

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА ГЕРМАНИИ 1939-1945



АРТЕФАКТ

Москва 1998



Оберстлейтенант фон Олжевски.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОЙСКА ГЕРМАНИИ 1939-1945

Издательство «АРТЕФАКТ»

г. Москва

ОТ ВЕСНЫ 1921 ГОДА К ЛЕТУ 1941 ГОДА.

Весной 1921 года Рейхсвер, согласно распоряжению стран Антанты, расформировал свои существующие к тому времени бронепоезда (общим количеством в 31 поезд). Но уже через несколько недель Рейхсбан был в состоянии получить от союзников согласие на постройку так называемых "железнодорожных охранных поездов", которые должны были гарантировать беспрепятственное движение по железной дороге в случае внутреннего беспорядка в стране.

Каждый такой поезд состоял из шести закрытых товарных вагонов, деревянные стены которых были изнутри обшиты стальными листами. Поскольку сначала эти поезда имели небронированные локомотивы (только в конце 20-х годов были получены бронированные паровозы "57" и "93" серий бывшие прусские "Г10" и "Т14" соответственно), то они случайному наблюдателю, если он не замечал бойниц и смотровых щелей, могли казаться безвредными обычными грузовыми поездами. Долгое время эти поезда находились в укрытиях в различных депо и лишь весной 1933 года были выведены для предотвращения беспорядков, связанных с приходом к власти Гитлера, чем вызвали благосклонность со стороны правительства националсоциалистов и неодобрение со стороны других стран. Каждый административный округ Рейхсбана имел обязанность обслуживать и содержать в полной исправности такой "охранный поезд". Тем не менее некоторые округа либо не имели таких поездов совсем, либо имели сразу несколько (особенно в округах, расположенных близко от восточной границы государства). Всего в 1937 году существовало 22 таких поезда.

В 30-х годах германское военное командование отказалось строить новые поезда и сконцентрировало свое внимание на семи старых и сделало ставку на их перевооружение. Лишь четыре из данных поездов были вооружены артиллерийскими системами (двумя 7.5-см орудиями каждый), а оставшиеся три поезда должны были исполнять свои обязанности по охране различных объектов, используя только тяжелые пулеметы. Поезда с номерами 3 и 4 принимали участие в оккупации Судетской области (октябрь 1938 года) и, позднее, оставшейся части Чехословакии (март 1939 года), при этом их вооружение не использовалось. Во время захвата Чехословакии пять чешских бронепоездов попали в руки немцев без какого либо сопротивления со стороны противоборствующей стороны.

Во время Польской компании, попытка захватить мосты около Диршау невредимыми, в которой принимал участие бронепоезд номер 7, провалилась. Номер 3, сражавшийся у железнодорожной станции Пониц, смог только обороняться и до подхода подкреплений находился без движения. Номер 4 не смог даже пересечь государственную границу у Видфурта (Верхняя Силезия), из-за разрушения железнодорожного полотна. Бронепоезду номер 6 удалось без лишних хлопот захватить Граево. Позднее вышеперечисленные бронепоезда вместе с тремя оставшимися без каких либо громких событий исполняли охранные функции на территории Польши.

В марте 1940 года были построены 23-ий, 24-ый, 25-ый бронепоезда, используя чешское вооружение, в частности горные 7.5-см M15 L/28 пушки (попарно на каждом бронепоезде). 23-ий и 24-ый бронепоезда принимали участие в оккупации Дании в апреле 1940 года и были оставлены для патрулирования в этой стране. 25-ый прошел через весь Люксембург во время Западной компании и затем исполнял охранные функции на франко-бельгийской границе. Другие германские бронепоезда были сосредоточены на Маасе, и только бронепоезд номер 1 получил приказ пересечь Маас у Геннепа. Он прорвался через позицию Пил, но на обратном пути налетел на шлагбаум и сошел с рельсов. Бронепоезд номер 5 оставался без движения на мосту через Маас у Роермонда из-за повреждений тормозной системы и был сильно поврежден огнем голландцев. Позднее он был убран, а его оборудование и вооружение позднее использовались при восстановлении бронепоезда номер 1. Последний после ремонта получил два пушечных вагона, каждый вооруженный 4.7-см чешской противотанковой пушкой и 2-см зенитным автоматическим орудием. Другие бронепоезда также получили на вооружение 2-см "зенитки", а пушечные вагоны 25-ого бронепоезда были присоединены к бронепоезду номер 2.

23-ий, 24-ый и 25-ый бронепоезда, построенные из трофейного чешского материала, были сняты с вооружения осенью 1940 года, но в июне и июле того же года Вермахт получил 21-ый и 22-ой, состоящие из захваченных польских вагонов и локомотивов. Эти два поезда были лучше вооружены артиллерийскими средствами (22-ой имел три 7.5-см 02/26 польские полевые пушки, а 21-ый кроме вышеприведенных еще и две, также польские, 10-см легкие F.H.14/19 гаубицы), размещенными в вращающихся башнях. Сначала 21-ый и 22-ой бронепоезда оставались на территории Генерал-Губернаторства, но весной 1941 года были направлены в оккупированную Францию. Незадолго до войны с Россией 23-ий и 24-ый бронепоезда были переделаны, переукомплектованы и отправлены в Сербию.

Зимой 1940-41 годов было принято во внимание строительство бронепоездов нового образца и в декабре 1940 года Инспекция Железнодорожных Специалистов предложила два проекта под общим названием "Бронепоезд образца 1941 года", в которых предлагалось, помимо прочего, установка на

специальных платформах танков и включение их в состав бронепоездов. Предлагалось также использовать вагоны-кухни, вагоны-госпитали и бронированные локомотивы в составах бронепоездов. Разработаны были и планы использования тепловозов в качестве тяговых средств таких поездов. Предполагалось ввести автоматическую сцепку и расцепку броневагонов. В конечном итоге план постройки "БП41" был утвержден.

Во время разработки плана "Барбаросса" весной 1941 года Министр Транспорта предложил построить несколько бронепоездов, спроектированных специально под широкую "русскую" колею (1524 мм). Имеющиеся в наличии бронепоезда для стандартной колеи (1435 мм) тоже могли использоваться, но только лишь после того, как железнодорожную колею на захваченной советской территории удастся "перешить" по западному стандарту. Перед началом войны с Россией были построены 6 таких бронепоездов, имеющие каждый в своем составе две-три платформы с размещенными на них французскими трофейными танками "Somua S35". В качестве тяговых средств использовались паровозы 57 серии, несколько переделанные для того, чтобы передвигаться по широкой колее. Кроме того, данные бронепоезда включали в себя открытые платформы с невысокими стальными стенками, в которых были проделаны бойницы для пехоты. Приказ на постройку этих поездов с номерами 26, 27, 28, 29, 30 и 31 был отдан 28 мая 1941 года. 29-ый, 30-ый и 31-ый бронепоезда имели в своем составе по две танкоперевозящие платформы, а 26-ой, 27-ой, 28-ой по три, с установленными на них танками "Somua S35". Паровозы имели бронезащиту только на кабине локомотивной бригады.

Ночью 22 июня 1941 года немецкими тепловозами серии "WR 360 C", способными передвигаться по широкой колее, были доставлены к границе с СССР все германские ширококолейные бронепоезда и осуществлялись маневровые работы на приграничных станциях.

На момент вторжения в СССР бронепоезда были разделены между Группами Армий в следующем порядке:

Группа Армий	Бронепоезда стандартной колеи	Бронепоезда широкой колеи	Где имели депо
"Север"			
18 армия	Номер 6		Инстербург
16 армия		Номера 26 и 30	Эйдткау
"Центр"			
9 армия		Номер 1 и 3	Ортельсбург
4 армия	Номер 2	Номера 28 и 29	Варшава
			Тересполь
			Платеров
2-я Танковая			
Группа		Номер 27	Тересполь
"Юг"			
6 армия	Номера 4 и 7	Киельце	
17 армия		Номер 31	Журавица

НАЧАЛО ВОЙНЫ С РОССИЕЙ И СОБЫТИЯ ДО КОНЦА 1942 ГОДА.

Считается, что бронепоезда выполняли только второстепенную роль в боевых операциях, но это на самом деле было далеко не так, и события с участием этих поездов во 2-ой Мировой Войне тому свидетельство.

Конструкция и вооружение бронепоездов были разработаны в ОКХ и закреплены в соответствующих инструкциях Генерального Штаба (инструкция номер 10). Что касается их экипажей, то каждый бронепоезд закреплялся за определенным военным округом и получал личный состав оттуда. Численный состав экипажа каждого бронепоезда был доведен до ротного и включал в себя представителей различных родов войск (пехоты, артиллерии, зенитчиков, железнодорожных специалистов, специалистов химической защиты, разведчиков, медиков-санитаров), что являлось помехой как вообще согласованной службе, так и скорому восполнению потерь в ходе боевых

действий. Технический состав бронепоезда (машинист с помощником, три кочегара, два путевых обходчика, специалист по силовой установке, электромеханик, специалист по мелкому ремонту вагонов) комплектовался до окончания войны по заявке со стороны германского Рейхсбана через вспомогательные транспортные агентства Министерства Транспорта Рейха.

Железнодорожные специалисты были ответственны за техническое состояние и эксплуатацию бронепоездов, они должны были контролировать правильность работы оборудования и железнодорожного персонала и подчинялись в боевой обстановке соответствующим войсковым командирам.

Понятно, что железнодорожные специалисты не питали особой симпатии к различным системам вооружений, которые имелись на каждом бронепоезде, плохо в них разбирались. Поэтому целесообразность содержания в качестве спецконтингента более 2000 железнодорожных специалистов была под вопросом.

Тем не менее в декабре 1940 года Инспекция Железнодорожных Специалистов представила проект новых бронепоездов в своей инструкции номер 10. Короткое время, оставшееся до Русской Компании позволило, конечно, лишь частичное его осуществление в виде ширококолейных бронепоездов "образца 1941 года", произведенных под номерами 26, 27, 28, 29, 30 и 31. Начальник немецкого Генерального Штаба обратил внимание на создание отдела, который контролировал бы деятельность железнодорожных войск (бронепоездов). Поэтому в июле 1941 года появилась должность офицера Штаба железнодорожных бронепоездов. Сначала он подчинялся Министру Транспорта (командующему железнодорожными войсками), но затем, согласно приказу от 9 августа 1941 года, был переподчинен Командующему "Быстрыми войсками". Должность офицера Штаба железнодорожных бронепоездов была предложена оберстлейтенанту (позднее полковнику) фон Олжевски, который и занимал ее до ликвидации оной в марте 1945 года.

В начале войны советские войска традиционно расположенные к использованию бронепоездов и имеющие их в достаточном количестве продемонстрировали, что это оружие обладает определенными достоинствами в оборонительных боях. Как известно, многие из них были выведены из строя действиями артиллерии, самолетов, танков немцев, но на южном участке советско-германского фронта, где русские бронепоезда действовали в виде "дивизий бронепоездов", немцам пришлось довольно трудно. В частности, при поддержке "стальных гигантов" русским удалось сорвать молниеносную попытку немцев захватить перешеек Перекоп и организовать успешные контратаки против немецких же войск во время оборонительных боев под Ростовом осенью 1941 года.

Не является сюрпризом, однако, тот факт, что немецкие передовые отряды захватили достаточное количество советских бронепоездов летом 1941 года. Их подвижной состав был практически весь быстро использован немецкими войсками. Командиры немецких бронепоездов достаточно скептически относились к русской зиме и, столкнувшись с ней, вынуждены были переселиться в более теплые крытые русские трофейные вагоны. Такими вагонами вооружились 26-ой, 30-ый и 31-ый бронепоезда. 27-ой, 28-ой и 29-ый получили в свое распоряжение трофейные артиллерийские бронев вагоны с установленными на них орудиями. В некоторых случаях немцами использовались советские бронированные паровозы серии "О". Бронепоезд номер 6 (значительно поврежденный в мае 1942 года) также получил бронев вагоны с четырьмя 7.62-см 295/1 русскими полевыми пушками. Другой захваченный подвижной состав использовался немецкими железнодорожными и охранными войсками для своих собственных (и, следовательно, не подчинявшихся ОКХ и офицеру Штаба железнодорожных бронепоездов) так называемых "вспомогательных бронепоездов". Это напоминало 1940 год. Вооружение и персонал таких поездов очень сильно варьировался. Часто их грузовые вагоны только условно можно было называть бронированными, так как в качестве "брони" использовались мешки с песком, бетон и т.д. Эти поезда вооружались в основном пехотным оружием: пулеметами, минометами, 3.7-см противотанковыми орудиями. Применялись для боевых действий и зенитные орудия (2-см и 8.8-см орудия), размещаемые в открытых полувагонах. Захваченные советские бронепоезда использовались вермахтом и целиком, но только после определенного временного интервала, так как это было трофейное имущество и без согласия ОКХ его нельзя было использовать. Также трофейный подвижной состав использовался для переоборудования "регулярных" бронепоездов. На немецкие бронев вагоны устанавливались башни от захваченных советских танков. И если это были башни от танков Т-34, то это значительно повышало огневую мощь германских бронепоездов. Согласно директиве ОКХ, датированной 12 июля 1943 года, импровизированные бронепоезда, чтобы избежать путаницы, получили название "железнодорожных защищенных поездов". Данные поезда не имели цифровых обозначений, а получали собственные имена, как и, например, боевые корабли. Некоторые из них были названы в честь немецких военачальников ("Блюхер", "Рюбесаль"), для обозначения других использовались названия городов ("Цобтен", "Берлин", "Штеттин"), либо обычные имена ("Макс", "Вернер"). Правда, некоторые "защищенные поезда" включались в список регулярных бронепоездов и им давались положенные в таких случаях цифровые обозначения. Например, 16 июня

1942 года поезд "Штеттин" или "А" (вооруженный четырьмя 4.5-см русскими пушками, снятыми с танков БТ-7) стал бронепоездом номер 51, а 1 июня 1944 года "защищенный поезд" "Блюхер" превратился в 52-ой бронепоезд. В марте 1945 года, в силу недостатка многих исходных материалов для создания новых "стальных монстров", целый ряд "защищенных поездов" ("Берлин", "Макс", "Моритц", "Вернер", "пехотный номер 83" и номер 350) был "узаконен".

