

Государственное образовательное учреждение высшего образования
Московской области Московский государственный областной университет

На правах рукописи

Коломиец Максим Викторович

Бронепоезда Красной Армии в Великой Отечественной войне

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени кандидата
исторических наук

Научный руководитель:
доктор исторических наук, профессор
Валерий Васильевич Журавлев

Мытищи – 2019

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1. Бронепоезда Красной Армии в предвоенные годы.....	19
1.1. Совершенствование материальной части бронепоездов.....	19
1.2. Организационная структура бронепоездов накануне войны.....	50
1.3. Взгляды на роль бронепоездов в боях в предвоенные годы.....	58
Глава 2. Строительство бронепоездов в 1941 – 1945 гг.	65
2.1. Строительство бронепоездов в первые месяцы войны.....	65
2.2. Плановое строительство бронепоездов.....	90
2.3. Ремонт и перевооружение бронепоездов.....	106
Глава 3. Организация и боевое применение бронепоездных частей в 1941 – 1945 гг.....	114
3.1. Изменение штатной структуры и подготовка кадров бронепоездов	114
3.2. Бронепоезда в боях.....	129
Заключение.....	162
Список источников и литературы.....	168
Приложения.....	177

Введение

Актуальность темы исследования. События Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. давно привлекают внимание исследователей. При этом чаще всего историки сосредоточивают своё внимание на истории военных операций или применении различных видов вооружения и техники – танков, артиллерии, авиации, а также на действиях военно-морского флота. Представляется, что мало освещена роль бронепоездов Красной Армии, действовавших в ходе Великой Отечественной войны, а также вопросы, связанные с их изготовлением в военные годы.

Изучение темы дает возможность представить механизмы функционирования военных и гражданских властей в чрезвычайной военной ситуации 1941 – 1945 годов. Также это позволяет выяснить, как можно было организовать производство военной техники на предприятиях, которые не только не имели опыта подобных работ, но и не обладали необходимыми для этого оборудованием и материалами. Исследование позволяет рассмотреть эволюцию взглядов на боевое применение бронепоездов в 1941 – 1945 годах, определить, каким образом происходил процесс формирования новых бронепоездных частей, обучение и подготовка специальных кадров для них.

При недостаточной изученности вопросов строительства и боевого применения бронепоездов в 1941 – 1945 годах имеется значительный массив источников, позволяющий их исследовать.

Степень разработанности темы. Тема строительства и использования бронепоездов Красной Армии в Великой Отечественной войне раскрыта слабо. К настоящему времени известно всего лишь несколько работ, посвященных этому вопросу. Первой стала монография В.А. Поцелуева¹, рассказывающая об истории появления бронепоездов и их действиях в вооруженных конфликтах XX века. В

¹ Поцелуев В.А. Броненосцы железных дорог. М.: Молодая гвардия, 1982. 112 с.

ней имеется глава и о бронепоездах Великой Отечественной войны. Несмотря на небольшой объем и популярный стиль изложения, работа содержит определенную информацию об исследуемом вопросе.

Более качественной, как по содержанию, так и по использованным при написании материалам, является изданная в 1992 году работа А.В. Ефимьева, А.Н. Манжосова и П.Ф. Сидорова². В данном труде проводится информация о состоянии бронепоездного парка к началу Великой Отечественной войны, о строительстве бронепоездов на предприятиях СССР, приводятся различные примеры их боевого применения в операциях Великой Отечественной войны. При подготовке работы главным образом использовались воспоминания ветеранов, а также различные публикации и материалы Центрального архива Министерства обороны. К недостаткам монографии можно отнести отсутствие обобщенных данных о количестве и типах бронепоездов, их организационно-штатной структуре, опыте и результатах боевого использования. Вместе с тем, работа представляет интерес как первая попытка осветить историю бронепоездов Красной Армии в 1941-1945 гг.

В 2005 году вышла в свет монография Л.И. Амирханова, названная автором так же, как и работа В.А. Поцелуева³. Причем во введении Л.И. Амирханов сообщает, что работа появилась из материалов, попавших в его руки во время сбора информации по истории железнодорожной артиллерии⁴. Таким образом, работа является как бы побочным продуктом, появившимся при изучении другой темы. Монография представляет собой историю бронепоездов с момента их появления и до конца Второй Мировой войны. Большая часть содержания рассказывает об истории бронепоездов России и СССР, при этом бронепоездам Великой Отечественной войны посвящена половина объема работы. Из-за того, что монография писалась на основе разрозненных материалов, найденных

² Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945. М.: Транспорт. 1992. 248 с.

³ Амирханов Л.И. Броненосцы железных дорог. СПб.: Издательство Остров. 2005. 212 с.

⁴ Там же, с. 3.

автором, она содержит большое количество ошибок и неточностей. Вместе с тем, в работе приведен ряд документов, представляющих несомненный интерес – например, документы о строительстве бронепоездов в Ленинграде и их действии на Ленинградском фронте.

В 2015 году к 70-летию Победы ОАО «РЖД» выпустило альбом «Бронепоезд Победы», посвященный истории броневых поездов России и СССР с начала Первой и до конца Второй мировых войн⁵. Данная работа представляет собой издание смешенного типа, в котором представлены статьи, воспоминания ветеранов и документы из различных архивов. Как и во всех юбилейных изданиях, в данной работе первостепенное значение уделено внешнему оформлению. Вместе с тем, опубликованные в этой работе материалы содержат ценную информацию об истории бронепоездов Красной Армии периода 1941 – 1945 годов.

Работа А.Ф. Ожегова повествует о строительстве и применении бронепоездов, изготовленных в годы Великой Отечественной войны на Урале. Основным источником для ее написания послужили воспоминания ветеранов, но использовались и материалы местных архивов. Однако работа охватывает лишь часть бронепоездов, изготовленных в годы войны, хотя приводит информацию как об их изготовлении, так и о действиях на фронтах.

В монографии А.В. Кайнарана рассмотрены бронепоезда Красной Армии и войск НКВД по охране железнодорожных сооружений, действовавших на Юго-Западном и Южном фронтах с июня и до конца осени 1941 года⁶. В работе на основе документов из российских, украинских и немецких архивов, а также различной литературы, периодических изданий и воспоминаний изучены вопросы боевого применения бронепоездов на данных фронтах, приведен их подробный боевой путь, а также дана информация о строительстве новых броневых составов

⁵ Бронепоезд Победы. М.: ООО «Алонта АГ», 2015. 304 с.

⁶ Кайнаран А.В. Бронепоезда 41-го: Юго-Западное направление. Житомир.: Издательство «Волынь», 2012. 204 с.

на предприятиях Украины. Особое внимание автор уделяет так называемым «литерным» бронепоездам, изготовленным летом 1941 года в Киеве для частей народного ополчения, информация о которых как в литературе, так и в документах довольно скудна. Работа А.В. Кайнарана представляет безусловный интерес при изучении темы бронепоездов Красной Армии в 1941-1945 годах, но затрагивает довольно узкий временной (примерно шесть месяцев) и географический (Юго-Западное направление) промежуток.

Обобщая достижения историографии о бронепоездах Красной Армии в годы Великой Отечественной войны можно сказать, что на сегодняшний день отсутствует работа, в которой было бы проведено полномасштабное исследование строительства, организационно-штатной структуры и боевых действий бронепоездов Красной Армии в 1941 – 1945 годах. Приводимые в различных работах сведения носят фрагментарный характер и не охватывают данную тему целиком.

Объектом исследования выступают бронепоезда и бронепоездные подразделения накануне и во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

Предмет исследования – деятельность советских, партийных и военных органов по созданию и обеспечению боевой деятельности бронепоездов РККА в годы Великой Отечественной войны.

Хронологические рамки исследования охватывают период с начала 1930-х годов и до весны 1945 г., когда завершился период активного использования бронепоездов. Период 1930-х годов рассматривается конспективно, для характеристики технического состояния бронепоездной техники и организационной структуры бронепоездных подразделений к началу Великой Отечественной войны.

Территориальные рамки исследования главным образом включают территорию Европейской части Советского Союза, а также регионы Урала, Сибири и Средней Азии, на которых находились предприятия, занимавшиеся строительством бронепоездов. Кроме того, рассматриваются отдельные области

Чехословакии, Польши и Румынии, на которых вели боевые действия бронепоездные части в 1944 – 1945 гг.

Цель исследования – комплексное исследование роли подразделений бронепоездов в достижении победы Красной армии над вермахтом и его союзниками. Эта цель предполагает решение следующих **задач**:

- изучить историографию проблемы;
- проанализировать содержание опубликованных и неопубликованных источников.
- оценить состояние и готовность бронепоездных частей к решению возложенных на них задач к началу Великой Отечественной войны;
- дать характеристику осуществлённых в начале войны мероприятий по развертыванию бронепоездных частей и организации строительства новых бронепоездов согласно мобилизационному плану;
- исследовать и охарактеризовать предпринятые на протяжении войны действия народного комиссариата путей сообщения, главного бронетанкового управления Красной Армии и Государственного Комитета Обороны, направленные на организацию изготовления новых бронепоездов и обеспечение их эффективных боевых действий на фронтах;
- охарактеризовать работу предприятий наркоматов путей сообщения и среднего машиностроения по обеспечению частей Красной Армии бронепоездной техникой;
- изучить процесс формирования новых бронепоездных частей, происходивший как в Европейской части СССР, так и в Забайкалье и на Дальнем Востоке;
- исследовать процесс ремонта и перевооружения бронепоездов в годы войны;
- изучить вопросы, связанные с развитием организационно-штатной структуры бронепоездных подразделений и процесс подготовки кадров специалистов-бронепоездников;

- оценить эффективность новых видов бронепоездной техники и вооружения, появившихся в годы Великой Отечественной войны.

В качестве очень важной задачи автор рассматривает исследование изменения взглядов на боевое применение бронепоездов в 1941 – 1945 гг. по сравнению с принятыми до войны. Для этого диссертант стремится:

- дать оценку задачам, возлагаемым на бронепоездные подразделения по предвоенным взглядам;

- изучить, какие боевые задачи выполняли бронепоездные части в начальный период войны 1941 – 1942 годах;

- рассмотреть, какие боевые задачи возлагались на бронепоезда во время наступательных операций в 1943 – 1945 годах;

- дать оценку эффективности действий бронепоездных частей в различных операциях 1941 – 1945 годов и в годы Великой Отечественной войны в целом.

Источники исследования. В период подготовки этой диссертации были использованы следующие виды источников:

1. Сборники документов и материалов, отдельные опубликованные документы.

2. Уставы, наставления и технические описания.

3. Работы общего характера, посвященные деятельности промышленности в годы войны и боевым операциям Великой Отечественной войны.

4. Источники личного происхождения (опубликованные и неопубликованные личные воспоминания и документы).

5. Материалы периодической печати.

6. Иностранная литература.

7. Немецкие фотографии периода Второй мировой войны.

8. Архивные документы.

Важным источником информации по истории строительства и боевого применения бронепоездов в Великой Отечественной войне служит сборник

документов в пяти книгах, изданный Министерством Обороны РФ в 2004 – 2007 годах к юбилею Главного автобронетанкового управления⁷. Отдельные документы, касающиеся бронепоездов, опубликованы во II, III, IV книгах издания. Однако объем этих документов довольно незначительный.

Несомненный интерес представляют уставы и специальная литература, изданные органами наркомата обороны СССР перед войной и в военные годы. Эти работы позволяют узнать о том, какую роль в войне отводило бронепоездам руководство Красной Армии, получить информацию об особенностях эксплуатации и боевого применения бронепоездов в 1941 – 1945 годах. К сожалению, количество таких материалов крайне невелико⁸.

Информацию о разработке проектов и строительстве бронепоездов на различных предприятиях и в разных городах Советского Союза можно найти в ряде изданий, посвященных истории железнодорожного транспорта СССР и России или истории отдельных железных дорог⁹, а также в работах, повествующих об истории железнодорожных войск Российской Армии¹⁰. Однако в этих работах информация о строительстве бронепоездов приведена фрагментарно, не содержит подробных статистических данных и имеет ряд неточностей.

О строительстве бронепоездов есть упоминания в ряде работ, посвященных деятельности предприятий тыла отдельных регионов Советского Союза в годы

⁷ Главное автобронетанковое управление. Люди, события, факты в документах (в пяти книгах). М.: Министерство Обороны Российской Федерации, 2004 – 2007.

⁸ См.: Боевой устав броневых сил РККА. Часть II. Книга 3. Боевое применение бронепоездов. Госвоениздат, 1931; Бронепоезд БП-43. Руководство по эксплуатации. М.: Издание НКО СССР, 1944; Маскировочная окраска бронепоездов зимой. НКО СССР, 1942; Килимиченко, П. К. Бронепоезда: устройство и боевое применение. Краткое пособие. М.: Краснознаменн. воен. акад. Красной Армии им. М.В. Фрунзе. Кафедра бронетанковых и механизир. войск, 1944.

⁹ См.: Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. Под ред. Н. С. Конарева. М.: Транспорт, 1987. 591 с.; Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР в 1941–1945 гг. М.: Наука, 1988. 388 с.; Стальная магистраль Нечерноземья: К 125-летию Горьковской ордена Трудового Красного Знамени железной дороги. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1983. 172 с.

¹⁰ Волконский Н.Л., Дьячкин А.Г., Зензинов Н.А., Сизов Е.Б., Столяров А.Ф., Яробков В.В. Железнодорожные войска России. Книга 3. На фронтах Великой Отечественной войны.: 1941 – 1945 гг. М.: Стэка, 2002.

Великой Отечественной войны. К ним, например, можно отнести сборник «Битва за Москву», изданный в 1966 году¹¹. В этой работе приведены воспоминания В.И. Виноградова «Наш первый бронепоезд»¹² и статья М.К. Плужникова «Коломна – фронту»¹³, которые содержат сведения о строительстве бронепоездов на предприятиях Коломны в 1942 – 1943 годах. Информацию об изготовлении бронепоездов в депо и заводах Южного Урала в 1942 году можно найти в диссертации Г.Ю. Колесниковой¹⁴. Эти работы содержат интересные детали о сооружении бронепоездов в данных регионах, приводят подробные сведения об их строителях и проблемах, возникающих при изготовлении составов.

Информация о боевом использовании бронепоездов в Великой Отечественной войне встречается в монографиях, посвященных отдельным боевым операциям 1941 – 1945 годов¹⁵. Но приводимые в данных работах сведения о бронепоездах носят эпизодический характер, и чаще всего сводятся к информации о действии бронепоездов в каком-то отдельном бое или операции. В работах, издающихся в последнее время, и написанных в том числе и с использованием немецких документов, таких как монография А.В. Неменко, также можно найти отдельные фрагменты о боевых действиях бронепоездов¹⁶. При этом на основе немецких данных можно получить сведения, отсутствующие в советских документах того же периода, в частности о действии бронепоездов, построенных в Крыму летом – осенью 1941 года.

