;

д). В борьбе с авиадесантами и авиацией противника».

Действия бронепоездов в Великой Отечественной войне показали, что они нашли свое применение во всех видах боя и являлись надежным средством борьбы с противником в полосе железных дорог. При этом часть задач, которые возлагались на бепо, оказалась не востребованной, а война выдвинула другие, более важные. В отчете управления бронепоездов и бронемашин ГАБТУ КА, обобщившим боевой опыт бепо за 1941 – 1945 годы о задачах, которые они решали в Великой Отечественной войне говорилось:

«а) В маневренно-оборонительных боях бронепоезда прикрывали отход общевойсковых частей на новые оборонительные рубежи, огнем артиллерии и пулеметов с открытых позиции уничтожали живую силу и технику противника, наступающего в полосе железной дороги.

б) В наступательных боях на обороняющегося противника бронепоезда использовались как артиллерийские батареи в системе артиллерийских групп и самостоятельно обеспечивая наступательные действия поддерживаемых пехотных и танковых частей и подразделений, ведя огонь как с открытых, так и с закрытых огневых позиций.

в) С началом общего успешного наступления частей Красной Армии по всему фронту и поспешного отступления противника, бронепоездные части, в силу разрушенных железнодорожных путей и мостов, отстали от своих взаимодействующих частей и использовались на выполнении боевых задач: по прикрытию с воздуха железнодорожных станций, мостов и др. объектов, по охране фронтовых железнодорожных участков, по сопровождение во-

32. Команда бронеплощадки с дальномером ДМ-1,5 и 76-мм орудием 34-К бронепоезда «Железняков» готовится к отражению воздушного налета противника. Севастополь, май 1942 года. 12,7-мм пулеметы ДШК установлены на морских тумбах (ЦМВС).



Таблица 7. Справка о потерях материальной части бронепоездов на фронтах за 1942 год.

№ п/п	№№ дивизионов	Дата потери и повреждения	На каком фронте и в составе какой армии	На каком участке станции и железной дороги	Что потеряно или повреждено			Произведено расследование и есть ли инспекторские свидетельства	Что осталось из материальной части и куда выведено в ремонт	Фамилия командира дивизиона	Примечание
					1-й бело	2-й бело	База				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	62	4.7.1942 г.	Брянский в составе 40 А	На уч. Литная – Семилуки, Московско-Донбасской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Частично база	Капитан Сазанов	
2.	45	28.6.1942 г.	Брянский в составе 13 А	На уч. Долгое – Мармыжи, Дзержинской ж.д.	1	–	–	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Один бронепоезд и база	Майор Зырянов	
3.	39	2.7.1942 г.	Брянский в составе 40 А	В районе ст. Оскол, Московско-Донбасской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Частично база	Капитан Пыриков	
4.	38	28.6.1942 г.	Брянский в составе 40 А	На уч. Чермисиново – Мармыжи, Дзержинской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	–	Майор Коржевский	
5.	63 отдельный БП	28.6.1942 г.	Брянский в составе 40 А	На уч. Чермисиново – Мармыжи, Дзержинской ж.д.	1	–	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	–	Капитан Задорожный	
6.	58	22.6.1942 г.	Юго-Западный в составе 38 А	На уч. Шиповатое – Гусинка, Сев.-Донецкой ж.д.	1	Паровоз и бронеплощадка	–	–	База, бронепаровоз и 3 бронеплощадки (изъяты в резерв ГАБТУ КА)	Майор Волгин	
7.	60	22.6.1942 г.	Юго-Западный в составе 9 А	На уч. Святогорск – разъезд 57 км Сев.-Донецкой ж.д.	1	–	–	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Один бронепоезд, изъят в резерв ГАБТУ КА	Майор Панич	
8.	61	23.6 – 6.7.1942 г.	Юго-Западный в составе 38 А	На уч. Староверовка – Щенячье, Сев.-Донецкой ж.д. и на уч. Алексеевка, Сев.-Донецкой ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Частично база	Майор Лановой	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
9.	57	13.7.1942 г.	Южный в распоряжении штаба фронта	На уч. Миллерово – Тарасевка, Юго-Восточной ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	-	Майор Ткаченко	
10.	7	20.7.1942 г.	Южный в составе 56 А	В районе ст. Горная, Ворошиловской ж.д.	1		1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	Частично база	Полковник Жмакин	
		23.7.42 г.	Черноморская группа войск	На уч. Ростов Берег – Нижне-Гниловское, ж.д. им. Ворошилова		1					
11.	64	16.7.42 г.	Южный в составе 12 А	На уч. Родаково – Меловая Сев.-Донецкой ж.д.	1	1	1	Запрошено АБТВ фронта	-	Майор Мурыгин	
12.	66	20.7.42 г.	Южный в составе 12 А	В районе ст. Горная, Ворошиловской ж.д.	1	-	-	Запрошено АБТВ фронта	Один бронепоезд и база	Майор Прусенко	
13.	65	21.7.42 г.	Южный в составе 18 А	В районе ст. Рогачевской Ворошиловской ж.д.	1		1	Инспекторские свидетельства	-	Капитан Ибрагимов	
		5.6.42 г.	Северо-Кавказский в составе 18 А	В районе ст. Тихорецкая Ворошиловской ж.д.		1					
14.	74 отдельный БП	5.5.42 г.	Крымский	В районе Керчь, Сталинской ж.д.	1	-	-	-	-	-	Матчасть исключена приказ № 00150
15.	51	5.8.42 г.	Северо-Кавказский в составе 18 А	В районе ст. Рогачевской и Тихорецкой, Ворошиловской ж.д.	1	1	1	Расследование произведено и инспекторские свидетельства есть	-	Капитан Литвиненко	
16.	16	4.8.42 г.	Северо-Кавказский, в составе 17 кк	На уч. Албаши – Деревянковская, Ворошиловской ж.д.	1		1	Имеется акт на уничтожение мат. части	-	Майор Джахияев	
		6.9.42 г.	Северо-Кавказский, в составе 47 А	В районе ст. Новоросийск, Ворошиловской ж.д.		1					
17.	53	5.8.42 г.	Северо-Кавказский в составе 18 А	В районе ст. Тихорецкая, Ворошиловской ж.д.	1	1	1	Имеется акт на уничтожение мат. части	-	Майор Михелев	
18.	20 отдельный БП	28.8.42 г.	Закавказский в составе 11 гв.ск.	В районе ст. Моздок, Орджоникидзевской ж.д.	1	-	1	-	-	Капитан Бородавко	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
19.	19 отдель- ный БП	23.8.42 г.	Закавказский в составе 11 гв.ск.	В районе ст. Моздок, Орджоникидзевской ж.д.	1	-	-	-	Частично база	Капитан Кучма	
20.	36	31.10.42 г.	Закавказский	В районе ст. Алагир - Ардон, Ворошиловской ж.д.	1	1	1	-	-	Капитан Кондратьев	
21.	12	10.10.42 г.	Закавказский в составе 12 А	В районе ст. Гойтх, Ворошиловской ж.д.	Паровоз, бронепло- щадка и платформа ПВО	Паровоз и 2 броне- площадки	-	-	Одна двухба- шенная пло- щадка, 2 одно- башенных пло- щадки и пло- щадка ПВО в ремонте ст. Гаг- ры и Сочи.	Подполковник Демин	
22.	24	30.7.42 г.	Юго- Восточный в составе 51 А.	Разъезд Куренной и разъезд Сал, Сталинской ж.д.	1		1	Запрошено АБТУ фронта	-	Майор Бирюков	
		1.8.42 г.	Юго- Восточный в составе 51 А	Разъезд Куренной и разъезд Сал, Сталинской ж.д.		1					
23.	25	1.9.42 г.	Юго- Восточный в составе 62 А	На уч. Карповская - Бассаргино, Сталинградской ж.д.	1	-	-	Инспекторское свидетельство есть	Один бронепоезд	Капитан Журавлев	
24.	56	28.8.42 г.	Сталинградск ий в составе СтВО	Ст. Сарепта, Сталинградской ж.д.	1	1	1	Инспекторское свидетельство есть	-	Капитан Агеев	
25.	8	1.8.42 г.	Северо- Кавказский 51 А	В районе ст. Белая Глина, Ворошиловской ж.д.	1	-	-	-	Один бронепоезд	Майор Егоровский	
26.	30	11.3.42 г.	Северо- Западный в составе 34 А	Ст. Лычково, Калининской ж.д.	1 и МБВ	-	-	Эвакуирован на ремонт ст. Быльчино	-	Капитан Евсеев	

Всего потеряно: 17 дивизионов и 9 бронепоездов;
Восстановлено: 1 бронепоезд (30 ОДБП);
ИТОГО потеряно: 42 бронепоезда.

33. Расчет 76-мм зенитной пушки Лендера образца 1914/15 года бронеплощадки бепо «Железняков» ведет огонь по наземным целям. Севастополь, май 1942 года. Левый откидной щит поднят, правый опущен, хорошо видна дверь для посадки экипажа (ЦМВС).



инских эшелонов, по борьбе с бандами и диверсионными группами в полосе железной дороги и прилегающих к ней районах.

Одновременно бронепоезда выполняли и особые боевые задачи, как-то:

- охрана железнодорожных участков и сопровождение воинских эшелонов;
- прикрытие ремонтно-восстановительных работ железнодорожных частей;
- прикрытие с воздуха пунктов выгрузки и погрузки воинских эшелонов;
- борьба с авиадесантами в полосе железной дороги.

Наиболее активно бронепоезда использовались в самые тяжелые периоды Великой Отечественной войны – летне-осенние кампании 1941-го и 1942 годов. Этому есть простое объяснение – Красная Армия с боями отходила вглубь страны, и железнодорожные пути еще оставались целыми. При наступлении наших частей противник, как правило, успевал разрушать или взрывать железнодорожный путь и мосты, и бронепоездам приходилось ждать, пока полотно будет восстановлено. Аналогичная ситуация складывалась и на территории Западной Европы: из-за разной ширины колес бепо не могли тут действовать, а перевод их на западноевропейскую колесу был признан нецелесообразным из-за того, что железнодорожное полотно все равно разрушалось противником.

Наряду с успешными действиями, бронепоездные части имели большие потери в материальной части и личном составе, особенно в период оборонительных боев 1941 – 1942 годов. По приказу управления бронепоездов на каждый потерянный бепо составлялся акт на списание и инспекторское свидетельство, в котором излагались причины, при которых была потеряна матчасть. По данным управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ Красной Армии, за весь период Великой Отечественной войны 1941 – 1945 годов было потеряно 65 бепо из них по неподтвержденным документам (без составления актов и инспектор-

ских свидетельств) – не менее 5 бронепоездов. Потери в личном составе, по данным все того же управления бронепоездов ГБТУ КА, за 1941 – 1945 года составили 1082 человека – 112 офицеров (43 убито и 69 ранено) и 970 сержантов и рядовых (309 убито и 661 ранен).

Потери матчасти по годам распределялись следующим образом. Из 65 бронепоездов в 1941-м был потерян 21 бепо, в 1942-м – 42 и 2 в 1943 году (в 1944 и 1945 годах потерь не было). Как видно, наибольшее число бронепоездов – 42 штуки – было потеряно в 1942 году (см. таблицу 7). Кроме того, сюда следует добавить не проходившие по документам ГБТУ КА бронепоезда, потерянные в 1941 – 1942 годах. К ним относятся: в 1941 году – 1 оставленный в Елгаве (бывший латышский), 4 киевской, 6 одесской и 1 николаевской (из них два незаконченных), 2 таллинской (узкоколейные), 1 бепо 75-й стрелковой дивизии (с танками на платформах), 1 гомельской (для 6-ОДБП) и 5 крымской постройки; в 1942 году – 2 бепо Азовской военной флотилии и бепо «Железняков» в Севастополе. Таким образом, к потерям следует добавить еще 24 бронепоезда, в результате общее число потерь составит 89 бепо, что составляет 40% из действовавших в разное время 224 штук (49 имелось к началу войны (2 бывших латышских и 47 армейских), и 175 построено в 1941 – 1943 годах).

По состоянию на 1 июня 1945 года в Красной Армии имелось 140 бронепоездов, которые распределялись следующим образом: на фронтах (включая Забайкальский и Дальневосточный) – 123, в пунктах ремонта – 8, в запасном полку бронепоездов – 4, в резерве управления бронепоездов ГБТУ – 4 (и еще 5 отдельных бронеплощадок, 2 бронепаровоза и 10 платформ ПВО) и в резерве Дальневосточного фронта – 1.

Здесь следует добавить, что в 1943–1944 годах из числа потерянных бепо, матчасть которых оставалась на полях сражений, было восстановлено 13 бронепоездов.



34. Бронепоезд «Железняков» готов вести огонь по немецким самолетам. Севастополь, май 1942 года. 76-мм пушки на максимальном угле возвышения, слева видна штанга для телеграфного провода. Снимок сделан с дальномерного поста (АСКМ).

Большое количество бронепоездов было потеряно от действий авиации из-за слабого зенитного вооружения (некоторые бепе его вообще не имели), а также их неправильного использования.

Так, кадровые бронепоездные части, выступившие на фронт в первые дни Отечественной войны, оказались со слабыми зенитными средствами (один счетверенный и один спаренный пулемет Максима на бронепоезд), которые оказались малоэффективны в борьбе с вражеской авиацией, в результате чего бепе безнаказанно подвергались бомбежке и несли потери.

Отсутствие на фронтах при командующих бронетанковыми и механизированными войсками специальных бронепоездных отделений, через которые осуществлялось бы руководство боевыми действиями бронепоездов приводило к тому, что отдельные общевойсковые начальники, имея в своем распоряжении приданные бепе, ставили им непосильные задачи, без всякого учета тактико-технических и огневых свойств бронепоездов. Кроме того, при отходе на новые оборонительные рубежи про бепе часто забывали и не отводили их своевременно на новые огневые позиции, а когда бронепоезда оставались отрезанными – не обеспечивали их выхода. Все это отрицательно сказывалось на действиях бепе, которые несли потери в материальной части и личном составе.

Недостаточное взаимодействие как бронепоездных, так и общевойсковых начальников с органами военных сообщений фронтов приводило к преждевременному подрыву железнодорожных путей и мостов железнодорожными войсками, в результате чего бронепоезда, не имея путей отхода, вынуждены были подрывать материальную часть и с боем выводить оставшиеся экипажи.

Но, несмотря на это, боевой опыт использования бронепоездов в Великой Отечественной войне полностью подтвердил их важную роль в боевых действиях. Несмотря на привя-

занность бепе к железной дороге, а также пунктам снабжения и ремонта, трудности маскировки на поле боя, все же они нашли самое широкое применение в основных видах боя и являлись надежным средством борьбы с противником в полосе железных дорог.

За успешное выполнение боевых задач командования 23% личного состава бронепоездных частей было награждено орденами и медалями. Отдельным дивизионам бронепоездов, особо отличившимся в боях за освобождение ряда городов, приказами Верховного Главнокомандующего присвоены следующие почетные наименования:

8-й отдельный Ясловский дивизион бронепоездов;

46-й отдельный Ясловский дивизион бронепоездов;

62-й особый Новосколынический дивизион бронепоездов;

31-й особый Горьковско-Варшавский отдельный дивизион бронепоездов;

37-й отдельный Шепетовский дивизион бронепоездов;

49-й отдельный Шепетовский дивизион бронепоездов;

58-й отдельный Изъяславский дивизион бронепоездов;

36-й отдельный Ардонский дивизион бронепоездов имени Магомета Гаджиева;

44-й отдельный Клайпедский дивизион бронепоездов;

59-й отдельный Пражский дивизион бронепоездов.

Кроме того, ряд дивизионов выдвигался на награждение орденом Боевого Красного Знамени (6-й) и также присвоение гвардейского звания (1 и 52-й), но сделано это не было.

По сведениям управления бронепоездов и бронемашин, с июня 1941-го по май 1945 года бронепоездными частями было уничтожено и подбито 370 танков, 2 бепе, 344 орудия и миномета, 840 пулеметов, 712 автомашин, 160 мотоциклов, 363 повозки, подавлено 617



35. Команда бронепоезда № 2 лейтенанта Булавина из состава 22-го отдельного дивизиона бронепоездов по тревоге занимает места. Западный фронт, ноябрь 1941 года (АСКМ).

артиллерийских и минометных батарей и сбито 115 самолетов.

Ниже даются примеры боевого применения бронепоездов в различных боях. При этом не рассматриваются боевые довоенные постройки, о которых рассказано в выпуске «Фронтовой иллюстрации» № 3 – 2004 («Бронепоезда Красной Армии 1930 – 1941 гг.»). Кроме того, из-за небольшого объема автор ограничился только теми боевыми эпизодами, которые ему показались наиболее интересными с точки зрения применения бронепоездов.