Дополнительные бронепоезда можно было обнаружить на территориях, где не было таковых регулярных, например в Норвегии ("защищенные поезда" "Норвегия", "Восс", "Гронг" и "Нарвик"). Наблюдавшееся до конца войны увеличение таких "самодельных" бронепоездов, несмотря на возрастающий дефицит топлива, свидетельствовало об их мобильности и способности наносить артиллерийские удары по врагу, благодаря наличию тяжелого вооружения.

Вместе с вышеупомянутым бронепоездом номер 51 (направленным в состав Группы Армий "Север" для замены бронепоезда номер 6) в войска поступило в 1942 году лишь два бронепоезда. В декабре 1941 года 25-ый бронепоезд, который более года не принимал участие в боевых операциях и поэтому передал все свои артиллерийские вагоны, на которых были установлены модифицированные 7.5-см орудия "Шкода" M15 L/28 в открытых рубках, бронепоезду номер 2, получил старые австро-венгерские вагоны и был направлен для охраны тыловых коммуникаций Группы Армий "Центр". В октябре 1942 года 25-ый заменил во Франции бронепоезд номер 21. В начале 1942 года в список действующих попали два ширококолейных бронепоезда, захваченные у русских (которые в свою очередь отобрали их у поляков в 1939 году). Эти бронепоезда были вооружены четырьмя орудиями (каждый) и получили очень интересную нумерацию: 10а и 10б. Впервые они использовались в районе Белгорода - Харькова. В 1943 году 10а стал просто 10-ым, а 10б 11-ым.

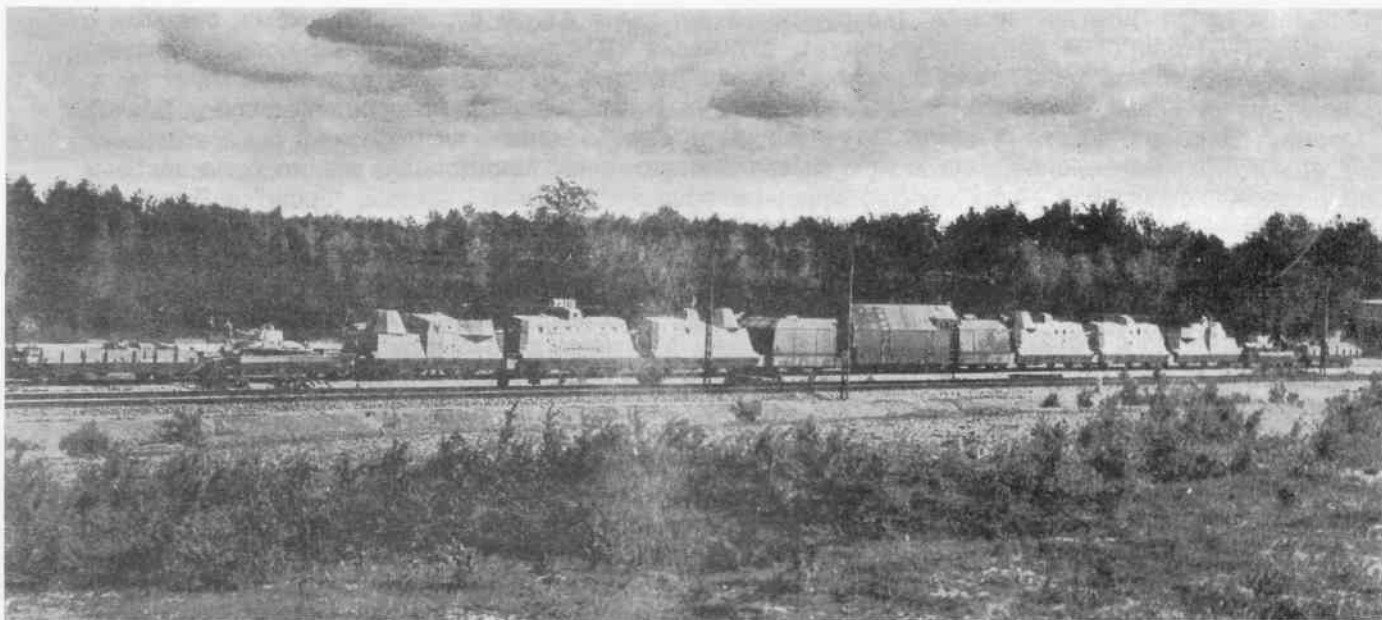
Бронепоезда на Восточном фронте продвигались вперед в виде двух эшелонов: непосредственно у линии фронта действовали 26 - 31 ширококолейные бронепоезда, а несколько сзади 1-ый, 2-ой, 3-ий, 4-ый, 6-ой и 7-ой, предназначенные для нормальной колеи.

К декабрю 1941 года немецкие бронепоезда были разделены между Группами Армий в следующем порядке: 30-ый был придан Группе Армий "Север" и действовал позади Ленинградского фронта; 6-ой также входил в состав вышеназванной армейской группы и его можно было увидеть между станциями Дно и Новгород; 26-ой - в составе Группы Армий "Север" между Новосokolьниками и Дно; 1-ый и 2-ой в составе Группы Армий "Центр" охраняли коммуникации в районе Полоцк - Орша - Витебск - Смоленск; 27-ой, 28-ой и 29-ый, приданные этой же Группе Армий, действовали на территории, ограниченной станциями Брянск - Орел - Курск; в Группе Армий "Юг" находились 4-ый, действовавший между Днепропетровском и Запорожье, и 31-ый, оперировавший на линии Кременчуг - Полтава, бронепоезда.

Советское декабрьское контрнаступление 1941 года затронуло и бронепоезда. Второго января 1942 года бронепоезд номер 27 потерял все свои вагоны южнее Сухиничей, но был затем почти сразу же восстановлен в Рославле, получив в свое распоряжение трофейные вагоны. 29-ый был разбит западнее Калуги 13 января. Бронепоезда с номерами 1 и 2 продолжали охранять важные коммуникации 4-ой Танковой Группы и 9-ой Армии в районе Смоленска и Вязьмы, в то время как обычные поезда, наскоро оборудованные зенитными орудиями, оперировали между Вязьмой и Ржевом (позднее 1-ый бронепоезд был переброшен в этот район).

В начале 1942 года, под Великими Луками, где находилась 83-ья пехотная дивизия, произошло следующее событие. В мае 1942 года 3-ий и 27-ой бронепоезда подорвались на минах и были отведены для ремонта в тыл. Для их замены личный состав 83 пехотной дивизии изготовил так называемый "защищенный поезд", которому был присвоен номер 83. В это же время бронепоезд номер 6 был разбит недалеко от станции Дно и отведен для ремонта и перевооружения. Весной 1942 года почти все участки железной дороги на территории, временно оккупированной немецкими войсками, были переведены на нормальную (европейскую) колею. Поэтому ширококолейные бронепоезда уже больше не могли применяться. В период между апрелем и августом их колесные пары были заменены на соответствующие, позволяющие передвигаться по новой (нормальной) колее. Это коснулось также бронепоездов, действовавших в составе Группы Армий "Юг" (бронепоездов с номерами 10, 28, переброшенных изпод Орла в марте 1942 года, и бронепоезда номер 31), хотя начавшееся летнее наступление немцев увеличило территорию, на которой располагались железнодорожные линии исключительно широкой колеи. Известно поэтому, что ни один из германских бронепоездов не принимал участия в летних боевых операциях 1942 года совместно с вышеназванной Группой Армий. Они в данный временной период находились в районе Харькова.

В середине ноября 1942 года, когда началось советское наступление в районе Сталинграда, все бронепоезда были разделены между Группами Армий в следующем порядке: 26-ой и 51-ый действовали вместе с Группой Армий "Север"; 1-ый, 2-ой, 3-ий, 4-ый, 21-ый вместе с Группой Армий "Центр"; 7-ой, 10-ый и 28-ой вместе с Группой Армий "В" (Группа Армий "Юг" в 1942 году была разделена на две части: "А" и "В"); 6-ой и 24-ый находились на Балканах; 22-ой и 25-ый во Франции. 23-ий, 30-ый и 31-ый были отправлены в "фатерланд" для перевооружения, незадолго перед этим. 27-ой бронепоезд несколько позднее присоединился к войскам Группы Армий "Центр".



Модель стандартного бронепоезда типа "БП 42". Слева направо: бронеплатформа, танкоперевозящая платформа, с размещенной на ней танком "Т 38 Praga", артиллерийский вагон с размещенной на нем системой зенитного огня, командный вагон, артиллерийский вагон с трофейным орудием типа le. F. H. 18M, паровозный тендер, локомотив. Другая половина состава бронепоезда аналогична первой.

Между тем, неуклонный рост партизанской активности в тылу немецких войск требовал увеличения численности подразделений для охраны железнодорожных коммуникаций, а для их поддержки и сопровождения обычных поездов необходимы были бронепоезда. В конечном итоге, нужно было увеличивать количество последних и усиливать их огневую мощь.

Хотя бронепоезда были предназначены в основном для борьбы с партизанами, согласно инструкции ОКХ, в дальнейшем они использовались и для других целей: для атак на различные транспортные средства, захвата железнодорожных станций, сопровождения важных грузов и поездов, сопровождения боевых групп, предназначенных для борьбы с партизанами, поддержки их огневыми средствами, перевозки различных войсковых соединений, ремонта железнодорожного полотна. Использовались бронепоезда и в целях пропаганды.

В виду крайней необходимости, появление летом 1941 года Центрального Штаба железнодорожных бронепоездов с офицером Штаба под началом Командующего "Быстрыми войсками" из ОКХ было особенно полезно. Его активность ярко проявилась весной 1942 года.

1 апреля 1942 года под Варшавой, в Рембертове, был образован Центр по подготовке, экипировке, перевооружению, ремонту бронепоездов. 24 мая того же года Командующий "Быстрыми войсками" издал "Руководящие Указания по структуре и использованию железнодорожных бронепоездов", разработанные офицером Центрального Штаба железнодорожных бронепоездов. Структура бронепоездов, согласно данным Указаниям, несмотря на последующие изменения, была сохранена практически до окончания войны. Поздние бронепоезда (выпуска 1943-44 годов) имели численность экипажей и вооружение, также согласуясь с приведенными выше Указаниями.

НОВЫЕ ОБРАЗЦЫ БРОНЕПОЕЗДОВ И БРОНЕВАГОНОВ.

Согласно инструкции номер 6 началось изготовление бронепоездов образца 1942 года (БП42, а не ЕП42, как часто можно встретить в соответствующей литературе). Было принято решение численный состав пехоты в бронепоездах оставить на прежнем уровне, а количество артиллерийских систем увеличить до четырех, причем использовать для этого следовало исключительно трофейные орудия: польские и советские. Причем располагать их следовало не по два на соответствующем вагоне, как раньше, а по одному в специально сконструированных вращающихся десятисторонних башнях с целью уменьшения боевых потерь в случае гибели артиллерийского вагона. Две половины поезда, спереди и сзади локомотива (обычно использовались паровозы 57 серии (Г10)),



Паровоз 57 серии являлся тяговым средством всех ранних образцов бронепоездов. Обратите внимание на "грузовые" вагоны.

располагавшегося в середине состава, были идентичны и состояли из артиллерийского вагона с размещенной на нем 10-см 14/19 польской полевой гаубицей (этот вагон также вмещал в себя кухню и медицинскую секцию), командного вагона с некоторым количеством пехоты и вагона, на котором были установлены 7.62-см 295/1 советская полевая пушка и счетверенные 2-см зенитные автоматические орудия (хотя на некоторых поездах все четыре орудия были одного калибра: либо 7.62-см, либо 10-см). Все вагоны были покрыты броней с наклонным расположением, которая также прикрывала и колесные пары. Паровозы тоже получили броневую защиту, расположенную на некотором расстоянии от его боковых поверхностей. Такая броня имела много углов, служивших для лучшего отражения неприятельских снарядов.

БП42 также использовали в своем составе на соответствующих платформах танки, которые могли с помощью некоторых приспособлений съезжать с этих платформ и действовать автономно на некотором расстоянии от самого бронепоезда, совместно с пехотными и мотоциклетными подразделениями из состава экипажа бронепоезда, повышая их боевую мощь. В составе любого БП42 находились две такие танкоперевозящие платформы с расположенными на них трофейными чешскими танками "Прага Т-38", вооруженными 3.7-см орудием и одним или двумя пулеметами. Данные платформы располагались в начале и в конце БП42.

Бронепоезда нового образца должны были иметь в своем составе разведывательные бронемшины, передвигавшиеся по рельсам и такие же мотоциклы. Вместо таковых каждый БП42 получил две бронемшины типа "Panhard 38" (P204), вооруженные 2.5-см пушкой и пулеметом. Эти броневики могли передвигаться не только по рельсам, но и по обычным дорогам после десятиминутной операции по смене колес. Старые бронепоезда тоже получили танки на платформах и разведывательные бронемшины типа "Panhard".