Об истории сооружения и боевого применения отдельных бронепоездов опубликованы воспоминания, но количество их крайне незначительно: к ним

¹¹ Битва за Москву. М.: Московский рабочий, 1966. 624 с.

¹² Там же, с. 421 – 434.

¹³ Там же, с. 532 – 538.

¹⁴ Колесникова Г.И. Железнодорожный транспорт Южного Урала в годы Великой Отечественной войны. Дисс. д.и.н. Оренбург, 2006.

¹⁵ См.: Танкисты в сражениях за Ленинград. Сост. Б.А. Гинзбург. Л.: Лениздат 1987. 335 с.; Кирич И.Д. Черноморский флот в битве за Кавказ. М.: Воениздат, 1958. Зарубин Д.Е. Июль 1942. Старый Оскол. Старый Оскол: ООО «Оскольская типография». 2014. 120 с.; Жирохов М. Сражение за Донбасс. Миус-фронт 1941 – 1943. М.: Центрполиграф, 2011. 319 с.

¹⁶ Неменко А.В. Оборона Крыма 1941 г. Прорыв Манштейна. М.: «Яуза», 2017. 400 с.

относятся работы Н.И. Александрова, А.Н. Енина и А.С. Потехина¹⁷. Они написаны комиссарами бронепоезда «Железняков», особого бронепоезда № 2 «За Родину» и 31-го отдельного дивизиона бронепоездов, и повествуют о строительстве матчасти, формировании команд и боевых действиях. Но эти воспоминания содержат искаженные факты, а также во многих вопросах сильно идеологизированы, так как были опубликованы в 1960 – 1980-е годы.

Кроме того, информацию о строительстве и действиях бронепоездов можно найти в различных воспоминаниях участников боев, как с советской, так и с немецкой стороны, например у И.Х. Баграмяна, В. Тике и других¹⁸. Эти источники часто содержат интересную информацию, но чаще всего в них приводятся сведения только об одном или нескольких эпизодах с участием бронепоездов.

Информация о бронепоездах содержится в неопубликованных воспоминаниях участников строительства бронепоездов или людей, воевавших на них. Например, в музее электродепо г. Тимашевска имеется подборка материалов по строительству бронепоезда «Смерть немецким оккупантам», содержащая письма участников строительства, фотографии и документы¹⁹. Музей тепловозостроительного завода имени В. Куйбышева в Коломне располагает двумя альбомами о строительстве бронепоездов («За Сталина» и «Коломенский рабочий»), в которых, помимо фото, приведены сведения о ходе строительства и

¹⁷ См.: Александров Н.И. Севастопольский бронепоезд. Симферополь: Таврия, 1966. 230 с.; Енин А.Н. Стальная баррикада. Брянск: Приок. кн. изд-во. Брян. отд-ние. 1967. 118 с.; Потехин А.С. 31-й особый. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1985. 192 с.

¹⁸ См.: Баграмян И.Х. Так начиналась война. М.: Воениздат. 1971; Вильгельм Тике. Марш на Кавказ. Битва за нефть 1942-1943 гг. М.: Издательство «Эксмо». 2005; Лелюшенко Д.И.. Москва – Сталинград – Берлин – Прага. Издание 4-е, испр. – М.: Наука 1987. 408 с.; Кабанов П. А. Стальные перегоны. М.: Воениздат, 1973. 326 с.; Майер К. Немецкие гренадеры. Воспоминания генерала СС. 1939 – 1945 / Перевод Л. А. Игоревского. – М.: Центрполиграф, 2007. 320 с.

¹⁹ История бронепоезда «Смерть немецким оккупантам». Музей «Электродепо» г. Тимашевск.

особенностях конструкции этих составов²⁰. Имеются подобные воспоминания и в фондах Центрального музея Вооруженных Сил МО РФ²¹.

Вопросам строительства и применения бронепоездов в годы Великой Отечественной войны посвящены отдельные статьи в ряде периодических изданий. Некоторые из них были опубликованы еще в военные годы, в них обобщался опыт боевых действий бронепоездов в различных условиях²². Уровень подачи материала в этих работах различный – в некоторых в качестве первоисточников использовались воспоминания и ранее опубликованные труды²³, другие опирались главным образом на архивные документы и материалы²⁴. Все эти статьи рассказывают или о действиях бронепоездов в какой-то одной военной операции, или о действиях какого-то конкретного бронепоезда или дивизиона бронепоездов.

К иностранным источникам, содержащим сведения о бронепоездах Красной Армии 1941 – 1945 годов, следует отнести монографии В. Заводного и П. Мальмассари²⁵. Эти работы ценны приведенными в них сведениями из немецких документов о захваченных и подбитых бронепоездах Красной Армии, что позволяет в отдельных эпизодах уточнить информацию советской стороны.

Важным источником информации по бронепоездам Красной Армии являются немецкие фотографии 1941 – 1942 годов. Фотосъемка в частях вермахта не была запрещена, немецкие солдаты и офицеры располагали большим

²⁰ Альбом «Особый бронепоезд № 1 «За Сталина», альбом «Бронепоезд «Коломенский рабочий». Музей ОАО «Коломзавод».

²¹ См. Таллинский десант. Материалы об обороне Таллина в августе 1941 г. Май – август 1968.

²² Морозов В.М. Взаимодействие бронепоездов с пехотой в обороне // Журнал автобронетанковых войск. 1942. № 6, с. 38–42.

²³ См.: Ромадин С.В. Судьба «Железнякова». // Танкомастер. 1998. № 1. С. 18 – 27; С.А. Санеев. Бронепоезда в обороне Крыма 1941 - 1942 гг. // Локотранс. 2006. № 6. С. 12- 17; Гончаренко В.П. Сражались за Кавказ. // Электрическая и тепловозная тяга. 1990. № 10. С. 40 – 43.

²⁴ Опалев Н.М. Неизвестные страницы участия соединений артиллерийских бронепоездов Красной Армии в Сталинградской битве. // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2001. № 2 (20). С. 65 – 70.

²⁵ См.: Prof. Dr. W. Sawodny. Die Panzerzüge des Deutschen Reiches. EK-Verlag. 1996; Paul Malmassari. Armoured trains. An illustrated encyclopaedia 1825 – 2016. Seaforth Publishing, 2016.

количеством фотоаппаратов и много фотографировали. Также была налажена централизованная печать фотографий специальными фотолабораториями, поэтому получить фотоотпечатки, даже во фронтовых условиях, не представляло большого труда.

Многие фотографии, сделанные в то время, подписывались владельцами – указывалось время и место съемки, иногда добавлялись какие-то другие подробности. Благодаря этому можно не только идентифицировать тот или иной советский бронепоезд, подбитый или захваченный в бою, но и узнать другие подробности (характер полученных боевых повреждений, часть противника, с которой он воевал).

Автор собирал материалы в фондах пяти отечественных и двух зарубежных архивохранилищах: Центральном архиве Министерства обороны РФ (ЦАМО РФ), Российском государственном военном архиве (РГВА), Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ), Центральном государственном архиве г. Москвы, Центральном государственном архиве общественных объединений Украины (ЦГАООУ) и Национальном управлении архивов и документации США (National Archives and Records Administration, NARA).

Значительный объем информации по бронепоездам Красной Армии имеется в ЦАМО РФ, в фонде командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии. Здесь отложились документы о деятельности отдела бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 годы, которые содержат информацию о состоянии бронепоездной техники, строительстве новых бронеединиц, их ремонте, перевооружении, подготовке кадров и формировании частей. Значительный интерес представляют отчеты по боевым действиям бронепоездов, а также акты расследования причин их гибели, которые содержат подробную информацию о тактике использования.

Также материалы, касающиеся главным образом боевых действий бронепоездов, содержатся в фондах управлений фронтов и штабов армий.

Представленные здесь документы содержат информацию о взаимодействии бронепоездов со стрелковыми и танковыми частями, использовании их в составе групп поддержки войск на различных участках фронта, а также об эффективности их боевой работы.

Большой интерес представляют фонды отдельных дивизионов бронепоездов и отдельных бронепоездов. Собранные здесь документы позволяют не только проследить весь путь этих частей, но и содержат интересные подробности о строительстве, формировании и боевом использовании, которые часто отсутствуют в документах вышестоящих инстанций.

Российский государственный военный архив содержит главным образом документы о довоенном состоянии бронепоездной техники и бронепоездных частей. Документы об этом отложились в фонде автобронетанкового управления Красной Армии – это различные отчеты об испытаниях опытных и серийных образцов вооружения, донесения о серийном производстве бронепоездной техники, доклады и переписка о задачах бронепоездов в будущей войне, о ходе их формирования, боевой подготовки и участия в различных довоенных конфликтах. Отдельные документы, связанные с вооружением бронепоездов, отложились в фонде главного артиллерийского управления. В фонде организационно-мобилизационного управления штаба РККА содержится информация о разработке проектов штатов бронепоездных частей. В фондах управления делами при народном комиссаре обороны СССР и секретариате народного комиссариата обороны СССР имеются отдельные документы, касающиеся предвоенных взглядов на боевое использование бронепоездов и проектов мобилизационных планов по их развертыванию в случае начала войны.

Кроме того, в фонде управления делами при народном комиссаре обороны СССР имеются подлинные приказы наркома обороны за 1941 – 1945 годы.

Российский государственный архив экономики содержит документы, которые отражают вопросы, связанные со строительством бронепоездной техники в СССР в предвоенные годы и в годы Великой Отечественной войны. Это, прежде

всего, отчеты по работе предприятий, переписка по проектированию и испытанию новых образцов бронепоездной техники, доклады по снабжению пунктов строительства броней и вооружением, донесения о приемке готовых составов и различная переписка по этим вопросам, хранящиеся в фондах народных комиссариатов путей сообщения, среднего машиностроения и танковой промышленности.

В Российском государственном архиве социально-политической истории имеются решения правительства СССР и Государственного Комитета Оборона, связанные со строительством бронепоездов на предприятиях Советского Союза в 1941 – 1942 годах.

Отдельные документы, связанные со строительством и ремонтом бронепоездов в депо и на заводах Московского железнодорожного узла в 1941 – 1944 годах находятся в Центральном государственном архиве Москвы.

В Национальном управлении архивов и документации США в боевых документах корпусов и дивизий вермахта за 1941 – 1942 года имеется информация о ходе боев немецких частей с бронепоездами Красной Армии, а также описание захваченных советских бронепоездов.

Методология исследования. При написании диссертации автор руководствовался принципами историзма и объективности. Принцип историзма предполагает изучение предмета исследования с точки зрения его включенности в конкретно-исторический контекст; следует помнить, что любое явление подвергалось изменению, развивалось. Принцип объективности предполагает, что процесс исследования не должен зависеть от авторских предубеждений, идеологических пристрастий.

Использовались разные методы исторического исследования. Историко-генетический метод позволяет изучать явления в их развитии, проследить за их эволюцией. Историко-сравнительный метод применялся для сопоставления мобилизационных мероприятий, для выявления общего и особенного в ходе сравнения процессов, протекавших в разных районах страны. С помощью

историко-системного метода можно было изучить мероприятия по организации изготовления бронепоездов как единую систему, выявить существовавшие между подобными мероприятиями и сферами взаимосвязи.

Научная новизна исследования. Данная работа – первое комплексное исследование процессов строительства бронепоездов Красной Армии в Великой Отечественной войне, а также анализ их боевого применения в 1941 – 1945 гг. На основе ряда источников, большинство из которых впервые вводятся в научный оборот, изучаются и характеризуются мобилизационные мероприятия, проведенные бронепоездными частями, а также организация строительства новой матчасти на предприятиях народных комиссариатов путей сообщения и среднего машиностроения, деятельность ГКО и главного бронетанкового управления в данном вопросе.

Положения, выносимые на защиту:

1) Неудачи выполнения правительственных заданий по изготовлению типовых бронепоездов по единому проекту в начале Великой Отечественной войны были связаны с отсутствием утвержденного мобилизационного плана и эвакуацией предприятий, выделенных для строительства бронепоездов.

2) Большой успех имело изготовление бронепоездов в различных пунктах по инициативе предприятий и армейского командования.

3) Изготовление бронепоездов на не приспособленных для этого предприятиях является примером эффективного использования промышленности в условиях военного времени.

4) Несмотря на кризис снабжения, предприятия наркоматов путей сообщения и среднего машиностроения в целом справлялась со своими задачами. Имевшиеся производственные мощности позволяли выполнять требования фронта за счёт их перенапряжения.

5) Главное бронетанковое управление Красной Армии сумело наладить эффективное взаимодействие с гражданскими ведомствами и другими

учреждениями народного комиссариата обороны для организации постройки бронепоездов.

6) Несмотря на отсутствие предвоенных планов по широкому формированию бронепоездных частей, в годы войны удалось организовать не только создание новых частей, но и обеспечить процесс подготовки необходимых для этого кадров специалистов.

7) Не все боевые задачи, которые ставились перед бронепоездами в предвоенные годы, в условиях Великой Отечественной войны оказались востребованными. Война выдвинула новые требования, до этого не рассматривавшиеся.

8) Бронепоезда в годы Великой Отечественной войны доказали свою полезность и нужность, и оказали существенную поддержку частям Красной Армии, действовавшим в полосе железных дорог.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что собранный материал, обобщения и выводы способны позитивно повлиять на освещение рассматриваемой проблемы в последующем, на дальнейшее совершенствование отечественной исторической науки. Диссертация вносит свой вклад в определение роли и значения бронепоездов в достижении победы в Великой Отечественной войне. Также автору удалось выявить и охарактеризовать процессы по обеспечению изготовления бронепоездов на различных не приспособленных для этого предприятиях в условиях военного времени и общей эвакуации промышленности СССР из западных районов страны на Урал и в Сибирь.

Практическая значимость исследования. Результаты исследования могут быть использованы при составлении обобщающих работ по истории Великой Отечественной войны и других, затрагивающих вопросы советской истории рубежа 1941 – 1945 годов, а также в лекционных курсах по отечественной истории и специальных курсах по истории Великой Отечественной и Второй мировой войн.

Апробация результатов исследования. По тематике исследования опубликовано три статьи в журналах, входящих в перечень рецензируемых научных изданий ВАК, а также три монографии.

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы.

Глава 1. Бронепоезда Красной Армии в предвоенные годы

1.1. Совершенствование материальной части бронепоездов

К моменту окончания Гражданской войны в России (февраль 1922 года) в составе Красной Армии имелось 123 бронепоезда²⁶, не считая составов, находившихся на складах. По принятой в годы войны классификации они делились на три типа: А – полевой ударный для решения задач в условиях ближнего боя, вооруженный четырьмя 76-мм орудиями и 15-20 пулеметами, Б – с двумя 107-мм пушками и 10-12 пулеметами, для огневой поддержки ударных бронепоездов, и тип В – особого назначения, с одной – двумя 120-203-мм артсистемами и 5-8 пулеметами для подавления тыловых объектов противника.