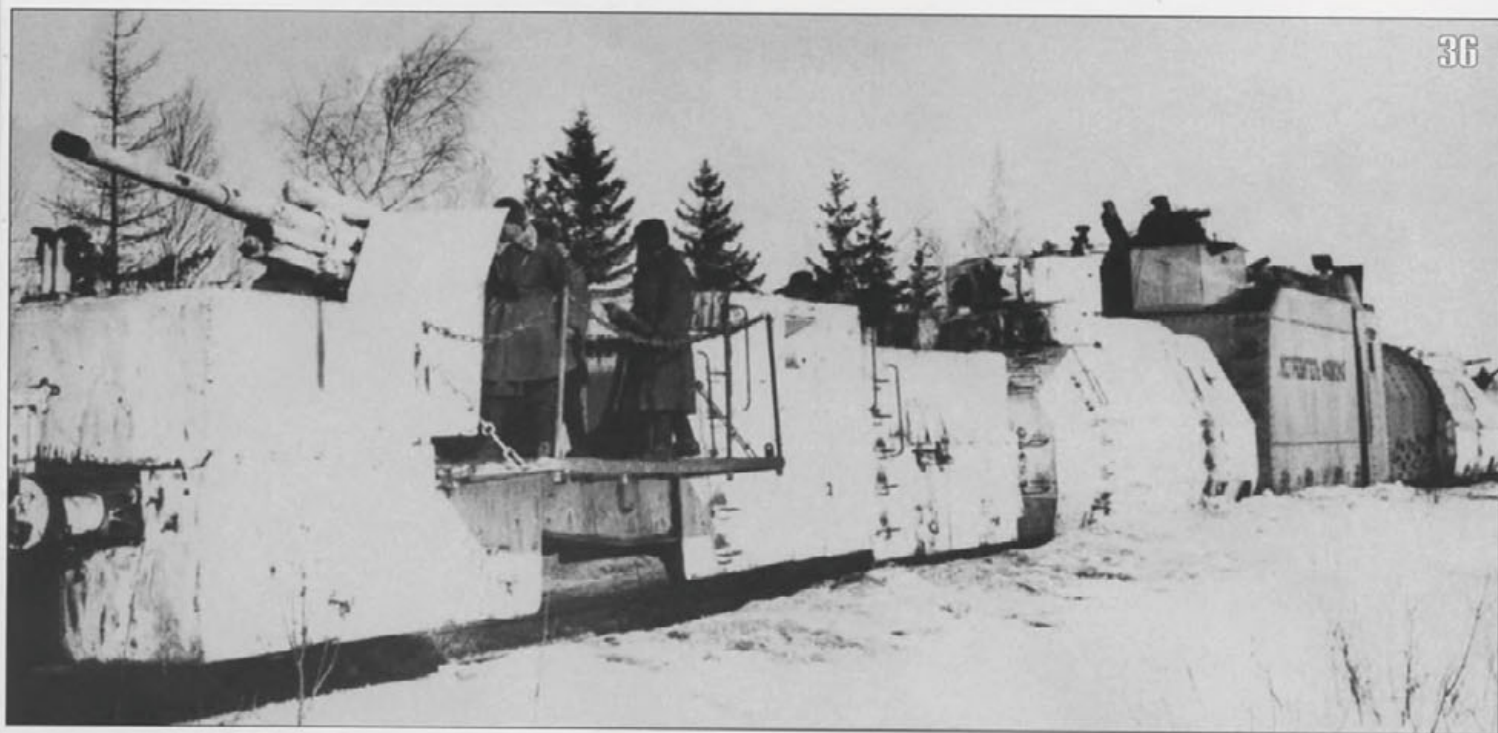
Пожалуй, наиболее успешно и активно летом 1941 года действовали боевые 6-го отдельного дивизиона бронепоездов (командир капитан Ф. Лобынцев, военком политрук Х. Локшин, в составе дивизиона легкие боевые № 50, 51 и тяжелый № 52). Чтобы не повторяться с ранее написанным, автор решил проиллюстрировать действия 6-го ОДБП документом. Это наградной лист на представление части к ордену Боевого Красного Знамени (правда, так и не утвержденный), подписанный 2 августа 1941 года:

«6-й Отдельный Дивизион бронепоездов действовал под руководством штаба 21-й Армии с 29-го июня по 3 августа, после чего перешел в ведение Штаба 3-й Армии. Бронепоезд № 50 с 29-го июля по 6 июля 1941 года действовал в районах Жлобин – Рогачев, Старушки – Бобруйск. Бронепоезда № 51 и 52 действовали в районе Старушки – Бобруйск. Своими действиями бронепоезда заслужили достойную славу от пехотных частей, совместно с которыми они действовали, прикрывая их при наступлениях и отходах. Действуя на Жлобинском направлении поезда прикрывали наступление на Бобруйск пехотных частей генерал-лейтенанта ПЕТРОВСКОГО. Поезд № 50 совершил несколько огневых налетов, нанося большие поражения противнику. 1-го июля 1941 года огнем бронепоездов была сорвана переправа через реку Березина, где было унич-

тожено до 200 немцев, 3 бронемашин и 2 танка. 2-го июля 1941 года под Жлобином был сбит немецкий самолет. 4-го июля 1941 года бронепоезд № 50 попал под сильный артиллерийский огонь. Огонь бронепоезда заставил замолчать фашистскую артиллерию. 5-го июля 1941 года бронепоезду была поставлена задача обеспечить прикрытие 117-й СД, наступавшей на Бобруйск. Боевые действия бронепоезда заставили замолчать немецкую артиллерию, 117 СД продвинулась и заняла нужную позицию. 6-го июля 1941 года противник бросил большую силу против 117-й СД. Дивизии грозил разгром, но бронепоезд могучим огнем прикрывал отход 117-й СД. Благодаря бронепоезду были спасены жизни многих бойцов и командиров, хотя сам бронепоезд остался в окружении и был разбит, но команда бронепоезда вместе с пехотой вышла из окружения, выполнив с честью боевую задачу, получив благодарность от Командира Дивизии.

Бронепоезда № 51 и № 52, действующие в районе Старушки – Бобруйск сдерживали натиск немецких войск при ограниченном количестве пехоты. Эти поезда совершили несколько героических огневых налетов, нанесли противнику большие потери.

Например, 5-го июля 1941 года в районе Радмировичи огнем бронепоездов на мотопехоту было уничтожено до 150 немецких солдат, 6 танков, бронемашин, 6 танкеток, 12 мотоциклистов. 7-го июля 1941 года под станцией Мощна уничтожено до 50 автобронемашин противника. 17 и 18-го июля 1941 года в районе Оземя в результате огневого налета и шестичасового боя уничтожено 180 немцев, Штаб 134-го ПП и 132-го Артополка, до 40 автобронемашин и много оружия. Взято много трофеев: 12 мотоциклов, 20 велосипедов, 25 лошадей, ценные штабные документы, боеприпасы, переписка, карты и так далее. Кроме этого было взято в плен 12 немецких солдат и освобождено из-под расстрела 10 пленных красноармейцев и командиров.



28 июля 1941 года бронепоезд при огневом налете на Селютичи и Мехедовичи уничтожил до 150 немецких солдат и офицеров, 3 пушки, 2 мотоциклиста, и захватил одну пушку и 12 велосипедов. 1-го августа 1941 года поезд № 52 находился в окружении, подвергся многократному налету немецкой авиации и был разбит, но его команда под огнем противника спасла вооружение бронепоезда и личный состав бронепоезда вышел из окружения.

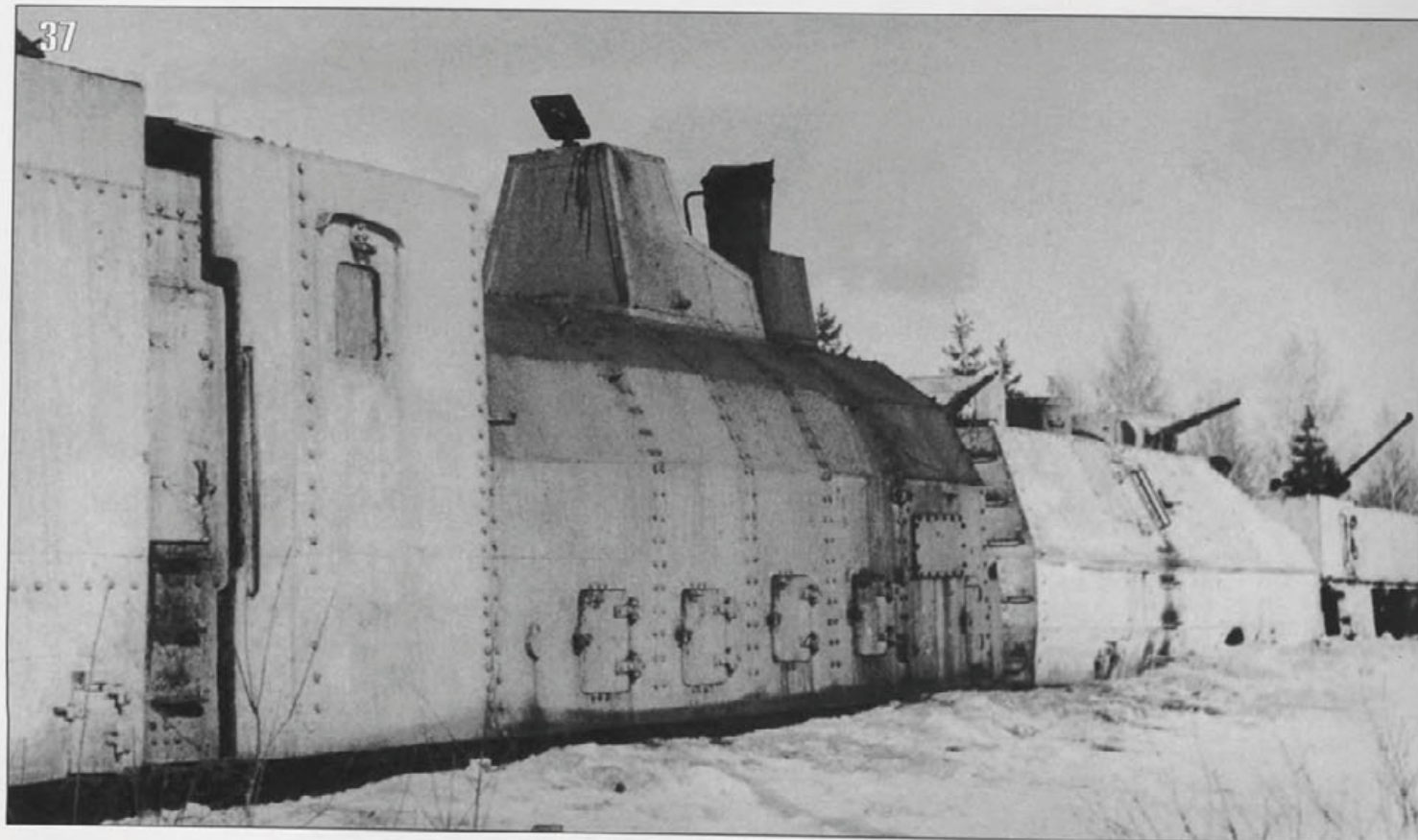
С 24-го июля и по настоящее время дивизион действует Калининичи – Капцевичи – Шатилки, сдерживая главные силы противника и прикрывая пехоту 75-й СД и 66-го СК. Боеспособный дивизион неоднократно спасал своим мощным огнем пехоту и наносил сокрушительные удары противнику. Например: 24-го июля 1941 года в боях под Капцевичами и Бриневе бронепоездами уничтожено – до 300 немцев, 2 бронемашин, 1 противотанковое орудие, много оружия, 2 миномета, захвачено 2 75 м/м гаубицы, одна 37 м/м пушка, три ручных пулемета и другое вооружение. 25-го июля 1941 года бронепоезда вели ожесточенные бои с наступающим противником под Моляровкой и Капцевичами, прикрывая отход 18-го погранотряда и 115-го СП, сохранив жизнь сотням бойцов и командиров. На этом участке фронта бронепоезда подвергались многим налетам фашистской авиации. Было сброшено 250 – 280 авиабомб, но благодаря хорошему маневрированию и мужеству личного состава бронепоезда сохранили полную боевую способность.

После 25-го июля бронепоезда совершили огневые налеты с целью уничтожения живой силы и материальной части противника, восстанавливая его боеспособность и тактические планы. 28-го июля 1941 года огневым налетом на участке Оголическая Рудня была уничтожена батарея противника и транспортный обоз с боеприпасами. С 29-го июля по 3-е августа 1941 года огневыми налетами на деревню Коржевка было уничтожено до 500 немецких солдат и офицеров, 6 орудий, 2 бронемашин,

2 пушки и боеприпасы. Кроме того, разгромлен штаб полка, забрано знамя, оперативные документы и карты. 7-го августа 1941 года огневым налетом на район Останковичи – Жердь было уничтожено до 100 немцев и было захвачено три станковых и один ручной пулеметы, 8 винтовок, взято в плен 5 солдат. На данном участке фронта только лишь благодаря Дивизиону бронепоездов обеспечивается хорошая оборонительность нашей пехоты. Все свои силы противник обрушивает на уничтожение бронепоездов, как главные помехи продвижения. Частые налеты вражеской авиации, диверсия по взрыву железнодорожных путей не ослабили боевой мощи советских бронепоездов. Хорошая сплоченность во взаимодействии бронепоездов с 18-м погранотрядом дали неоценимые результаты по укреплению этого участка фронта. Благодаря хорошему руководству Командования Дивизиона личный состав сохранен на 92%, а потери немцев от Дивизиона исчисляются до 2500 человек убитыми. Командир Дивизиона – капитан тов. ЛОБЫНЦЕВ Ф.И. и Военный Комиссар – политрук тов. ЛОКШИН Х.Х. умелым руководством и личным примером, будучи всегда на передовых позициях, обеспечивали хорошую боеспособность своей части. Боевые успехи всего Дивизиона есть результат сплоченности, высокого идейно-политического уровня и моральной устойчивости всего состава, которым руководят т.т. ЛОБЫНЦЕВ и ЛОКШИН».

Из инициативных бронепоездов, построенных в 1941 году, первыми вступили в бой литерные бепо, изготовленные в Киеве. Несмотря на примитивность конструкции и необученные команды (большинство составляли железнодорожники), бепо оказывали значительную поддержку своим обороняющимся частям. Первым вступил в бой бронепоезд литер «А» под командованием А. Тихохода – уже 9 июля 1941 года он поддерживал части Красной Армии у станции Яблонец (линия Коростень – Новоград-Волынский), отбив в этот

36. Бронепоезд № 1 «Истребитель фашизма» из состава 6-го отдельного дивизиона бронепоездов на огневой позиции. Декабрь 1941 года. На переднем плане бронеплощадка с 76-мм зенитным орудием З-К, за ней – площадка с корпусом и башнями танка Т-28 (РГАКФД).



37. Еще одно фото бепо № 1 «Истребитель фашизма» из состава 6-го отдельного дивизиона бронепоездов. Декабрь 1941 года. На переднем плане бронепаровоз, за ним бронеплощадка с двумя башнями от танков Т-26 и платформа ПВО (РГАКФД).

день 8 немецких атак. 15 июля бепо совместно с ополченцами участвовал в ликвидации немецкого прорыва у станции Стремимгород (под Коростенем). Противник был разгромлен, а экипаж литер «А» захватил 4 орудия, 32 пулемета, 210 винтовок и автоматов, 8 ящиков гранат. Впоследствии бронепоезд действовал на участках Коростень – Олевск, Житомир – Коростень, Белокоровичи – Огородница, прикрывая отход советских войск.

Бепо литер «Б» вел бои на участках Киев – Бородинка, Киев – Боярка, Жуляны – Гатное – Пирогово, Фастов – Киев, Тетерев – Ирпень.

Впоследствии бронепоезда киевского ополчения прикрывали отход частей Красной Армии, но 25 сентября 1941 года из-за невозможности дальнейшего движения они были оставлены на участке Киев – Гребенка.

Всего во время обороны Киева литер «А» сделал более 50 боевых выездов, а литер «Б» – 80.

Довольно успешно действовали бронепоезда в первый период боев за Перекопский перешеек. Вот что писал об этом командир разведывательного батальона дивизии «Лейбштандарт Адольф Гитлер» Курт Мейер, описывая бой 12 сентября 1941 года:

«Но потом это случилось! Прозвучал давно ожидавшийся голос фронта! Русские снаряды со свистом проносились над нами и взрывались в походной колонне Штиффатера. Его солдаты побежали назад, сначала по одному, а потом большими массами. Я же устремился вперед, желая добраться до первых домов поселка (речь идет о Преображенке – *Прим. автора*), откуда должен быть виден Перекоп. После нескольких прыжков я нырнул в дорожную пыль под градом осколков рвущихся снарядов. Темное чудовище выдвинулось на небольшой подъем и стреляло прямо по нас.

Всего в нескольких сотнях метров впереди нас был огнедышащий дракон, сеющий смерть и опустошение в наших рядах. На пути батальона, оцетинившись дулами орудий, встал бронепоезд.

Я подал условный знак, означавший, что надо было отходить. Мои мотоциклисты развернулись на месте и помчались назад широким фронтом, в то время как бронемашин вели огонь по поезду и отходили, прикрываясь дымовой завесой. 37-мм противотанковая пушка выпускала снаряды по бронепоезду, а спустя несколько секунд сама взлетела на воздух. Лязг и грохот сокрушенного стального лафета заглушил крики моих погибающих солдат.

По нас стреляли пять батарей тяжелых и две – легких орудий. Позади нас можно было видеть лишь столбы пыли. Я вздохнул с облегчением. Не было видно ни горящих танков, ни бронемашин. Я прополз вперед еще несколько шагов и смог различить глубоко эшелонированные полевые укрепления с полосой заграждений из рвов и колючей проволоки. Бронепоезд, пытаясь, удалился в направлении Перекопа».