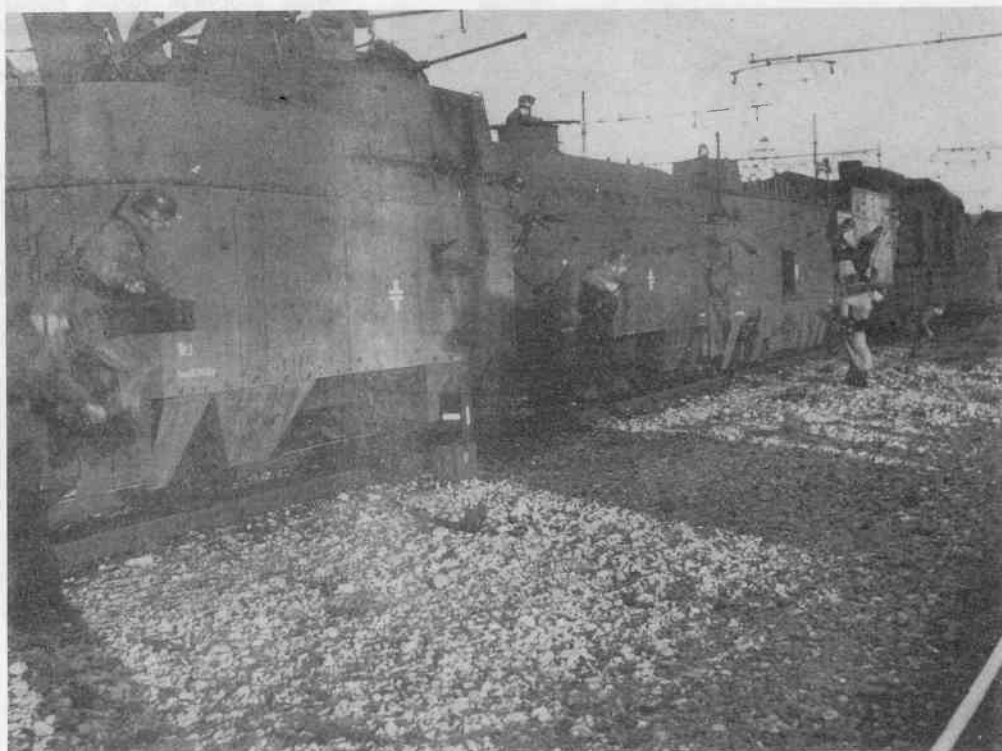
Конечно, бронепоезда образца 1942 года выглядели очень импозантно в своем броневом одеянии, но на практике показывали в различных ситуациях свои слабые стороны. Для борьбы с партизанами они были неудобными и недостаточно мобильными, имея достаточно тяжелое вооружение. Пока такой гигант прибывал в нужное место, железнодорожники успевали сообщать партизанам о его приближении, и у партизан появлялась возможность вовремя уйти в лес, исчезнуть, а также установить минные ловушки, которые приводили к различным материальным потерям. БП42 мог отлично бороться с пехотой противника, но против танков, с которыми приходилось частенько сталкиваться в России, не было никакого броневой вооружения, и его сравнительно тонкая броня, которую невозможно было увеличить, так как возросла бы осевая нагрузка, защищала только от стрелкового вооружения и шрапнели. Таким образом, бронепоезд был легкой добычей не только для танковых пушек, но и для обычных противотанковых средств (ведь такую цель невозможно было пропустить). Часто БП42 использовался как передвижной артиллерийский комплекс, но в таком



Бронепоезд номер 23 во время боевых действий на Балканах в 1941-1942 годах имел в своем составе дополнительные вагоны для перевозки пехоты.

случае основная часть его экипажа находилась без дела. Дальнейшие улучшения в конструкции БП42 с целью усиления его боевой мощи привели к созданию весной 1944 года бронепоездов БП44. Конечно, ограничения осевого давления препятствовали дальнейшему наращиванию брони, но зато теперь появились так называемые вагоны "истребителей танков", располагавшиеся перед танкоперевозными платформами. Эти вагоны представляли собой платформы с установленными на них башнями от танков "Т-IV" с 7.5-см KwK L/48 или, в некоторых случаях, башнями от советских танков Т-34 с 7.62-см орудиями. Артиллерийские системы были представлены 10.5-см полевыми гаубицами 18М, установленные в таких же башнях, как и на БП42. Произошла некоторая реорганизация личного состава бронепоездов без особого изменения его численного состава. Первым БП44 стал бронепоезд номер 73. Это произошло весной 1944 года. Но поначалу из-за нехватки полевых гаубиц немецкого производства все еще использовались советские и польские артиллерийские системы. 74-ый и 75-ый бронепоезда также не были полностью укомплектованы согласно новой схеме. И только бронепоезд номер 76 удалось вооружить, отвечая новым требованиям. Однако в январе 1945 года снова начались трудности с поставками 10.5-см легких полевых гаубиц 18М, и бронепоезд номер 79 отправился сражаться вообще без орудийных башен. На их местах установили 12-см минометы.

В 1943 году концепция, которая обсуждалась в Польше перед войной, нашла своих сторонников в Германии, и ее идеи воплотились в жизнь именно в этом году. Несколько раньше в инструкции номер 10 рассматривалась возможность создания и применения оснащенных двигателями бронированных и вооруженных вагонов, способных действовать самостоятельно и в составе группы из таких же вагонов. От таких вагонов ожидалась высокая подвижность. Таким образом, началось производство легких (le.Sp.) и тяжелых (s.Sp) разведывательных бронепоездов, состоящих из одноименных вагонов. Le.Sp. поезд состоял из десяти разведывательных вагонов, каждый из которых имел двигатель воздушного охлаждения фирмы "Штейр" (мощностью 76 л.с., способный развивать скорость до 70 км/ч), был вооружен четырьмя легкими пулеметами, экипаж из шести человек, бронезащиту толщиной 14.5 мм и весил 8 тонн. Их использование было особенно актуально в Южной Сербии, Македонии и Греции, где железно-дорожные пути имели способность пропускать только сравнительно легкие поезда.



Экипаж 24-ого бронепоезда проводит учебные занятия по отражению атаки противника. Артиллерийское орудие и "зенитка" расположены практически рядом. Обратите внимание на то, что пехотные вагоны разных типов.

В вышеназванных районах легкие разведывательные поезда из-за легкого вооружения несли в основном функции охраны путей. Четыре таких поезда (301-304) поступили в войска весной 1944 года. S.Sp. поезд состоял из двенадцати различно оснащенных вагонов: командного (из него осуществлялось общее управление, находились радиостанция и медицинский персонал), командного для управления пехотой (со встроенным пулеметом), двух пехотных вагонов (каждый был вооружен одним тяжелым, четырьмя легкими пулеметами и двумя 8-см минометами), одного инженерного вагона (с одним или более пулеметом и огнеметами), командного вагона для управления артиллерийским огнем (один пулемет), четырех артиллерийских вагонов (с башнями от танка "Т-III (N)" с короткоствольными 7.5-см KwK L/24) и двумя зенитными вагонами с размещенными в них счетверенными 2-см зенитными автоматическими орудиями. В конце поезда находились танкоперевозящие платформы с размещенными на них танками "Прага Т-38", а для разведки использовался броневик "Panhard". Бронезащита вагонов была толщиной 20-мм, а вес достигал 18 тонн (в зависимости от вооружения). Двигатель устанавливался такой же как и на le.Sp., однако из-за большего веса вагонов позволял развивать скорость лишь в 40 км/ч.

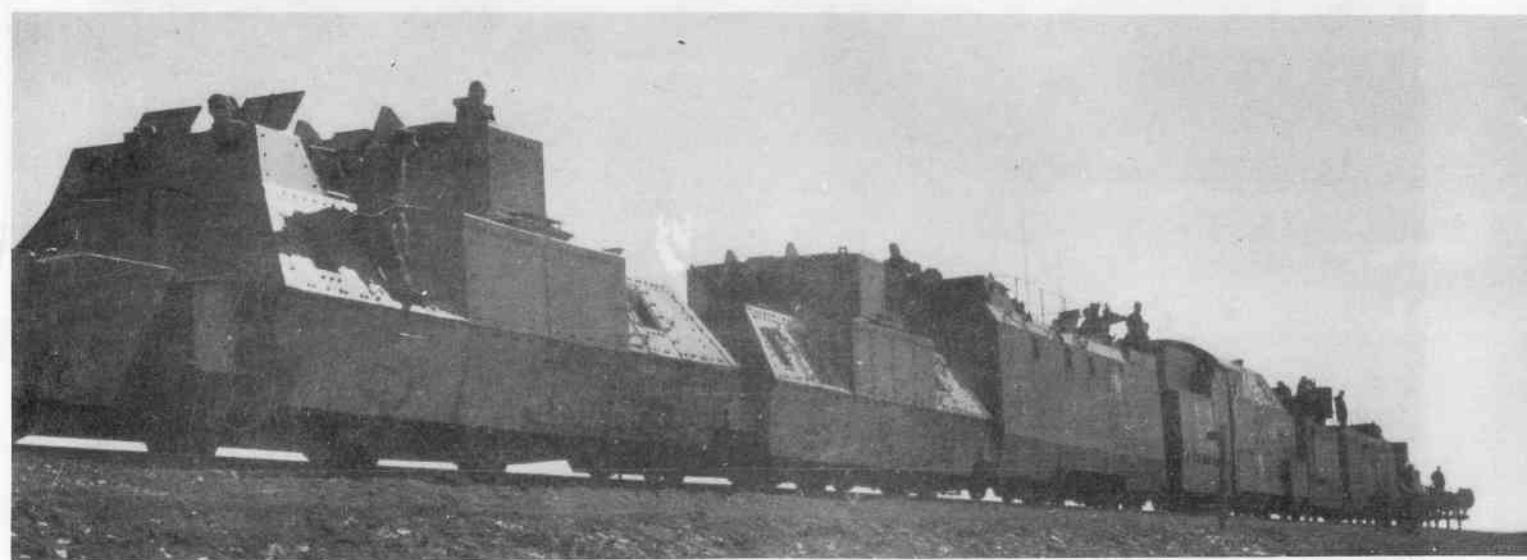
Боевая мощь s.Sp., следовательно, почти равнялась боевой мощи БП42. Огромным преимуществом являлось то, что каждый вагон в s.Sp. обладал собственным двигателем и теперь не надо было, как в бронепоездах, переживать за целостность паровоза (выведение из строя локомотива грозило гибели всего бронепоезда). Боевыми возможностями s.Sp. также можно было варьировать. Пехотные вагоны во время боя можно было размещать далеко впереди и поддерживать их артиллерийским огнем из артвагонов, расположенных сзади. Хотя десять первых s.Sp. планировалось выпустить в первой половине 1944 года, они поступили в войска, воевавшие на Балканах, только к ноябрю и то лишь в количестве двух поездов (201-ый и 202-ой). 203-ий и 204-ый появились в январе 1945 года 205-ый и 206-ой были доставлены в Миловиц (центр подготовки и ремонта железнодорожной техники) незадолго до окончания войны. 207-ой и 208-ой находились на заводе "Штейр" и были только частично готовы. Постройка 209-ого и 210-ого тяжелых разведывательных поездов была прекращена в январе 1945 года. Главными препятствиями, которые задерживали постройку данных поездов, были технические трудности и нехватка различных материалов. Поэтому в поездах не хватало двух из положенных четырех артиллерийских вагонов, а зенитные вагоны



Бронепоезд номер 22. Другой артиллерийский вагон этого поезда вооружен только одним 7.5-см орудием. Обратите внимание на пулеметную бойницу на передней стенке вагона. Антенна позади башни с артиллерийским орудием свидетельствует о наличии командного вагона.

Наряду с 2-см зенитными орудиями личный состав 22-ого бронепоезда для отражения воздушных целей использовал сдвоенные пулеметы МГ-34.





Бронепоезд номер 30 имел в своем составе советские вагоны. Данный бронепоезд предназначался для эксплуатации на ширококолейных железных дорогах Советского Союза.

отсутствовали и устанавливать "зенитки" приходилось на платформы. Дефицит топлива привел к тому, что индивидуальные двигатели вагонов разведывательных поездов вряд ли могли иметь применение и s.sp. приходилось передвигать с помощью обычных паровозов, как в старые времена.

Помимо бронепоездов существовали еще и бронев вагоны. Из пяти "защищенных" вагонов, имевшихся к концу 20-х годов (VT 807-811), к началу Второй Мировой Войны оставался на вооружении лишь один (в Кенигсберге). Он получил новое обозначение "бронев вагон номер 15", был вооружен только пулеметами и оставался в боевом строю до окончания войны. В 1942 году на тепловоз WR 550 D на заводе "Берлинер Maschinenbau AG" (Шварцкопф) в Вильдау были "надеты" бронеплиты, с двух сторон четырехосного чудовища разместили счетверенные 2-см зенитные автоматические орудия, однако из-за завершения программы выпуска бронепоездов образца 1942 года, "зенитки" были заменены 7.62-см трофейными советскими орудиями во вращающихся башнях (аналогично таким, какие были на БП42). Таким образом получился бронев вагон номер 16 и в начале 1944 года был принят на вооружение. В начале мая 1945 года он был захвачен польскими войсками около Нью-Руппина и на сегодняшний день экспонируется в Варшавском Музее Железной Дороги вместе с некоторыми бережно сберегаемыми здесь другими образцами немецкой боевой железнодорожной техники. В декабре 1943 года захваченный советский бронев вагон, также вооруженный двумя 7.62-см орудиями во вращающихся башнях, под номером 17 был внесен в список действующих германских бронев вагонов. Он первым открыл список из последующих шести бронев вагонов (18-23), появившихся между ноябрем 1943 года и январем 1944 года. В силу неких причин они поступили в войска лишь во второй половине 1944 года.

Вместе с двумя вышеупомянутыми орудиями эти бронев вагоны имели четыре пулемета, экипаж из 21 человека и 20-мм броню. Вес каждого бронев вагона достигал 34 тонн, восьмицилиндровый двигатель мощностью 180 л.с. позволял развивать максимальную скорость до 60 км/ч, запас хода достигал 500 км. Весной итальянская фирма Ансальдо-Фоссати, которая уже изготовила для нужд итальянской армии пять бронев вагонов, получила контракт на постройку девяти бронев вагонов образца An-56 для Немецкого Вермахта (бронев вагоны с номерами 30-38). Каждый из них должен был быть вооружен двумя башнями от итальянских танков M13/40 с 4.7- см орудиями, 2-см зенитной автоматической пушкой и шестью пулеметами, два из которых являлись зенитными. Они впервые приняли участие в боевых операциях на Балканах в течение второй половины 1944 года.



Платформа, где размещалась пехота, имела по своему периметру бронестенки с бойницами для стрельбы из стрелкового оружия.

К концу года было начато строительство трех так называемых броневагонов "истребителей танков" (51-53). Они имели такое же вооружение как и броневагоны с номерами от 18 до 23, но вместо старых башен с 7. 62-см орудиями на них были установлены башни от немецких танков "Т-IV(Н)" с 7.5-см KwK L/48.

По крайней мере один из них был построен на заводе "Штейр", но так и находился на его территории до конца войны, не принимая никакого участия в боях. В основном броневагоны придавались бронепоездам для увеличения боевой мощи последних, за исключением броневагона номер 15, который участвовал в операциях самостоятельно, но ему все же помогали несколько бронемашин "Panhard", пока не появились первые легкие разведывательные поезда. Пушечные броневагоны (16-23) сопровождали различные броневагоны на Восточном фронте, в то время как построенные в Италии броневагоны (30-38) должны были сопровождать попарно легкие разведывательные поезда. Но только 30-ый и 31-ый броневагоны действовали в паре с 303-им разведывательным поездом, согласно инструкции. Другие вынуждены были участвовать в боях на Балканах совместно с бронепоездами, однако 36-ой оставался на территории Богемии и Моравии, а 37-ой был отправлен в феврале 1945 года на Восточный фронт.