Начавшееся в скором времени сокращение вооруженных сил коснулось и бронепоездов. Так, в июле 1923 года расформировали управление броневых сил Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА), занимавшееся вопросами снабжения и боевой подготовки автоброневых, танковых отрядов и бронепоездов, а его функции передали в ведение артиллерийского управления (АУ) РККА²⁷. При этом учет бронепоездов перешел к отделу материальной части АУ РККА, в котором было всего два человека. К этому моменту, по неполным данным, на учете состояло 105 бронепаровозов и 326 различных бронеплощадок²⁸. Постановлением Совета труда и обороны от 20 сентября 1924 года производилось сокращение количества бронепоездов в Красной Армии до 25, при этом за артиллерийским управлением закреплялось 90 бронепаровозов и 244

²⁶ РГВА. Ф. 20. Оп. 54. Д. 29. Л. 13.

²⁷ Центральный государственный архив Советской Армии. Путеводитель в двух томах. Т. 1. 1991. С. 82.

²⁸ РГВА. Ф. 20. Оп. 54. Д. 29. Л. 19.

бронеплощадки²⁹. Одновременно бронепоезда типа А стали называть легкими, типа Б – тяжелыми, а типа В были переданы в состав железнодорожной артиллерии.

Директивой заместителя председателя Революционно-военного совета СССР М.В. Фрунзе за № 73618/1340/М от 20 сентября 1924 года³⁰ сокращаемые бронепоезда выводились в резерв, и должны были направляться на специально формируемые базы хранения.

Начавшейся в том же месяце выбор места для создания базы вылился в целую проблему. Сначала предлагалось организовать ее в Тульских паровозоремонтных мастерских. Но при осмотре выяснилось, что требуется проведение довольно значительных подготовительных работ, а на территории мастерских находится большое количество паровозов, которые ремонтируются, причем срок окончания работ был не менее четырех-пяти месяцев. В качестве временной меры, до освобождения Тульских мастерских, для хранения бронепоездных единиц решили использовать территорию станции Плеханово Сызранско-Вяземской железной дороги³¹ (в 4 км от Тулы), но это не могло решить проблемы.

В результате, по предложению районного инспектора артиллерийских приемок артуправления РККА К.К. Сиркена для хранения бронепоездов решили приспособить часть территории вагоностроительного завода имени Урицкого на станции Мальцево (сейчас Мальцевская) Брянской губернии. В 1926 году приказом РВС СССР № 1206 здесь создается база бронепоездов Красной Армии³², предназначенная для хранения и ремонта бронеединиц. Ее начальником назначили К.К. Сиркена, а с декабря базу возглавил военный инженер Б.А. Исаков.

²⁹ РГВА. Ф. 20. Оп. 19. Д. 114. Л. 165.

³⁰ РГВА. Ф. 20. Оп. 21. Д. 40. Л. 9

³¹ Там же. Л. 1-5.

³² РГВА Ф. 4. Оп. 3. Д. 2869. Л. 348.

С октября 1922 года в Брянск начала прибывать матчасть расформировываемых бронепоездов. В 1925 году, используя производственные возможности бывшего завода имени Урицкого, на бронебазе организовали мастерские по ремонту бронеплощадок и бронепаровозов. К 1929 году мастерские могли производить до 24 капитальных ремонтов бронеединиц в год³³.

Ситуация с состоянием бронепоездного парка в СССР коренным образом изменилась после создания в декабре 1929 года управления моторизации и механизации Рабоче-крестьянской Красной Армии (УММ РККА), которое возглавил И.А. Халепский. В функции нового управления передавались все вопросы, связанные с танковыми и броневыми частями³⁴.

Первоочередной задачей УММ РККА стала инвентаризация всего имевшегося в армии бронетанкового имущества, в том числе и бронепоездов. В январе 1930 года был проведен учет всех бронепоездных единиц, находившихся в армии. В это же время бронебазу РККА в Брянске переформировали в военный склад № 60, который возглавил военный инженер В.П. Морозов. По результатам инвентаризации бронепоездного парка, по состоянию на 31 января 1930 года в частях Красной Армии и на складе № 60 имелось 76 бронеплощадок 42 бронепаровоза³⁵, построенных еще в годы Гражданской войны.

Выяснив ситуацию с состоянием бронепоездного парка, руководство УММ РККА приняло решение провести модернизацию имевшихся бронепоездов с целью повышения их боевых и технических характеристик. Эти работы велись под руководством созданной 1 апреля 1930 года 3-й (бронепоездной) секции научно-технического комитета (НТК) УММ РККА, в мастерских военного склада № 60.

Первоочередной задачей модернизации было оснащение составов электрооборудованием и связью для облегчения управления в бою. Также

³³ РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 363. Л. 33-35.

³⁴ Центральный государственный архив Советской Армии. Путеводитель в двух томах. Т. 1. 1991. С. 120.

³⁵ РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 421. Л. 1, Ф. 40442. Оп. 1. Д. 106. Л. 33-43.

предусматривался ремонт брони и вооружения. Для проведения этих работ использовали бронепоезд, изготовленный на Сормовском заводе в Нижнем Новгороде в 1920 году. Бронепоездов такого типа в годы Гражданской войны построили более 20, и они считались лучшими среди полевых ударных бронепоездов РККА того времени. Каждый из них состоял из бронепаровоза и двух бронеплощадок, на каждой из которых устанавливалось два 76-мм орудия и шесть 7,62-мм пулеметов Максима.

В ходе модернизации в командирской рубке на бронепаровозе установили телефонный аппарат для связи командира бронепоезда с бронеплощадками. Телефон дублировался световой сигнализацией (цветные лампочки), с помощью которой на бронеплощадки передавались команды «К бою», «Химическая атака», «Воздушное нападение» и «Отбой», а также рупорной связью. Командиры площадок имели в своем распоряжении пульта световой и рупорной сигнализаций для передачи команд командирам орудий и одному пулеметному расчету. Весь состав оборудовался электрическим освещением, электричеством напряжением 110 В вырабатывала паровая машина с генератором, установленная у сиденья машиниста и приводимая в движение паром от котла паровоза³⁶.

Испытания модернизированного сормовского бронепоезда прошли с 25 июня по 7 июля 1930 года на участке железной дороги Брянск – Карачев и показали, что установка освещения и средств связи значительно облегчала действия экипажа и командира бронепоезда в бою. Вместе с тем, обнаружился и ряд недостатков – плохая слышимость рупорной связи, сильный перегрев динамо-машины³⁷.

Летом 1930 года модернизированный бронепоезд оснастили радиостанцией 61БК с рамочной антенной, смонтированной на бронировке котла, улучшили схемы связи и освещения, на бронеплощадках установили оптические смотровые

³⁶ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 20. Л. 33-35.

³⁷ Там же. Л. 64.

приборы и новые стеллажи для боеприпасов. Однако дальнейшие работы по модернизации бронепоездов сормовской конструкции прекратили.

Дело в том, что согласно разработанным к тому времени требованиям, все бронепоезда Красной Армии должны были иметь возможность действовать на дорогах Западной Европы (ширина железнодорожной колеи в Европе 1435 мм, в России и СССР 1530 мм). В ходе проведения расчетов и замеров выяснилось, что бронеплощадки сормовской постройки в западноевропейский габарит не вписываются – при движении по таким дорогам они неизбежно стали бы задевать стоящие вдоль железнодорожного полотна платформы, столбы, различные строения. Для того чтобы избежать этого, бронеплощадки требовалось переделать, при этом объем работ оказался довольно значительным. Кроме того, более внимательный осмотр выявил сильный прогиб вагонной рамы (из-за ее значительной перегрузки) на большинстве бронеплощадок, изготовленных Сормовским заводом. Поэтому от дальнейшей модернизации этих бронеединиц отказались.

Параллельно с модернизацией сормовского бронепоезда мастерские военного склада № 60 разработали собственный проект бронепаровоза и легкой бронеплощадки, представленные на утверждение в УММ РККА летом 1930 года³⁸. Паровоз бронировался листами толщиной 8, 10 и 16 мм, которые крепились к металлическому каркасу при помощи болтов. В передней части четырехосного тендера размещалась рубка командира бронепоезда с аппаратурой связи и смотровыми приборами. Команда бронепаровоза состояла из десяти человек.

Легкая бронеплощадка, разработанная мастерскими военного склада № 60, изготавливалась на базе большегрузного полувагона на тележках «Фокс-Арбель», и имела две цилиндрических башни, в каждой из которых устанавливалась 76-мм пушка образца 1902 года и 7,62-мм пулемет Максима. Еще четыре таких же пулемета монтировались в бортах корпуса. Командир площадки имел в своем

³⁸ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 61. Л. 27.

распоряжении специальную наблюдательную шестигранную рубку, установленную в центре на крыше корпуса. Экипаж площадки состоял из 35 человек. Бронекорпус крепился на каркасе из металлического профиля при помощи болтов, причем, из-за дефицита броневой стали проект предусматривал использование обычной (неброневой) стали толщиной 9 – 12 мм, которую предполагалось снимать с бронеплощадок постройки времен Гражданской войны. При этом листы устанавливались в два слоя³⁹.

Проекты получили одобрение в УММ РККА, и к весне 1931 года мастерские склада № 60 изготовили бронепаровоз и две бронеплощадки. В документах того времени новые бронеединицы именовались как «бронепаровоз типа военсклада № 60» и «легкая бронеплощадка типа военсклада № 60»⁴⁰.

В августе – октябре 1931 г. на участке Брянск – Карачев прошли испытания двух бронепоездов: модернизированного сормовского и изготовленного по чертежам военсклада № 60⁴¹. 3 ноября полученные результаты рассматривались на заседании научно-технического комитета УММ РККА, посвященном модернизации бронепоездов.

В ходе обсуждения комитет пришел к решению, что проект военсклада № 60 имеет ряд преимуществ: вписывается в габарит европейских железных дорог, броня обеспечивает защиту при обстреле 7,62-мм простой винтовочной пулей со всех дистанций, а бронебойной с дистанции 400 шагов (280 м) и выше, бронеплощадки имеют увеличенный возимый боекомплект (540 выстрелов к орудиям и 10000 патронов к пулеметам), а установка смотровых оптических приборов, телефонной, рупорной, световой связи и электроосвещения значительно улучшают действия команды. В выводах отмечалось: «Проведенная модернизация бронепоездов позволяет управлять в бою как соединением (дивизион), так и отдельными единицами. Из средств ПВО на тендере оставить

³⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 362. Л. 44.

⁴⁰ РГВА. Ф. 31811. Оп. 1. Д. 392. Л. 176.

⁴¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 105. Л. 67.

одну спаренную установку пулеметов Максима с броневым прикрытием для защиты прислуги от наземного огня.

Особо отмечается необходимость срочного выполнения опытных работ по установке в рубках бронепаровозов бронепоездов типа военсклада № 60 предложенных управлением связи РККА стандартных радиостанций типа 72ТК»⁴².

По результатам этого заседания было принято решение о бронировании паровозов по проекту военного склада № 60 и постепенной замене ими бронепаровозов, изготовленных в 1918 – 1920 годах. К серийному производству также принимались легкие бронеплощадки типа военного склада № 60. Планом на 1932 год предусматривалось изготовить в мастерских военного склада № 60 14 бронепаровозов и 26 легких бронеплощадок по разработанным в мастерских чертежам⁴³.

При выполнении плана предусматривалось широко использовать «все имеющиеся материалы на поступающих объектах и внутренние ресурсы склада (нижегородская броня и прочее)», а также не изготавливать бронеплощадки полностью, а приводить уже имеющиеся площадки постройки 1918-1920 г. к разработанному проекту стандартной площадки типа военсклада № 60⁴⁴. На них ставились башни с 76-мм орудиями на новых тумбовых установках, выпуск которых организовали на заводе «Красный Профинтерн» в Брянске. От ранее использовавшихся они отличались меньшей массой (их изготавливали литыми, а не клепаными) и более простой конструкцией.

План 1932 года выполнить не удалось – Ижорский завод в Ленинграде, который должен был поставлять броневой лист в Брянск, не смог отгрузить его в необходимом количестве. Проблемы с броневым листом были и в последующем. Так, в марте 1933 года представитель военного склада № 60 сообщал в УММ

⁴² РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 105. Л. 80.

⁴³ Там же. Л. 57.

⁴⁴ РГВА. Ф. 31811. Оп. 1 Д. 362. Л. 23, 25, 27.

РККА о полном отсутствии брони для изготовления бронепоездов⁴⁵. Для выхода из этой ситуации было принято решение об использовании вместо отсутствующих бронелистов толщиной 10 и 15 мм листов толщиной 13, 15 и 16 мм, которые были забракованы при изготовлении броневых корпусов танков. При этом требовалось, чтобы эти листы не пробивались 7,62-мм бронебойной винтовочной пулей с дистанции 50 м.

В 1932 году мастерские склада № 60 разработали улучшенный вариант легкой бронеплощадки. В качестве базы для нее использовалась рама 4-осного 50-тонного вагона на тележках «Даймонд» – изготовление таких вагонов начал брянский завод «Красной Профинтерн». Броневая защита бортов делалась двойной: снаружи 15-мм броневой лист, изнутри 12-мм лист из обычной стали с воздушным зазором между ними. Крепление брони к каркасу из металлического профиля осуществлялось болтами. Благодаря более плотной компоновке удалось уменьшить высоту корпуса и броневагона в целом по сравнению с бронеплощадкой типа военсклада № 60.

Орудийные башни изготавливались из плоских 15-мм бронелистов, сваренных между собой, и в плане имели вид правильного 20-угольника. Пулеметы Максима монтировались в шаровых установках, что облегчило ведение огня и позволило увеличить углы обстрела.

Командирскую башенку оснастили танковым смотровым прибором ПТК, обеспечивавшим круговой обзор, что улучшило наблюдение за полем боя. Изменили конструкцию боеукладки, что позволило увеличить возимый боезапас до 560 снарядов и 30000 патронов, ввели внутреннюю связь между командиром бронеплощадки, командирами орудий и пулеметными расчетами, установили 10 аккумуляторов для обеспечения аварийного освещения.

Также мастерские бронерембазы № 60 переработали бронепаровоз. На нем изменили конструкцию командирской рубки, в которой смонтировали радиостанцию 71-ТК-1 с поручневой антенной, на тендере установили

⁴⁵ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 246. Л. 84.

шестигранную неподвижную башню со спаренной зенитной установкой пулеметов Максима, изменили номенклатуру используемых броневых листов.

Проекты получили одобрение, и мастерские военного склада № 60 в 1933 году изготовили две бронеплощадки и бронепаровоз⁴⁶. Чуть позже эти бронеединицы получили обозначение ПЛ-35 и ПР-35 – «бронеплощадка легкая образца 1935 года» и «бронепаровоз образца 1935 года»⁴⁷. Их выпуск начался в 1934 году.

Таким образом, можно констатировать, что в первой половине 1930-х годов работы по улучшению боевых качеств бронепоездов фактически сводились к переделке и модернизации составов, изготовленных в годы Гражданской войны. Улучшения касались главным образом средств связи и наблюдения. Проблемы с получением кондиционного броневых листов вынуждали устанавливать броню в два слоя, что приводило к утяжелению конструкции. Работы по использованию более современных артиллерийских систем на бронепоездах не производились.