Правда, впоследствии, при прорыве немцев в Крым, все бронепоезда были потеряны. Единственным оставшимся в строю был бепо «Железняков» (командир капитан-лейтенант С. Харченко, комиссар батальонный комиссар П. Морозов), который входил в состав Севастопольского оборонительного района. Уникальность этого бронепоезда состояла в том, что он действовал восемь месяцев в условиях жесткой блокады Севастополя с суши и небольшого наличия железнодорожных путей, которые периодически разрушались немецкой артиллерией и авиацией. Несмотря на это, «Железняков» использовался очень актив-

но, совершив во время обороны Севастополя более 140 огневых налетов.

Такой успех обеспечивался тщательной подготовкой каждого боевого выезда: проводилась тщательная разведка, а при выдвижении бронепоезда впереди двигалась бронедрезина. После подготовки данных для стрельбы на передовую направлялись корректировщики с радиостанцией, которые следили за результатами огня бепо. Это позволяло перейти на поражение после нескольких пристрелочных выстрелов. Кроме того, для сокращения нахождения бронепоезда на огневой позиции, где он мог подвергнуться авианалету или обстрелу, на рельсах краской сделали специальные отметки, встав на которые «Железняков» мог сразу же вести стрельбу по уже известным целям. Успеху действий бепо способствовало наличие в окрестностях Севастополя большого количества туннелей и железнодорожных выемок, в которых можно было укрыть состав, а также придание ему специальной ремонтной бригады, занимавшийся восстановлением железнодорожного полотна.

Первый свой бой «Железняков» провел 7 ноября 1941 года, когда он провел огневой налет из орудий и минометов по немецким позициям в районе деревни Дубанкой и высоты 165,4. В дальнейшем он действовал не только в качестве подвижной артбатареи, ведя стрельбу с закрытых позиций, но и поддерживал свои войска непосредственно на поле боя. Например, 22 декабря 1941 года бронепоезд в течение четырехчасового боя своим огнем обеспечил развертывание 79-й стрелковой бригады морской пехоты в районе Мекензиевы горы.

26 июня 1942 года от бомбежки обрушились своды Троицкого тоннеля, в котором укрывался бронепоезд «Железняков», в результа-

те чего две бронеплощадки были выведены из строя. Оставшиеся в строю бронепаровоз и бронеплощадка еще трижды выезжали для ведения огня по наступающему противнику, но после очередной бомбардировки их тоже завалило в тоннеле.

Примером успешного использования бронепоездов при поддержке войск на поле боя могут служить бои под Ворошиловградом осенью 1941 года.

16 ноября 1941 года части 17-й немецкой армии прорвали оборону 12-й армии Южного фронта северо-восточнее Артемовска. Для того чтобы задержать немецкое наступление до подхода резервов, советское командование бросило в бой части 28-й железнодорожной бригады, которой приказали занять оборону на участке Сентяновка – Водопровод. Для выполнения этой задачи командир бригады в спешном порядке сформировал сводный батальон (557 человек). Железнодорожники не имели на вооружении артиллерии, не было даже станковых пулеметов и противотанковых гранат – вместо них предполагалось использовать 400-граммовые толовые шашки. Поэтому для их поддержки сформировали группу бронепоездов майора П. Бойко (бепо № 2 «Никита Хрущев», 3, 6, 11).

Утром 19 ноября при поддержке огня бепо железнодорожники атаковали занятый немцами поселок Голубовка и после ожесточенного боя заняли его. Но вечером, когда бронепоезда отошли для пополнения боеприпасами, углем и водой, немцы контратакой выбили советские части и вновь заняли Голубовку.

20 ноября 1941 года противник вновь перешел в наступление, но контратаками железнодорожников и интенсивным огнем бепо (только № 3 в течение дня израсходовал 1362 снаря-

38. Бронепоезд № 2 «Южноуральский железнодорожник» из состава 38-го ОДБП, оставленный у станции Мармыжи 29 июня 1942 года (АСКМ).



да – 1001 гранату и 361 прапнель) был остановлен. Не обошлось без потерь и с нашей стороны – артиллерийским огнем был поврежден бронепоезд № 2 «Никита Хрущев», который отправили в тыл, а бепо № 3 пришлось спешно перебросить на другой участок фронта.

Утром 21 ноября, под прикрытием артогня, немецкая пехота начала атаку. Через час боя поддерживающие сводный батальон бепо № 6 и 11 получили ряд серьезных повреждений и не смогли продолжать бой, был тяжело ранен командир группы бронепоездов майор П. Бойко. С большим трудом, ремонтируя разбитый артиллерией путь составы удалось оттянуть на станцию Сентяновка, после чего их направили на ремонт. Лишившись поддержки бронепоездов, сводный батальон железнодорожников оставил станцию Водопровод, и занял оборону на подступах к Сентяновке. К вечеру того же дня прибыло подкрепление – части 658-го стрелкового полка и бронепоезд № 3, контратакой которых 22 ноября противника отбросили до станции Сифонная. Таким образом, действия бронепоездов при обороне рубежа Сентяновка – Водопровод сыграли основную роль, позволив частям 28-й железнодорожной бригады задержать наступление противника до подхода резервов.

Довольно удачно действовали построенные в Курске осенью 1941 года бронепоезда № 14 и 15. Не смотря на примитивность конструкции и слабое вооружение (две 76-мм полковых пушки образца 1927 года и пулеметы) они играли большую роль, поддерживая наши части в оборонительных боях.

25 октября 1941 года бронепоезд № 14 (командир младший лейтенант В. Морозов, комиссар политрук С. Бродкин) получил от командования Брянского фронта задачу по прикрытие отходящих из Курска эшелонов.

Бронепоезд № 15, позже получивший название «Бесстрашный» (командир старший лейтенант А. Сазанов, комиссар политрук Н. Фирсов), был оставлен в Курске и уже 2 ноября 1941 года вступил в бой с ворвавшимися в город немцами. В первых же столкновениях бепо № 15 нанес противнику серьезные потери в живой силе и технике, уничтожив до 200 солдат и офицеров и несколько минометов. После сдачи Курска бронепоезд № 15 активно участвовал в оборонительных боях 13-й армии на этом направлении, проводя огневые налеты с переднего края наших частей.

После того, как зимой 1941 года фронт районе станции Черемисово (Курская область) стабилизировался, бронепоезд № 15 систематически привлекался к обстрелам позиций противника, а также прикрывал железнодорожные объекты от атак с воздуха. Всего за ноябрь – декабрь 1941 года два орудия бепо № 15 выпустили почти 6000 снарядов. За образцовое выполнение заданий командования при обороне Курска и в последующих боях и проявленное при этом мужество и отвагу приказом по войскам Брянского фронта 13 бойцов и командиров бепо № 15 были награждены орденами.

Бронепоезд № 14 в начале ноября 1941 года перебросили на участок Орел – Верховье – Елец, где он прикрывал отход частей 13-й армии.

39. Бронепоезд № 2 «Южноуральский железнодорожник» из состава 38-го ОДБП, оставленный у станции Мармыжи 29 июня 1942 года. На тендере просматривается название бепо, нанесенное по диагонали борта (АСКМ).





40. Один из инициативных бронепоездов постройки осени 1941 года, захваченный немцами. Предположительно лето 1942 года. Состав не имеет башен, при его изготовлении частично использовались металлические угольные полувагоны. Обращает на себя внимание оригинальный пятнистый камуфляж (АСКМ).

Особенно тяжелые бои бепо № 14 вел за станции Шатилово, Казаки и город Елец. Как правило, бронепоезд № 14, действуя с открытой позиции, «врезаясь в боевые порядки противника (Шатилово, Елец) сокрушал кинжальным огнем его оборону, или, участвуя в контратаках наших частей (гор. Казаки), вырываясь вперед, сопровождая контратакующие части нашей пехоты, наносил тяжелые удары по врагу и этим способствовал успеху наших частей в занятии города». За образцовое выполнение задания командования в боях за город Казаки и Елец и проявленное при этом мужество и доблесть 11 бойцов и командиров получили награды от командования Брянского фронта.

В марте 1942 года бронепоезда № 14 и 15 объединили в 62-й ОДБП, вошедший в состав 40-й армии.

Небезынтересно привести выдержки из доклада о боевых действиях этих бронепоездов, направленного 10 июня 1942 года командованием 62-го ОДБП на имя верховного главнокомандующего И. Сталина:

«В свое время эти бронепоезда сыграли решающую роль. Достаточно сказать, что в большинстве случаев отход стрелковых частей целиком зависел от отхода бронепоезда. Отход же бронепоезда зачастую был продиктован необходимостью вести артогонь по обходящему его противнику, вследствие чего бронепоезд искал закружение железной дороги для получения нужного обстрела, поскольку обе пушки бьют только вдоль полотна железной дороги. Отсутствие бокового огня вынуждало для отражения бокового нападения также высадку пулеметного десанта, что обычно в каждом бою и производилось для усиления бокового огня. Естественно, что и потери в личном составе в связи с этим мероприятием увеличивались...

Отсутствие вращающихся башен и возможность вести огонь только с одной концевой пушкой вынуждало перегружать орудие в бою, выпуская подчас более 500 снарядов за три часа и учитывая, что пушки до постановки на бронепоезда были уже значительно изношены. Зачастую одна пушка вела огонь 10 – 15 суток пока

создавалась возможность оторваться от противника и выехать на узловую станцию, чтобы повернуть бронепоезд на угольнике для перемены пушек. Все это сказалось на техническом состоянии орудий. В настоящее время орудия требуют немедленного заводского ремонта.

В период интенсивных боевых действий зенитная оборона заключалась в одном 4-х спаренном пулемете, который в большинстве случаев использовался по наземным целям с автомашины, установленной на открытой платформе. В дальнейшем пулемет был установлен на платформе, платформа обшита бронью (полуоткрыта) и установлена одна 76-мм зенитная пушка образца 1914/15 г. Эта пушка также использовалась по наземным целям, кругового обстрела не имеет, неудобна для стрельбы по самолетам по той причине, что при откате ударяется казенной частью о броню. Пушка поставлена из числа отправляемых в заводской ремонт, бесчисленное количество раз ремонтировалась своими силами и в настоящее время требует отправки в заводской ремонт и вообще не имеет прицельных приспособлений для ведения огня по самолетам, огонь ведется «на глаз».

Рожденный в тяжелый период отхода частей Красной Армии дивизион в ходе боев, помимо своей мужественной борьбы с врагом, являлся одним из источников снабжения боеприпасами, подвозя десятки тысяч снарядов, мин, патронов и другого вооружения, а также продовольствия передовым частям Красной Армии – в настоящее время испытывает крайнюю нужду и в снарядах, и в матчасти. Так например, до настоящего времени бронепоезда отбивались от самолетов противника остатками снарядов старого запаса, не получая ни откуда пополнения, не говоря уже о необходимости иметь комплекты – их давно уже нет. Вместо положенных по штату 4 автомашин – имеется только 1, вместо 4 мотоциклов – 1, вместо 2 бронемашин – ни одной.

Вполне естественно, что предпочтение отдается приходящим на фронт бронепоездам с тыла, отвечающим требованиям настоящего периода военных действий – однако нельзя забы-



41. Головная бронеплощадка бепо, изображенно-го на фото 40. Видно, что стрельба из орудия была возможна только вперед по ходу состава (АСКМ).

вать и наш дивизион. За битого двух не битых дают. В борьбе с кровавым фашизмом вырос, сплотился и внес свою долю героизма в общую героическую борьбу народов Союза и наш коллектив дивизиона. Закаленные в боях, испытанные в рукопашных схватках бойцы и командиры сплотились в ядро преданных патриотов, не жалеющих сил и жизни для своей Родины, среди которых немало отмеченных высокой правительственной наградой. Основываясь на всем вышеизложенном, обращаемся к вам, Великий полководец – Народный Комиссар Обороны Союза ССР товарищ Сталин с просьбой – вручите нам бронеплощадки с вращающимися башнями, бронепаровозы у нас есть. Имея бронеплощадки с вращающимися башнями, да такой сплоченный боевой коллектив специалистов – патриотов как наш, в надвигающихся грозных схватках мы с честью оправдаем возложенную на нас задачу – добиться ВЕЛИКОГО ГВАРДЕЙСКОГО ЗВАНИЯ!»

С началом летнего немецкого наступления (28 июня 1942 года) и отходом частей 40-й армии дивизион оказался предоставлен сам себе, так как ни радио, ни других средств связи он не имел. По своей инициативе бронепоезд прикрывали эвакуацию железнодорожного транспорта и отход наших частей, подвергаясь массированным обстрелам и бомбежкам. Из-за того, что пути отхода на восток оказались отрезанными (саперы взорвали мосты через реки Дон и Ворона), 4 июля 1942 года бронепоезд, были отставлены и частично подорваны на перегоне у станции Семилуки.

В оборонительных боях под Москвой участвовало два дивизиона бронепоездов – 21 и 22-й – и несколько отдельных бепо: особый № 1 «За Сталина», № 53, № 13. Не рассматривая действия последних, остановимся на применении дивизионов, тем более что они действовали вместе, на Волоколамском направлении.

21-й ОДБП (бепо № 1 лейтенанта Простаква типа НКПС-42 с 76-мм пушками Лендера

и бепо № 2 старшего лейтенанта Коркина типа БП-35 (бывший № 15 1-го ОДБП) с 3 76-мм обр. 1902/30 и 1 76-мм обр. 1902 года) после получения матчасти убыл на Западный фронт, где 26 октября 1941 года получил задачу от начальника штаба 16-й армии генерал-майора Малинина: «Базируясь на ст. Румянцево охранять жд. Чисмено – Холщовики с задачей не допустить проникновения танков и пехоты по Волоколамского шоссе, и при необходимости поддержать 18 сд и 28 тбр».

Но из-за разрушенных мостов и железной дороги бронепоезд не могли войти в соприкосновение с противником, и до 14 ноября прикрывали станции Чисмено и Холщовики. За это время они несколько раз подвергались авианалетам, при отражении которых был сбит самолет.

15 ноября 1941 года дивизион получил приказ поступить в распоряжение группы генерала Доватора. Бронепоезд № 2 старшего лейтенанта Коркина с черным паровозом (бронированный был в ремонте), получил задачу подготовить огонь по деревням Сычи, Морозово, Шитьково, Допилкино, Собянки, где находились сосредоточения пехоты и танков противника. В 10.00 16 ноября бепо № 2 открыл огонь и, несмотря на то, что стрельба велась с расстояния 12 – 13 км, задачу выполнил отлично, за что генерал-майор Доватор объявил благодарность команде. В 14.00 израсходован весь боекомплект, бепо № 2 ушел на станцию Румянцево для пополнения боеприпасами, углем и водой.

18 ноября в 8.00 бронепоезд № 2 поддерживал 1-ю гвардейскую танковую бригаду, ведя огонь противнику в деревнях Голубцово, Лысцево и Городище. Разведка установила несколько прямых попаданий в скопления пехоты и танков. В 9.30 бепо № 2 атаковали немецкие самолеты, но из-за интенсивного зенитного огня бронепоезда № 1 лейтенанта Простаква, налет удалось отбить без потерь.

Продолжая выполнять поставленную задачу бронепоезд № 2 в 10.00 открыл огонь по



противнику в деревнях Городище и Шишкино. Так как дистанция до целей составляла 10 – 13 км, стрельба велась только бепо № 2: дальность стрельбы орудий бепо № 1 составляла всего 7 км. Но зато этот бронепоезд из своих пушек Лендера мог вести огонь по воздушным целям, поэтому его задачей являлось прикрытие дивизиона с воздуха.

На станции Лесодолгоруково бронепоезда подверглись атаке 23 пикирующих бомбардировщиков и трех истребителей. Несмотря на плотный заградительный огонь бепо № 1, не давший возможности прицельного бомбометания, обойтись без повреждений не удалось. Так, одна бомба разорвалась рядом с черным паровозом бепо № 2, вывела его из строя и разрушила часть железнодорожного полотна, вторая попала в контрольную платформу и также разбила путь, а третья повредила одну бронеплощадку и сбросила ее с рельс. Бронепоезд № 1 тоже получил повреждения, но из боя вышел сам.

В результате восстановительных работ, проведенных дивизионом и подошедшим восстановительным поездом, две контрольные платформы и одну бронеплощадку бепо № 2 удалось вытянуть. Вторая бронеплощадка получила серьезные повреждения, а в связи с невозможностью ее быстро поднять и отхода наших частей ее пришлось взорвать.

После этого оба бронепоезда отправили в ремонт.

22-й ОДБП (бепо № 1 лейтенанта Середы типа НКПС-42 и бепо № 2 лейтенанта Булавина, типа НКПС-42 с 76-мм пушками образца 1902 года), также как и 21-й дивизион, 26 октября 1941 года поступил в распоряжение 16-й армии, и до 16 ноября нес охрану железной дороги на участках Чисмино – Румянцево – Устиновка – Холщевники.