СОБЫТИЯ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ ВОЙНЫ.

Согласно директиве ОКХ от 17 июля 1942 года первые шесть бронепоездов (с 61-ого по 66-ой) образца 1942 года (БП42) попарно были построены соответственно в сентябре, октябре и ноябре этого же года. Первый из них, под номером 61, был направлен в Группу Армий "Центр", 62-ой в Группу Армий "Юг" в район Харькова в феврале и 63-ий для охраны тыловых коммуникаций 18-ой Армии Группы Армий "Север" в мае 1943 года. Между тем, получил свое дальнейшее развитие кризис на Балканах. Постоянное увеличение партизанской активности представляло все большую и большую



Необычный "защищенный поезд", сфотографированный где-то на юге Франции в начальный период войны. Исключительным является факт эксплуатации пассажирского вагона в составе данного бронепоезда. Обратите внимание, что к французскому локомотиву серии 1С прицеплен немецкий тендер от паровоза серии G10.

опасность для многих тыловых подразделений германской армии в Греции (в частности, на линии Салоники-Афины) и на линии между Аграмом и Белградом. Эти пункты все чаще и чаще становились объектами партизанских атак. Поэтому к 23-ему и 24-ому бронепоездам, уже находящимся в данном секторе, был добавлен номер 6 осенью 1942 года. Но после того, как 23-ий бронепоезд был отведен для переоборудования в октябре и разбит в феврале 1943 года, ситуация стала довольно опасной. Первыми мерами стали подготовка и строительство девяти "защищенных поездов", из которых пять должны были действовать в Югославии, а четыре в Греции, так как двух трофейных узкоколейных хорватских бронепоездов было явно мало. Вышеназванные поезда должны были появиться в июле и августе 1943 года. Но в июне-июле командование юго-восточных войск получило два новых бронепоезда, под номерами 64 и 65, образца 1942 года. Но, оказалось, что данные бронепоезда слишком тяжелы для железных дорог южной Сербии, Македонии и Греции. Поэтому этот факт послужил причиной того, что из запланированных к производству в августе и сентябре легких и тяжелых разведывательных бронепоездов первыми были выпущены именно легкие (весной 1944 года), а затем лишь тяжелые (к осени 1944 года). В Греции, в августе 1943 года, появился броневAGON номер 15, действовавший совместно с шестью разведывательными бронев автомобилями типа "Panhard".

В начале августа 1943 года активность партизан в тылу Группы Армий "Центр", ведущей тяжелые бои против контратакующих советских войск в районе Курска, грозила обернуться новой бедой партизаны готовились к проведению серии взрывов на железной дороге. Это грозило подорвать всю ее работу. Для предотвращения этого сюда были направлены не только бронепоезд номер 66, но и первые два из новой серии (согласно распоряжению ОКХ от 27 апреля 1943 года) бронепоездов, номер 67 и 68, причем 67-ой был отправлен в этот регион в конце августа, а 68-ой только в ноябре.

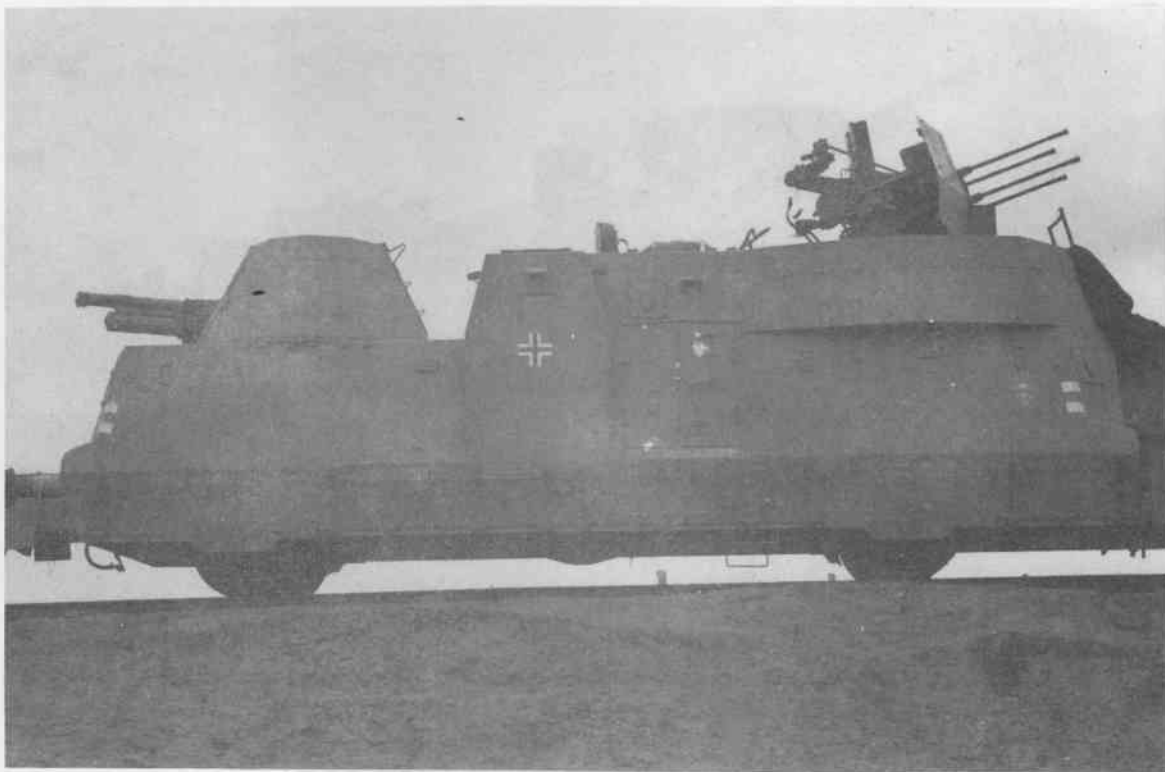
Бронепоезда в этот период на восточном фронте получили новую задачу: сохраняя прежнюю функцию охраны коммуникаций против партизанских диверсий (как в 1941-1942 годах), они должны были с помощью своего превосходного различного вооружения доказать свою способность отражать все попытки советских войск перезаать тыловые пути сообщений германских войск. В конце ноября 1942 года, после окружения под Сталинградом, те бронепоезда, которые действовали в районе



Полный вид бронепоезда номер 28. Артиллерийские вагоны, не имеющие крыши, покрыты брезентом на случай дождя. Паровоз имеет защиту только кабины локомотивной бригады. Тендер и остальная часть локомотива оставались незащищенными.

Харькова (7-ой, 10-ый и 28-ой), были направлены для поддержки по линии Обливская-Чернишков Боевой Группы Стахеля, которая создавала новую оборонительную позицию. Это было время кровопролитных боев, связанных с отступлением немецких войск в районе реки Донец в середине января 1943 года. В первых числах февраля 7-ой и 28-ой бронепоезда продолжали воевать под Ростовом; позднее они отражали попытки советских войск перерезать свои тыловые коммуникации под Днепропетровском. Здесь можно назвать ряд населенных пунктов, где сражались германские бронепоезда: Дебальцево (номер 10), Красноармейское (7-ой и 10-ый) и Синельниково (7-ой). После ожесточенных боев под Курском, вся тяжесть боев передвинулась к Днепру. 11-ый, действующий теперь как самостоятельная часть бронепоезда номер 10, 28-ой и 62-ой бронепоезда находились в районе Харькова. Ситуация стала особенно критической в ноябре 1943 года, когда советские войска прорвались на широком фронте от Припяти до Киева, где их едва ли можно было остановить. И здесь снова можно было рассчитывать на мощь и подвижность германских бронепоездов.

Бронепоезда с номерами 7, 10 и 11 воевали вдоль линии Бердичев-Житомир-Коростень и постепенно откатывались назад через Сарны-Ровно-Шепетовка-Проскуров к железнодорожной ветке Ковель-Броды-Тарнополь. Бронепоезд номер 28 ожесточенно сопротивлялся севернее Кривого Рога, а также к западу от Черкасс и около Умани. Места дислокации бронепоездов отвечали тем событиям, которые имели место на территории, занимаемой Группой Армий "Юг" во второй половине 1943 года: переоснащенный и оттого более лучше вооруженный бронепоезд номер 31 действовал на линии Житомир-Бердичев-Казатин (в октябре 1943 года), номер 30 на линии Николаев - Одесса (в феврале 1944 года). Здесь же обитали и новые бронепоезда второй серии: 69-ый, 70-ый, 71-ый и 72-ой. В данное время произошли серьезные организационные изменения. Когда новая Генеральная Инспекция Танковых Войск, недолго подчинявшаяся Немецкому Генеральному Штабу, была 1 апреля 1943 года создана, бронепоезда получили смешанный статус. Они, конечно, считались частью Танковых Войск и подчинялись Командующему Танковыми Войсками в Инстербурге (база в Рембертове также входила в область подчинения командующего танковыми войсками), но штаб-квартира "вождя" германских бронепоездов находилась в армейском Генеральном Штабе. Командующий немецкими бронепоездами поддерживал руководство всеми стальными монстрами, где бы они не находились. Он мог изменить их дислокацию, представлять новые образцы вооружений по своему усмотрению и т.д. Учебные задачи личному составу бронепоездов также мог ставить он, но согласно инструкциям Генерал-Инспектора Танковых Войск. Только чисто организационные мероприятия и использование трофейного вооружения находились в компетенции Генерал-Инспектора Танковых Войск и Министра Вооружений соответственно. В качестве командующего

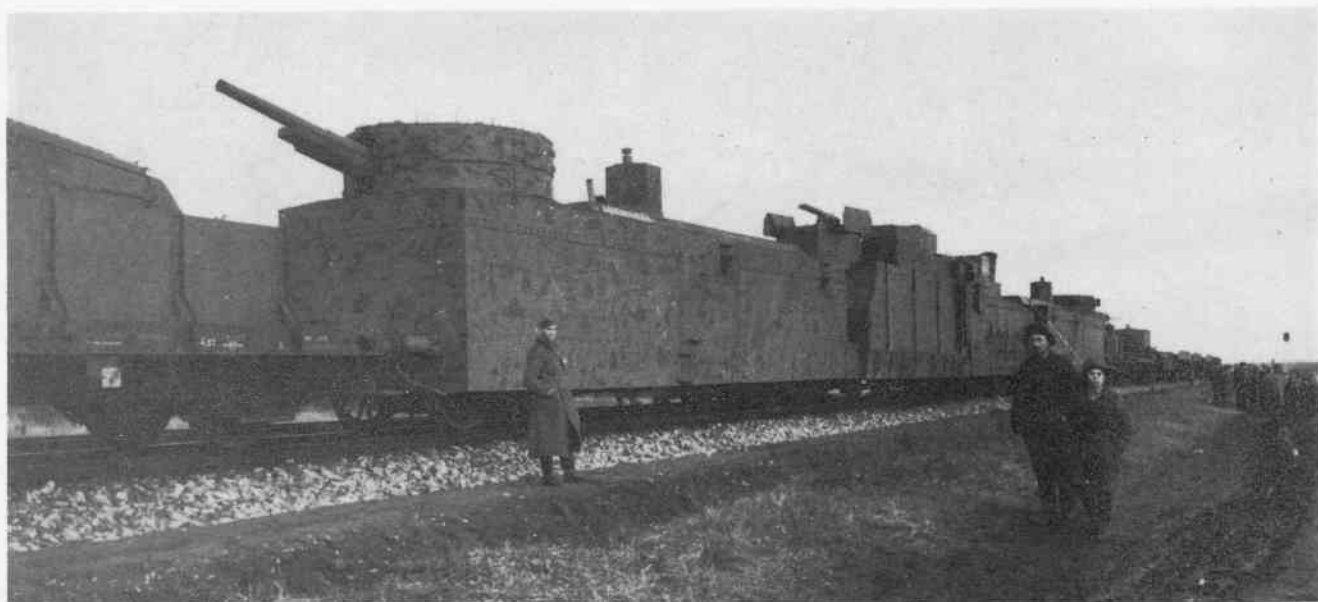


Артиллерийский вагон "БП 42" с размещенными на нем 7.62 см советской пушкой типа Ф. К. 295/Л и 2-см счетверенной зенитной установкой.

бронепоездами, до 31 марта 1945 года, находился полковник фон Олжевски. Затем эту должность упразднили и оставили лишь пост представителя железнодорожных бронированных поездов при Генерал-Инспекторе Танковых Войск. Таковым представителем являлся фон Ведель.

К декабрю 1943 года количество бронепоездов достигло почти тридцати. Совместно с Группой Армий "Север" действовали 51-ый и 63-ий бронепоезда; 1-ый, 2-ой, 21-ый, 27-ой, 61-ый, 66-ой, 67-ой и 68-ой с Группой Армий "Центр"; 7-ой, 10-ый, 11-ый, 28-ой, 30-ый, 31-ый, 62-ой, 69-ый и 70-ый с Группой Армий "Юг"; 6-ой, 23-ий, 64-ый и 65-ый воевали на Балканах; во Франции находились 22-ой и 25-ый бронепоезда. 3-ий, 4-ый, 24-ый и 26-ой ремонтировались в тыловых мастерских. К этому времени список покинули следующие бронепоезда: номер 5 (уничтожен после серьезных повреждений в мае 1940 года) и номер 29 (сожжен своим экипажем из-за поломки 13 января 1942 года). Конечно, бронепоезда получали повреждения от наездов на мины, от артиллерийского и бомбового обстрелов, но, если сохранялся открытый путь для отхода, то они могли быть эвакуированы и затем отремонтированы. К примеру, остатки 10-ого и 27-ого бронепоездов, которые серьезно пострадали в окружении под Ковелем в марте 1944 года, были перевезены, после их освобождения, в Рембертов, хотя лишь 27 бронепоезд удалось восстановить, а 10-ый пришлось уничтожить. Бронепоезд считался уничтоженным только в тех случаях, когда либо был уничтожен паровоз, либо весь бронепоезд сошел с рельсов.