Параллельно с работами по легким бронеплощадкам, мастерские военного склада № 60 занимались проектированием тяжелых бронеплощадок. Первые из них были изготовлены в середине 1930 года, и представляли собой переделку бронеплощадок, построенных в годы Гражданской войны.

Из-за отсутствия специальной брони борта корпуса площадок имели двойные стенки из обычной (не броневой) стали. На одном конце площадки располагалась цилиндрическая орудийная башня, изготовленная из 20-мм стали. Ее конструкция была похожа на башню легкой бронеплощадки типа военсклада № 60, но имела больший диаметр и высоту. Для демонтажа и установки орудия в задней части башни имелись специальные люки. На крыше корпуса монтировалась шестигранная командирская башня с шестью смотровыми щелями.

⁴⁶ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 231. Л. 76.

⁴⁷ Бронепоезда. Научно-испытательный бронетанковый полигон ГБТУ Красной Армии. 1944. Л. 14.

Вооружение бронеплощадки состояло из 107-мм орудия образца 1910 года и одного пулемета Максима в башне и четырех пулеметов Максима в бортах. Орудие монтировалось на тумбовой установке брянского завода «Красный Профинтерн». Боекомплект – снаряды, заряды и патроны в лентах и коробках – хранились в специальных стеллажах, экипаж состоял из 15 человек. Такие площадки в документах именовались «тяжелыми бронеплощадками типа военсклада № 60»⁴⁸. Их изготовление велось мастерскими склада в 1930 – 1931 годах.

Летом 1932 года мастерские склада № 60 разработали проект модернизированной тяжелой бронеплощадки. На ней предполагалось улучшить боеукладку, провести электрическое освещение и паровое отопление, установить новые оптические приборы, телефонную связь, световую сигнализацию для передачи команд, ввести укладки необходимого инструмента, запасных частей, подрывного и химического имущества⁴⁹. Проект получил одобрение УММ РККА, и в начале 1933 года были изготовлены две таких бронеплощадки и бронепаровоз, которые включили в состав модернизированного тяжелого бронепоезда. Средства для его постройки были собраны «бывшими красногвардейцами и красными партизанами комиссии при Харьковском горсовете и Сталинградском землячестве». Состав, названный «Клим Ворошилов», 23 февраля 1933 года постановлением РВС СССР в торжественной обстановке был передан отдельному полку бронепоездов⁵⁰.

Модернизированный тяжелый бронепоезд прошел испытания стрельбой и пробегом на участке Брянск – станция Снежитская. В выводах по результатам испытаний говорилось: «В основном все элементы дополнительной модернизации отвечают своему назначению, повышают боеспособность бронепоезда и обеспечивают лучшее управление и обслуживание последнего...

⁴⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 362. Л. 46.

⁴⁹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 287. Л. 17-19.

⁵⁰ Там же. Л. 11.

Считать необходимым все вновь введенные элементы модернизации включить в перечень модернизации легких и тяжелых бронепоездов для выполнения их на всех бронеплощадках и бронепаровозах, выпущенных в 1933 году»⁵¹.

К этому времени стало ясно, что мастерские военного склада № 60 не справляются с планом выпуска новых бронепоездов. Мастерским не хватало необходимого оборудования, станков и квалифицированных кадров. Поэтому в 1933 году по ходатайству наркомата обороны Совет народных комиссаров СССР распорядился передать изготовление бронепоездов заводу «Красный Профинтерн» в Брянске. Выбор был не случаен – предприятие, основанное в 1873 году как Брянский механический завод, являлось одним из самых крупных в Советском Союзе. Завод занимался выпуском паровозов, грузовых железнодорожных вагонов и цистерн, сельскохозяйственной техники, труб, рельсов и другой продукции, располагал мощной производственной базой и подготовленными кадрами. Кроме того, «Красный Профинтерн» уже имел опыт постройки и ремонта бронепоездов в годы Гражданской войны.

Сначала заводу поручили выпуск тяжелых бронеплощадок – в марте 1933 года мастерские склада № 60 передали предприятию чертежи, сюда же прибыл и модернизированный тяжелый бронепоезд. До конца года «Красный Профинтерн» изготовил восемь тяжелых бронеплощадок, и еще две в 1934-м, после чего их производство прекратили⁵². Тяжелые площадки завода «Красный Профинтерн» несколько отличались от аналогичных площадок, изготовленных мастерскими военсклада № 60. Они оснащались орудийными башнями новой конструкции, изготовленными из плоских бронелистов и в плане имевших форму 20-гранника.

Всего в 1930 – 1934 годах бронепоездные части Красной Армии получили 26 тяжелых бронеплощадок, из них 16 изготовили мастерские склада № 60 и 10

⁵¹ Там же. Л. 24.

⁵² РГАЭ. Ф. 7297. Оп. 41. Д. 73. Л. 47, 65.

завод «Красный Профинтерн»⁵³. В документах первые именовались «тяжелые бронеплощадки типа военсклада № 60», а вторые – ПТ-33 (тяжелая бронеплощадка 1933 года). С 1935 года встречается обозначение ПТ-35, которое применяется ко всем тяжелым бронеплощадкам.

Как и в случае с легкими бронеплощадками, конструкция тяжелых являлась дальнейшим развитием площадок постройки времен Гражданской войны. Изменения в основном затронули установку средств связи, электрического оборудования и оптических приборов. Вопрос об использовании более современных и мощных артиллерийских систем (например 122-мм орудия образца 1931 года) вместо используемой на тяжелых бронепоездах 107-мм пушки образца 1910 года, не поднимался.

В конце 1933 года на завод «Красный Профинтерн» передали изготовление легких бронеплощадок ПЛ-35 и бронепаровозов ПР-35. Для изготовления бронепоездов на заводе создали специальный сборочный цех (цех № 6). Сборку тумбовых установок и монтаж орудий на них вел артиллерийский цех (цех № 3). Броневой лист поставлялся с Ижорского завода в Ленинграде, а термообработка бронедеталей осуществлялась термическим цехом «Красного Профинтерна»⁵⁴.

Паровозы под бронирование серии Ов или Оп поступали с заводов наркомата путей сообщения после проведения капитального ремонта. Для этого использовали паровозы изготовления 1895 – 1906 годов, которые дорабатывались – на них устанавливали специальный модератор, паровое отопление и дополнительную перегородку в водяном баке тендера. При ремонте все паровозы подготавливались к переходу для действий на западноевропейской колее 1435 мм.

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

⁵³ РГВА. Ф. 31811. Оп. 16. Д. 126. Л. 121-122.

⁵⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 324. Л. 18, 22, 34.

Испытание и приемка ходовых частей для бронеплощадок велись непосредственно на заводе инспектором НКПС, отстрел орудийных установок и их приемка осуществлялась военным представителем артиллерийского управления Красной Армии. Готовые бронеплощадки и бронепаровозы принимались представителями военной приемки, после чего передавались в войска.

Для обеспечения серийного изготовления бронепоездов на заводе «Красный Профинтерн» создали конструкторское бюро и технологический сектор при техотделе спецпроизводства. К началу Великой Отечественной войны на заводе «Красный Профинтерн» была сосредоточена вся техническая и технологическая документация по бронепоездам, необходимая для их серийного производства⁵⁵.

Решение о выделении специального промышленного предприятия для изготовления бронепоездов позволило стандартизировать их материальную часть, что облегчило эксплуатацию составов в войсках и их ремонт. Кроме того, оборудование и станочный парк такого крупного предприятия, как завод «Красный Профинтерн», облегчали изготовление бронеединиц и позволяли упростить сборку ряда узлов и деталей. Вместе с тем, нельзя не отметить, что руководство «Красного Профинтерна» относилось к выпуску бронепоездных единиц как к побочной продукции. Дело в том, что основной номенклатурой предприятия являлись паровозы серии СО, железнодорожные цистерны, большегрузные платформы и изотермические вагоны – брянский завод производил их от 30 до 40% общего выпуска такой продукции в СССР. Естественно, все основные силы и ресурсы использовались в производстве основной продукции. В результате, изготовление нескольких бронепоездов в год рассматривалось дирекцией предприятия как дополнительная, но не основная нагрузка на завод. Поэтому «Красный Профинтерн» часто использовал площади

⁵⁵ Отчет о работе управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 гг. Бронепоезда, бронемашины, аэросани и мотоциклы в Великой Отечественной войне. М.: Издание ГБТУ КА. 1945. Л. 23.

бронепоездного цеха № 6 для выполнения заданий, не связанных с бронепоездами, часто срывая план по их изготовлению.

С 1935 года бронепоезда, состоявшие на вооружении Красной Армии, в документах стали именоваться как БП-35 – «бронепоезд образца 1935 года». Причем этот индекс стал применяться ко всем бронепоездам довоенной постройки вне зависимости от того, какими типами бронеплощадок они комплектовались⁵⁶.

После передачи серийного производства на «Красный Профинтерн» мастерские военного склада № 60 с начала 1935 года стали заниматься ремонтом и модернизацией бронепоездной техники: перебронировкой паровозов, заменой орудийных установок, монтажом электрооборудования. А созданное при мастерских конструкторское бюро вело разработку и изготовление новых образцов техники для вооружения бронепоездов. В июне 1937 года мастерские и конструкторское бюро военного склада № 60 выделили в самостоятельное подразделение – броневую ремонтную базу № 6. С этого времени и до августа 1941 года бронерембаза № 6 являлась единственным предприятием, занимавшимся ремонтом специальной части бронепоездов (бронекорпуса, вооружение и внутреннее оборудование).

В августе – сентябре 1936 года в КБ военсклада № 60 под руководством заместителя начальника технической части мастерской склада Тузова и начальника конструкторского бюро интенданта 3-го ранга А. Щербова разработали проект легкой бронеплощадки, получившей обозначение ПЛ-36⁵⁷. На ней предполагалось увеличить толщину брони до 20 мм, для повышения пулестойкости борта корпуса, командирская башенка и орудийные башни делались наклонными (8° к вертикали). Крепление брони к каркасу и раме вагона осуществлялось болтами, а затем бронелисты должны были свариваться между собой.

⁵⁶ Бронепоезда. Научно-испытательный бронетанковый полигон ГБТУ Красной Армии. 1944. Л. 20.

⁵⁷ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 748. Л. 2-3.

Артиллерийское вооружение состояло из двух 76,2-мм орудий образца 1902/30 года с длиной ствола в 40 калибров на модернизированных тумбовых установках. Последние обеспечивали углы обстрела по вертикали от -5° до $+37^{\circ}$, что позволяло при необходимости вести заградительный огонь по самолетам.

Существенно было переделано пулеметное вооружение. Помимо двух пулеметов Максима в орудийных башнях, еще четыре устанавливалось в пулеметных башенках (по две на каждом конце платформы), что существенно повысило маневренность пулеметного огня.

После рассмотрения проекта бронеплощадки ПЛ-36 и его обсуждения, руководство АБТУ РККА (1 января 1935 года УММ РККА переименовали в автобронетанковое управление Рабоче-крестьянской Красной Армии – АБТУ РККА) приняло решение о разработке нового варианта легкой бронеплощадки, представлявшего собой гибрид конструкций ПЛ-35 и ПЛ-36. От первой взяли конструкцию корпуса с увеличением толщины брони до 20 мм, от второй – орудийные башни с тумбовыми установками и вооружением, а также внутренние укладки инструмента и имущества. Проект такой площадки, получившей обозначение ПЛ-37 (площадка легкая образца 1937 года), разработали в конструкторском бюро военного склада № 60 к лету 1937 года⁵⁸. После согласования с АБТУ РККА и устранения некоторых недоработок чертежи ПЛ-37 передали на завод «Красный Профинтерн» для организации серийного производства. Изготовление легких бронеплощадок ПЛ-37 началось в начале 1938 года.

ПЛ-37 изготавливалась на раме и ходовой части 50-тонного 4-осного вагона на тележках типа «Даймонд» производства завода «Красный Профинтерн». Толщина брони составляла 15-20 мм, что обеспечивало защиту от 7,62-мм бронебойных пуль на всех дистанциях, от 12,7-мм бронебойных пуль пулемета ДК с 650 м и более, от 37-мм бронебойных снарядов с 1200 м и более. Орудийные башни имели наклонные борта. Использование новых 76,2-мм пушек образца

⁵⁸ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 988. Л. 10.

1902/30 года и модернизированных тумбовых установок конструкции завода «Красный Профинтерн» позволило увеличить дальность стрельбы с ПЛ-37 до 14 километров (для сравнения: у ПЛ-35 – 12 км, у площадки типа военсклада № 60 – 10 км). Кроме того, в отличие от ПЛ-35 орудия на ПЛ-37 оборудовались ножным спуском, что облегчало ведение огня. Пулеметы устанавливались в шаровых установках как на ПЛ-35. Боекомплект составлял 560 снарядов и 28500 патронов (114 коробок), уложенных в специальные стеллажи.

Бронеплощадки ПЛ-37 оборудовались паровым отоплением (от паровой машины паровоза), внутренним освещением и аккумуляторами для аварийного освещения. Под полом имелись укладки шанцевого инструмента, запасных частей для орудий и пулеметов, инструмента для ремонта брони, подрывного имущества и имущества связи. Все смотровые щели в башнях и корпусе оснащались смотровыми приборами с пуленепробиваемыми стеклами «Триплекс», что облегчило наблюдение за полем боя. Бронеплощадки ПЛ-37 вписывались в западноевропейский железнодорожный габарит и были подготовлены к переходу для действий на железных дорогах колеи 1435 мм⁵⁹.

Изготовление бронеплощадок ПЛ-37 велось вплоть до начала Великой Отечественной войны и эвакуации завода «Красный Профинтерн» в августе 1941 года. С конструктивной точки зрения это были лучшие легкие бронеплощадки довоенной разработки. Использование 76-мм дивизионных пушек образца 1902/30 годов на модернизированных тумбовых установках повысило огневую мощь площадок и позволяло при необходимости вести заградительный огонь из орудий и по воздушным целям. К недостаткам площадок стоит отнести их слабое бронирование, защищавшее только от пуль и осколков снарядов.

В 1938 – 1939 годах несколько бронеплощадок ПЛ-35 прошли модернизацию на бронерембазе № 6. На них установили башни от ПЛ-37 с 76,2-мм орудиями образца 1902/30 года на модернизированных тумбах завода «Красный Профинтерн», провели усиление брони, получив пулестойкость,

⁵⁹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 988. Л. 20, 25, 27, 32.

эквивалентную 20 мм бронелисту, заменили средства внутренней связи. Однако оказалось, что стоимость работ по модернизации выше, чем затраты на постройку новой ПЛ-37. Поэтому от дальнейших работ по улучшению ПЛ-35 отказались⁶⁰.