17 ноября дивизион придал группе генерал-майора Доватора с задачей подавить пехоту и танки противника в селах Читьково, Морозово, Иванцово, Ширяево. Но из-за того, что орудия бепо имели максимальную даль-

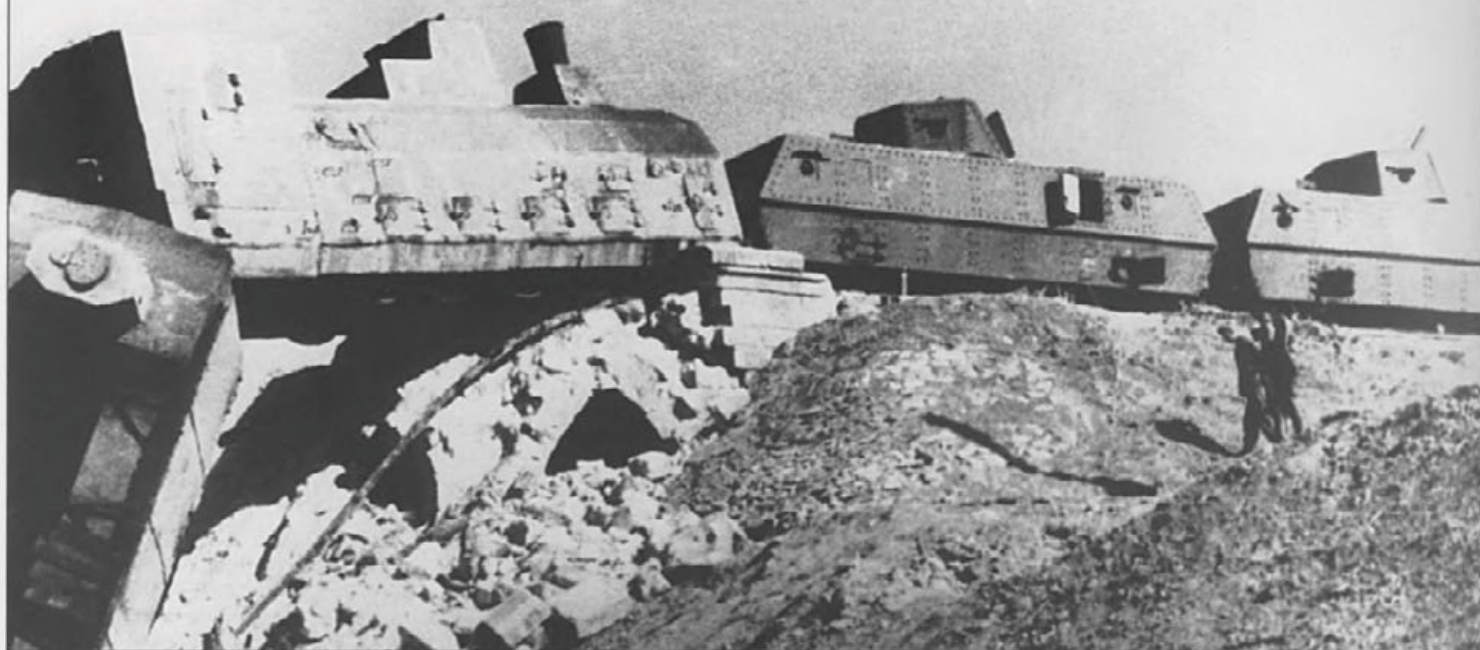
ность стрельбы 8700 м, а до целей было 12 – 13 км выполнить это не удалось. По инициативе командира дивизиона бронепоезда поддерживали действующую рядом 1-ю гвардейскую танковую бригаду.

На следующий день 18 ноября бронепоезда поддерживали огнем группу Доватора, ведя огонь по селам Городище и Сычи. При этом бепо № 1 уничтожил 3 грузовика, до взвода пехоты и 2 полевых кухни, а бепо № 2 – 4 противотанковых орудия и до двух взводов пехоты (в этом же районе действовал и 21-й ОДБП). Сразу же после артобстрела над бронепоездами показался самолет-корректировщик. Увидев его бронепоезд № 2 лейтенанта Булавина тут же отошел в район станции Устиновка. Бепо № 1 лейтенанта Середы, вместо того, чтобы тоже выдвинуться в безопасное место, отошел немного от огневой позиции (до платформы 104 км) и встал, занявшись ремонтом двух заклинивших в ходе стрельбы орудий. Ровно через 5 минут после того, как улетел самолет-корректировщик, появилось 23 бомбардировщика Ю-88, которые атаковали бепо № 1 22-го ОДБП и оба не успевших уйти бронепоезда 21-го дивизиона (все составы находились на участке 6 – 7 км). В результате был разбит путь по обе стороны бепо № 1 22-го ОДБП, прямыми попаданиями разбило контрольные платформы, сбросило с пути тендер и обе бронеплощадки, получившие серьезные повреждения.

Сразу же после налета команда начала восстановление пути с помощью прибывшего ремонтного поезда, который работал до утра. С его помощью удалось поднять и вытянуть одну бронеплощадку.

19 ноября 1941 года немцы перешли в наступление, и к 19.00 перерезали железную дорогу у станции Устиновка, в результате чего бронепоезд лейтенанта Середы оказался отрезанным. Поэтому по личному распоряжению командующего 16-й армией генерал-майора К. Рокоссовского оставшуюся бронеплощадку и бронепаровоз взорвали. В результате на Волоколамском направлении остался

42. Бронепоезд № 1 из состава 24-го ОДБП, разбитый в бою 30 июля 1942 года у разъезда Куренной. Юго-Восточный фронт. Бепо типа НКПС-42 вооружен двумя 76-мм зенитными орудиями Лендера образца 1914/15 года и двумя 76-мм полковыми пушками образца 1927 года (АСКМ).



43. Бронепоезд № 2 из состава 24-го ОДБП, разбитый в бою 1 августа 1942 года у разъезда Сал. Юго-Восточный фронт. Бепо типа ОБ-3 вооружен одним 76-мм зенитным орудием Лендера образца 1914/15 года и тремя 76-мм полковыми пушками образца 1927 года (АСКМ).

только один действующий бронепоезд – № 2 22-го ОДБП под командованием лейтенанта Булавина.

Причиной таких потерь следует считать скученность бепо – на одном участке действовало 4 состава, а обходных путей или рокадных веток здесь не было. Кроме того, не последнюю роль сыграло очень слабое зенитное вооружение бронепоездов.

Что касается бепо лейтенанта Булавина, то благодаря хорошо продуманным действиям и маневру (он находился на железнодорожном участке один), он оказал существенную поддержку нашим войскам. Так, 19 ноября в районе Лесодолгоруково – Румянцево он своим огнем упредил наступление немцев на позиции 18-й стрелковой дивизии, уничтожив до роты пехоты. Затем бронепоезд перебросили в район Успенское, где немецкие танки прорвались к железной дороге. Передвигаясь с места на место, бепо своим огнем уничтожил до 100 человек и подбил 7 танков, задержав здесь продвижение противника.

20 ноября 1941 года бронепоезд лейтенанта Булавина отошел к Истре, гарнизон которой готовился к обороне. Условия для действия бепо здесь были очень хорошие, так как железная дорога обеспечивала скрытный подход к немецким позициям. Используя это, 22 ноября бронепоезд двумя огневыми налетами в 12.00 и 12.45 по селам Котово и Горшково помог нашим частям выбить противника из этих населенных пунктов. 24 ноября, поддерживая гарнизон Истры, огнем бепо была уничтожена минометная батарея, 6 автомашин и до 80 человек.

25 ноября на позицию прибыл бепо № 1 лейтенанта Середы в составе одной восстановленной бронеплощадки и черного паровоза. На следующий день 22-й ОДБП получил задачу рассеять скопление пехоты противни-

ка, пытающегося обойти Истру в районе Давыдовской. Здесь себя опять «отличился» бронепоезд лейтенанта Середы:

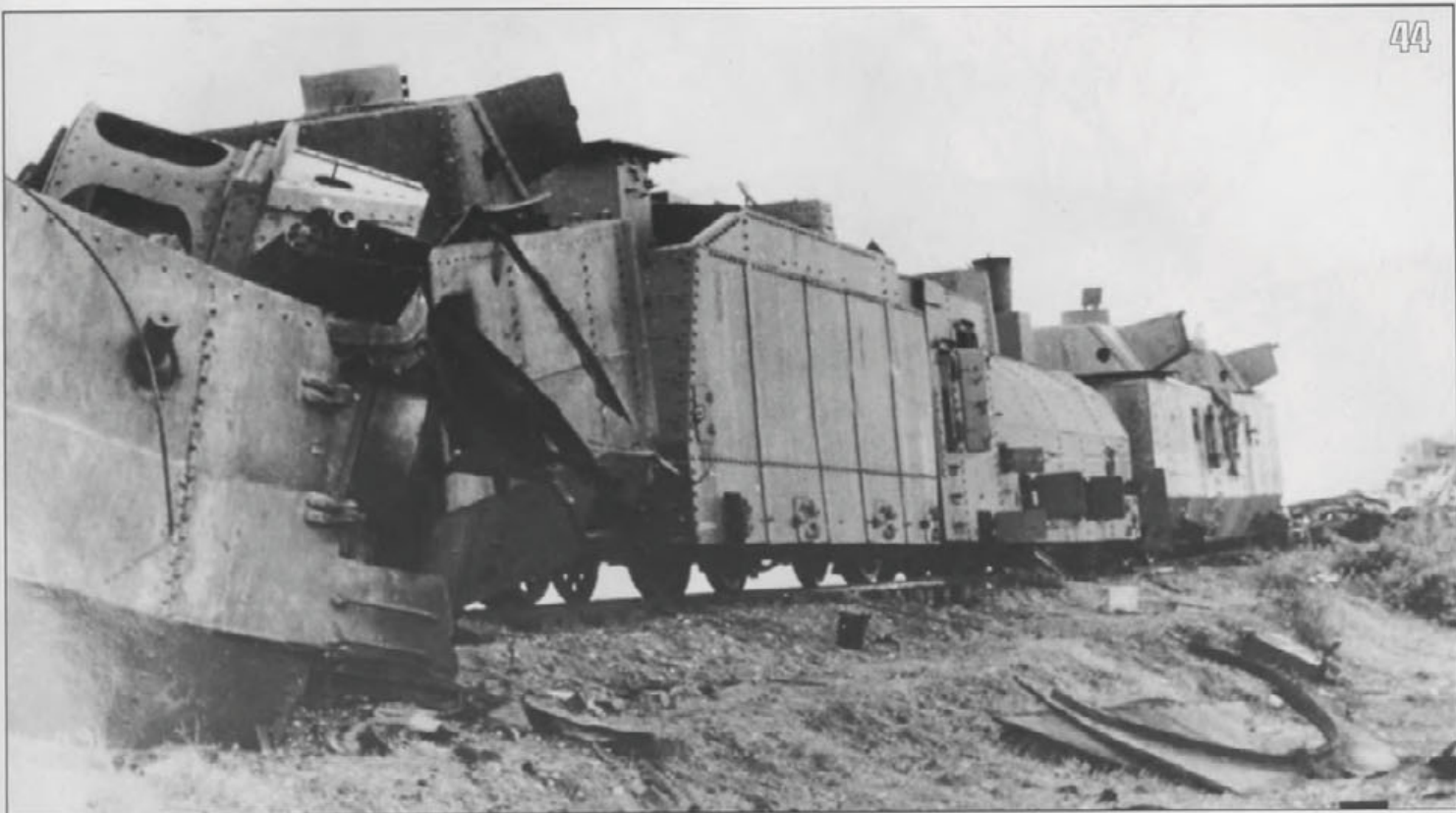
«В огневой налет должны были выехать два бепо: сначала № 2, за ним № 1. Бронепоезда должны были действовать в зрительной связи, так как железная дорога была сильно закружена, а скорость движения не должна была превышать 7 – 8 км/ч.

Бронепоезд лейтенанта Середы почему-то задержался и не выехал. В этот период бронепоезд Булавина сделал артналет на Давыдовскую, рассеял скопление пехоты и возвращался на выжидательную позицию в районе Манихино. Лейтенант Середя не учел, что Булавин возвращается с огневой налета и выехал на огневую позицию. Участок был однопутный, поезд шел с превышением скорости до 15 км/ч и столкнулся с бронепоездом Булавина. В результате было разбито 5 контрольных платформ и повреждена 2-я бронеплощадка бронепоезда Булавина. Силами личного состава дивизиона и восстановительной бригады Держинской железной дороги путь был восстановлен, бронепоезд Булавина ушел на ремонт на станцию Подмосковная, а бепо Середы нес охрану железной дороги Тучково – Истра».

29 ноября – 3 декабря 1941 года оба бронепоезда поддерживали своим огнем части 9-й гвардейской стрелковой дивизии, а 6 декабря получили приказ поступить в распоряжение группы генерал-майора Попова.

Действия бепо (особенно лейтенанта Булавина) на Волоколамском направлении и под Истрой получили высокую оценку командования:

«В этом районе боевые действия бронепоездов пользовались заслуженным авторитетом у командования 9-й гвардейской дивизии и начальника Истринского гарнизона. Свои-



ми частыми огневыми налетами бронепоезда очень много сделали для того, чтобы измотать противника, оказывая при этом нашим частям активную поддержку в уничтожении живой силы и техники врага».

Всего в ноябре – декабре 1941 года 22-й ОДБП уничтожил свыше 800 человек, 23 автомашины, 2 кухни, минометную батарею, 4 противотанковых пушки, подбил 7 танков и 2 самолета, рассеял до 5 батальонов пехоты.

Пожалуй, не будет преувеличением сказать, что 1942 год являлся пиком боевой карьеры бронепоездов в Великой Отечественной войне. Они использовались наиболее активно и в большом количестве, но и потери их были существенны. До лета 1942 года бронепоезда использовались главным образом для прикрытия станций и железнодорожных сооружений от атак с воздуха или проведения артналетов по немецким позициям. Например, 19 января бепо 59-го дивизиона поддерживали части 38-й армии Юго-Западного фронта на участке Белый Колодец – Булацеловка, где артогнем уничтожили 2 минометных батареи, 2 наблюдательных пункта и несколько пулеметных точек. 20 марта 1942 года бепо того же дивизиона поддерживали атаку 10-й танковой бригады в районе Волчанск – Белый Колодец, неоднократно ведя огонь по скоплению противника, уничтожив при этом до 200 человек, 6 минометов и наблюдательный пункт.

28 июня 1942 года, с началом летнего немецкого наступления (операция «Блау») бронепоезда вступили в бой, пытаясь закрыть бреши в обороне и прикрыть отход своих частей. Однако из-за неблагоприятной обстановки, часто их действия оказывались безуспешными, о чем говорят следующие примеры.

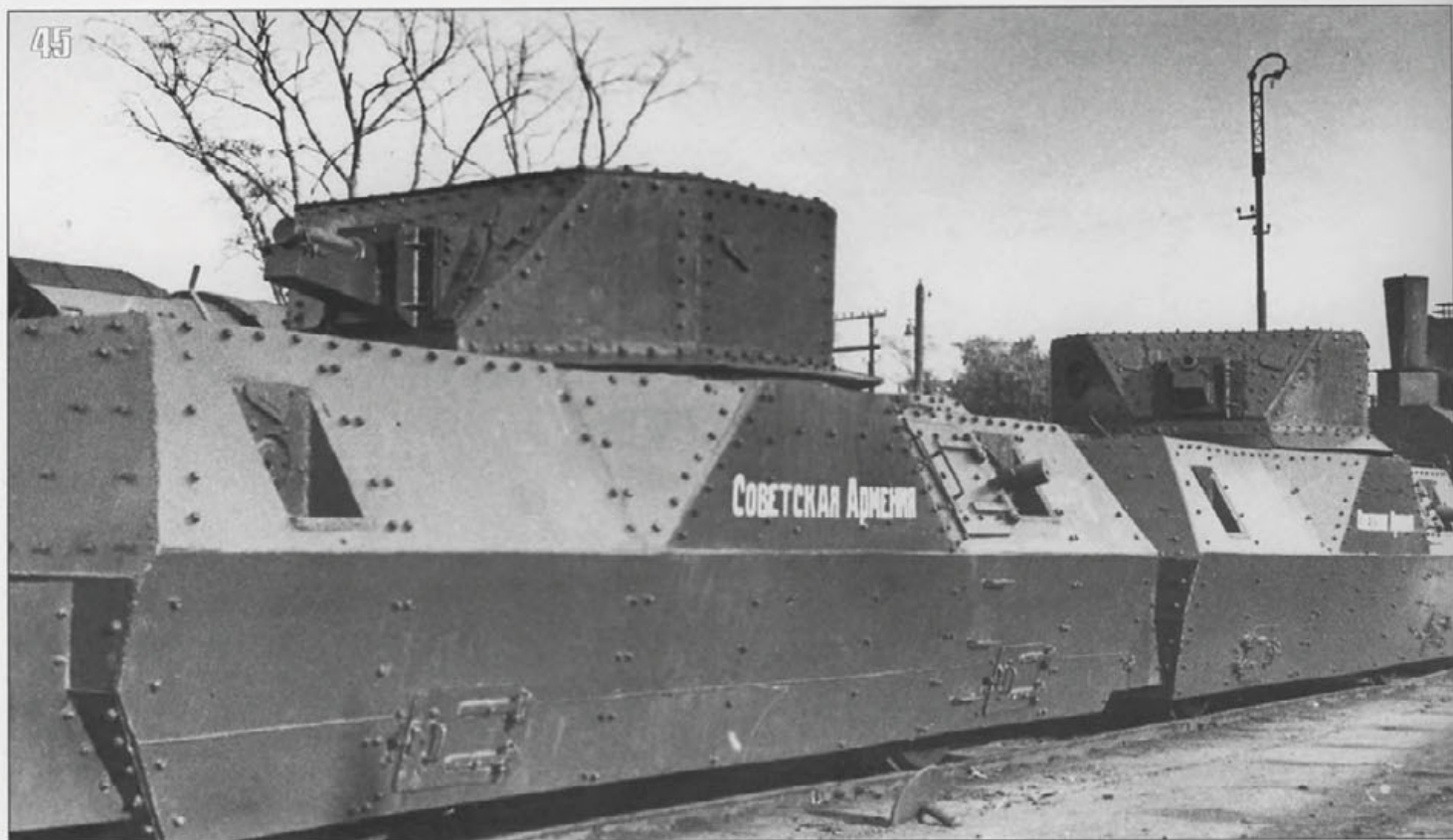
В мае 1942 года в распоряжение 40-й армии Брянского фронта прибыл 38-й ОДБП

в составе бронепоезда № 1 «Челябинский железнодорожник» и № 2 «Южноуральский железнодорожник». Дивизион дислоцировался в районе станции Мармыжи. В течение полутора месяцев бепо систематически использовались для артналетов по немецким позициям, в ходе которых выявилась ненормальная работа противооткатных приспособлений установленных на бронеплощадках 75-мм французских пушек образца 1897 года.