Потери бронепоездов начали происходить в увеличивающемся количестве. 12 декабря 1943 года 21-ый бронепоезд, направлявшийся в Казатин, попал в окружение и был захвачен советскими войсками. Бронепоезд номер 69 был потерян восточнее Тарнополя в марте 1944 года, когда был атакован советскими танками. 4 апреля, из-за невозможности уйти от преследования и разрушения железнодорожного пути на станции Раздельная, был уничтожен 70-ый бронепоезд. Дальнейшие потери бронепоездов в составе Группы Армий "Центр" были вызваны начавшимся летним наступлением советских войск. Начиная с конца июня по конец августа 1944 года были потеряны 1-ый, 28-ой, 61-ый (вместе с броневагоном номер 17), 66-ой и 74-ый (всего лишь через несколько дней после ремонта под Варшавой (!)) бронепоезда. В это же самое время были потеряны 51-ый и 67-ой бронепоезда, действовавшие вместе с Группой Армий "Север", а 63-ий был уничтожен в южной части Восточного фронта. В сентябре 1944 года в Румынии погиб 71-ый бронепоезд, во Франции 32-ой, и на Балканах был пущен под откос легкий разведывательный поезд номер 304.



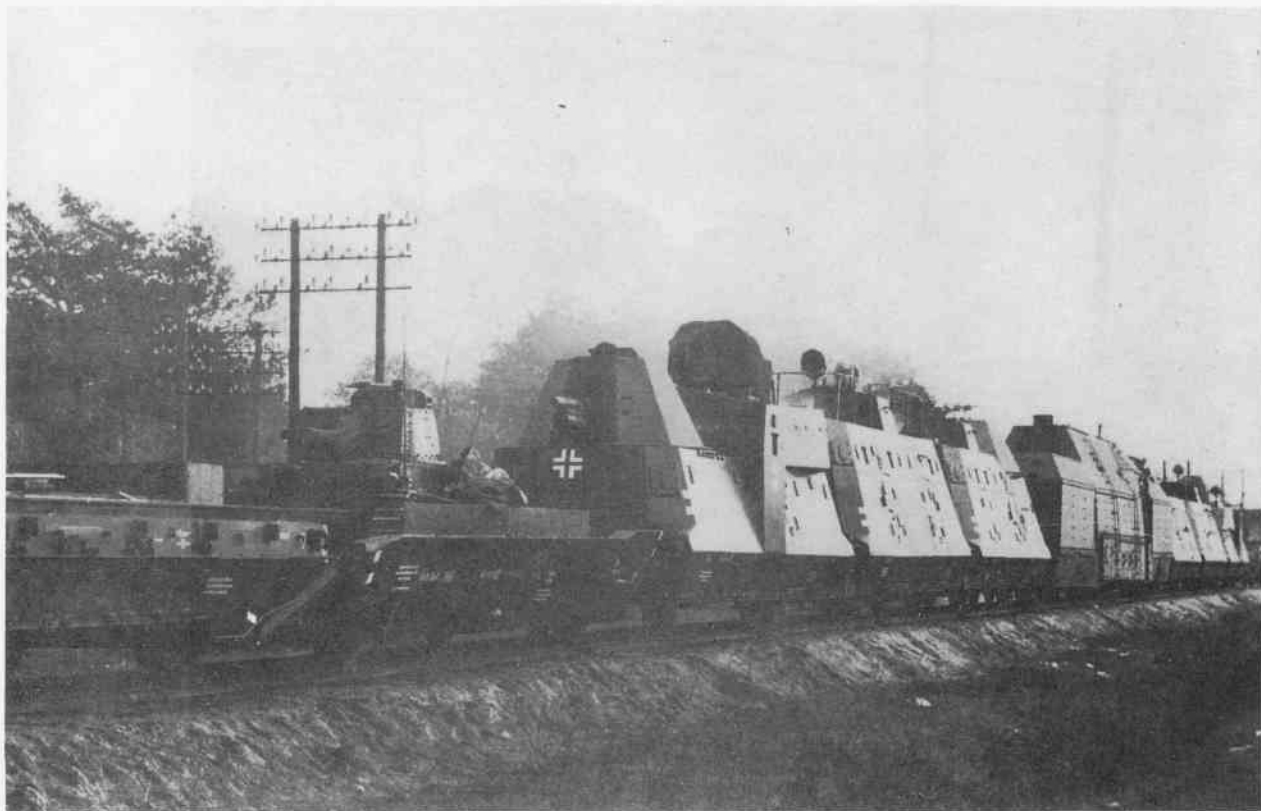
Другая часть перевооруженного и переоборудованного бронепоезда номер 28. Обратите внимание на артиллерийские вагоны советских типов.

Данные значительные потери не удалось компенсировать передачей в войска новых бронепоездов из-за их малого выпуска. До 30 сентября 1944 года были приняты на вооружение только четыре бронепоезда: 73-ий (в Италии), 71-ый, 74-ый (уничтоженный вскоре) и 75-ый (позднее учебный бронепоезд номер 5). 71-ый, 74-ый, 75-ый использовались на Восточном фронте. В дополнении к этому, четыре легких разведывательных бронепоезда (301-304) появились на Балканах, как и восемь броневагонов (с номерами 16, 18, 19, 20). И это было все, хотя на 1944 год планировалось приступить к изготовлению 8-ми бронепоездов нового образца, 16-ти тяжелых разведывательных бронепоездов, 46-ти броневагонов "истребителей танков" (также и для перевооружения ими старых бронепоездов) и 5-ти броневагонов (это количество было даже превышено выпущенными в Италии). Увеличившийся дефицит материалов (в конце 1943 года Украинские металлургические заводы, чья продукция шла на изготовление бронепоездов, вновь попали в руки своих настоящих хозяев, так как территория Украины была освобождена от немцев) и вооружения, необходимая передача нужного персонала другим частям увеличивали период между разработкой проекта бронепоезда, его внедрения и включения нового бронепоезда в состав действующей армии.

Летом 1944 года эти вышеприведенные недостатки увеличились в силу того, что учебные и вспомогательные части для подготовки личного состава и ремонта бронепоездов были переведены из Рембертова в Миловиц (около Лиссы, на Эльбе, в северной Богемии). Это произошло в конце июля, когда советские войска вплотную подошли к Варшаве.

Выпуску бронепоездов уделялось такое же внимание как и выпуску танков "Тигр" и "Пантера"(!) и делались постоянные попытки бесперебойного снабжения заводов, производящих бронепоезда, достаточным количеством бронеизделий. Но это в данный период времени стало удаваться плохо, и поэтому программа выпуска 1944 года была перенесена на первый квартал 1945 года. В виду огромных летних потерь 1944 года появились существенные сомнения в возможности их компенсации осенью их-за причин, служивших помехой быстрому выпуску бронепоездов.

Таким образом было начато изготовление лишь 10-ти из 16-ти бронепоездов (типа "тяжелых разведывательных"), производство двух из них было затем в течение января 1945 года прекращено, и только два(!) удалось выпустить перед началом нового года. Также только два из бронепоездов нового образца (образца "44") поступило в войска: 76-ой, начавший действовать в Восточной Пруссии, и 75-ый, направленный на Балканы (вместе с бронепоездом номер 52, переделанный из "защищенного поезда" "Блюхер", впервые появившийся в районе Тильзита). Запланированного количества броневагонов "истребителей танков" (46) тоже не удалось достичь, следствием чего явилась невозможность полностью перевооружить старые бронепоезда.



Общий вид бронепоезда образца 1942 года.

Высадка союзников Советов в Нормандии, появление их во Франции в июле-августе 1944 года сделало оборону немецких бронепоездов (под номерами 22, 24, 25 и 32), расположенных на этой территории, невозможной. Несмотря на постоянные угрозы воздушных бомбардировок, бронепоездам все же удалось уйти на территорию Германии почти без потерь, за исключением бронепоезда номер 32, который был оставлен из-за отсутствия воды в паровозе на станции Берайн. После соответствующего перевооружения (в частности, броневанами "истребителей танков") 22-ой, 24-ый и 25-ый бронепоезда были отправлены в Словакию и Южную Польшу (в октябре-ноябре 1944 года). Вермахту не удалось сберечь от дальнейших потерь свои бронепоезда. За последние три месяца 1944 года погибли следующие бронепоезда: 3-ий и 21-ый в Курляндии, а также 6-ой и легкие разведывательные 301-ый и 302-ой поезда на Балканах.

1944 год принес кроме всего прочего и некоторые инновации. ОКХ решило переподчинить все бронепоезда тем штабам Групп Армий и просто армейским управлениям, на территории которых находились данные поезда. Это было ошибкой, ведь бронепоезда имели свою специфику, свою особенность боевого применения. Практика подтвердила, что лучше было бы объединять несколько бронепоездов в боевые группы под единым началом, как это имело место быть с бронепоездом номер 10, до его гибели. Такие объединения бронепоездов не только увеличили свою огневую мощь, но и помогали бы своим "товарищам" покидать места сражений в случаях поломки или различных повреждений. Было решено создать Полковые штабы управлений бронепоездами, без какого-либо участия в этом деле представителей Групп Армий и ввести должность командира боевой (полковой) группы бронепоездов. Впервые данная должность была предложена в январе 1944 года полковнику Беккеру, который возглавил такую группу бронепоездов в составе Группы Армий "Ф", действовавшей на Балканах. На Восточном фронте весной того же года было принято решение разделить бронепоезд номер 72 на две части. Новоиспеченные поезда 72а и 72б могли теперь стать мобильными командными центрами для управлений объединенными группами бронепоездов. Однако высокие потери подвижного состава привели к тому, что вышеприведенные два поезда поступили в войска с большим опозданием. Бронепоезд "Полкового управления номер 2" (он же 72а) под командой

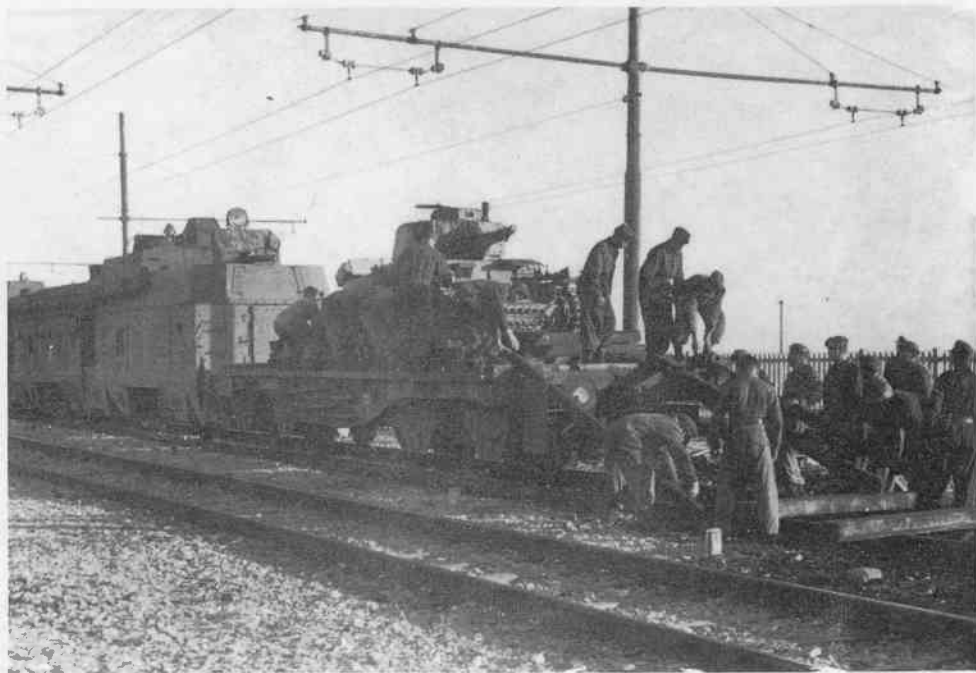


Бронепоезд номер 22, имеющий в своем составе польские вагоны, во Франции в 1942 году. Артиллерийский вагон этого бронепоезда, в котором размещались два 7.5-см орудия, имел помещение для пехоты.

оберстлейтенанта фон Тюркхейма появился в составе Группы Армий "А" (позднее-"Центр") под Краковом в ноябре 1944 года, а бронепоезд "Полкового управления номер 3" (726) под началом оберстлейтенанта Гюнтера в октябре этого же года в Восточной Пруссии, в составе Группы Армий "Центр". Поезд полковника Беккера на Балканах являлся бронепоездом "Полкового управления номер 1".

После того, как Полк номер 3 был разбит у Готенхафена в марте 1945 года, Штаб под этим номером был восстановлен буквально в последние дни войны на территории, занимаемой войсками Группы Армий "Центр" под общим командованием, по-видимому, майора Науманна, хотя это не нашло подтверждения в достоверных источниках. Полковые Штабы для управления бронепоездами предполагалось укомплектовывать собственными Командными Поездами, состоящими из командных вагонов, вагонов, оснащенных зенитными орудиями и броневагонами "истребителей танков", но только Полковой Штаб номер 1 получил (в декабре 1944 года) такой поезд. Штаб номер 2 получил лишь импровизированный поезд (номер 2) в феврале 1945 года и другой импровизированный Командный Поезд (номер 3) должен был появиться в апреле того же года. В связи с данными Полковыми Штабами, согласно директиве от 21 апреля 1944 года, было дано указание на изготовление дополнительно четырех броневагонов и двух ремонтно-восстановительных поездов (из последних действительно был построен только один и отправлен на Балканы, 1-ому Полковому Штабу, 20 июля 1944 года).

К началу 1945 года все немецкие бронепоезда были разделены по всему советско-германскому фронту в следующем порядке: бронепоезд номер 26 входил в состав Группы Армий "Север" (или "Курляндия"); бронепоезда с номерами 30, 52, 68, 76, Командный Поезд номер 726, 19-ый, 21-ый, 23-ий броневагоны – в состав Группы Армий "Центр"; Командный Поезд номер 72а, 11-ый, 22-ой, 24-ый, 25-ый, 62-ой бронепоезда, 16-ый, 18-ый, 20-ый, 22-ой броневагоны в состав Группы Армий "А"; 64-ый бронепоезд воевал совместно с Группой Армий "Юг"; на Балканах, в составе Группы Армий "Ф" 23-ий, 75-ый, 201-ый, 202-ой, 303-ий бронепоезда и "защищенные поезда", 15-ый, 30-ый, 31-ый, 32-ой, 33-ий, 35-ый, 38-ой броневагоны; бронепоезд номер 65 прибыл в Миловиц с Балкан для ремонта. Данный список свидетельствует о том, что наибольшей концентрации бронепоезда достигли на



Танкоперевозящая платформа бронепоезда номер 24 не имела приспособления для съезда танка и экипажу бронепоезда приходилось подкладывать железнодорожные шпалы и деревянные брусья для того, чтобы танк мог спуститься на землю.