В 1940 году бронерембазой № 6 был разработан проект легкой бронеплощадки ПЛ-40 и бронепаровоза ПР-40. На них предлагалось увеличить толщину брони до 20 – 30 мм, использовать вместо пулеметов Максима 7,62-мм ДС и 12,7-мм ДК, улучшить средства связи и увеличить возимый боезапас⁶¹. Изготовление бронекорпусов должно было вестись при помощи сварки – к этому времени завод «Красный Профинтерн» освоил автоматическую сварку железнодорожных цистерн по методу академика Б. Патона, предполагалось использовать этот опыт и при изготовлении бронеплощадок и бронепаровозов. Проекты были рассмотрены в августе 1940 года на совещании в АБТУ РККА, где получили одобрение. Но завод «Красный Профинтерн», ссылаясь на загруженность другими работами, согласился изготовить опытные образцы ПЛ-40 и ПР-40 лишь во втором полугодии 1941 года. Проекты ПР-40 и ПЛ-40 позволяли не только упростить конструкцию бронепаровоза и бронеплощадки, но и снизить время на их изготовление. Однако из-за того, что «Красный Профинтерн» отодвинул сроки постройки опытных образцов, работы по сварным бронеплощадкам и бронепаровозам так и не были выполнены.

Летом 1936 года конструкторское бюро военного склада № 60 разработало вариант тяжелой бронеплощадки, получившей обозначение ПТ-36. Ее проектирование шло параллельно с работами по легкой площадке ПЛ-36, и поэтому конструктивно эти варианты имели много общего.

Бронирование ПТ-36 усилили до 20 мм, а для увеличения пулестойкости борта корпуса устанавливались под углом в 8° градусов. Основное вооружение состояло из модернизированного 107-мм орудия образца 1910/30 года, установленного в башне на модернизированной тумбовой установке завода

⁶⁰ РГВА. Ф. 31811. Оп. 16. Д. 126. Л. 123.

⁶¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 1135. Л. 126, ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 324. Л. 87.

«Красный Профинтерн» и имевшее углы обстрела по вертикали от -3° до $+37^{\circ}$. Пулеметов Максима имелось пять: один в орудийной башне, два в бортах корпуса и два в специальных пулеметных башенках на переднем конце платформы. Кроме того, на ПТ-36 установили счетверенную зенитную установку 7,62-мм пулеметов Максима. Она размещалась в задней части корпуса и могла вести огонь по самолетам через сдвижной люк в крыше. Возимый боекомплект составлял 160 снарядов раздельного заряжания и 37000 патронов в коробках. На ПТ-36 была введена система выключения рессор площадки для облегчения ведения огня из орудия⁶².

Проект новой тяжелой бронеплощадки и модернизированной тумбовой установки для 107-мм орудия рассмотрели в сентябре 1936⁶³ года на заседании АБТУ РККА. После всестороннего обсуждения было принято решение об изготовлении опытного образца. Постройку площадки вели мастерские военного склада № 60, а тумбовую установку для нее изготовил завод «Красный Профинтерн». В марте 1937 года опытный образец был собран и прошел заводские испытания⁶⁴. По их результатам выявилась необходимость внесения в конструкцию площадки ряда изменений. Работы по устранению выявленных недостатков и доработке площадки затянулись – повторные заводские испытания провели в конце 1937 года, а полигонные – в августе-сентябре 1938 года. В заключение отчета о полигонных испытаниях говорилось: «Скорострельность составляет 5-6 выстрелов в минуту с исправлением наводки и 6-8 выстрелов в минуту без исправления...

Орудийному расчету при стрельбе работать удобно, кучность удовлетворительная, наличие двух приводов поворотного механизма позволяет работать одновременно с двух сторон»⁶⁵.

⁶² РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 748. Л. 9-11.

⁶³ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 1135. Л. 13.

⁶⁴ РГВА. Ф. 31811. Оп. 16. Д. 74. Л. 16, 23.

⁶⁵ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 1135. Л. 20.

Летом 1939 года опытный образец тяжелой бронеплощадки, получившей обозначение ПТ-38 («бронеплощадка тяжелая образца 1938 года»), прошел войсковые испытания. По их результатам АБТУ РККА подняло вопрос о принятии ПТ-38 на вооружение Красной Армии⁶⁶.

Осенью 1940 года планом работ на второе полугодие 1941 года по заводу «Красный Профинтерн» включили изготовление двух ПТ-38 для вооружения ими одного тяжелого бронепоезда. Однако осуществлению данного плана помешала Великая Отечественная война⁶⁷.

Опытный образец ПТ-38 в декабре 1941 года включили в состав 22-го отдельного дивизиона бронепоездов, в котором она прошла всю войну, показав хорошие боевые и эксплуатационные качества⁶⁸.

107-мм орудие 1910/30 года, разработанное еще до Первой мировой войны, несмотря на проведенную в 1930-1931 годах модернизацию, к концу 1930-х годов оно уже устарело и не отвечало требованиям, предъявляемым к современным артсистемам. Тем более, что выпуск 107-мм пушек к этому времени был уже прекращен. Поэтому артиллерийское и автобронетанковое управления Красной Армии предлагали рассмотреть конструкторам рембазы № 6 варианты вооружения тяжелой бронеплощадки ПТ-38 122-мм гаубицей М-30 или 122-мм пушкой А-19. Рембаза № 6 провела расчеты по вооружению площадки ПТ-38 такими артсистемами, показавшие возможность использования орудий калибра 122-мм. Дальнейшего продолжения эти работы не получили, хотя бои Великой Отечественной войны показали, что бронеплощадки с артсистемами крупных калибров оказались востребованными в боевых условиях.

В начале 1930-х годов в СССР велись активные работы по проектированию мотоброневагонов, которые рассматривались в качестве возможной альтернативы бронепоездам. Мотов вагоны оснащались двигателями внутреннего сгорания, и

⁶⁶ РГВА. Ф. 20. Оп. 38. Д. 3577. Л. 55, Ф. 31811. Оп. 2. Д. 988. Л. 97.

⁶⁷ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 324. Л. 111.

⁶⁸ ЦАМО РФ. Ф. 22-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 112826. Д. 2. Л. 1-3, 14, там же, Оп. 79917. Д. 2. Л. 11-12.

имели преимущества перед бронепаровозами по скорости, запасу хода, компактности и скрытности передвижения (отсутствие дыма).

В 1932 – 1934 годах конструкторское бюро московского завода Можерез под руководством инженера Н. Гуленко спроектировало несколько образцов мотоброневагонов. На них предполагалось использовать карбюраторный двигатель и коробку перемены передач от танка Т-28, а в качестве вооружения – 107-мм орудия или 76-мм пушки в башнях танков Т-28⁶⁹. Три варианта рассматривались научно-техническим комитетом УММ РККА в конце 1934 года. Выбор был сделан в пользу проекта с тремя башнями от танка Т-28. Дальнейшую разработку проекта военные поручили конструкторскому бюро СКБ-2 Кировского завода в Ленинграде⁷⁰. Выбор в пользу этого предприятия был не случаен – здесь выпускались танки Т-28, агрегаты которых предполагалось использовать при разработке нового образца мотоброневагона.

Задание на проектирование нового образца СКБ-2 получило в июне 1935 года. Согласно тактико-техническим требованиям АБТУ РККА, предполагалось изготовить мотоброневагон со следующими характеристиками: боевая масса около 80 т, броневая защита 10 – 20 мм, вооружение три 76-мм пушки и девять пулеметов ДТ в трех башнях от танка Т-28, двигатель – М-17 мощностью 500 л.с., максимальная скорость – 125 км/ч, запас хода – 500 км⁷¹. Старшим инженером по проектированию мотоброневагона был А.Г. Ефимов, общее руководство осуществлял начальник СКБ-2 О.М. Иванов⁷². Первый образец, который в документах завода значился как МБВ № 01, был готов к 7 ноября 1936 года.

Броневой корпус мотоброневагона сваривался из 10 – 20 мм брони и внутри делился на семь отделений – первой и второй башен, зенитной пулеметной установки, командира и радиста, прожекторное, третьей башни и моторно-трансмиссионное. Корпус мотоброневагона устанавливался на металлическую

⁶⁹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 372. Л. 1-5, там же Д. 372а. Л. 2, 7, 9, 12-14.

⁷⁰ Попов Н.С., Ашик М.В., Бах И.В. и др. Указ. соч. С. 51.

⁷¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 538. Л. 57, 64

⁷² Попов Н.С., Ашик М.В., Бах И.В. и др. Указ. соч. С. 52.

раму, которая опиралась на две тележки – переднюю поддерживающую трехосную и заднюю ведущую двухосную. На задней тележке монтировался двигатель М-17 с трансмиссией от танка Т-28. Учитывая условия движения мотоброневагона на железнодорожном пути, коробку перемены передач снабдили реверсом, что позволяло двигаться вперед и назад с одинаковой скоростью. Привод осуществлялся к двум осям задней тележки⁷³.

Вооружение мотоброневагона состояло из трех 76-мм пушек КТ-28 и шести 7,62-мм пулеметов ДТ (в трех башнях от танка Т-28), четырех бортовых пулеметов Максима в шаровых бронепоездных установках, пулемета ДТ в корме корпуса и счетверенной зенитной установки пулеметов Максима, которая могла вести огонь через откидную крышу⁷⁴.

Командир мотоброневагона мог вести наблюдение за полем боя через дальномер в специальной башенке, прибор ПТК кругового обзора и 10-кратную стереотрубу. Мотоввагон оснащался радиостанцией 71-ТК-2 с поручневой антенной, а также имел внутреннюю связь морского типа на 10 абонентов. Для действий ночью или в условиях плохой видимости был установлен выдвижной прожектор морского типа, путевые прожекторы в передней и задней стенках корпуса, а на орудийных башнях – фары для ночной стрельбы. Питание электрооборудования осуществлялась от двух динамо по 24 В и восьми аккумуляторных батарей. Экипаж мотоброневагона состоял из 34 человек⁷⁵.

Первые поездки выявили ряд недостатков в конструкции некоторых узлов и агрегатов МБВ № 01. После их устранения мотоброневагон направили на заводские испытания, которые начались 12 февраля 1937 года и велись на железнодорожной линии Ленинград – Псков. В ходе их проведения были совершены пробеги мотоброневагона ночью и днем, проверялась надежность работы узлов и механизмов, удобство работы экипажа. Всего МБВ № 01 прошел 230 км, показав максимальную скорость движения 104 км/ч при средней в 70

⁷³ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 1145. Л. 5-12.

⁷⁴ Там же. Л. 38-44.

⁷⁵ Там же. Л. 77-82.

км/ч. По результатам испытаний военные составили перечень необходимых доработок, в котором около 80 пунктов⁷⁶.

Параллельно с испытанием МБВ № 01, Кировский завод, учитывая результаты работы первого образца, начал изготовление второго экземпляра мотоброневагона. Работами по модернизации первого образца и изготовлению второго руководил инженер СКБ-2 Ф.Д. Смирнов. Впоследствии как представитель Кировского завода он участвовал во всех испытаниях мотоброневагонов и руководил всеми их ремонтами вплоть до 1941 года⁷⁷.

Второй образец мотоброневагона МБВ № 02 был принят военпредом АБТУ РККА на Кировском заводе 17 апреля 1937 года и направлен на заводские испытания. МБВ № 01, после проведения ремонта и устранения недостатков в июне того же года передали Ленинградским бронетанковым курсам усовершенствования командного состава танковых войск имени Бубнова, где он находился до мая 1939 года⁷⁸.

Конструкция второго образца мотоброневагона была практически идентична предшественнику. МБВ № 02 имел модернизированную коробку перемены передач, улучшенную конструкцию внутреннего оборудования и внутреннюю связь СПУ-7р на 10 абонентов.

Первоначальным планом работ на 1938 год Кировскому заводу в Ленинграде поручалось изготовить установочную партию из 10 мотоброневагонов. Предприятие приступило к их изготовлению, но в начале 1938 года АБТУ РККА отказалось от изготовления МБВ, и не включило их в план заказов⁷⁹.

Несмотря на это, продолжались широкомасштабные испытания МБВ № 02. Так, в августе – сентябре 1938 года он прошел более 20000 км по железной дороге, а также произвел отстрел орудий на Лужском полигоне под Ленинградом.

⁷⁶ РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 1. Д. 54. Л. 33.

⁷⁷ Там же. Л. 39.

⁷⁸ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 970. Л. 87.

⁷⁹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 860. Л. 287.

Для решения о возможности использования МБВ Кировского завода вместо бронепоездов и последующей замены последних мотоброневагонами, приказом наркома обороны СССР в январе 1939 года создается специальная комиссия под председательством заместителя начальника АБТУ РККА полковника Панфилова. В период с 25 февраля по 5 марта 1939 года комиссия провела дополнительные испытания МБВ № 02 пробегом на дистанцию 1300 км по маршруту Ленинград – Псков – Полоцк – Смоленск – Вязьма – Москва и стрельбой из орудий и пулеметов на Дретуньском артиллерийском полигоне⁸⁰.

В своем заключении комиссия отмечала, что мотоброневагон «вполне пригоден по конструктивным, эксплуатационным и боевым качествам для вооружения бронепоездных частей»⁸¹. К этому времени общий пробег МБВ № 02 составил более 25000 км. Среди основных недостатков военные отмечали слабую броневую защиту и недостаточное зенитное вооружение. Поэтому комиссия рекомендовала существующий тип МБВ Кировского завода не ставить на серийное производство, а спроектировать новый образец с учетом опыта, полученного при работе над МБВ № 01 и № 02.

Опытные образцы мотоброневагонов Кировского завода участвовали в боях Великой Отечественной войны в составе 71, 14, 30 и 59-го отдельных дивизионов бронепоездов. В 1942 – 1944 годах они были перевооружены 76-мм пушками Ф-34, а МБВ № 01 получил дополнительную экранировку корпуса и башен бронелистами толщиной 15 - 20 мм⁸².

В ноябре 1940 года главное автобронетанковое управление Красной Армии выдало конструкторскому бюро завода «Красный Профинтерн» тактико-технические требования на разработку нового образца мотоброневагона, получившего обозначение МБВ-41⁸³. При его конструировании предполагалось учесть опыт испытаний и эксплуатации мотоброневагонов Кировского завода.

⁸⁰ Технический паспорт и формуляр мотоброневагона МБВ. Л. 8-10.

⁸¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 1011. Л. 98.

⁸² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 12в. Л. 8.

⁸³ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 616. Л. 1.

В апреле 1941 года эскизный проект МБВ-41 был представлен на рассмотрение АБТУ РККА. Корпус мотоброневагона был запроектирован сварным, из бронелистов толщиной 15-45 мм. Корпус крепился к сварной раме, опирающейся на две трехосных тележки (ведущую и поддерживающую). Вооружение МБВ-41 состояло из двух 76,2-мм пушек Ф-34, спаренных с пулеметом ДТ в двух башнях, двух 12,7-мм пулеметов ДШК на зенитном станке и четырех бортовых пулеметов Максима в шаровых установках. В качестве силовой установки предполагалось использовать дизельный двигатель В-5 мощностью 700 л.с. Коробка перемены передач с муфтой свободного хода и реверсом, главный фрикцион и бортовые передачи заимствовались от мотоброневагона МБВ № 02 Кировского завода⁸⁴.