29 июня 1942 года немецкие войска перешли в наступление и прорвали фронт у станции Мармыжи, при этом бепо дивизиона подвергались ожесточенным бомбежкам группами до 20 самолетов с интервалами 5 – 10 минут. Несмотря на интенсивный зенитный огонь из пулеметов ДТ, ДШК, Браунинг (польский), 25-мм автоматов и даже 75-мм башенных орудий, был поврежден «Челябинский железнодорожник» – бомба попала между 3-й бронеплощадкой и бронепаровозом, в результате чего последний вышел из строя. Примерно в 17.00 неподвижный бронепоезд атаковали прорвавшиеся к Мармыжам немецкие танки, от огня которых загорелись 1 и 2-я бронеплощадки, на которых стали рваться снаряды, после чего команда покинула состав.

«Южноуральский железнодорожник» в начале боя находился на станции Росховец, где в течение всего дня отражал атаки немецкой авиации, сбив при этом 6 самолетов, часть из которых упала у станции. При этом один немецкий летчик был взят в плен и передан представителям 40-й армии. К 14.00 бронепоезд подошел к станции Мармыжи, но пройти через нее не смог – пути были разбиты немецкой авиацией. Попытка восстановить железнодорожное полотно успеха не имела – во время очередного авианалета его снова разбили, а примерно в 17.00 немцы начали обст-

44. Отдельный бронепоезд № 19 «Щорс», разбитый в бою с немецкими танками 23 августа 1942 года. Закавказский фронт, район станции Моздок. Бепо типа НКПС-42, вооружен четырьмя 76-мм пушками образца 1902 года, на переднем плане видна уничтоженная взрывом бронеплощадка (АСКМ).



45, 46. Бронепоезд «Советская Армения». Москва, весна 1942 года. Бепо типа ОБ-3 с 76-мм танковыми орудиями КТ-28, бронепаровоз ПР-35 впоследствии заменен бронепаровозом типа НКПС-42. Летом 1942 года бепо «Советская Армения» вошел в состав 62-го особого дивизиона бронепоездов (РГАКФД).

рел «Южноуральского железнодорожника» из танков и минометов. Следует сказать, что к началу боя бронепоезд имел только 2 75-мм орудия – два других из-за неисправностей сняли и сдали на ремонт. Во время боя с авиацией вышли из строя оставшиеся две пушки, а бомбами повредило 25-мм автомат, пулеметы ДШК, 7 ДТ и 5 Браунинг, которые использовались для зенитных целей. Таким образом, из вооружения на бронепоезде остались только пулеметы. Понимая, что состав не может вести бой, а путь отхода отрезан, командир дивизиона майор В. Коржевский приказал взорвать бепо. Правда, сделано это не было, и к вечеру 29 июня 1942 года бронепоезд «Южноуральский железнодорожник» был захвачен немцами в полной исправности. Потери дивизиона составили 15 человек убитыми, 19 ранеными и 35 пропавшими без вести, была полностью уничтожена база дивизиона, сожженная самолетами на станции Мармьки.

Летом 1942 года большое количество бронепоездов пришлось оставить или взорвать из-за невозможности отхода. В этом отношении довольно интересна судьба 7-го отдельного дивизиона бронепоездов, который дважды терял матчасть в боях за Ростов: первый раз осенью 1941 года (подробнее см. «Фронтная иллюстрация» № 3 – 2004 («Бронепоезда Красной Армии 1930 – 1941 гг.»), второй – летом 1942-го.

Получив новую матчасть (бронепоезда № 1 и № 2), дивизион до 18 июля 1942 года занимал позицию в районе поселков Приморка и Екатериновка (Южный фронт). 19 июля бепо № 1 получил задачу прикрыть отход частей 228-й стрелковой дивизии в районе станций Багураево, Лихая, Горная, но из-за того, что пути были забиты разбомбленными эшелонами,

сделать этого не смог. На следующий день бронепоезд занял позицию на тупиковой ветке у станции Горная, и в течение всего дня огнем прикрывал пехоту 228-ой дивизии. При этом состав трижды бомбил немецкая авиация, в результате чего была разбита платформа ПВО, поврежден тендер бронепаровоза (из него вытекла вода) и первая бронеплощадка (заклинило орудийные башни), а также сгорела база. Не имея связи с другими частями и возможностей отхода, командир и комиссар бронепоезда приняли решение взорвать состав и отходить пешим порядком, что и было сделано в 22.00 20 июля 1942 года.

Бронепоезд № 2 7-го ОДБП 19 июля 1942 года получил приказание прикрыть левый фланг 30-й стрелковой дивизии на реке Мертвый Донец. 22 июля немцы прорвали фронт, и бепо начал отход, но у станции Ростов-Берег 1 он встал из-за разбитых путей. Примерно в 7.00 23 июля советские саперы взорвали пути за бепо (в направлении станции Хопры), в результате чего бронепоезд лишился хода, так как у него осталось всего около 200 м исправного пути. До 20.00 состав вел огонь по немецкой пехоте, а затем со стороны Ростова показалось 8 танков. Из-за того, что они находились в мертвом пространстве орудия бепо не могли вести по ним стрельбу. К этому же времени высланная разведка доложила, что наши части отошли на левый берег Дона. Не имея ни с кем связи, командир дивизиона подполковник Жмакин принял решение снять пулеметы и приборы, а состав взорвать. Это мероприятие осуществили в 21.00 23 июля, после чего команда бепо переправилась на левый берег Дона.

Часто, в неразберихе отступления, железнодорожные и саперные части взрывали пути и мосты в тылу действующих бронепоездов.



Довольно любопытен в этом плане доклад отделения бронепоездов АБТУ Южного фронта, датированный 2 августа 1942 года:

«Из боевых отчетов видно, что при отходе частей 8 бронепоездов было подорвано вполне боеспособных только потому, что не была спланирована работа железнодорожных частей по разрушению и уничтожению железнодорожного полотна. Имел место случай подрыва путей без санкции командования 12-й армии на участке Лагутино – Ворошиловград в тылу действующего 64-го дивизиона бронепоездов.

О минировании железных дорог командиры дивизионов также зачастую не ставились в известность, в результате бронепоезда подрывались на своих минах (ст. Калачиково – Изетов, в 65 ОДБП).

Большинство командиров бронепоездов не имеют достаточных зенитных средств, а у некоторых дивизионов имеющиеся зенитные средства не дают достаточного эффекта.

В процессе боевой работы командиры дивизионов недостаточно уделяют внимание разведке, имели место случаи, когда к выполнению боевых задач приступали без разведки.

Командир группы бронепоездов майор Михеев получил задачу пробиться с группой бронепоездов через занятый противником железнодорожный узел. Не организовав никакой разведки группа бронепоездов ускоренным маршем двинулась к узлу, на подходе к которому выяснилось, что пути взорваны, а подошедшие бронепоезда были встречены сильным артиллерийским и минометным огнем, и в результате 2 бронепоезда выведены из строя.

Командир 57-го дивизиона, выполнял задачу по передислокации дивизиона с одного участка на другой без разведки. В результате,

прибыв на станцию Тарасовка наскочил на подход к станции танков, вследствие неожиданного появления танков и одновременного нападения с воздуха командир и комиссар растерялись, личный состав поддался панике и разбежался, оставив противнику вполне боеспособную матчасть».

Бронепоезда 45-го ОДБП (№ 1 и № 2 «Комиссар Лестев»), находясь в составе 13-й армии Брянского фронта 28 июня 1942 года, после прорыва фронта немецкими частями, получил задачу прикрыть свои войска на участке станция Долгая – Мармыжи.

Узнав о наступлении противника, бепо № 1, имея в своем составе, кроме боевой части вагон с боеприпасами, штабной вагон, вагон-кухню, хопер с углем, платформу с дровами и платформу с горючим, в 5.00 9.20 прибыл на станцию Долгая, и занял огневую позицию в 5 км южнее ее. Бепо № 2 получил задачу прикрыть левый фланг разворачивавшейся 129-й танковой бригады у поселка Гремячка 2-я.

В 9.00 бепо № 1 вернулся на станцию Долгая для заправки углем и водой, а в 10.00 вновь занял огневую позицию. Через полчаса немцы начали обстреливать бронепоезд № 1 артиллерией, а в 13.20 его атаковали 38 пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-87», действующих четырьмя волнами. В результате бомбардировки была разбита и сгорела платформа ПВО, поврежден бронепаровоз и 1-я бронеплощадка, в результате чего бепо потерял ход, сгорели платформы с дровами и горючим, вагон с боеприпасами и хопер с углем, 12 человек было убито, 8 ранено и 3 пропало без вести.

После бомбардировки, примерно в 13.45 примерно в километре от разбитого бронепоезда

езда показалось три немецких танка, которые начали его обстрел. Прибывший командир и комиссар дивизиона приказали личному составу бепо отходить на станцию Кшень, а также отправили назад бронепоезд «Комиссар Лестев», шедший на помощь. В результате, к ночи 28 июня 1942 года бепо № 1 45-го ОДБП был захвачен противником.

В проведенном расследовании среди причин гибели бронепоезда № 1 назывались следующие:

«1. Командование Дивизиона пренебрегло элементарными требованиями наставления по боевому применению бронепоездов, допустив выход бронепоезда на ОП вместе с полевой базой. Последнее обстоятельство во первых демаскировало БЕПО от наземного и воздушного противника и во вторых лишило поезд возможности использовать маневр (движение), затрудняющее противнику прицельное бомбометание.

2. Допущено использование бронепоездов в одиночку, что лишило их возможности поддержки в бою.

3. Плохая организация разведки противника, в результате чего наступление противника в направлении действий Дивизиона оказалось неожиданным.

4. Не было установлено тесного взаимодействия бронепоездов с другими родами войск, в первую очередь с пехотой и артиллерией. В результате в аварийном положении бронепоезд не имел огневой поддержки ни артиллерии, ни пехотных подразделений.

5. Зенитная оборона не была дополнена огнем бронеплощадок.

6. Необеспеченность Дивизиона боеприпасами для зенитного вооружения. Так первый БЕПО к началу операций имел всего около 200 снарядов для зенитных пушек. Зенитчики допустили построение самолетов в круг для прицельного бомбометания, ибо отсутствие снарядов заставило вести огонь только в момент пикирования. Личный состав взвода ПВО под командованием мл. лейтенанта Пилипенко И.И. проявил исключительную выдержку и мужество. Бомба вражеского стервятника угодила в середину платформы ПВО, но никто не ушел с поста. Силой огромного взрыва младшего лейтенанта Пилипенко выбросило за борт платформы. Оправившись от удара, он снова стал у орудия, но вести огонь не мог из-за отсутствия боеприпасов.

7. Судя по тому, что 1-й БЕПО в 5.10 вышел на ОП, а в 9.00 возвратился на станцию для набора воды, в Дивизионе не занимались по настоящему подготовкой материальной части к бою.

8. Командир Дивизиона и командир воинской части, на участке которого действовал Дивизион бронепоездов, не использовали всех возможностей для эвакуации подбитого бронепоезда и допусти оставление последнего на территории, в последствии занятой противником».

Активно действовали бронепоезда и в боях за Кавказ, особенно в оборонительный период. При этом они использовались и для поддержки своих войск, и для борьбы с танками, и для отражения авианалетов противника. Довольно

успешно здесь действовал 42-й отдельный дивизион бронепоездов в составе бепо № 1 «Сибиряк» и № 2 «Металлург Кузбасса» (оба типа ОБ-3). Он использовался во всех видах боя, но при этом сохранил матчасть.

10 августа 1942 года дивизион прибыл на станцию Беслан, где получил задачу от штаба 9-й армии поддержать отходящие части группы генерал-майора Тимофеева на участке Котляровская – Георгиевск. 13 августа сюда же прибыл 36 ОДБП, при этом оба дивизиона объединили в группу бепо под общим руководством командира 42-го ОДБП майора Аркуша. В документах она именовалась как «Эльхотовская группа бронепоездов» и действовала на участке Беслан – Прохладное – Солдатское – Апполонская и Котляревская – Нальчик с 13 по 24 августа 1942 года. За этот период было произведено 30 огневых налетов, в ходе которых было разбито 2 паровоза, сожжено 2 танка, 4 автомашины с войсками и грузами противника, уничтожено и рассеяно до двух рот пехоты и два наблюдательных пункта, подавлен огонь двух минометных батарей, а средствами ПВО бронепоездов отражено пять налетов авиации противника.

Кроме этого 21 августа 1942 года под ураганным артиллерийским и минометным огнем, исправив разбитый снарядами и минами железнодорожный путь бепо № 1 42-го ОДБП вывез из Нальчика два железнодорожных эшелона с заводским оборудованием.

24 августа 1942 года 36 ОДБП выбыл на участок Нарская – Моздок и на участке под Бесланом остался действовать 42-й дивизион. За период с 24 августа по 6 сентября 1942 года он произвел 23 огневых налета и отразил 2 танковых атаки противника, уничтожив до 2-х взводов пехоты, 4 наблюдательных пункта, 1 минометную батарею, 4 подводы с боеприпасами, 8 автомашин с войсками и грузами, рассеяно до 2-х рот пехоты и автоколонна, подавлен огонь одной артиллерийской и двух минометных батарей, отражено 4 налета авиации противника и при этом сбит один бомбардировщик «Юнкерс-88» и подбит самолет типа «Савойя».

6 сентября 1942 года во взаимодействии с частями 392-й стрелковой дивизии 42-й дивизион произвел огневые налеты по селу Н. Ивановка, а затем Н. Полтавская, после чего стрелковые части перешли в наступление и поддерживаемые артогнем с бронепоездов, заняли оба населенных пункта.

С 6 по 21 сентября 1942 года 42-й отдельный дивизион бронепоездов переподчинили 37-й армии и он действовал на участке разезд Урухский – Прохладная, прикрывая отход 151-й стрелковой дивизии. В этот период дивизион вел бои с танковыми группами противника у моста через реку Малка, в районе Котляревская – Арик, Арик – Муртазово и Муртазово – Урухская.

За этот период бепо произвели 18 огневых налетов, отразив 4 атаки танков. В ходе этих боев бронепоезда уничтожили 5 танков, 2 автомашины, 2 наблюдательных пункта, одно пулеметное гнездо, до роты пехоты, подбито 5 танков, рассеяно до роты пехоты, захвачена одна автомашина и 3 солдата противника.

В результате ответного огня немецких танков прямым попаданием снаряда был выведен



47. Бронепоезд № 1 «Смерть немецким оккупантам» из состава 48-го ОДБП. Волховский фронт, зима 1942 года. На переднем плане площадка ПВО завода «Стальмост» (АСКМ).

из строя бронепаровоз бепо № 1, который пришлось отправить на ремонт в Тбилиси, а также повреждена одна бронеплощадка. Потери в людях составили: один человек убит и 7 ранено.

21 сентября 1942 года на головную и полевые базы дивизиона, находящиеся на станции Дарг-Кох, был произведен налет авиации противника, в результате чего полевая база вместе с находившимися на ней продуктами питания, вещевым имуществом и боеприпасами, а также двумя черными паровозами сгорела. Кроме того, были повреждены 4 вагона основной базы. Одновременно с бомбардировкой баз немецкая авиация атаковала и бронепоезда 42-го дивизиона, но, благодаря маневрированию и интенсивному зенитному огню они повреждений не получили. В результате авианалетов 21 сентября дивизион потерял 2 человека убитыми и 5 ранеными.

С 22 по 28 сентября 1942 года 42-й ОДБП поддерживал огнем части 19, 60 и 75-й стрелковых бригад 9-й армии у станций Урухский – Эльхотово. При этом дивизиону придали дополнительно два бронепоезда: 18-й отдельный и № 2 36-го ОДБП. Задачей группы (в документах она также именовалась Эльхотовской) было поддержать части стрелковых бригад и не допустить прорыва противника в Эльхотовские ворота.