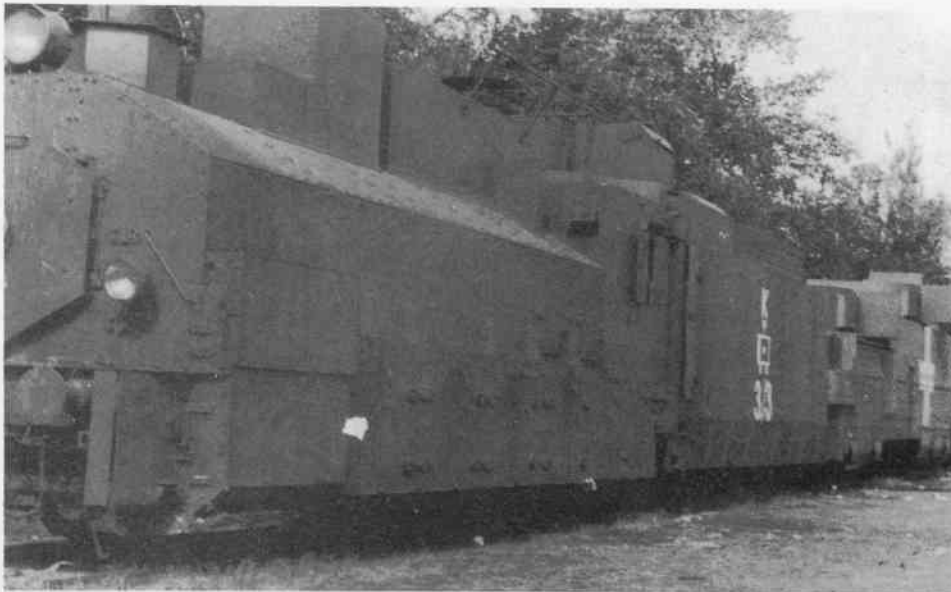
Восточном Фронте, между Балтикой и Карпатами, и на Балканах. Правда, бронесостав, использовавшийся в этих регионах, различался. Если на Восточном Фронте требовались тяжелые бронепоезда с их достаточно сильным вооружением артиллерийскими системами и артиллерийские броневагоны (например, 18-23), то на Балканах преобладали бронепоезда, составленные из бронированных разведывательных вагонов и легких броневагонов (например, номера 15, 30, 31, 32, 33, 35, 38), так как для борьбы с партизанами (например, в Болгарии) не требовалось более мощного оружия.

Когда в середине января 1945 года началось Советское наступление, несколько бронепоездов, конечно, не могло сдерживать весь Восточный Фронт, практически лишенный своего бронерезерва, который использовался в наступлении в Арденнах. Южнее Варшавы только Командный Поезд номер 72а и 22-ой бронепоезд, затем отправленный в Словакию, смогли избежать гибели, хотя позднее 22-ой был уничтожен 11 февраля около Шпроттау. Остальные бронепоезда, действовавшие совместно с Группой Армий "А" (позднее "Центр") были потеряны.

Ситуация в Восточной Пруссии несколько отличалась от вышеприведенных событий. Здесь Полковая Боевая Группа под командованием оберстлейтенанта доктора Гюнтера (Командный Поезд номер 72б, бронепоезда с номерами 30, 52, 68 и 76) спокойно обитала под прикрытием 4-ой Армии. Только, когда советские войска прорвали фронт обороны 3-ей Танковой Армии и явно нависла опасность над 2 Армией (20 января), Командный Поезд и бронепоезд номер 30 получили приказ отправиться в сторону пункта Золдау. Бронепоезд номер 68, находившийся в Кенигсберге в ремонте, как и бронепоезд номер 52 также были отправлены в данный сектор. Лишь бронепоезд номер 76 не принимал здесь никакого участия и был уничтожен в апреле 1945 года. Другие вышеназванные бронепоезда принимали участие в боях в Померании, Вистуле, но были выбиты Красной Армией и отброшены к Готенхафену, где и были потеряны в конце марта.

В начале февраля 1945 года была создана группировка бронепоездов под названием "Вистула" для прикрытия и охраны оборонительной линии у Одера восточнее Берлина. Командовал ею оберстлейтенант фон Тюркгейм. Управление осуществлялось из импровизированного Командного Поезда номер 2 под Пренцлау (ранее под Фюрстенвальде).

Вспомогательные части в Миловице могли снабдить и обеспечить только следующие бронечасты: бронепоезд номер 5, отремонтированный бронепоезд номер 65, новый 77-ой, а также "защищенные



поезда "Макс" и номер 83. Генерал-Инспектор танковых войск и Министерство Вооружений торопило с постройкой "защищенного поезда" "Берлин", в качестве вооружения на нем должны быть размещены танки "Пантера"(!). Позднее (в апреле 1945 года) другой "защищенный поезд", номер 350, был направлен в район Миловица, вместо поезда "Макс", отправленного на Балканы. Броневагоны под номерами 22 и 37 также присоединились к боевой группе, а позднее и броневагоны с номерами 16 и 21. Бронепоезд номер 72а (снова действующий как обычный боевой поезд), бронепоезд номер 77 и Учебный поезд номер 5 принимали участие в боях в Померании и были потеряны в конце февраля – начале марта 1945 года. Почти весь бронесостав частей, принимавших участие в отражении советского наступления на Одере в середине апреля, уцелел, за исключением "защищенного поезда" "Берлин", который был разбит артиллерийским огнем. Бронепоезда под номерами 65, 83 и 350 (затем и номер 75, который был переброшен с Балкан к югу Берлина для охраны различных штабных учреждений, расположенных в Цоссене и Вюнсдорфе), как и 21-ый и 22-ой броневагоны (номер 16 был оставлен южнее Нью-Руппина, а судьба броневагона номер 37 осталась неизвестна), отправившиеся к Мекленбургу, были захвачены американцами между Людвигслустом и Холтузенем 2 мая.

В начале января 1945 года было принято решение прекратить уже начатые работы по строительству новых бронепоездов в силу нехватки материалов. Это решение вынудило прекратить работы по постройке, в частности, тяжелых разведывательных поездов под номерами 209 и 210. В связи с окружением в феврале города Бреслау, главный центр по постройке бронепоездов Линке-Хофман-Верке был ликвидирован. Последний приказ ОКХ, касающийся бронепоездов, был датирован 5 апреля 1945 года. Он затрагивал вопрос распределения персонала по 81-ому и 82-ому бронепоездам, прекращения работ по постройке 83-его и 84-ого, но в этом приказе требовалось также ускорить работы по укомплектованию броневагонов "истребителей танков" с номерами 51, 52, 53, постройке Командного Поезда номер 3, "защищенных поездов" номер 350, "Мориц" и "Вернер", которые предусматривались бюджетом как дополнительные бронепоезда (как "Берлин" и "Макс", например).

Последними поездами, вышедшими из Миловица в течение первых месяцев 1945 года были бронепоезда со следующими номерами: 4, 78 и 79. Их все предполагалось направить в Юго-Западную Венгрию, но бронепоезд номер 4 отправился окольным путем в Хорватию, как и "защищенный поезд" "Вернер", построенный в Берлине. Из всех бронепоездов, передвигавшихся по дорогам Хорватии и Словении в мае 1945 года, только 4-ый, 64-ый вместе с броневагоном номер 19) и 78-ой бронепоезда имели возможность достичь территорию Австрии, где их экипажи получили безопасные условия плена, которые им предложили западные союзники СССР. Для другого бронированного подвижного состава бронепоездов с номерами 23, 202, 203, тяжелого разведывательного поезда номер 204, 303-его легкого разведывательного, "защищенных поездов" "Макс", "Мюнхен" и "Вернер", броневагонов с



"Защищенный поезд" 3-ей роты третьего железнодорожного полка из состава Танковой Группы Клейста из Группы Армий "Юг" состоял из бронированного советского паровоза серии "О", двухбашенного советского артиллерийского вагона (одно орудие при этом отсутствовало) и трех платформ, борта которых были защищены мешками с песком, а в последней из них располагалось 3.7-см противотанковое орудие.





Бронеавтомобиль "Panhard", способный передвигаться по железной дороге являлся надежным средством разведки.

номера 30, 31, 32, 34, 35, 38, Командного Поезда номер 1 со штабом полка и ремонтновосстановительного поезда номер 1 не было никакого шанса пересечь Австрийскую границу из-за перегруженности железной дороги, ее отсутствующей пропускной способности в данном регионе Югославии. Им пришлось сражаться с войсками Тито, и лишь некоторым воинам "стальных монстров" удалось прорваться вдоль железной дороги и уйти от партизан.

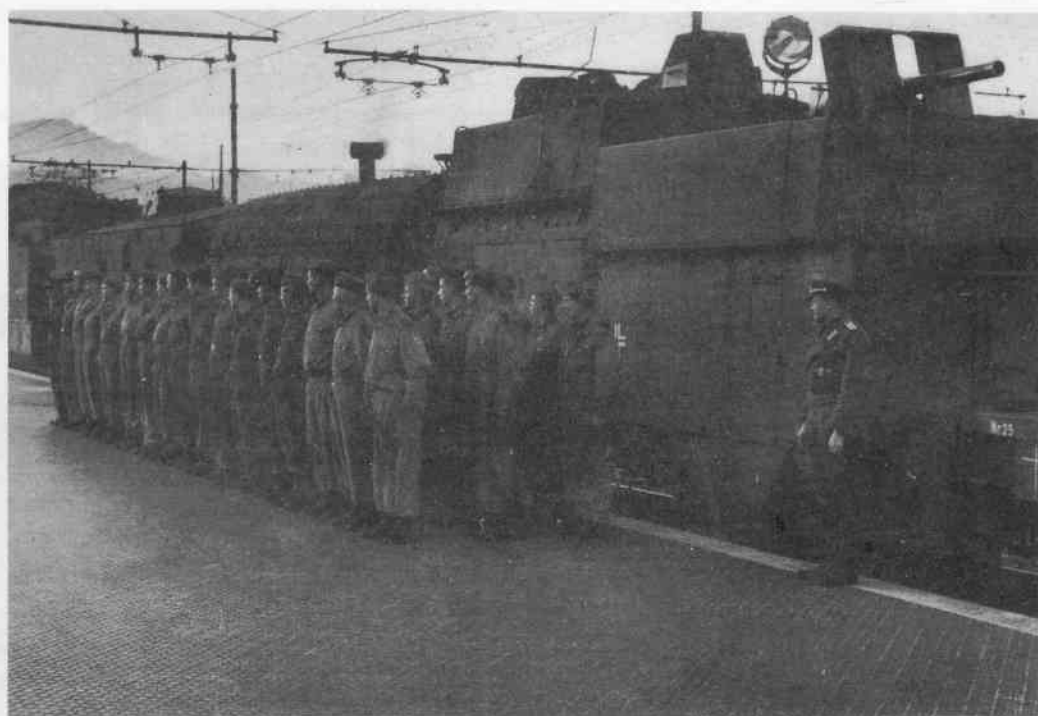
Что происходило с группой армий "Центр" в последние недели войны в деталях до сих пор неизвестно. По территории, на которой она находилась, передвигались 7-ой, 27-ой, 80-ый, 81-ый бронепоезда, "защищенный поезд" "Мориц", 205-ый и 206-ой тяжелые разведывательные поезда и броневая вагон номер 36. Но там также могли находиться и другие бронепоезда, номера которых (а, может быть, и их имена) неизвестны до настоящего времени. Один из них (под командой хауптмана Рудольфа Домса) был захвачен чешскими повстанцами 5 мая 1945 года и использовался ими два или три дня до того момента, когда был полностью разбит. Буквально перед самым окончанием войны два бронепоезда получили приказ действовать совместно с группой армий "Центр". Были ли это бронепоезда под номерами 82 (построенный накануне конца войны) и 99 (внесенный в список действующих бронепоездов в апреле 1945 года)? Ответа на этот вопрос найти пока не удалось.

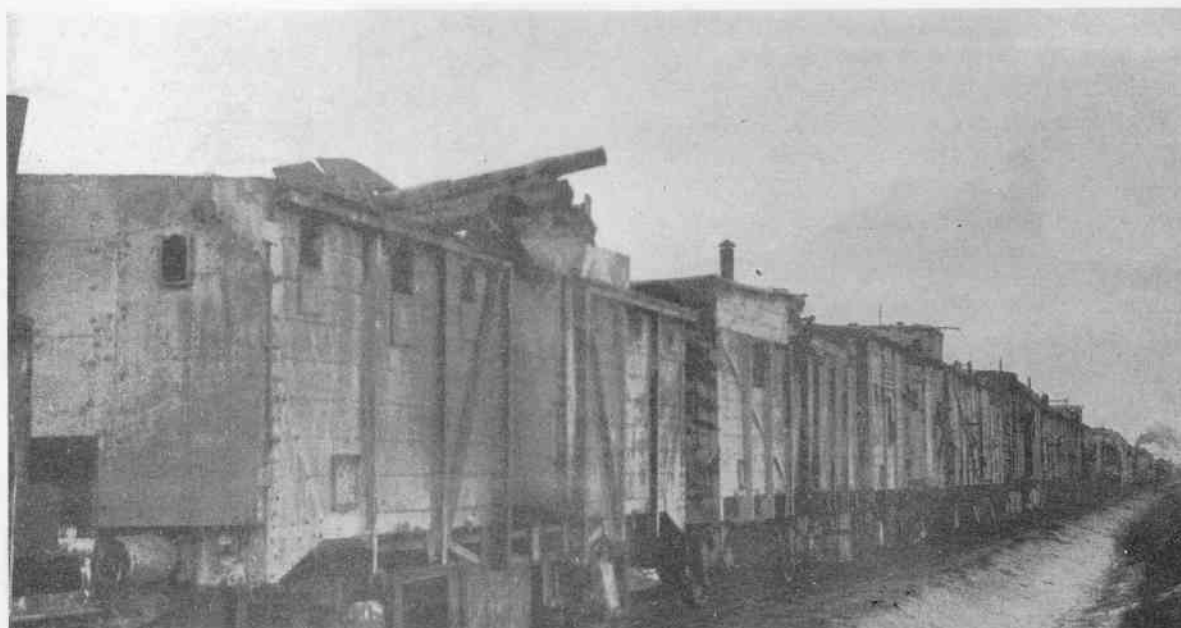
После капитуляции, все экипажи данных немецких бронепоездов (как и другие немецкие войска, входившие в вышеназванную группировку) пытались достичь города Писек и сдаться там американцам. Но судьба распорядилась иначе. Почти все они попали в руки Красной Армии.