Проект рассматривался в АБТУ РККА в апреле 1941 года. В ходе обсуждения военные предложили использовать в конструкции мотоброневагона башни с вооружением и элементы трансмиссии от танка Т-34, а также изменить размещение вооружения для его более эффективного использования в бою. СКБ-2 завода «Красный Профинтерн» провело необходимые изменения, и 29 июля 1941 года доработанный вариант направили в бронетанковое управление. Однако в августе 1941 года началась эвакуация завода «Красный Профинтерн», и все работы по МБВ-41 свернули⁸⁵.

Работы по проектированию и испытанию опытных образцов мотоброневагонов показали, что их стоимость выше, чем у бронепоездов, а конструкция сложнее. Несмотря на ряд преимуществ перед бронепоездами – более высокая мобильность и меньшие габаритные размеры, мотоброневагоны имели меньшие огневые возможности. Дело в том, что использование танковых башен, хотя и упрощало конструкцию и не требовало специальных артиллерийских установок как на бронепоездах, но затрудняло ведение огня с закрытых позиций, так как танковые орудия для этого не предназначались. Кроме

⁸⁴ РГАЭ. Ф. 8243. Оп. 7. Д. 346. Л. 38, ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 616. Л. 3, 5, 7, 12, 17, 19.

⁸⁵ Отчет о работе управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 гг. Л. 26.

того, в случае начала военных действий изготовление новых образцов мотоброневагонов могло вестись только на крупных заводах с хорошей производственной базой. Выпуск мотоброневагонов на заводах, занимавшихся ремонтом паровозов и вагонов не представлялось возможным из-за их слабого станочного парка и отсутствия мощного подъемного оборудования.

Для разведки пути и связи в бронепоездных частях использовались бронедрезины. Они оснащались автомобильными двигателями, имели небольшие, по сравнению с бронепоездами, размеры, а также высокую скорость движения и значительный запас хода.

Активные работы по проектированию и изготовлению современных бронедрезин для Красной Армии начались в начале 1930-х годов. Так, в 1931 году конструкторское бюро под руководством Н. Дыренкова спроектировало и изготовило бронедрезину Д-37 оригинальной конструкции, которая испытывалась и дорабатывалась в течение двух лет, но дальнейшего развития не получила⁸⁶.

В 1929 году на Калужском машиностроительном заводе НКПС началось серийное производство моторных дрезин Уа (участковая автодрезина). Они предназначались для инспекторских поездок руководства, перевозки небольшого числа пассажиров или ремонтных рабочих. Дрезина Уа оснащалась двигателем и коробкой перемены передач от грузовика ГАЗ-АА, имела ручной тормоз и электрическое освещение. Закрытый деревянный кузов дрезины вмещал 10 человек (включая водителя)⁸⁷.

Параллельно с изготовлением дрезин Уа Калужский завод спроектировал более мощную единицу – мотовоз, в конструкции которого также использовались автомобильные агрегаты. В 1933 году в серию запустили мотовоз Мз/2 (мотовоз с двигателем ЗИС, двухосный) с двигателем в 73 л.с. и коробкой перемены передач

⁸⁶ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 15. Л. 12-14.

⁸⁷ Альбом чертежей автодрезины Уа. М.: Трансжелдориздат. 1954. С. 6-11.

от грузовика ЗИС-5. Мз/2 имел кабину для водителя и ящики для перевозки 2000 кг груза⁸⁸.

Наличие освоенных промышленностью моторных дрезин и мотовозов позволило использовать их базы для разработки бронированных дрезин. В конце 1932 года мастерские военного склада № 60 спроектировали и изготовили тяжелую бронедрезину Ук⁸⁹. В качестве базы был использован мотовоз Калужского завода, вооружение состояло из 76-мм пушки и пяти пулеметов Максима. В ходе испытаний в конструкции бронедрезины выявилось большое количество недостатков и недоработок. Но опыт ее постройки и испытаний использовали для разработки более совершенных образцов, проектирование которых поручили конструкторскому бюро Экспериментального завода НКПС летом 1934 года.

Согласно выданным УММ РККА тактико-техническим требованиям предполагалось изготовить три бронедрезины – тяжелую, транспортер и штабную: «Тяжелая бронедрезина основным своим назначением имеет выполнение боевых задач в условиях ближнего боя, решение тактических задач по охране мостов и железнодорожных сооружений, борьбу с отрядами, танками, дрезинами противника и сопровождение на марше эшелонов и колонн...

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

Штабная бронедрезина является командно-наблюдательным постом командира бронепоездной части для управления частью как в условиях походного движения, так и в бою...»⁹⁰

⁸⁸ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955. М.: Транспорт. 1995. С. 526-529.

⁸⁹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 288. Л. 12, 22, 55, 76.

⁹⁰ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 534. Л. 116.

Опытные образцы новых бронедрезин БДТ (бронедрезина тяжелая), ДТР (дрезина-транспортёр) и ДШ (дрезина штабная) были готовы в конце 1934 года. Главными конструкторами этих образцов были инженеры Ф. Трусов и В. Филимонов, общее руководство работами осуществлял начальник КБ Экспериментального завода НКПС Н. Гуленко⁹¹.

Тяжелая бронедрезина БДТ была изготовлена на шасси мотовоза Мз/2 Калужского машиностроительного завода. Корпус сваривался из броневых листов толщиной 16, 10 и 8 мм. Вооружение состояло из 45-мм пушки со спаренным 7,62-мм пулеметом ДТ в башне от танка Т-26, трех бортовых Максимов в шаровых установках, пулемета ДТ в задней стенке корпуса и зенитной спаренной установки пулеметов Максима, которая выдвигалась и могла вести огонь через специальный люк в крыше. Экипаж состоял из девяти человек, бронедрезина оснащалась радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной⁹².

Для бронедрезины-транспортёра ДТР использовалось шасси моторной дрезины Уа Калужского завода. Корпус сваривался из бронелистов толщиной 4-8 мм. На крыше устанавливалась 16-гранная сварная башня с пулеметом Максима в шаровой установке, а в бортах корпуса имелось шесть установок пулеметов ДТ. Экипаж ДТР состоял из семи человек, она могла перевозить до 10 человек десанта. Бронедрезина оснащалась радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной⁹³.

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

Вооружение ДШ состояло из пулемета Максима во вращающейся башне и пулемета ДТ в лобовом листе корпуса. Экипаж состоял из трех человек. Для работы командиров в штабном отделении имелся рабочий стол, стулья, диван с

⁹¹ Там же. Л. 92. РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 350. Л. 2-3.

⁹² РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 264. Л. 3-12.

⁹³ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 266. Л. 8-13.

подъемной койкой и шкаф для бумаг. Бронедрезина ДШ была оснащена радиостанцией 71-ТК-1 с поручневой антенной⁹⁴.

Все бронедрезины оснащались механизмом для подъема и перехода на параллельный путь. Он состоял из гидравлического подъемника с поворотным кругом на шариковой опоре и балочного приспособления. Сначала дрезина вывешивалась при помощи подъемника, затем поворачивалась на 90 градусов, лебедкой перекачивалась по уложенным балкам на параллельный путь, разворачивалась и опускалась на рельсы⁹⁵.

В ноябре – декабре 1935 года опытные образцы бронедрезин испытывались в отдельном полку бронепоездов, пройдя более 1500 км по маршруту Брянск – Смоленск – Орел – Брянск⁹⁶. На основе полученных результатов в конструкцию опытных образцов внесли ряд изменений, и в 1936 году серийное производство бронедрезин поручили Подольскому крекинго-электровозостроительному заводу. В 1936 – 1937 годах здесь собрали четыре ДТР и четыре БДТ, после чего их изготовление прекратили⁹⁷.

Прекращение работ по бронедрезинам было связано с активизацией работ по созданию бронемашин на железнодорожном ходу⁹⁸. Для этого броневики оснащались железнодорожными бандажами, которые устанавливались вместо обычных колес. В днище корпуса машин монтировался специальный домкрат, который позволял вывешивать бронеавтомобиль при перестановке с шоссе на железнодорожное полотно и обратно. Чтобы двигаться по рельсам вперед и назад с одинаковой скоростью броневики оснащались специальным реверсом, а также сцепными приспособлениями – при необходимости они могли буксировать за собой железнодорожный вагон или платформу. Учитывая, что по броне и вооружению бронеавтомобили практически не уступали бронедрезинам, а по

⁹⁴ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 263. Л. 9-14.

⁹⁵ Там же. Л. 16-17.

⁹⁶ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 534. Л. 33, 45, 89.

⁹⁷ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 521. Л. 245, 334.

⁹⁸ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 257. Л. 55-57, Ф. 31811. Оп. 3. Д. 399. Л. 77-82.

маневренности их превосходили (при установке колес могли двигаться по грунтовым дорогам и шоссе), то предпочтение отдали бронеавтомобилям. С 1936 года серийно выпускались железнодорожные варианты бронемашин ФАИ жд, БА-6 жд, БА-20 жд и БА-10 жд, которые активно использовались в составе бронепоездов.

К проектированию новых образцов бронедрезин вернулись только в конце 1940 года. Завод «Красный Профинтерн» представил на рассмотрение главного автобронетанкового управления РККА несколько эскизных вариантов бронедрезин, отличавшихся между собой компоновкой и размещением вооружения. Обсуждение их затянулось, и лишь в июне 1941 года военные окончательно остановились на одном из вариантов. Одобренный проект, получивший обозначение БДТ-41, предполагал использование брони толщиной до 45 мм и достаточно мощного вооружения: 76-мм пушки с пулеметом ДТ в башне от танка Т-34, четырех бортовых пулеметов Максима в шаровых установках и двух 12,7-мм пулеметов ДШК на станке для зенитной стрельбы. В качестве силовой установки предполагалось использовать дизельный двигатель В-4 мощностью 300 л.с. от танка Т-50 с коробкой перемены передач, главным фрикционом и вентилятором от Т-34. Для внешней связи использовалась радиостанция КРСТБ. В июле 1941 года был изготовлен деревянный макет БДТ-41 в натуральную величину, но после эвакуации завода «Красный Профинтерн» в августе 1941 года все работы по ней прекратили⁹⁹. По своим боевым характеристикам бронедрезина БДТ-41 приближалась к мотоброневагонам, что значительно повышало ее стоимость в случае организации серийного производства.

В целом переориентация на широкое использование бронеавтомобилей на железнодорожном ходу вместо бронедрезин являлась правильным решением. Использование серийных броневиков (с небольшими доработками) облегчало их ремонт и обслуживание в бронепоездных частях.

⁹⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 667. Л. 16.

В 1935 году АБТУ РККА приняло решение об усилении средств противовоздушной обороны бронепоездов. К этому моменту на тендере паровозов ПР-35 стали устанавливать бронебашню со спаренной установкой пулеметов Максима, но этого было явно недостаточно для борьбы с авиацией противника. Поэтому конструкторское бюро военного склада № 60 получило задание на разработку зенитной платформы, вооруженной счетверенной установкой пулеметов Максима 4М. Данную работу к октябрю 1935 года выполнила группа конструкторов под руководством инженера Мухина¹⁰⁰.

Проект представлял собой шестигранную башню из 20-мм брони с дверью в одной из стенок и сдвижной крышей на роликах. Внутри устанавливалась стандартная счетверенная зенитная установка пулеметов Максима и размещался боезапас – 40 коробок с лентами (10000 патронов). Башня монтировалась в центре стандартной 20-тонной 2-осной грузовой платформы при помощи болтов¹⁰¹.

В начале 1936 года мастерские военного склада № 60 изготовили опытный образец платформы, получивший обозначение СПУ-БЕПО – специальная пулеметная установка для бронепоездов¹⁰². После кратковременных испытаний первый образец СПУ-БЕПО вместе с чертежами передали на завод «Красный Профинтерн» для организации их серийного изготовления. Предполагалось, что каждый бронепоезд получит на вооружение по одной СПУ-БЕПО, но к началу Великой Отечественной войны их изготовили всего 28 штук, чего хватило на оснащение около 60% бронепоездов¹⁰³. Никаких других работ по усилению средств противовоздушной обороны бронепоездов перед войной не производилось. Варианты использования в качестве зенитных средств 12,7-мм пулеметов ДШК, 25 или 37-мм автоматических зенитных орудий не рассматривались.

¹⁰⁰ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 802. Л. 2.

¹⁰¹ Там же. Л. 1.

¹⁰² РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 521. Л. 576.

¹⁰³ Амирханов Л.И. Указ. соч. С. 113.

В июле 1935 года АБТУ РККА приняло решение о разработке железнодорожных торпед для борьбы с бронепоездами противника. Работы по их созданию поручили конструкторскому бюро машиностроительного завода имени С. Орджоникидзе в подмосковном Подольске, а взрыватели для них (контактный и дистанционный) проектировал завод № 80 народного комиссариата боеприпасов¹⁰⁴. К началу 1936 года изготовили опытные образцы железнодорожных торпед, получивших обозначение ЖДТ-3, а к июлю первые 20 серийных образцов поступили в войска. Предполагалось, что каждый бронепоезд получит по пять ЖДТ-3¹⁰⁵.

Торпеда представляла собой четырехколесную тележку массой 225 кг (из них 100 кг тротила), приводимую в движение двумя стартерами с питанием от аккумуляторов, обеспечивающими скорость по рельсам до 60 км/ч и дальность движения до 10 км. В 1936 году завод «Красный Профинтерн» вел работы по созданию приспособления для запуска железнодорожных торпед с бронепоездов и обеспечения защиты от них. В отчете об этих работах говорилось:

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

Всего за 1936 – 1939 год изготовили 86 серийных образцов ЖДТ-3¹⁰⁶. К 1940 году эксплуатация и испытания торпед показали их невысокую эффективность и ненадежность работы дистанционного взрывателя. Предполагалось снять ЖДТ-3 с вооружения бронепоездов, но до начала войны вопрос остался не решенным.

По состоянию на 22 июня 1941 года в бронепоездных частях Красной Армии находилось 13 тяжелых и 34 легких бронепоезда, 28 площадок СПУ-БП, 159 бронеавтомобилей на железнодорожном ходу (107 легких и 52 средних), девять бронедрезин и два опытных образца мотоброневагонов МБВ. В составе

¹⁰⁴ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 534. Л. 66.

¹⁰⁵ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 473. Л. 38.

¹⁰⁶ РГВА. Ф. 31811. Оп. 16. Д. 126. Л. 6, 123.

легких бронепоездов имелось 28 бронеплощадок ПЛ-37 и модернизированных до их уровня ПЛ-35, четыре модернизированных сормовских, а остальные – площадки типа военсклада № 60 и ПЛ-35¹⁰⁷. Среди последних числилось 14 площадок на тележках «Фокс-Арбель» – подвижной состав на таких тележках распоряжением наркомата путей сообщения от 14 июня 1936 года был признан негодным к эксплуатации, и изымался из товарного парка железных дорог. Поэтому с 1939 года бронеплощадки на тележках «Фокс-Арбель» предприятиями НКПС не ремонтировались. К лету 1941 года по заключению ГАБТУ КА, «эти бронеплощадки фактически не являются боевыми и не могут быть учебными»¹⁰⁸.