За семь дней боев бепо 42-го дивизиона произвели 15 огневых налетов, в результате которых был сожжен 1 и подбито 2 танка, уничтожено до роты пехоты, один грузовой,

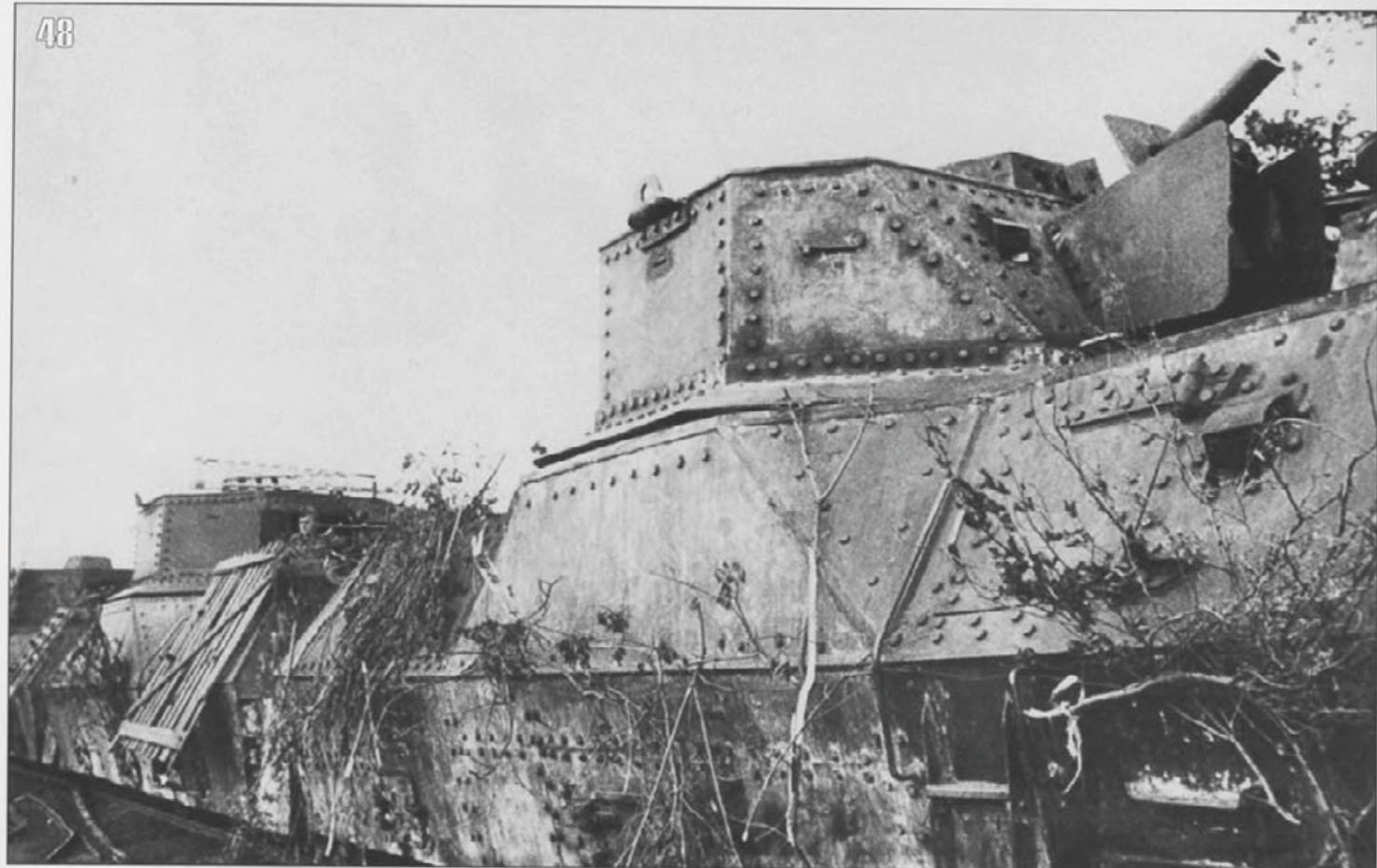
наблюдательный пункт и пулеметное гнездо. Особенно сильный бой произошел 25 сентября 1942 года у селения Плановское, во время которого оба бронепоезда, находясь под артиллерийским и минометным огнем противника, совместно с 3-м батальоном 60-й стрелковой бригады отразили атаку немецких танков и пехоты.

29 сентября 1942 года на смену бепо № 18 и № 2 36-го ОДБП прибыл 41-й дивизион бронепоездов. Группа бронепоездов имела ту же задачу – не допустить прорыва частей противника в Эльхотовские ворота. Всего за два дня – 29 и 30 сентября – бронепоезда 42-го дивизиона произвели 5 огневых налетов по скоплениям танков, автомашин и пехоты противника, при этом был сожжен один и подбито 3 танка, уничтожено до роты пехоты и подбит один самолет.

Всего за период с 10 августа по 30 сентября 1942 года бронепоезда 42-го ОДБП провели 99 огневых налетов, отразили 6 танковых атак, при этом было уничтожено 9 и подбито 10 танков, сожжено 12 автомашин, уничтожено до четырех рот пехоты, одна минометная батарея, 4 подводы с боеприпасами, отражено 9 авианалетов, при этом сбит 1 и подбито 2 самолета.

Свои потери за этот же период составили 8 человек убитыми и 32 ранеными, подбит один бронепаровоз и повреждена бронеплощадка.

С 1 по 26 октября 1942 года 42-й ОДБП находился на том же месте, поддерживая свои части артогнем и отражая авианалеты противника.



48. Бронепоезд типа ОБ-3 на фронте. Лето 1943 года. Площадки замаскированы ветками и секциями деревянного забора (РГАКФД).

27 октября дивизион перебросили на участок Дарг-Кох – Ардон с задачей «не допустить продвижения противника в направлении Змейск – Белореченская – Дигора, увязывая свои действия с 10-м стрелковым корпусом».

31 октября 1942 года около 15.00 авиация противника начала активную бомбежку бронепоездов, под прикрытием которой до 50 немецких танков подошли к позициям бепо со стороны Белореченской. Оба бронепоезда, несмотря на бомбежку и артобстрел вступили в бой с танками. В результате двухчасового боя атака была отбита, при этом бепо сожгли 13 и подбили 10 немецких танков.

Ответным огнем танков и авиацией были разбиты и сгорели две бронеплощадки, еще одна и бронепаровоз получили повреждения.

На следующий день, 1 ноября, У станции Шанаево бронепоезд № 1 «Сибиряк» попал под бомбежку, которая повредила две бронеплощадки. Общие потери в личном составе 42-го дивизиона за 31 октября и 1 ноября составили: убитыми и сгоревшими – 11 человек, ранеными – 24 человека (из них 11 тяжело).

За период боевых действий с 1 октября по 2 ноября 1942 года бронепоезда 42-го ОДБП произвели 19 огневых налетов и отбили 4 атаки, уничтожив при этом 14 танков (еще 24 подбито), 15 автомашин, 15 подвод с боеприпасами, 7 минометов, 9 орудий, 4 пулеметных гнезда, до 300 солдат и офицеров, отразили 3 авианалета и сбили один самолет.

4 ноября 1942 года 42-й дивизион убыл для ремонта и пополнения личным составом в Тбилиси. Подводя итоги боевой деятельности 42-го отдельного дивизиона бронепоездов

в боях за Кавказ в документах отделения бронепоездов Закавказского фронта говорилось следующее:

«Боевая деятельность дивизиона в октябре и ноябре месяцев еще раз показала, что личный состав дивизиона, несмотря на трудности, справился со всеми порученными боевыми задачами. Бойцы и командиры 42 ОДБП, выполняя наказ строителей бронепоездов, беспощадно громили и уничтожали живую силу и технику врага. Экипажи обеих бепо не дрогнули в самые напряженные моменты боя, оставаясь на своем боевом посту, выполняя долг перед Родиной. Личный состав дивизиона за самоотверженную борьбу командованием Северной Группы Войск Закавказского фронта от имени Президиума Верховного Совета Союза СССР награжден государственными наградами в количестве 86 человек».

Помимо фронтов, на которых велись активные боевые действия, бронепоезда применялись и там, где активных боевых действий не вылось – на Ленинградском, Волховском и Карельском фронтах. Небезынтересно привести «Доклад об использовании бронепоездов на Волховском театре войны», направленный в ГАБТУ КА начальником отделения бепо фронта подполковником Орловым 11 августа 1942 года. К этому времени здесь действовало четыре отдельных дивизионов бронепоездов (23, 32, 48 и 50-й):

«Волховский театр войны имеет ряд особенностей, влияющих на работу бронепоездов, а именно:

1. Слабо развитая сеть железных дорог и их одноколейность.

2. Недостаточное количество рабочих путей и тупиков на станциях.

3. Лесисто-болотистая местность с большим количеством мостов различных размеров, подвергающихся усиленной бомбардировке с воздуха.

4. Затопление некоторых участков железной дороги водой по причине большого количества осадков.

5. Отсутствие в большинстве случаев хороших грунтовых дорог, идущих параллельно полотну железной дороги – создают условия, затрудняющие работу бронепоездных частей по причине загруженности основных коммуникаций армии движением войск и различным видом транспорта.

Основными недочетами, понижающими эффект боевой работы бронепоездов на данном театре войны являются:

1). Недостаточная маневренная скорость движения бронепоездов на боевом участке фронта, являющаяся следствием трех причин:

а). неисправность железнодорожного полотна как результат постоянного огневого воздействия наземной артиллерии и авиации противника.

б) недостаточная дисциплина среди передвигающихся в полосе железной дороги наших войск, тормозящих движение бронепоездов при следовании их в огневой налет и тем самым нарушающих основной принцип работы бронепоездов – внезапность.

в). неудовлетворительная работа по обеспечению маневренности бронепоездов на боевом участке со стороны работников железной дороги по причине которых создаются пробки на полотне железной дороги в силу загруженности рабочих путей второстепенным транспортом, не дающим возможности бронепоездам быстро отходить в тыл после огневого налета, что создает из-

лишнюю угрозу вывода из строя личного состава и матчасти от воздействия авиации противника.

2). Недостаточная дальность огня артиллерией бронепоездов вынуждает командиров бронепоездных частей вести огонь только прямой наводкой с близких дистанций (250 – 500 м), что естественно вызывает на себя излишнюю мощь огневых средств фашистской армии, что в обстановке, изложенной в 1-м разделе настоящего доклада создает условия, при которых бронепоезд, представляя собою мишень больших размеров подвергается риску преждевременного вывода материальной части из строя, а отсутствие на платформах ПВО бронированных площадок ставит под угрозу вывода из строя от ружейно-пулеметного огня противника – огневые расчеты зенитных средств бронепоезда.

3). При взаимодействии бронепоездов с другими родами войск имеют место случаи переподчинения командиров бронепоездных частей – командирам стрелковых рот, не имеющих тактического кругозора по применению бронепоездов, вследствие чего бронепоезда простаивают на огневых позициях продолжительное время (от 4-х до 6 часов) без постановки со стороны пехотных начальников конкретных задач бронепоездам, в силу чего последние подвергаются риску вывода матчасти и личного состава из строя и вынуждены уходить к месту постоянной дислокации не произведя ни одного выстрела.

4). При боевом использовании бронепоездов не соблюдается определенный режим ведения огня из артиллерии, т.е. бронепоезда производят по 4 – 5 огневых налетов в короткий промежуток времени при интенсивном ведении огня из пушек, что ведет к преждевременному выводу из строя артиллерийских средств бронепоезда.

49. Немецкий солдат осматривает уничтоженный танками и авиацией бронепоезд № 746 «Московский метрополитен» типа БП-43 из состава 60-го ОДБП. Воронежский фронт, июль 1943 года (фото из журнала «Signal», АСКМ).





50. Беп № 702 «Илья Муромец» из состава 31-го особого дивизиона бронепоездов на огневом рубеже. Лето 1944 года. Обращает на себя внимание камуфляж на бортах бронеплощадки (РГАКФД).

5). В практике работы бронепоездов на боевом участке имеют место случаи схода бронепоездов с рельс по причине неисправного состояния полотна железной дороги. Учитывая то обстоятельство, что бронепоезд не имеет достаточного количества подъемных средств, а вызов ремонтно-восстановительного поезда связан с потерей большого количества времени, ставит команду в затруднительное положение и может повлечь за собою излишние жертвы в личном составе и матчасти. Это обстоятельство усугубляется еще тем, что бронепоезда не имеют в достаточном количестве положенных по штату зенитных средств обороны, а не обеспеченность боеприпасами к зенитным орудиям, имеющимся на бронепоездах, вынуждает командиров бронепоездов вести только одиночный огонь из автоматических пушек при переходе вражеских самолетов в пики, что естественно, не дает должного эффекта в борьбе с вражеской авиацией наших зенитных средств, а установленная премия за каждый сбитый самолет противника в размере 2-х тысяч снарядов – арт. снабжением армий не выдается по мотивам отсутствия боеприпасов на складах.

В целях улучшения боевой работы бронепоездов требуется проведение в жизнь следующих мероприятий:

1. Установить на бронепоездах орудия, допускающие ведение огня с закрытых позиций на 12 км.

2. Усилить противовоздушную оборону бронепоездов, доведя зенитную артиллерию (25-мм пушки) до штатной нормы. Кроме того, желательно иметь на каждом бронепоезде

по два пулемета ДШК и по две спаренных установки пулеметов системы «Максима».

3. На платформах ПВО иметь по две бронированных площадки как средства защиты огневых расчетов от осколочного действия, а также от ружейно-пулеметного огня при огневом налете.

4. Не допускать переподчинения бронепоездов командирам стрелковых рот, как не имеющим тактического кругозора по боевому использованию бронепоездов.

5. В целях обеспечения положительных свойств бронепоездов – внезапности и высокой маневренности на боевом участке, необходимо:

а). не допускать длительных стоянок бронепоездов на огневых позициях, а выход бронепоездов в огневой налет и отход с огневых позиций по выполнении бронепоездом боевой задачи (днем, при хороших метеорологических условиях, т.е. в ясную погоду) должны отходить под прикрытием нашей авиации, особенно в зоне огня дальнбойной артиллерии противника, когда огневое вражеской артиллерии и авиации по полотну железной дороги создают условия вынужденных остановок бронепоездов по причине порчи железнодорожного полотна и схода с рельс бронепоездов, в результате чего бронепоезд не имея достаточного количества подъемных средств при поезде, а вызов команды ремонтно-восстановительного поезда в силу своей удаленности требует много времени, представляет большую неподвижную цель для вражеской авиации, подвергается большой опасности – вывода из строя личного состава и матчасти.

б). ликвидировать пробки на боевом участке железной дороги путем построения тупиков, а также организации должного порядка среди войск, передвигающихся в полосе железной дороги.

6. Принять меры к бесперебойному снабжению бронепоездов положенным количеством боеприпасов, особенно для зенитных орудий, а также своевременно выдавать премию за каждый сбитый самолет противника – 2000 снарядов.

7. Потребовать от командиров стрелковых частей, взаимодействующих с бронепоездами в полосе железной дороги, ответственности за работу наравне с командирами бронепоездных частей в соответствии с инструкцией по боевому применению бронепоездов издания 1942 года.

8. Принять меры к обеспечению наибольшей оперативности в работе команд ремонтно-восстановительных поездов по вопросу выезда к месту аварии бронепоездов и самой работы по оказанию технической помощи поездам при исправлении железнодорожного полотна и быстрой постановке бронепоезда на рельсовый путь.

9. Бронепоезда должны иметь необходимый противопожарный инвентарь и другие средства борьбы по ликвидации аварий».

На Ленинградском фронте, в условиях блокады, действовали 71 и 72-й ОДБП, а также три бепо Балтийского флота: «Балтиец», «За Родину» и «Стойкий» (последний в 1943 году передали армии и включили в состав новосформированного 14-го дивизиона). Основной задачей бронепоездов Ленинградского фронта была артиллерийская поддержка своих войск и проведение артиллерийских налетов. Благодаря развитой железнодорожной сети Ленинградского узла они могли свободно перебрасываться с одного участка на другой. В отчете о действиях бепо фронта за 1942 год говорилось:

«Перед бронепоездами ставилась задача по отражению контратак противника и уничтожению его огневых точек, т.к. противник за отчетный период не вел наступательных действий и наши войска несли активную оборону, то боевое применение бронепоездов было крайне ограничено.

Наиболее полное применение бронепоезд будет иметь при наступательных действиях наших частей и выхода их на оперативный простор. В этот период огневая мощь бронепоездов будет использована более целесообразно и эффективно по живой силе противника, его бронетанковым частям действующим в полосе железнодорожного полотна на удалении 1200 метров, по батальонной и полковой артиллерии и ОП минометных батарей.

При существующем вооружении бронепоездов (76-мм пушки) применять их в системе обороны возможно только по переднему краю обороны противника для уничтожения огневых точек, находящихся за легкими укрытиями, т.к. разрушительная сила 76-мм снарядов для ДЗОТ и землянок крайне незначительна.

Действие по огневым позициям полковой и дивизионной артиллерии противника в системе обороны почти невозможно из-за крайне ограниченной деятельности стрельбы бронепоездной артиллерии.

Обобщенного опыта боевого использования бронепоездов в наступательном бою и по отражению контратак противника в АБТУ Ленфронта крайне мало, т.к. части армий в основном несли только активную оборону и бронепоезда имели ограниченное применение».