На передней платформе бронепоезда номер 22 располагалось 2-см зенитное орудие. Платформа по периметру имела защиту из невысоких бронестенок.

Личный состав бронепоезда номер 24. Обратите внимание на прожектор позади орудия.

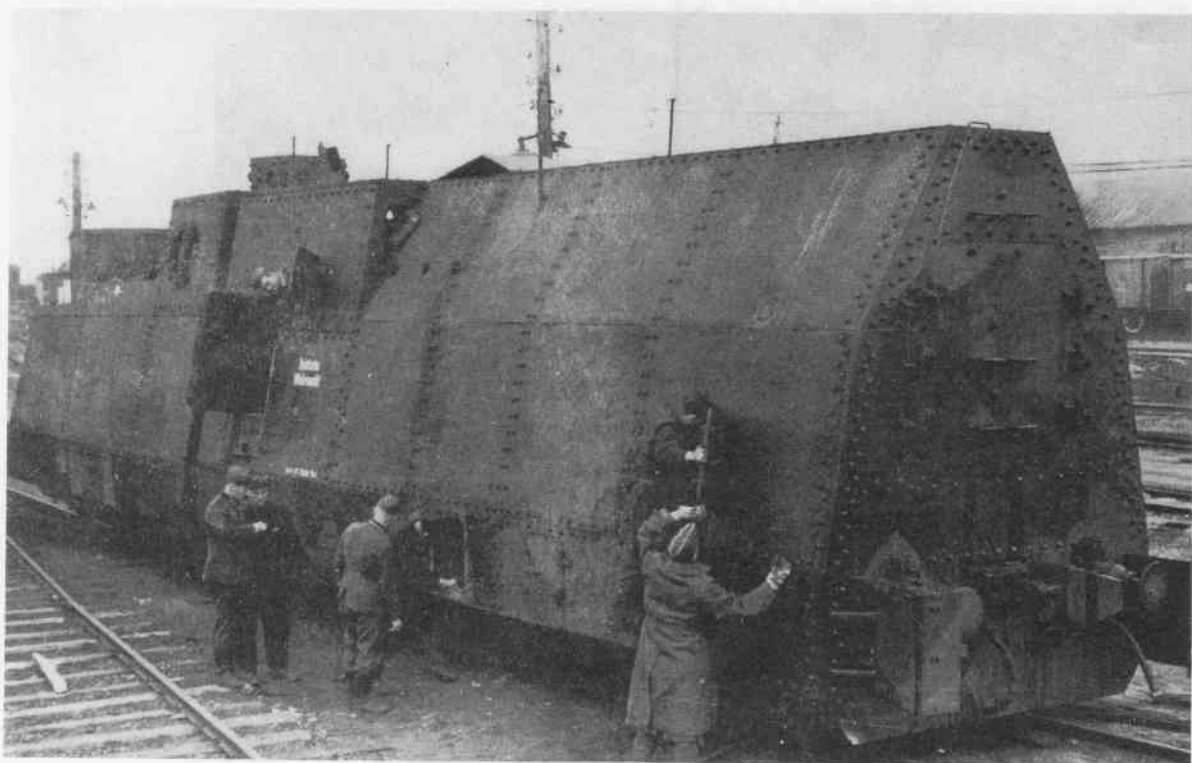




Этот "защищенный поезд" с первого взгляда напоминает товарный состав, если не замечать пушки, установленной сверху над одним из вагонов, и пулеметных бойниц.

Этот локомотив также был когда-то советским. Обратите внимание на немецкий крест, нанесенный поверх незакрашенной красной звезды.





На станции Рославль в апреле 1942 года захваченный бронированный советский локомотив проходит проверку на пригодность его дальнейшего использования в составе Вермахта.

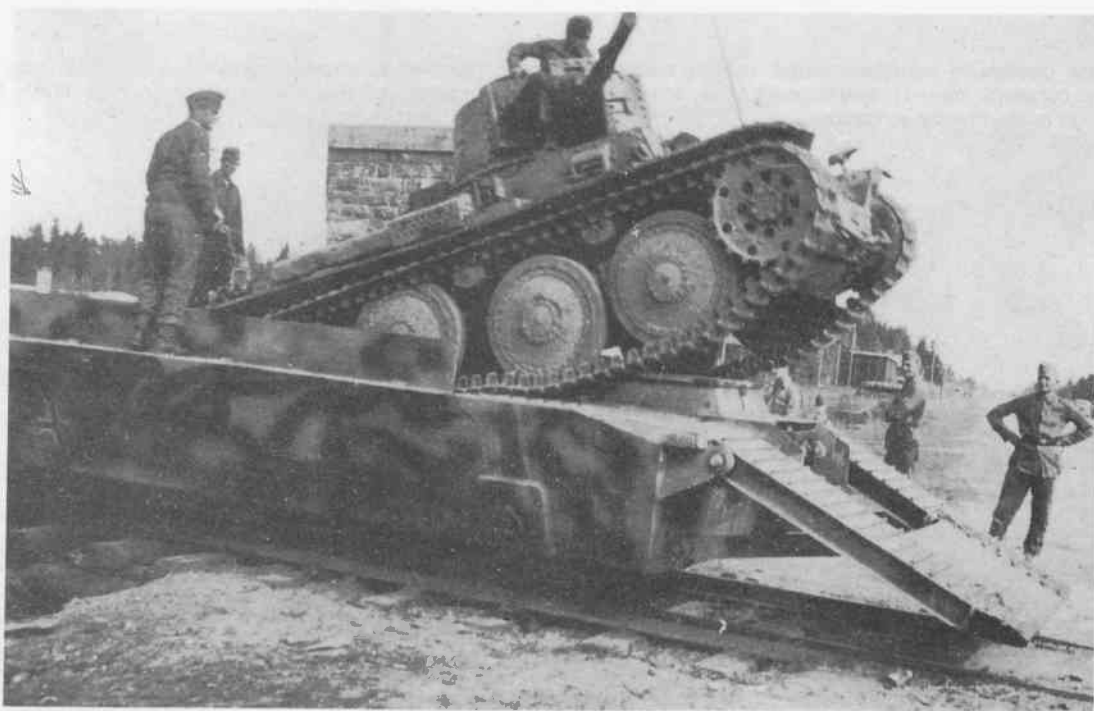
Еще один снимок 28-ого бронепоезда, но уже после его перевооружения советским оружием (лето 1942 года). От "родных" вагонов остались только танкоперевозящие платформы с расположенными на них танками "Somua S35". Паровоз уже полностью покрыт листами железа.

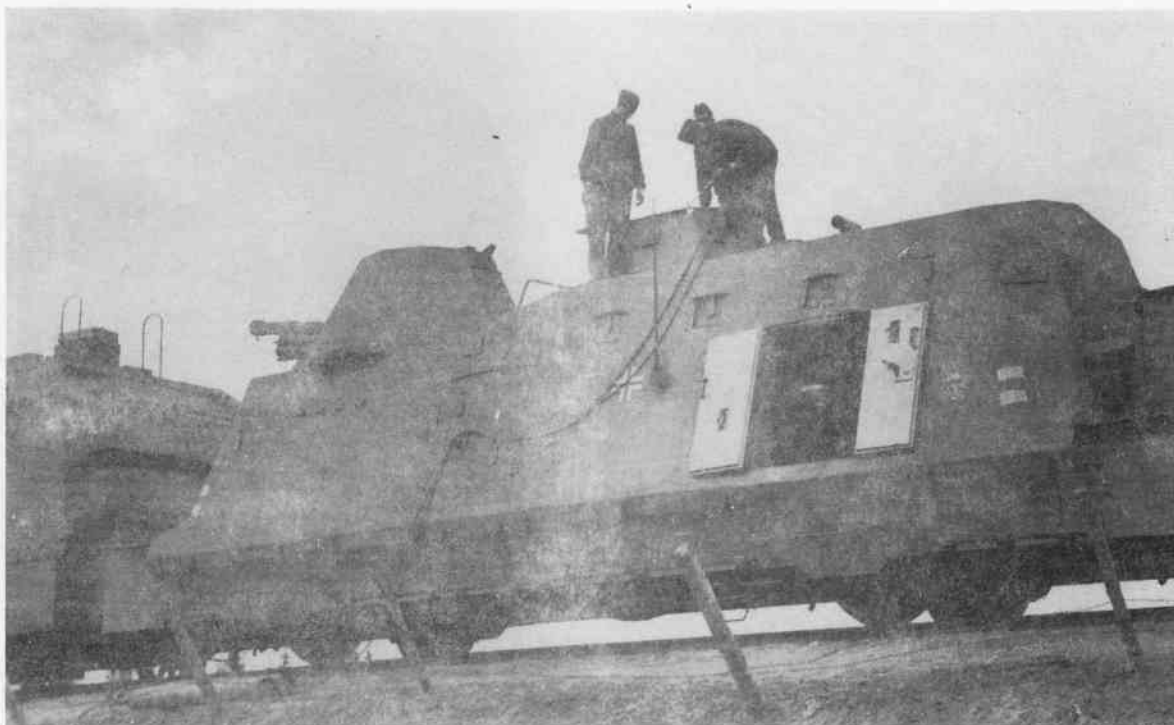




Наряду с танками "Somua S35" использовались для усиления огневой мощи бронепоездов и устаревшие танки типа "Hotchkiss H 39" и "Renault FT". Вагон для пехоты снизу имеет защиту от мин в виде двойного ряда железнодорожных шпал.

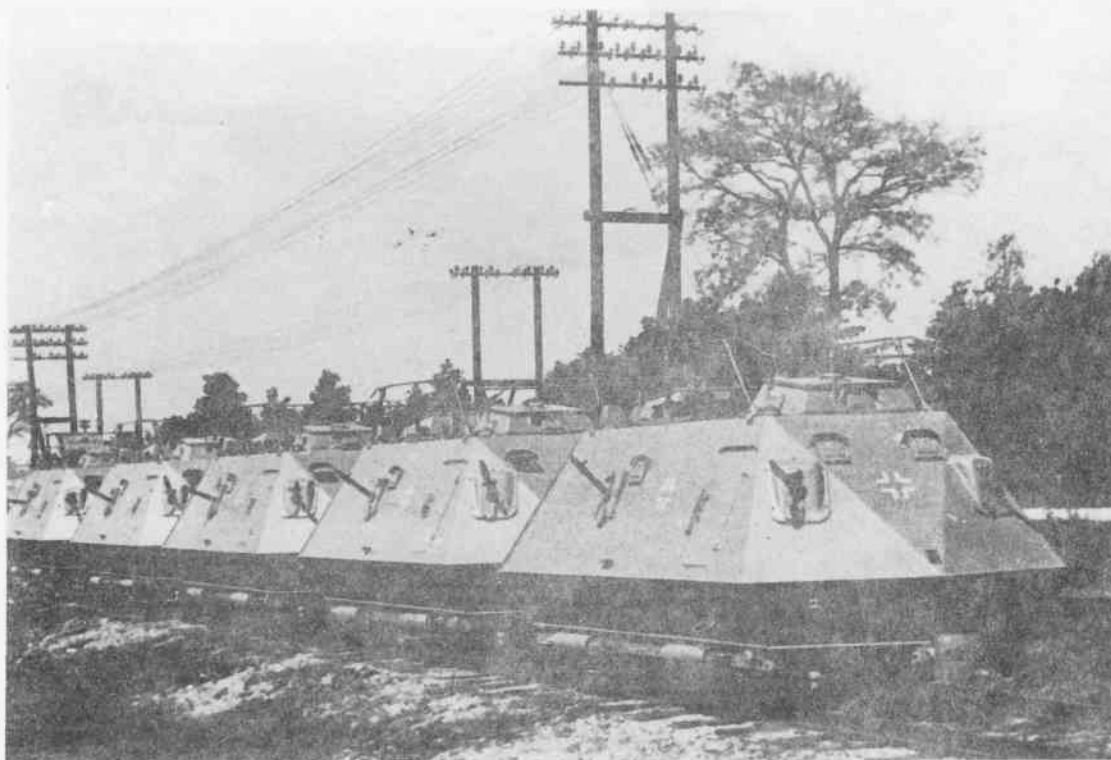
С помощью соответствующего приспособления танк покидает танкоперевозящую платформу. Через некоторое время он вступит в борьбу с партизанами.





Здесь также изображен артиллерийский вагон, но уже с одной только 10-см гаубицей типа F.H.14/19 (p).