Таким образом, матчасть, состоящая на вооружении бронепоездных частей Красной Армии к началу Великой Отечественной войны, по своим характеристикам представляла дальнейшее развитие бронепоездов времен Гражданской войны. Лишь в 1940 – 1941 годах начались проектные работы по созданию бронеединиц с противоснарядным бронированием. Малое внимание уделялось зенитному вооружению бронепоездов, а также усилению их артиллерийского вооружения.

1.2. Организационная структура бронепоездов накануне войны

После передачи бронепоездов в ведение артиллерийского управления РККА в сентябре 1924 года их стали переводить на штаты мирного времени. Существовавшую с 1918 года учебно-опытную бригаду бронепоездов и десантных отрядов, занимавшуюся подготовкой кадров и формированием частей, переформировали в отдельный территориальный полк бронепоездов, в октябре

¹⁰⁷ Там же. Л. 123-125.

¹⁰⁸ РГВА. Ф. 31811. Оп. 16. Д. 126. Л. 126.

1926 года переименованный во 2-й полк бронепоездов¹⁰⁹. В его составе имелось два легких и один тяжелый бронепоезд, бронепоезд особого назначения со 120-мм орудиями и звено пулеметных бронедрезин. Шефом полка стали рабочие брянского завода «Красный Профинтерн». Они оказывали бронепоездникам самую различную помощь, а молодые рабочие завода проходили воинскую службу в полку бронепоездов.

Одновременно началось создание дивизионов бронепоездов (два легких и один тяжелый в каждом) – осенью 1924 года были сформированы 1-й (Киев) и 2-й (Витебск, затем Полоцк) дивизионы бронепоездов¹¹⁰. В феврале 1925 года из группы бронепоездов, находящихся на станции Навтлуг (Кавказская Краснознаменная армия) формируется 7-й дивизион¹¹¹. В его составе имелся дополнительный четвертый бронепоезд, который являлся учебным, и числился в созданной при дивизионе школе начсостава. К этому времени, кроме дивизионов, в Красной Армии имелось три отдельных легких бронепоезда: № 10 на станции Эмир-Абад в Туркмении, № 11 на станции Грозный и № 13 на станции Никольск-Уссурийский (ныне город Уссурийск)¹¹².

В связи с обострением отношений СССР и Китая в июле 1929 года на базе бронепоезда № 13 формируется новый бронепоезд № 63, который убыл на участок Уссури – Иман для охраны госграницы. Кроме того, в августе 1929 года в состав Особой Дальневосточной армии включили переброшенные из европейской части СССР дополнительно сформированные бронепоезда № 64, 65, 66 и 67¹¹³.

Директивой РВС СССР с 1 октября 1929 года бронепоездные подразделения Красной Армии переводились на новые штаты. 2-й полк бронепоездов переходил на штат № 10/4, по которому его вооружение значительно увеличивалось. Теперь

¹⁰⁹ ЦАМО РФ. Ф. Учебный полк бронепоездов им. Алябьева. Оп. 345772. Д. 1. Л. 12.

¹¹⁰ ЦАМО РФ. Ф. 1-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 453090. Д. 1. Л. 1, 2-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 37364. Д. 1. Л. 1.

¹¹¹ ЦАМО РФ. Ф. 7-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 257510. Д. 1. Л. 4, 17.

¹¹² ЦАМО РФ. Ф. 10-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 86115. Д. 10. Л. 32-34, Ф. 11-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 209437. Д. 7. Л. 3-4, Ф. 13-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 106889. Д. 1. Л. 34.

¹¹³ РГВА. Ф. 7. Оп. 10. Д. 510. Л. 23, 34.

он состоял из школы, трех дивизионов (два легких и тяжелый бронепоезд в каждом), трех железнодорожных батарей и батареи бронедрезин¹¹⁴.

1 и 2-й дивизионы бронепоездов переводились на штат № 10/5, а 7-й дивизион – на штат № 10/6¹¹⁵. Разница заключалась в том, что по штату № 10/6 дивизион имел в своем составе матчасть для дополнительных бронепоездных частей, так называемый кадр второй очереди. Эти части укомплектовывались личным составом при проведении мобилизации в случае начала военных действий. Например, в 7-м дивизионе числилось четыре бронепоезда – три легких и тяжелый. Из них один легкий в случае начала боевых действий выделялся из состава дивизиона и должен был действовать самостоятельно.

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

После завершения конфликта на Китайско-Восточной железной дороге и перехода Особой Дальневосточной армии на штаты мирного времени, бронепоезда № 64, 65, 66 и 67 были свернуты в кадры второй очереди при 13-м и 63-м отдельных бронепоездах¹¹⁶.

С февраля 1930 года специальная комиссия УММ РККА начала работу по обследованию бронепоездных частей для выявления их состояния. По результатам этой проверки И. Халепский в своем письме от 15 марта 1931 года докладывал народному комиссару по военным и морским делам: «На вооружении бронепоездных частей РККА на текущем довольствии состоит 22 бронепоезда, в неприкосновенном запасе 15, а всего разворачивается по варианту № 10

¹¹⁴ ЦАМО РФ. Ф. Учебный полк бронепоездов им. Алябьева. Оп. 345772. Д. 1. Л. 9.

¹¹⁵ ЦАМО РФ. Ф. 2-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 37364. Д. 1. Л. 6, Ф. 7-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 257510. Д. 1. Л. 22.

¹¹⁶ РГВА. Ф. 7. Оп. 10. Д. 1006. Л. 5, 12, 21.

(мобилизационный план на случай начала боевых действий) – 37 бронепоездов»¹¹⁷.

1 октября 1931 года 2-й полк бронепоездов переименовали в отдельный полк бронепоездов имени рабочих завода «Красный Профинтерн», а летом следующего года он сменил дислокацию, переехав во вновь отстроенный городок у станции Брянск-1, рядом с военным складом № 60¹¹⁸.

В 1932 году по распоряжению РВС СССР для усиления Особой Краснознаменной Дальневосточной армии (ОКДВА) в ее состав были переброшены 2-й дивизион бронепоездов из Полоцка и 9-й дивизион бронепоездов, сформированный при отдельном полку бронепоездов в марте – апреле¹¹⁹. На новом месте дивизионы дислоцировались на станции Бочкарево Уссурийской железной дороги и в городе Ворошилов-Уссурийский (бывший Николаев-Уссурийский) соответственно. Взамен убывшего на Дальний Восток 2-го дивизиона в Полоцке формируется 8-й дивизион бронепоездов, матчасть для которого поступила с военного склада № 60¹²⁰.

Директивой начальника Генерального Штаба РККА от 28 мая 1936 года при отдельном полку бронепоездов формируется опытный батальон бронедрезин по штатному расчету: личного состава – 260 человек, бронедрезин – 11, бронемашин на железнодорожном ходу – 30, автомобилей – 12, мотоциклов – 3¹²¹. Батальон предполагалось использовать для охраны и обороны железных дорог большой протяженности в малоосвоенных местах – в Сибири и на Дальнем Востоке. Выбор для этого бронедрезин и бронемашин на железнодорожном ходу объяснялся тем, что они, по сравнению с бронепоездами, меньше зависели от железнодорожной инфраструктуры, имели большую мобильность за счет большего запаса хода (до 250 км) и более высокой скорости движения (до 75 км/ч).

¹¹⁷ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 5. Л. 23.

¹¹⁸ ЦАМО РФ. Ф. Учебный полк бронепоездов имени Алябьева. Оп. 345772. Д. 1. Л. 12-13.

¹¹⁹ ЦАМО РФ. Ф. 9-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 553913. Д. 1. Л. 2-3.

¹²⁰ ЦАМО РФ. Ф. 8-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 498282. Д. 1. Л. 1.

¹²¹ ЦАМО РФ. Ф. 5-й отдельный батальон бронедрезин. Оп. 573256. Д. 1. Л. 1-2.

Летом 1937 года опытный батальон бронедрезин переименовали в 5-й отдельный батальон бронедрезин и перевели на новый штат № 16/716, согласно которому он должен был иметь пять бронедрезин, 39 бронемашин на железнодорожном ходу, 14 автомобилей, четыре мотоцикла и мотовоз Мз/2. В сентябре того же года его перебросили из Брянска на станцию Буря, где он вошел в состав войск ОКДВА¹²².

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

Так, отдельный полк бронепоездов переходил на штат №16/730 (четыре дивизиона и учебный бронепоезд), а 1, 2, 7, 8 и 9-й дивизионы бронепоездов – на штат № №16/731 (314 человек). При этом число бронепоездов в дивизионе не изменялось, а управление дивизиона получало пять бронеавтомобилей на железнодорожном ходу (БА-20жд и БА-10жд) и одну съемную моторную дрезину Су¹²³.

Отдельные бронепоезда переводились на штат № 16/601-А для легких (№ 10, 11, 13, 63 и 66) и № 16/601-Б для тяжелых (№ 67) бронепоездов¹²⁴. По этим штатам в состав каждого бронепоезда включались пять бронеавтомобилей на железнодорожном ходу (БА-20жд и БА-10жд), одна бронедрезина, пять железнодорожных торпед ЖДТ, съемная моторная дрезина Су и вагон-мастерская ДМ. Разница штатов № 16/601-А и № 16/601-Б заключалась только в количестве людей (106 и 96 человек соответственно).

¹²² ЦАМО РФ. Ф. 4-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 327152. Д. 1. Л. 43.

¹²³ РГВА. Ф. 7. Оп. 15. Д. 30. Л. 12, 14, 34, ЦАМО РФ. Ф. 1-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 453090. Д. 1. Л. 13-14.

¹²⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 2. Л. 6-8.

Также при Ленинградских бронетанковых курсах усовершенствования командного состава танковых войск по штату № 18/304-5 формировался легкий учебный бронепоезд № 60¹²⁵.

Вместо одного кадра второй очереди при 7-м дивизионе развернули четыре кадра бронепоездов (штат №16/602), из них один тяжелый. Кроме того, бронепоезда кадра второй очереди штата №16/602 стали содержать при 9-м дивизионе (один тяжелый), а также при бронепоездах № 10 и № 11 (по одному легкому)¹²⁶.

В результате проведения этих организационных мероприятий к началу 1938 года бронепоездные части Красной Армии имели в своем составе отдельный полк бронепоездов, пять отдельных дивизионов бронепоездов, пять отдельных легких и один отдельный тяжелый бронепоезда, а также отдельный батальон бронедрезин.

Директивой Генерального Штаба РККА от 21 марта 1939 года отдельный полк бронепоездов расформировывался, за счет его штатной численности разворачивались 3 и 4-й дивизионы бронепоездов штата №16/731, а также кадры 6 и 12-го дивизионов (по 29 человек), которые содержались при 4-м дивизионе в Брянске¹²⁷. Все эти мероприятия выполнили к 30 апреля, а в начале мая 3-й дивизион бронепоездов убыл в состав 1-й Отдельной Краснознаменной армии Дальневосточного фронта¹²⁸. Местом дислокации дивизиона стал город Ворошилов-Уссурийский.

6 и 12-й дивизионы в документах часто именовались «дивизионами скрытого формирования» – они разворачивались при мобилизации в случае начала военных действий. Матчасть для них хранилась при 4-м дивизионе в

¹²⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д 432. Л. 45-47.

¹²⁶ ЦАМО РФ. 7-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 257510. Д. 1. Л. 28, 9-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 553913. Д. 1. Л. 7, Ф. 10-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 86115. Д. 10. Л. 28, Ф. 11-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 209437. Д. 7. Л. 7.

¹²⁷ ЦАМО РФ. Ф. Учебный полк бронепоездов имени Алябьева. Оп. 345772. Д. 1. Л. 17. ЦАМО РФ. Ф. 4-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 327152. Д. 1. Л. 47.

¹²⁸ ЦАМО РФ. Ф. 3-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 453025. Д. 1. Л. 2-3.

Брянске. Кроме того, при объявлении мобилизации на базе 4-го дивизиона разворачивался 1-й запасной полк бронепоездов (штат № 016/800) в составе двух учебных дивизионов, который предназначался для подготовки кадров бронепоездников и укомплектования новых подразделений¹²⁹. Это давало возможность в случае начала войны обеспечить новоформируемые бронепоездные части необходимым количеством специалистов – артиллеристов, пулеметчиков, железнодорожников, радистов и т.д.

В ходе советско-финляндской войны в состав Действующей Армии перебросили 1 и 8-й дивизионы бронепоездов. Для их усиления по шифртелеграмме Генерального Штаба Красной Армии № 8/1 от 16 января 1940 года началось формирование пяти отдельных стрелковых рот бронепоездов¹³⁰. Рота насчитывала 215 человек, и имела на вооружении 174 самозарядных винтовки СВТ-38, 36 пулеметов ДП-27 и четыре 82-мм миномета. После окончания войны 1-й дивизион возвратили к прежнему месту дислокации в Киев, а десантные стрелковые роты расформировали. 8-й дивизион бронепоездов был из Ленинграда передислоцирован в Туапсе, и включен в состав войск Северо-Кавказского военного округа.

16 мая 1940 года начальник автобронетанкового управления РККА Д.Г. Павлов представил заместителю народного комиссара обороны СССР Маршалу Советского Союза Г.И. Кулику доклад о бронепоездах Красной Армии, в котором говорилось: «Бронепоезда сведены в 9 дивизионов и 17 отдельных бронепоездов. Кроме того, в военное время вводится запасной полк – 2 дивизиона. Дивизион, как правило, состоит из 2 легких и тяжелого бронепоезда. Боевой состав бронепоезда – бронепаровоз, 2 бронеплощадки, одна платформа со счетверенной зенитной установкой пулеметов «Максим» в броневой башне и 4 контрольных

¹²⁹ ЦАМО РФ. Ф. 6-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 95426. Д. 1. Л. 2-4, Ф. 4-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 327152. Д. 1. Л. 49, Ф. Учебный полк бронепоездов имени Алябьева. Оп. 345772. Д. 1. Л. 24.

¹³⁰ РГВА. Ф. 34980. Оп. 1. Д. 1118. Л. 276.

платформы с железнодорожным имуществом. Кроме того, бронепоезду придаются бронедрезины и бронеавтомобили на железнодорожном ходу»¹³¹.

В данном документе учтены все семь действующих на тот момент дивизионов бронепоездов, а также и разворачиваемые в случае начала военных действий 6 и 12-й дивизионы «скрытого формирования». Аналогичная ситуация и с отдельными бронепоездами. К этому моменту их имелось семь (№№ 10, 11, 13, 63, 66, 67 и 60-й учебный), а десять кадров второй очереди разворачивались в случае начала боевых действий: четыре при 7-м, один при 9-м дивизионах, по одному при бронепоездах № 10 и № 11 и три при 100-м легком артиллерийском полку¹³².