Впоследствии, после прорыва блокады, бепо использовались для боевых выездов и подавления артиллерийских и пулеметных точек противника. Например, с 13 по 25 августа 1943 года бепо «Стойкий» и мотоброневаягон «Стремительный» из состава 14-го ОДБП, действуя в полосе 23-й армии в районе Шлиссельбурга, сделали 28 огневых налетов, израсходовав при этом 186 82-мм мин и 1355 76-мм снарядов.

С началом наступления частей Красной Армии на Запад активность действий бронепоездов стала заметно снижаться. Это и понятно – в ходе боевых действий железная дорога разбивалась авиацией и артиллерией, а, кроме того, при отступлении немцы разрушали или минировали полотно и станционные сооружения. Поэтому основными боевыми задачами, решаемыми дивизионами бронепоездов во второй половине войны, являлись огневая поддержка наступающих частей и прикрытие станций от атак с воздуха.

В этот период активно практиковалось создание групп бронепоездов – два, иногда три дивизиона – под общим командованием. Они использовались в качестве артиллерии поддержки наступающих в полосе железных дорог пехотных и танковых частей. Особенно успешно группы бепо применялись в период весенне-осенней распутицы, когда артиллерия отставала от наступающих частей. Вот несколько примеров.

29 декабря 1942 года в составе 3-ей ударной армии Калининского фронта была создана группа бепо в составе особых 57 и 62-го ОДБП (с реактивными установками «катюша»), под общим командованием капитана Текучева, командира 57-го дивизиона. Бронепоезда сосредоточились на станции Великополье и вошли в оперативное подчинение 7-ой Эстонской стрелковой дивизии, которая готовилась к наступлению на город Великие Луки с востока.

Группа получила задачу огневыми налетами с открытых и закрытых огневых позиций вести огонь по восточной окраине Великих Лук и прилегающим населенным пунктам для обеспечения поддержки наступающих частей.

Действия бронепоездов начались с 31 декабря 1942 года, после увязки вопросов взаимодействия с пехотными и артиллерийскими частями 7-ой стрелковой дивизии, и велись ежедневно по 7 января 1943 года. Благодаря поддержке бепо, которые своим артогнем подавляли и уничтожали укрепления и огневые точки противника, части дивизии продвинулись вперед и захватили несколько траншей, ДЗОТов и здания на восточной окраине Великих Лук. За этот период бепо уничтожили до 10 ДЗОТ, 8 минометов, 5 пулеметных точек, кроме того, противник понес большие потери в живой силе.

Во время артналетов бронепоезда неоднократно подвергались атакам немецких бом-

51. Паровозная бригада бепо № 702 «Илья Муромец» из состава 31-го особого дивизиона бронепоездов. Лето 1944 года (РГАКФД).



бардировщиков, но благодаря массированному зенитному огню средств ПВО бепо, самолеты рассеивались и не могли вести прицельного бомбометания.

В сентябре 1943 года в составе 3-й ударной армии 2-го Прибалтийского фронта создали группу бронепоездов в составе 62-го особого и 56-го ОДБП, приданную командиру 158-й стрелковой дивизии, действовавшей вдоль железной дороги Великие Луки – Невель. Железнодорожный путь от станции Чернозем до переднего края был разрушен частями противника, поэтому пришлось его восстанавливать силами личного состава дивизионов. В 10-дневный срок, работая преимущественно по ночам, удалось отремонтировать полотно на протяжении 4 км.

Для успешного действия бронепоездов командир группы подполковник И. Алхазашвили провел разведку и одновременно увязку взаимодействия с пехотой и артиллерией 185-й стрелковой дивизии.

Бепо получили задачу поддержать 1319-й стрелковый полк, производивший демонстративное наступление, с тем, чтобы противник не смог перегруппировать свои силы. Группа бронепоездов должна была сковать немцев в районах Седурин, Еремкино, Пеньки и парализовать своим огнем систему его обороны в этих районах.

Действия бепо на этом участке велись с 16 октября по 28 октября 1943 года. Находясь круглые сутки на огневых позициях, бронепоезда вели массированные огневые налеты по опорным пунктам и огневым средствам, оттянув на себя часть сил противника и тем самым обеспечив проведение успешной наступательной операции левофланговых частей 185-й стрелковой дивизии.

За время боевых действий бепо уничтожили 18 огневых точек, две минометных батареи, 4 75-мм орудия, стоящих на прямой наводке, подавлен огонь 20 орудий, отбита кон-

тракта противника силою до роты, убито свыше 70 солдат и офицеров противника.

Находясь на огневой позиции бронепоезда неоднократно подвергались артобстрелу и бомбежке, но благодаря организованному зенитному огню и умелому маневрированию, повреждений не имели. При этом особо отличились старшие лейтенанты К. Пергаев и П. Дзюба, которые в момент бомбежки умелым маневром успевали уходить из зоны падения бомб.

За образцовое выполнение задания командования приказом командующего бронетанковыми и механизированными войсками 3-ей ударной армии от 29 ноября 1943 года 40 человек, особо отличившихся в проведенной операции, были награждены орденами и медалями.

17 января 1944 года 62-й особый дивизион бронепоездов получил приказ командующего 22-й армии 2-го Прибалтийского фронта о выходе на боевой участок Гущино – Новоскольные с задачей: «Находясь на закрытых огневых позициях вести огонь по городу Новоскольные и опорным пунктам в районе Новоскольные с целью обеспечить своим огнем наступательные операции 178 СД, имеющую задачу занять Новоскольные, кроме того, быть готовым к отражению возможных контратак противника».

Операция по овладению Новоскольными проводилась с 18 по 30 января 1944 года. В течение этих дней бронепоезда своими массированными артоналами парализовали огневые точки противника на северной окраине города, давая возможность продвигаться нашим частям вперед. На протяжении всей операции бепо находились на огневой позиции, уходя посменно для заправки и пополнения боекомплекта на станцию Великие Луки. Они неоднократно участвовали в артподготовках по обработке переднего края противника, а так же выполняли отдельные задачи по



52. Артиллеристы бепе № 659 «Козьма Минин» из состава 31-го особого дивизиона бронепоездов в перерывах между боями. Лето 1944 года. На борту бронеплощадки виден трехцветный камуфляж (РГАКФД).

уничтожению его укреплений, живой силы и техники. Всего за этот период дивизионом уничтожено: минометная батарея, 12 пулеметов, 5 блиндажей, 2 75-мм орудия, 3 реактивных установки (в документах проходят как «метательные аппараты»), подавлен огонь 2 реактивных установок и 3 105-мм орудий, отбита контратака противника, рассеяно и частично уничтожено скопление пехоты численностью до батальона.

Своим массированными, внезапными огневыми налетами, бронепоезда изматывали немцев и способствовали успеху нашей пехоты, благодаря чему 29 января 1944 года, внезапной атакой противник был выбит из города и крупного железнодорожного узла Ново-сокольники.

По представлению командования 178-й стрелковой дивизии, приказом Верховного Главнокомандующего № 015 от 3 февраля 1944 года 62-му особому дивизиону бронепоездов присвоено наименование Новосокольнинский.

За образцовое выполнение заданий командования при овладении городом Новосокольники награждено орденами и медалями 45 солдат и офицеров 62-го ОДБП.

В феврале 1944 года, на рубеже города Шепетовка немцы сосредоточили большое количество войск, пытаясь контрударом задержать наступление частей Красной Армии. Части 18-го гвардейского стрелкового корпуса получили задачу отбить контратаки противника и выбить его из Шепетовки.

В связи с наступившей распутицей, артиллерия отставала от пехоты и не могла поддерживать части корпуса. Поэтому для поддержки пехоты на участке станция Полонное – Шепетовка была создана группа бронепоездов из состава 37 и 49-го ОДБП под командованием командира 37-го дивизиона подполковника Зайченко. Группа вошла в состав артиллерии 18-го гвардейского стрелкового корпуса.

В течение 9 – 10 февраля 1944 года бронепоезда группы поддерживали своим огнем действия пехоты, при этом 49-й дивизион прикрывал наступление на Шепетовку, а 37-й – отбивал контратаки немцев в районе господствующей высоты 311,1. Причем 10 февраля противник предпринял до 10 контратак, высота 311,1 переходила несколько раз из рук в руки, но всякий раз решался исход боя в пользу наших войск, благодаря поддержке огня бронепоездов (например, только 37-й ОДБП выпустил за 10 февраля 623 снаряда).

К исходу 11 февраля 1944 года, после ожесточенных боев части 18-го гвардейского стрелкового корпуса при поддержке артиллерии и бронепоездов, окончательно овладели городом Шепетовка и высотой 311,1.

За этот период 37 и 49-й дивизионы уничтожили 6 минометных батарей, 12 пулеметов, 13 орудий, 4 автомашины, до 350 солдат и офицеров, разрушили 10 блиндажей, рассеяли до двух батальонов пехоты, подбили один немецкий бронепоезд и отразили 15 контратак противника.

За отличные боевые действия бронепоездов при овладении городом Шепетовка приказом Верховного Главнокомандующего № 038 от 17 февраля 1944 года 37 и 49-й дивизионам было присвоено наименование «Шепетовские», а до 70% личного состава награждено орденами и медалями.

59-й отдельный дивизион бронепоездов, действующий в составе 47-й армии 1-го Белорусского фронта, 9 сентября 1944 года прибыл на участок Отвоцк – Родосьць (25 км южнее Варшавы). Он получил задачу поддерживать действия 175-й стрелковой дивизии, наступавшей на пригород Варшавы – Прагу.

10 сентября дивизион поддерживал действия дивизии в районе станции Вавер, а в 9.00 своим огнем отбил контратаку пехоты противника при поддержке 4 танков. В этот день 59-й ОДБП действовал очень эффективно,

53. Экипаж бронепоезда на отдыхе. Действующая Армия, лето 1944 года. На заднем плане видна бронеплощадка ПЛ-43 бепе БП-43 (АСКМ).



уничтожив 2 орудия, 15 пулеметов, до 190 солдат и офицеров, подавив огонь двух артиллерийских и двух минометных батарей и рассеяв до двух рот пехоты. Огонь бронепоездов способствовал занятию нашими пехотинцами сел Збытки, Застув и Ляс.

11 сентября бепе трижды производили обстрел позиций противника, оказывавшего упорное сопротивление частям 175-й стрелковой дивизии. Огонь бронепоездов позволил нашей пехоте к исходу дня выйти к Праге и завязать бои на ее окраине.

13 сентября 1944 года бронепоезда 59-го ОДБП поддерживали огнем наши части, наступающие на Скерки и Сельце, а к исходу дня части Красной Армии заняли южную и центральную часть Праги.

Всего за 10 – 13 сентября 1944 года 59-й дивизион уничтожил 5 орудий, 18 пулеметов, 5 ДЗОТ, до 300 человек, подавили 3 артиллерийских и 3 минометных батареи, рассеяли до трех рот пехоты. За активные боевые по овладению пригородом Варшавы – Прагой приказом Верховного Главнокомандующего 59-му отдельному дивизиону бронепоездов присвоено почетное наименование «Пражский».

В январе 1945 года 59-й ОДБП поддерживал огнем действия 6-й дивизии Войска Польского, которая 17 января форсировала Вислу и заняла юго-восточную часть Варшавы. Это были последние бои дивизиона в Великой Отечественной войны.

Вообще, в 1945 году бронепоезда действовали не очень активно. Большинство из них закончили боевые действия в феврале – марте 1945 года.

БОИ С ТАНКАМИ. Одной из боевых задач бронепоездов являлось отражение танковых атак противника. Правда, часто эти бои заканчивались не в пользу железнодорожных крепостей. Еще в мае 1942 года был обобщен опыт действий бепе против танков в 1941 году, при этом на основе применения 7-го ОДБП делались следующие выводы:

«Огонь по группе танков может открываться с 2,5 – 3 км. Так, при стоянке тяжелого бронепоезда на станции Кошкино танки появились в 3-х километрах от станции. Из орудий был немедленно открыт огонь прямой наводкой и метким огнем ефрейтора Боярина и артиллериста Лыжуха несколько танков были подбиты. Желательно вести огонь по танкам фугасными снарядами, шрапнелью на удар, бронебойно-зажигательными снарядами».

11 июня 1942 года бронепоезда 59-го ОДБП прибыли на разъезд Арбузовский (28-я армия Юго-Западного фронта), где заняли огневые позиции в лесополосе. Высланная разведка доложила, что вдоль железной дороги в направлении Белый Колодец движется немецкая колонна: пехота, танки и тягачи с артиллерией. Выехав внезапно, бронепоезд № 1 с дистанции 300 – 500 метров открыл артиллерийский и пулеметный огонь. Противник начал отвечать, разворачивая орудия и танки. Прямым попаданием бронепаровоз бепе № 1 был выведен из строя, но благодаря усилиям машиниста «при давлении пара, доходящего до 5 атмосфер, продолжая бой бепе № 1 при поддержке бепе № 2 отошел на станцию Белый Колодец». Здесь поврежденный бронепоезд взял на буксир бепе № 2 и отошел с ним на станцию Купянск. В результате боя огнем бепе был разбит головной танк, разбито 2 орудия, 2 автомашины и 2 мотоцикла. Движение противника на этом направлении было задержано.

22 июня 1942 года бронепоезд № 1 58-го ОДБП (типа НКПС-42) Юго-Западного фронта в районе станции Староверовка с 04.30 до 17.00 подвергался почти непрерывной бомбежке, в результате чего прямым попаданием бомбы была разбита одна бронеплощадка, в которой начали рваться снаряды. Осколками повредило вооружение бронепоезда, в результате чего в исправности осталось только одно орудие. После восстановления железнодорожного полотна бепе стал отходить на



54. Команда бронепоезда № 642 «Сталинец» 32-го ОДБП по тревоге занимает места в бронеплощадках. Действующая Армия, осень 1944 года. Площадка на переднем плане перевооружена 76-мм танковой пушкой Ф-34 (РГАКФД).

станцию Староверовка, ведя огонь по появившимся в это время немецким танкам, которых было до 30. В ходе боя бронепоезд подбил 7 танков, но сам получил 39 попаданий 50-мм снарядов в бронеплощадки и 10 в бронепаровоз, были убиты машинист и кочегар, разбиты цилиндр и реверс, в результате чего бепо понесся под уклон к станции Староверовка, где врезался в стоящий на путях эшелон. В 23.00 разбитый бепо № 1 58-го ОДБП вывели в ремонт.

5 июля 1942 года бронепоезд № 2 «Комиссар Лестев» 45-го ОДБП прямой наводкой отбил атаку шести танков и батальона пехоты противника на станцию Коротыш. При этом был подбит один танк и рассеян батальон пехоты противника. В отчете об этом бое говорилось:

«В этой операции отличился оружейный расчет сержанта Павлова. Наводчик этого орудия Сименихин с первого выстрела подбил немецкий танк, а остальные поспешно отошли. Бронепоезд, преследуя отступающего противника, ворвался на ст. Коротыш, способствуя своим огнем продвижению вперед нашей пехоты».

Боевые действия бронепоезда на участке Здоровец – Коротыш содействовали стабилизации обороны на этом участке, и город Ливны, несмотря на частые атаки противника, остался в наших руках.

23 августа 1942 года танки Клейста прорвали оборону Ростовского артиллерийского училища на участке Дементевский, Русский 1-й и двинулись к Моздоку. Для локализации прорыва сюда спешно перебросили 19-й отдельный легкий бепо «Щорс» (командир капитан Кучма) и 20-й отдельный тяжелый бепо (бывший 55-й кадр второй очереди 7-го ОДБП), которые еще 9 августа 1942 года были объединены под общим командованием командира 20-го депо капитана Бородавко, комиссаром стал военком того же бепо политрук Абрамов (в документах значи-

лась как «Моздокская группа бронепоездов» (в выпуске «Фронтowej иллюстрации» № «Бронепоезда Красной Армии 1931 – 41 гг.» ошибочно указано, что бепо № 19 и 20 были сведены в 66-й ОДБП. На самом деле, исходя из найденных автором документов, это бронепоезда были отдельными. 12 октября 1942 года из оставшегося личного состава бепо № 19 и 20 и построенной в Махачкале новой матчасти был сформирован 65-й ОДБП. – *Прим. автора*).

При прохождении станции Осетинская на пути к Моздоку, 20-й бепо атаковали 10 немецких танков. В ходе боя артиллеристы бронепоезда подбили 4 машины, но и сам состав получил ряд повреждений – был пробит тендер, в результате чего возник пожар. Благодаря мужеству паровозной бригады (машинист Савин, помощники Джохадзе, Горожанкин и Власов) пожар удалось ликвидировать и, несмотря на то, что из тендера вытекли вода и мазут (паровоз был на жидком топливе) и довести бронепоезд на остатках пара до Моздока.

Заняв у станции огневую позицию, бепо № 20 открыл огонь по занятым немцами населенным пунктам Русский 1 и 2-й, а примерно через два часа к железной дороге северо-западнее Моздока подошло до 50 танков. Капитан Бородавко принял решение – внезапным налетом отбросить танки и тем самым дать закрепитесь подходящим к Моздоку частям 11-го гвардейского стрелкового корпуса.