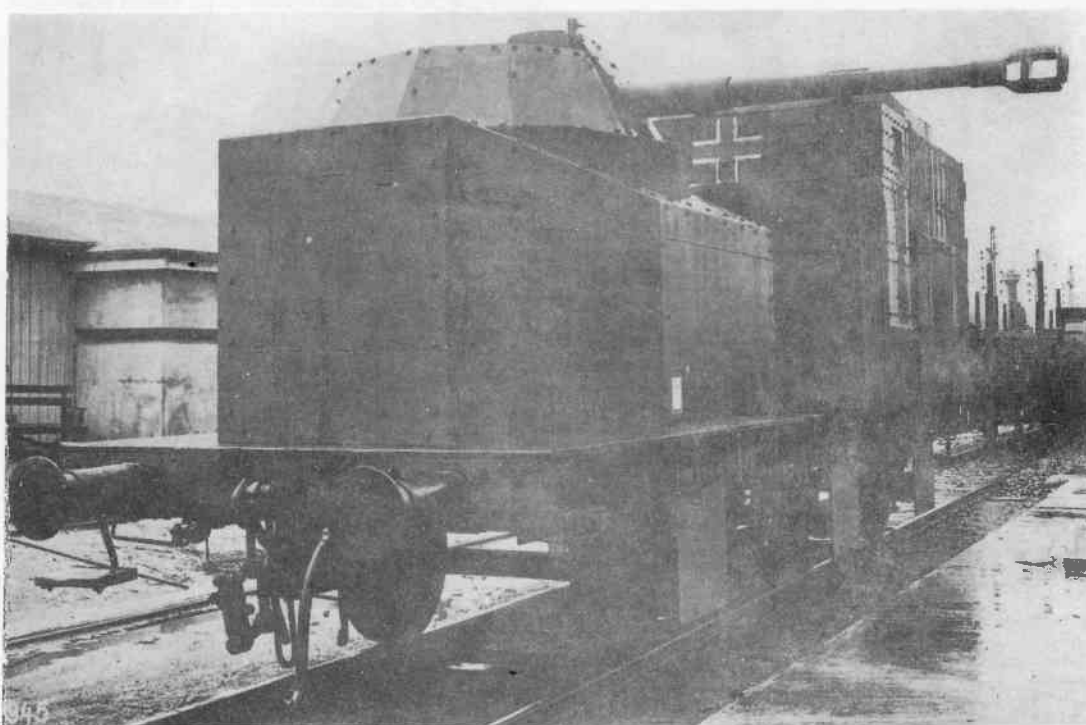
Состав из легких разведывательных броневагонов.





Эта танкоперевозящая платформа из состава 28-ого бронепоезда имеет сравнительно неплохую броневую защиту.

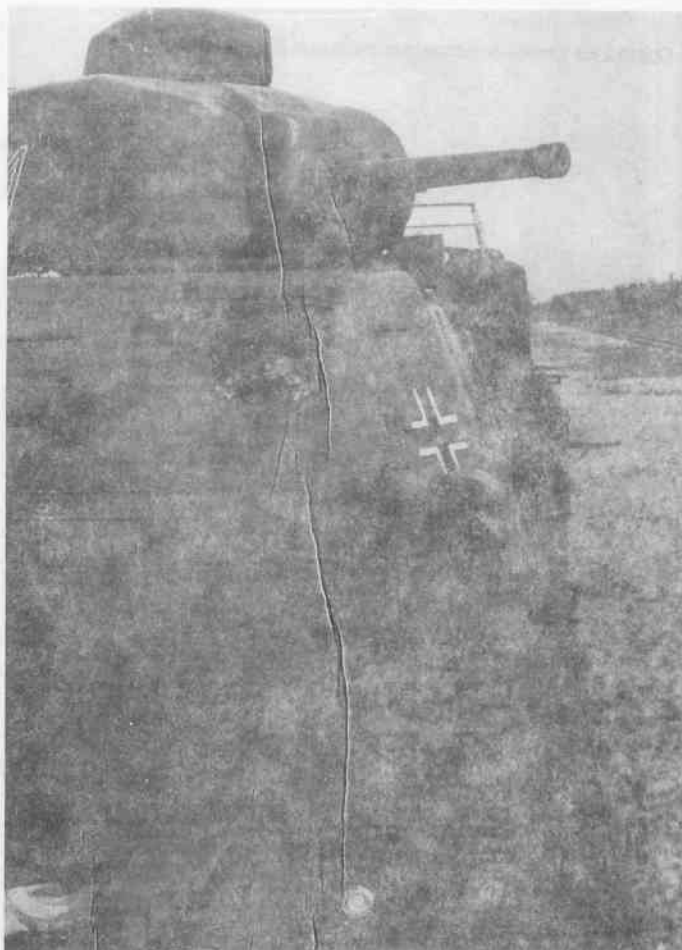
Артиллерийский броневагон бронепоезда номер 3. Экспериментальное 7.5-см орудие L/41 с дульным тормозом, являющееся предтечей знаменитой Pak 40, установлено в башне с открытым верхом.

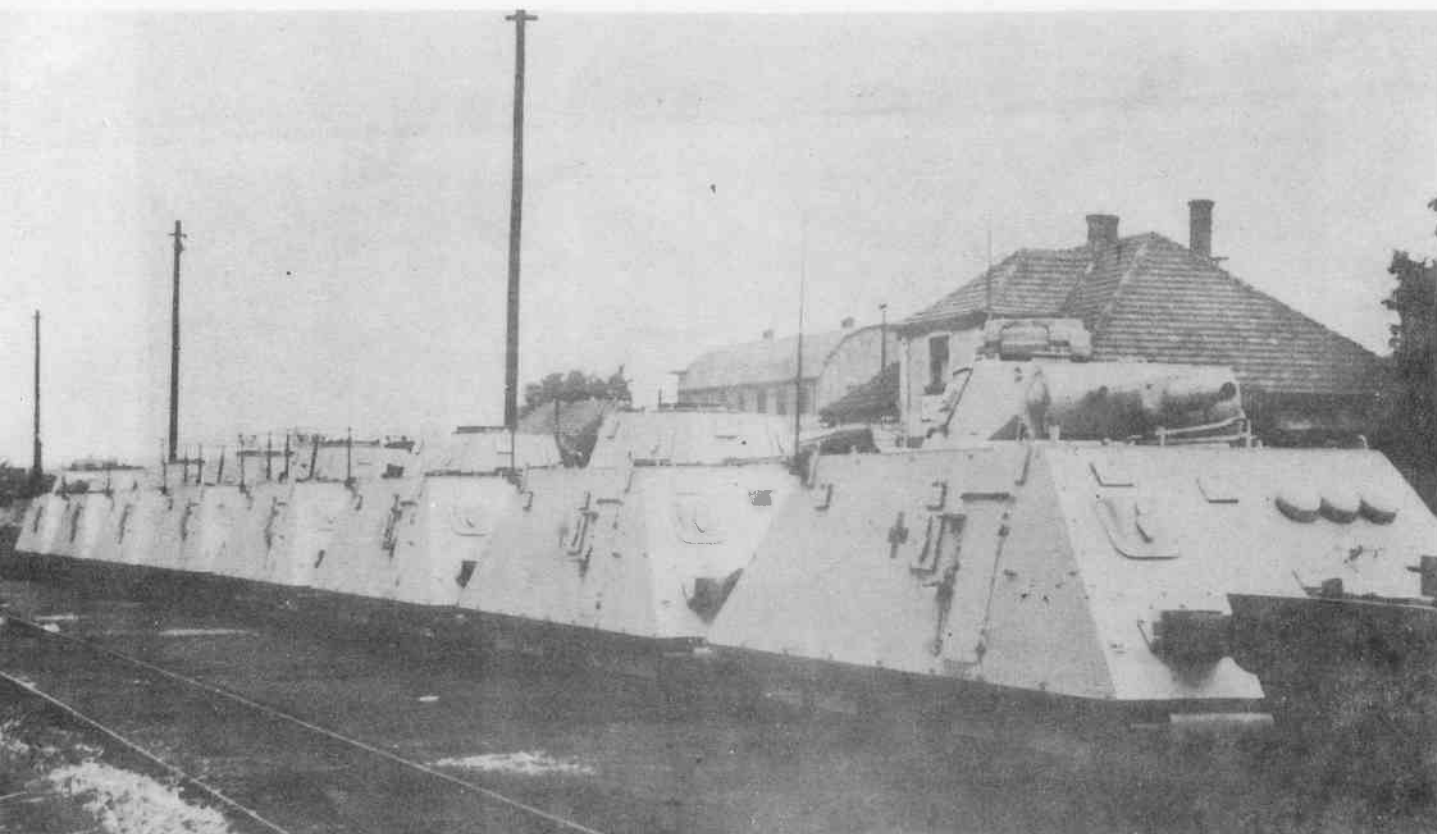




В начале и конце бронепоезда образца 1944 года размещались вагоны "истребителей танков" с установленными на них башнями от немецких танков T-IV, что значительно усиливало огневую мощь данных бронепоездов.

Некоторые немецкие поезда с началом войны с СССР только с некоторой натяжкой можно было назвать бронепоездами. На данном снимке танкоперевозящая платформа бронепоезда номер 29 не имеет никакой защиты.





Состав из тяжелых разведывательных броневагонов.

Последнее детище германской инженерной железнодорожной мысли: двухбашенный броневаягон "истребитель танков" с установленными на нем башнями от танков T-IV. Он был построен перед самым окончанием войны, но участия не принимал в боевых действиях.

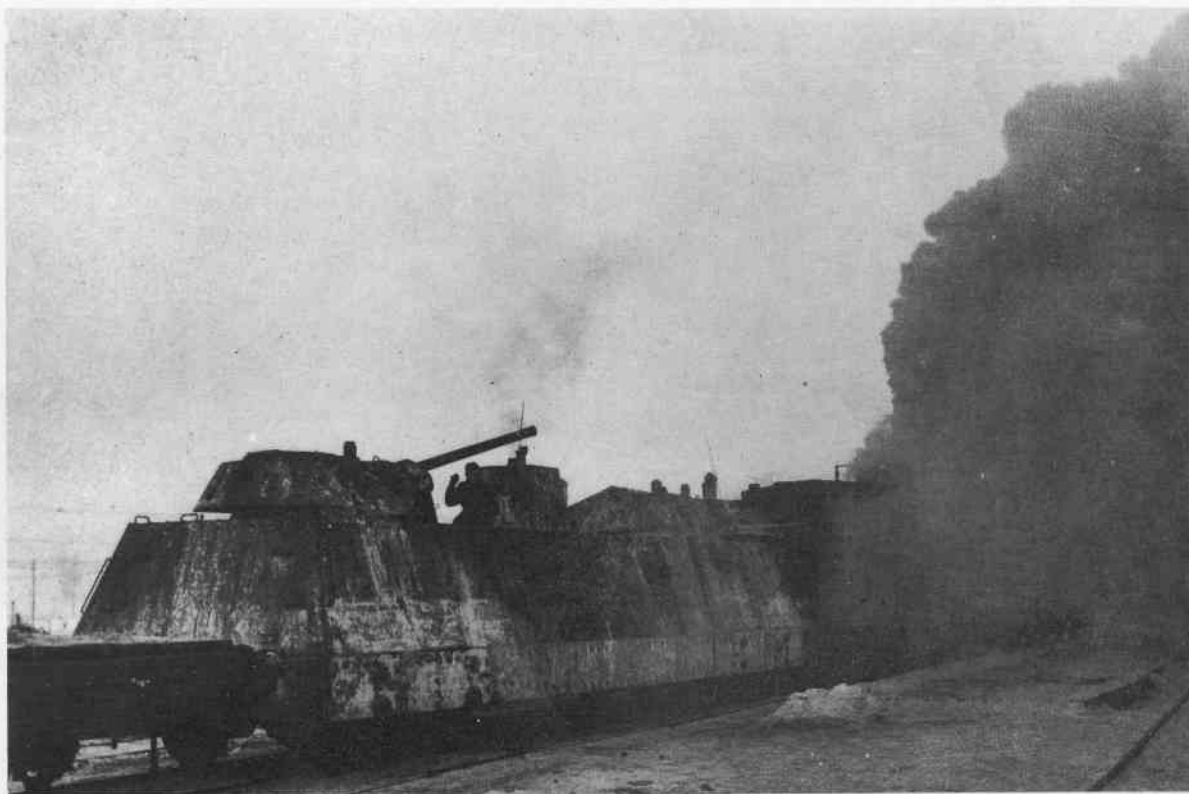




Тяжелый артиллерийский разведывательный броневагон.

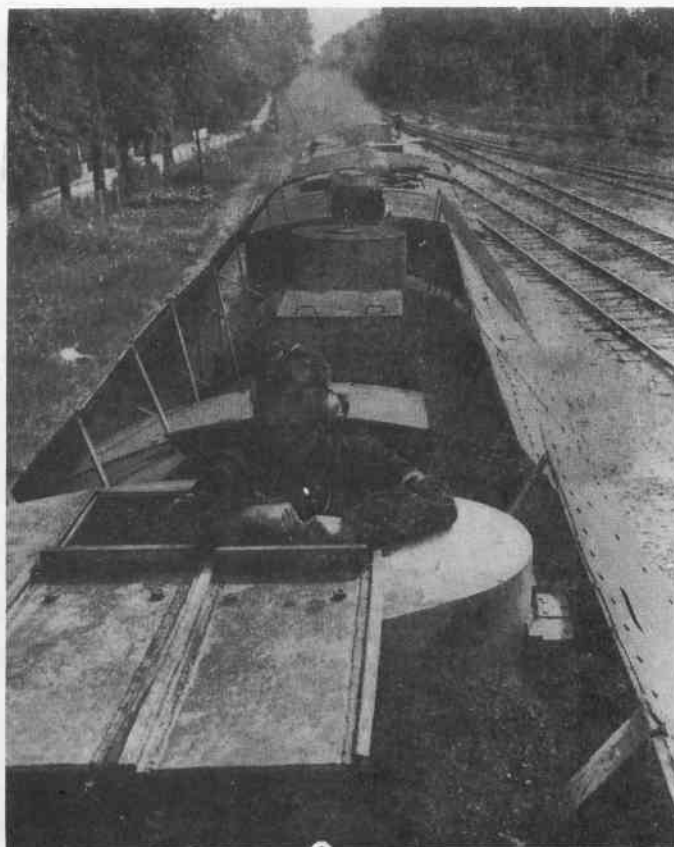


Тяжелый командный броневагон.



"Защищенный поезд" "Полко" имел в своем составе хорошо защищенный артиллерийский вагон с двумя установленными на нем башнями от советских танков Т-34.

На тендере польского локомотива серии Ті 3 (бывшего прусского G5), который обслуживал бронепоезд номер 22, имелась бронеплощадка для инженера-наблюдателя.



**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ВОЙСКА ГЕРМАНИИ
1939-1945**

Издание подготовлено фирмой «АРТЕФАКТ» г. Москва.
Редактор Червеков В.В.

Формат 70x100/8. Объем 6 п.л.
Бумага офсетная. Печать офсетная.
Заказ № 245. Тираж 500 экз.
Отпечатано в типографии ГСП «Прима» г. Тверь.