Первым вступил в бой бронепоезд № 20, ведомый черным паровозом. Он открыл огонь прямой наводкой по танкам, которые начали переходить железную дорогу западнее города. Артиллеристам бепо удалось подбить 7 машин, но к этому времени состав получил ряд попаданий – в оружейную башню, топливный бак на тендере и командирскую рубку, в результате чего погиб командир Моздокской группы бронепоездов капитан Бородавко. Загорелась одна бронеплощадка, и комиссар

55. Таким образом усиливали ПВО бронепоездов: полуось автомобиля с установленным на ней 12,7-мм авиационным пулеметом УБ. Бепе «Уфа» 60-го ОДБП, 1-й Прибалтийский фронт, лето 1944 года (АСКМ).



20-го бепе политрук Абрамов приказал команде покинуть гибнущий состав.

В это время на помощь подошел 19-й бронепоезд капитана Кучмы, который уничтожил еще три танка. Ответным огнем противника был выведен из строя бронепаровоз, вторая бронеплощадка и одно орудие первой площадки, после чего команда покинула состав. После боя в живых осталось 19 человек из команды 20-го бронепоезда и 23 из состава 19-го. Огнем бепе было подбито и уничтожено 14 немецких танков, наступление противника задержано на несколько часов.

В своем приказе № 035 от 28 августа 1942 года командующий Северной группы войск Закавказского фронта генерал-лейтенант Масленников объявил благодарность всему личному составу 19 и 20-го бепе и отметил их действия как «пример храбрости и героизма, проявленных в бою личным составом бронепоездов».

Многие были награждены орденами и медалями, а командир Моздокской группы бепе капитан Бородавко и комиссар политрук Абрамов орденами Ленина (посмертно).

Об этом бое писала немецкая пресса, например, журнал «Signal» под заголовком «Конец группы бронепоездов «Кавказ» писал:

«23 августа две роты танков наступали на Моздок на Тереке. Когда первые танки пересекли железную дорогу, советские бросили в бой тяжелый бронепоезд № 20. Он маневрировал среди строений и вел огонь из всех орудий по немецким танкам, которые, наступая через открытую, степную местность не имели никакого укрытия. Танки стали отвечать огнем и через пару минут добились попадания в паровоз, из которого повалил пар. Команда численностью в 100 человек поспешно стала покидать бронепоезд. При попадании в тендер с нефтью бронепоезд был остановлен, а огонь из танков систематически разрушал одну бронеплощадку за другой. Бронепоезд горел.

В этот момент из-за вокзала города показался легкий бронепоезд № 19. Однако его бронепаровоз был тут же подбит, а попадание в артвагоны вызвало детонацию боезапаса. Оба бронепоезда были охвачены огнем. На следующий день город Моздок был захвачен».

О реальных повреждениях, полученных бепе № 19 и 20, можно судить из донесения заместителю командующего бронетанковыми войсками Северо-Кавказского фронта об эвакуации разбитых составов в 1943 году силами 19-го ОДБП:

«Доносу, что согласно вашего приказа от 14 января 1943 года № 18562 бронепоезда, погибшие в районе Моздок командой из состава вверенного мне дивизиона подняты и 16 февраля 1943 года направлены на станцию Махачкала. Бронепоезда находятся в следующем состоянии:

№ 19 (легкий).

Бронепаровоз имеет незначительные повреждения – пробита дымовая камера с повреждением парорабочей трубы. Паровая машина исправна, отсутствует левое поршневое дышло и проводок маятника. Тендер имеет в водяном баке две пробоины и одну разбитую коробку буфета. Тендер разбронирован на 25%, паровоз не имеет пяти дверей паровозных буфетов.

Одна бронеплощадка полностью разрушена и может быть восстановлена только путем переноса брони на новую железнодорожную платформу с использованием уцелевших башен (находясь в погруженном состоянии на двух платформах). Вторая площадка имеет незначительные повреждения и может быть восстановлена в короткий срок. Транспортировка возможна на своей ходовой части. У обеих бронеплощадок полностью отсутствуют или испорчено вооружение.

Бронепоезд № 20 (тяжелый).

Бронепаровоз сгорел и по состоянию котла восстановлению не подлежит, может быть

восстановлен только путем переноса брони на другой паровоз. Транспортировка возможна на своей ходовой части.

Одна бронеплощадка подорвана и имеет следующие повреждения: разрушена башня, правый и левый борта, повреждена рама платформы, недостает около 20% брони. Вторая площадка имеет незначительные повреждения и может быть легко восстановлена. Имеется повреждение башни. Вооружение обеих площадок полностью испорчено или отсутствует. Транспортировка возможна на своей ходовой части.

Командир 19 ОДБП майор Иваненко».

В сентябре 1942 года 36-й отдельный дивизион бронепоездов (бепо № 1 и № 2 типа

ОБ-3, вооруженные 75-мм пушками образца 1902/30 годов) под командованием майора Кондратьева, действуя в составе северной группы войск Закавказского фронта на железнодорожном участке Алагир – Ардон, получил боевую задачу: «Не допустить противника к узлу шоссейных и грунтовых дорог Орджоникидзе – Грозный, Орджоникидзе – Махачкала и своим огнем прикрыть сосредоточение наших войск в районе Гизель».

31 сентября 1942 года немцы силою до полка пехоты и до 80 танков, под прикрытием авиации, начали наступление на станцию Ардон. Несмотря на неравные силы, бронепоезд № 2 под командованием капитана П. Фандей вступил в бой, который длился 6 часов. Поми-

56. Занятия по противохимической обороне команды бронепоезда № 7 «Балтиец» Краснознаменного Балтийского флота. 1942 год. На заднем плане – бронеплощадка со 102-мм морской пушкой (ЦВММ).





57. К экипажу бепе «Народный мститель» 71-го ОДБП приехали шефы — рабочие одного из заводов Ленинграда. 1943 год (фото из архива Я. Магнуского).

мо танков, противник вызвал авиацию, которая окончательно разбила уже расстрелянный танками состав.

Бронепоезд № 1, в начале боя находившийся на станции Алагир, при выдвижении на помощь бепе № 2, получил несколько попаданий в бронепаровоз и командирскую рубку, в результате чего погиб командир бронепоезда, а состав лишился хода.

Несмотря на гибель дивизиона, продвижение немцев на этом участке удалось задержать на несколько часов. В ходе боя бронепоезда уничтожили и подбили 22 танка, 5 бронетранспортеров и 15 автомашин.

За отличное выполнение боевой задачи и проявленную при этом стойкость и героизм, 36-му ОДБП приказом Военного Совета Закавказского фронта № 0416 от 19 мая 1943 года присвоено наименование 36-й отдельный Ардонский дивизион бронепоездов имени Магомета Гаджиева.

БОРЬБА С АВИАЦИЕЙ. Пожалуй, большая часть потерь бронепоездов в годы Великой Отечественной войны приходится на авиацию. Однако было немало случаев успешных действий бепе против немецкой авиации.

В мае 1942 года командир 56-го отдельного тяжелого бронепоезда капитан Бородавко, обобщив опыт применения бепе против самолетов, составил доклад, в котором рекомендовалось использовать для ведения огня по авиации не только зенитные пушки и пулеметы, но и орудия главного калибра:

«Практика 7-го дивизиона показывает несостоятельность утверждений некоторых товарищей, что огонь из бронепоездных пушек

по авиации не даст достаточного эффекта. Так, на станции Хопры наводчик Быков и командир орудия Тибилов первыми же снарядами из 76-мм пушки сбили вражеский самолет. Ураганный огонь, открытый из орудий, заставил остальные самолеты обратиться в бегство, а бомбовый груз был сброшен беспорядочно в открытом поле...»

Примером успешного использования бронепоездов для прикрытия от авианалетов противника железнодорожных узлов могут служить действия 10-го ОДБП (бепе № 1 «Роза Люксембург» типа БП-35 и № 2 «Народный мститель» НКПС-42) под командованием майора Сосенко. 29 апреля 1942 года дивизион прибыл в состав 61-й армии и получил задачу на «прикрытие с воздуха и патрулирование железной дороги от Белева до станции Слаговицы».

Благодаря грамотно организованной противовоздушной обороне бронепоезда могли в любую минуту вступить в бой с немецкими самолетами. В результате этого в период с 1 мая по 24 июля 1942 года дивизион отразил 87 авианалетов на станции Белев, Иштуно, Киреевская и Слаговицы, при этом сбив 10 и подбив 7 немецких самолетов. Свои потери за этот период составили 8 человек убитыми, 14 ранеными, была разбита одна контрольная платформа, база дивизиона и повреждены две бронеплощадки.

Наиболее тяжелым был бой 5 мая, когда бронепоезд «Роза Люксембург» прикрывал выгрузку прибывшего на станцию Киреевская эшелона с танками KB-1. В этот день бепе отразил 12 налетов (группами по 3–9 самолета).

тов), при этом сбив один «Юнкерс-88» и один «Хенкель-111». Свои потери составили 2 человека убитыми и 7 ранеными, в том числе командир бронепоезда лейтенант Мартынов. Благодаря грамотно построенной системе ПВО и интенсивному огню (в том числе и из 76-мм орудий) самолетам приходилось сбрасывать бомбы непрямою или с большой высоты и в стороне от станции. В результате эшелон с танками разгрузился без потерь.

10 июня 1943 года бронепоезд № 666 45-го ОДБП на станции снабжения Веженка (Брянский фронт) подвергся нападению семи бомбардировщиков «Юнкерс-88». Несмотря на атаку из-за облаков внезапно и не получившись: услышав гул приближавшихся самолетов зенитчики взвода лейтенанта Пилипенко привели бепо в готовность. Поэтому когда головной бомбардировщик начал пикирование он был встречен огнем. В результате плотного огня самолеты не смогли провести прицельное бомбометание и сбросили бомбы куда попало. Наводчик 1-го орудия (76-мм Ф-34) сержант Воробьев успел сделать восемь прицельных выстрелов, при этом один снаряд разорвался под крылом вражеского самолета, который резко пошел на снижение и упал в болото.

Через несколько минут еще одна семь самолетов развернулись над бронепоездом, но опять безрезультатно – мощный заградительный огонь расстроил боевой порядок и бомбы были сброшены беспорядочно. Правда одному бомбардировщику удалось прорваться через завесу огня и спикировать на бепо, но своевременный маневр не позволил самолету сбросить бомбы прицельно.

БРОНЕПОЕЗДА В ВОЙНЕ С ЯПОНИЕЙ. Во время войны с Японией (9 августа – 2 сентября 1945 года) в составе Забайкальского, 1 и 2-го Дальневосточных фронтов имелось 10 отдельных дивизионов бронепоездов – 2, 3, 9, 13, 76, 77 и 78-й, находившиеся здесь еще с 1941 года, и переброшенные из Европы 1, 40 и 66-й ОДБП, а также 5 отдельных бепо – 67, 68, 69, 70 и 79-й.

Использование бронепоездов в ходе боев с Японией было довольно ограниченным. Например, 9-й ОДБП 9 – 18 августа 1945 года вел огонь по целям в крепости и городу Хутоу, затем по станции Юэя и населенному пункту Сямукэ. Аналогичные задачи выполняли и другие бронепоезда.

СЛУЖБА БРОНЕПОЕЗДОВ ПОСЛЕ ВОЙНЫ. После окончания Второй Мировой войны служба бронепоездов продолжилась недолго. Единственным конфликтом, в котором они участвовали – это боевые действия в Китае.

Так, 17 января 1946 года 2-й ОДБП под командованием капитана Г. Кошелева в составе бепо № 601 и 732 убыл со станции Куйбышевка в Маньчжурию, на станцию Харбин с задачей по «охране и обороне железнодорожного участка и станции Харбин от хунхузских банд».

С 25 по 28 марта 1946 года бронепоезд № 602 под командованием начальника штаба дивизиона И. Ковбас и командира бепо старшего лейтенанта Г. Закрепа вели бои с хунхузами в районе Имяньпо – Вейшахэ совместно с бепо 28-го ОДБП и батальоном 231-го стрелкового полка. Захваченные трофеи – 246 винтовок, 3 ручных и 1 станковый пулемет, около 115000 патронов были переданы одному из полков 4-й Народно-революционной армии Китая.

6 мая 1946 года 9-й ОДБП вернулся на станцию Куйбышевка-Восточная, куда доставил трофейный японский бронепоезд в составе шести бронеплощадок.

Расформирование отдельных дивизионов бронепоездов началось в конце 1944 года, и продолжилось в 1945, 1946, 1947 и 1948 годах. Последние дивизионы бронепоездов – 8-й Ясловский и 9-й – были расформированы в 1953 году. При этом бепо удалось «поучаствовать» и в других батальях – речь идет о кино. Так, в июле – ноябре 1947 года бронепоезд № 744 (типа БП-43) 8-го ОДБП участвовал в съемке кинокартины «Сталинградская битва», а в августе – сентябре 1951 года бепо № 620 (типа БП-43) того же дивизиона – в киносъемках кино «Незабываемый 1919 год».

Источники и литература:

Российский государственный архив экономики.

Фонды: Народный комиссариат путей сообщения, народный комиссариат тяжелого машиностроения, народный комиссариат танковой промышленности, народный комиссариат государственного контроля.

Центральный архив Министерства обороны.

Фонды: Главное Автобронетанковое управление Красной Армии, Управление бронепоездов и бронемашин ГАБТУ КА, Штаб главкома Юго-Западного направления, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Южного фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Юго-Западного фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Закавказского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Северо-Кавказского фронта, Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Ленинградского фронта, Штаб 5-й армии, Штаб 38-й армии, Штаб 51-й армии, Штаб Отдельной Приморской армии, Штабы 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 60, 61, 62, 65, 71, 72-го отдельных дивизионов бронепоездов.

В выпуске использованы фотографии из фондов Центрального музея Вооруженных Сил (ЦМВС), Центрального военно-морского музея (ЦВММ), Российского государственного архива кинофотодокументов (РГАКФД), архива Я. Магнуского, архива издательства «Стратегия КМ» (АСКМ), а также предоставленные Станиславом Гордеевым (Россия, Москва).

Уважаемые читатели!

Наши издания вы можете приобрести в редакции по адресу: 127015, г.Москва, ул. Новодмитровская, д.5А, 16 этаж, офис 1601 (проезд до станции метро «Дмитровская»).

Телефон/факс: (495) 787-36-10

Для оптовых покупателей предусмотрена система скидок.

Для получения по почте выпусков «Фронтальной иллюстрации» сделайте денежный перевод в сумме 250 за экземпляр по следующим банковским реквизитам: ООО «Стратегия КМ», ИНН 7720240859, р/с 40702810538130102266, БИК 044525225, к/с 30101810400000000225, Сбербанк России ОАО г.Москва Тверское ОСБ 7982.

Для гарантии получения выпусков на бланке денежного перевода в графе «Для письменного сообщения» разборчиво укажите Ф.И.О., точный адрес и названия изданий. Квитанцию о переводе отправьте по адресу: 121096, г.Москва, а/я 11, Коломийцу Максиму Викторовичу.

Наложенным платежом издания не высылаются!

ФРОНТОВАЯ ИЛЛЮСТРАЦИЯ
FRONTLINE ILLUSTRATION
Периодическое иллюстрированное издание.

Учредитель и издатель: ООО «Стратегия КМ»

Генеральный директор: Максим Коломиец

Руководитель проекта: Нина Соболева

Адрес: 127015, Москва, ул.Новодмитровская, д.5А,
16 этаж, офис 1601

Телефон: (495) 787-36-10

E-mail: magazine@front.ru

Сайт в интернете: www.front2000.ru

Художественный редактор: Евгений Литвинов

Корректор: Раиса Коломиец

Чертежи: Виктор Мальгинов

Распространение и маркетинг: Кристина Муллабаева, Петр Степанец

Оригинальная концепция, авторский текст,
иллюстрации: ООО «Стратегия КМ»

Печать: ИПЦ «Апрель»

Подписано в печать 27.02.08. Формат 215х290.

Бумага мелованная. Печать офсетная.

Тираж 2000 (1-й завод — 1000).

Все права защищены.

Издание не может быть воспроизведено полностью или частично
без письменного разрешения издателя.

При цитировании ссылка обязательна.

Ответственность за достоверность публикуемых материалов несут их авторы.

Точки зрения редакции и авторов по некоторым вопросам могут не совпадать.

All rights reserved.

This publication may not be reproduced in part or in
without prior written permission of the publishers.

Издание зарегистрировано в МПТР России.

Регистрационное свидетельство:

ПИ № 771256, выдано 29 ноября 1999 года.

Уважаемые читатели!

Сообщаем, что со второго полугодия 2007 года альманах «Фронтальная иллюстрация» будет выходить ежемесячно.

Наш подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — **80385.**

Следующий выпуск:

№ 9 — 2007 «Танки в боях за Грозный», часть 1.



Страница из «Signal» с фото разбитого 23 августа 1942 года под Моздоком легкого бронепоезда № 19 «Щорс».

Перевод подписей к фото:

1. Вспомогательная площадка с двумя 5-см пушками и пулеметом в открытых башнях.
2. Броневагон, уничтоженный взрывом боезапаса. На снимке внизу показана опрокинутая взрывом башня.
3. Вид сверху на бронепаровоз легкого бепо.
4. Вид изнутри на командирскую башенку броневана. Видны наблюдательные щели, переговорная труба, телефон и слева укладка снарядов.



Передача Красной Армии бронепоездов «Московский железнодорожник» и «Советский железнодорожник» (61-й ОДБП). Москва, весна 1943 года. Оба состава типа БП-43 (фото предоставил С. Гордеев).