По шифротелеграмме Генерального Штаба РККА от 29 декабря 1940 года отдельный легкий бронепоезд № 11 из Грозного перебросили в состав войск Средне-Азиатского военного округа с дислокацией на станции Ашхабад¹³³.

На основании директивы Генерального Штаба РККА с 12 июня 1941 года 4-й дивизион готовился к переброске в состав войск ПриБОВО с дислокацией к 23 июня в следующих пунктах: бронепоезд № 40 – Митава, № 44 – Вильнюс и № 46 – Паневежис¹³⁴.

В результате всех этих мероприятий по состоянию на 22 июня 1941 года 26 бронепоездов РККА находились в Европейской части СССР, а 21 – на Дальнем Востоке и в Средней Азии. При объявлении мобилизации все бронепоездные части переходили на штат военного времени: дивизионы – на штат № 016/731, отдельные легкие бронепоезда – на штат № 016/601-А, отдельные тяжелые – на штат № 016/601-Б¹³⁵. На базе кадров второй очереди формировались дивизионы и бронепоезда по штатам военного времени, а при 4-м дивизионе разворачивался 1-й запасный полк бронепоездов двухдивизионного состава по штату № 016/800.

¹³¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 2. Д. 1107. Л. 134.

¹³² Отчет о работе управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 гг. Л. 8.

¹³³ ЦАМО РФ. Ф. 11-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 209431. Д. 7. Л. 11.

¹³⁴ ЦАМО РФ. Ф. Учебный полк бронепоездов имени Алябьева. Оп. 345772. Д. 1. Л. 33.

¹³⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 365. Л. 44-46.

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

1.3. Взгляды на роль бронепоездов в боях в предвоенные годы

В 1930 году в УММ РККА был обобщен опыт боевых действий бронепоездов в Гражданской войне. По его результатам был подготовлен и в 1933 году издан проект боевого устава броневых сил Красной Армии в части, касающейся боевого применения бронепоездов. Устав определял деление на легкие и тяжелые бронепоезда, определял порядок их подчиненности – они должны были придаваться войсковым соединениям – и управления ими в ходе боевых действий¹³⁶.

Согласно уставу, основным видом ведения огня бронепоездом являлся огневой налет – «частый и меткий огонь с открытой позиции прямой наводкой по видимой цели с затратой минимального времени на подготовку исходных данных

¹³⁶ Боевой устав броневых сил РККА. Часть II. Книга 3. Боевое применение бронепоездов. Москва. Государственное военное издательство. 1931. С. 6-8.

к открытию огня»¹³⁷. Причем бронепоезд должен был вести огонь с коротких дистанций, когда расстояние до цели не превышало 1500 метров.

Бронепоезда планировалось использовать во всех видах военных действий. В ходе встречного боя их предполагалось применять не только для поддержки своих войск, но и для захвата и удержания до подхода основных сил железнодорожных узлов и мостов. При этом допускалось, что бронепоезда могут отрываться от своих передовых частей на расстояние до 60 км¹³⁸.

В ходе наступления на обороняющегося противника бронепоезда должны были поддерживать огнем передовые части, ведя борьбу «с броневыми силами противника для защиты своих войск»¹³⁹. Причем они не только должны были «пробить дорогу пехоте, обрушиваясь своим огнем на пехоту и огневые силы противника», но и продвигаясь впереди своих частей содействовать им в развитии успеха.

В оборонительных боях бронепоезда должны были составлять огневой резерв командования, нанося удары по частям противника, вклинившимся в оборону своих частей. Также бронепоезда предполагалось применять для охраны железных дорог, мостов, станций и морского побережья, а также сопровождения эшелонов с ценными грузами¹⁴⁰.

Большое внимание в уставе уделялось способам борьбы с бронепоездами противника. Рассматривались различные приемы по организации засад, взаимодействию с артиллерией и пехотой, приведению в негодность железных дорог и т.п.¹⁴¹.

Проект боевого устава броневых сил РККА «Боевое применение бронепоездов» являлся основным руководящим документом по боевой

¹³⁷ Там же. С. 17.

¹³⁸ Там же. С. 33.

¹³⁹ Там же. С. 34.

¹⁴⁰ Там же С. 45-48.

¹⁴¹ Там же. С. 56-61.

подготовке бронепоездных частей вплоть до начала Великой Отечественной войны.

В предвоенные годы боевое использование бронепоездов Красной Армией носило ограниченный характер. В ходе советско-китайского конфликта на КВЖД части Красной Армии имели здесь шесть бронепоездов. 17 ноября 1929 года три из них (№ 65, 66 и 67) поддерживали 21-ю стрелковую дивизию, которая перешла советско-китайскую границу и наступала на станцию Маньчжурия. Через два дня китайские войска у станции были окружены и сдались¹⁴².

21 ноября создается подвижная группа, в задачу которой входило преследование китайских частей, отходивших от Маньчжурии в сторону Хайлара. В группу вошли бронепоезда № 65, 66 и 67 и пехота, посаженная в эшелоны. 23 ноября советские части взяли станцию Цаган, а 27 ноября – город Хайлар. В этих боях бронепоезда фактически использовались как артиллерийские батареи, подтверждением служит фрагмент доклада командира бронепоезда № 66 о действиях на КВЖД: «Выдающихся боевых действий бронепоезда не было. Бронепоезд как таковой не был использован, а действовал как подвижная батарея со средних и дальних дистанций. От сближения [с противником] воздерживались»¹⁴³.

В Средней Азии бронепоезда участвовали в боях против басмачей. Например, летом 1931 года бронепоезд № 10 на участке Казанджик – Красноводск патрулировал железную дорогу, имея задачу не допустить прорыва басмачей через нее. 25 августа у станции Джебел бронепоезд поддерживал огнем части Красной Армии, вступившие в бой с бандой Мурад-хана. Бронепоезд израсходовал 167 76-мм снарядов, после чего банда в 300 сабель бежала, преследуемая кавалерией Красной Армии, оставив на поле боя более 100 убитых и раненых¹⁴⁴.

¹⁴² В пламени и славе. Очерки истории Краснознамённого Сибирского военного округа. Новосибирское книжное издательство. 1988. С. 49-55.

¹⁴³ РГВА. Ф. 33987. Оп. 3. Д. 313. Л. 118.

¹⁴⁴ ЦАМО РФ. Ф. 10-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 86115. Д. 10. Л. 13.

В сентябре 1939 года 1-й и 8-й дивизионы бронепоездов принимали участие в польском походе Красной Армии в Западную Украину и Белоруссию. Утром 17 сентября 8-й дивизион, действуя в составе 3-й армии, занял пограничную станцию Загатье, а 1-й дивизион, находясь в 5-й армии – станцию Сарны. Дальнейшее движение бронепоездов требовало их перестановки на западноевропейскую колею. Но из-за того, что активных боевых действий в Польше не было, от перестановки отказались. В начале октября бронепоезда вернулись в пункты своей дислокации¹⁴⁵.

В ходе начавшейся 30 ноября 1939 года советско-финляндской войны на фронт были направлены 1 и 8-й дивизионы бронепоездов и бронепоезд № 45 4-го дивизиона. 1-й дивизион находился на станции Гатчина, и в боях не участвовал. Два бронепоезда 8-го дивизиона с 6 февраля 1940 года поддерживали огнем части 19-го стрелкового корпуса 7-й армии, действовавшего на Карельском перешейке, участвовали в боях за станции Перк-Ярви, Лейпясую, Кямаря и город Выборг¹⁴⁶. Легкий бронепоезд № 45 из состава 4-го дивизиона с января 1940 года и до конца войны патрулировал Мурманскую железную дорогу в районе Кандалакши¹⁴⁷.

Бронепоезда участвовали и в операциях, которые проводила Красная Армия летом 1940 года: это ввод войск в Прибалтику и Бессарабию. Три бронепоезда 4-го дивизиона 17 июня первыми из частей Красной Армии на этом участке перешли латышскую границу, и до 7 августа находились в Латвии, охраняя железную дорогу на участке Крустпилс – Плявиня¹⁴⁸.

Два бронепоезда 1-го дивизиона 29 июня 1940 года перешли румынскую границу, и, не встречая сопротивления, вошли на станцию Бендеры, взяв ее под охрану. 9 июля дивизион убыл в Киев¹⁴⁹.

¹⁴⁵ ЦАМО РФ. Ф. 1-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 453090. Д. 1. Л. 15, Ф. 8-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 498282. Д. 1. Л. 8.

¹⁴⁶ ЦАМО РФ. Ф. 8-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 498282. Д. 1. Л. 11.

¹⁴⁷ ЦАМО РФ. Ф. 4-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 327152. Д. 1. Л. 49-50.

¹⁴⁸ Там же. Л. 52.

¹⁴⁹ ЦАМО РФ. Ф. 1-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 453090. Д. 1. Л. 17.

В последние предвоенные годы вопросам боевого применения бронепоездов уделялось мало внимания. Более того, в 1940 году некоторые представители руководства АБТУ КА выдвигали предложения о снятии их с вооружения. С назначением 7 июня 1940 года на должность начальника автобронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенанта Я.Н. Федоренко ситуация поменялась. Яков Николаевич Федоренко был бронепоездником с большим стажем – он командовал бронепоездом еще в годы Гражданской войны, после ее окончания командовал дивизионом и полком бронепоездов¹⁵⁰. Прекрасно зная возможности бронепоездов, Федоренко и на посту начальника АБТУ КА уделял им много внимания. Так, летом 1940 года было проведено несколько совещаний, посвященных роли и месту бронепоездов в будущей войне. В результате обсуждения были сделаны следующие выводы: «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 противника»¹⁵¹.

¹⁵⁰ ЦАМО РФ. Учетно-послужная карточка на Я.Н. Федоренко.

¹⁵¹ РГВА. Ф. 31811. Оп. 16. Д. 16. Л. 119-120.

Материалы этих совещаний во многом повторяли положения устава «Боевое применение бронепоездов», изданного в 1933 году. Вместе с тем, к началу войны при боевой подготовке бронепоездных частей практически не уделялось внимания обучению борьбы с танками и авиацией противника. Недооценка этих видов боевой техники, которые к этому времени получили значительное развитие, привела к большим потерям бронепоездов в начале Великой Отечественной войны.

Выводы по главе. Техническое развитие бронепоездной техники Красной Армии в 1930-е годы шло в основном по линии улучшения конструкции бронепоездов, разработанных еще в годы Гражданской войны. Это объяснялось тем, что финансирование работ по проектированию и изготовлению новых образцов бронепоездной техники велось по остаточному принципу – руководство автобронетанкового управления Красной Армии считало приоритетным разработку и организацию серийного производства современных образцов танков и бронеавтомобилей. Лишь во второй половине 1930-х годов начались работы по созданию легких бронеплощадок с увеличенной толщиной брони, модернизированными артиллерийскими установками и более мощными 76-мм пушками. Однако вплоть до начала Великой Отечественной серьезных опытно-конструкторских работ по проектированию новых образцов легких бронеплощадок не велось. Попытки спроектировать новую тяжелую бронеплощадку завершились изготовлением в 1938 году опытного образца площадки ПТ-38. Однако наладить производство таких бронеединиц до начала войны не удалось. Кроме того, эта бронеплощадка вооружалась 107-мм пушкой образца 1910/30 года, выпуск которых прекратили еще в 1936 году. Вопрос о вооружении ПТ-38 более современными артсистемами серьезно не рассматривался.

Работы по проектированию мотоброневагонов и бронедрезин, после изготовления к середине 1930-х годов нескольких опытных образцов и постройки малой серии, были фактически прекращены. Испытания изготовленных образцов

показали, что эти бронеединицы получаются сложными и дорогими в производстве. Кроме того, их боевые характеристики не всегда соответствовали требованиям, предъявляемым автобронетанковым управлением Красной Армии к бронепоездной технике. Лишь в 1940 году начались опытно-конструкторские работы по созданию бронедрезин и мотоброневагонов с более высокими боевыми характеристиками. Завершить эти работы не удалось из-за начавшейся войны.

Вопросам зенитного вооружения бронепоездов в предвоенные годы уделялось мало внимания. Считалось, что для прикрытия состава с воздуха достаточно иметь шесть 7,62-мм пулеметов Максима – два на бронепаровозе и четыре на платформе СПУ-БП. Но к началу 1940-х годов этого уже оказалось недостаточно – скорости и защита военных самолетов по сравнению с серединой 1930-х годов возросли настолько, что 7,62-мм пулеметы Максима по своим характеристикам уже не могли эффективно обеспечивать защиту бронепоездов от авиации противника. Но никаких работ по усилению средств ПВО бронепоездных подразделений вплоть до начала Великой Отечественной войны не велось.

Таким образом, бронепоезда, на вооружении Красной Армии к лету 1941 года, по своим боевым характеристикам фактически являлись глубокой модернизацией бронеединиц, разработанных в годы Гражданской войны. Если к середине 1930-х годов они могли успешно выполнять поставленные перед ними задачи, то к началу 1940-х годов уже не удовлетворяли современным требованиям, прежде всего по бронированию и артиллерийскому вооружению.

Что касается вопросов боевого применения, то основные задачи, которые предполагалось возложить на бронепоезда в случае начала военных действий, оставались практически такими же, как и в годы Гражданской войны – поддержка своих войск на поле боя, ведение огня прямой наводкой, прорывы в тыл противника для захвата мостов и станций и т.п. В ходе боевой подготовки мало отрабатывались: борьба с танками и авиацией противника, маскировка составов на поле боя, а также вопросы связи с вышестоящим командованием и организация взаимодействия с пехотой, артиллерией и танковыми частями.

Глава 2. Строительство бронепоездов в 1941 – 1945 гг.

2.1. Строительство бронепоездов в первые месяцы войны

Главное автобронетанковое управление Красной Армии в конце 1940 года разработало мобилизационный план МП-41, согласно которому завод «Красный Профинтерн» в случае начала боевых действий должен был построить 70 бронепоездов (50 легких и 20 тяжелых с площадками ПТ-38)¹⁵². Однако против такого плана выступило руководство наркомата тяжелого машиностроения СССР. Заместитель наркома С.А. Степанов 12 февраля 1941 года сообщил руководству ГАБТУ РККА, что комбинат «Красный Профинтерн» не может изготовить предусматриваемые проектом постановления по МП-41 70 бронепоездов из-за «отсутствия достаточного количества металлорежущего оборудования, термических средств и, главным образом, производственных площадей»¹⁵³. Также наркомат категорически возражал против включения в мобплан тяжелых бронеплощадок из-за того, что они не приняты на вооружение и не освоены в производстве. Попытки ГАБТУ КА решить этот вопрос оказались безуспешными, и к июню 1941 года мобилизационный план производства бронепоездов так и не был утвержден. Поэтому после начала войны выпуск бронепоездов на заводе «Красный Профинтерн» велся по довоенному графику. В июне – июле 1941 года предприятие сдало РККА два бронепоезда¹⁵⁴. 11 июля 1941 года согласно постановления Государственного Комитета Оборона (ГКО) № 99сс, началась подготовка к эвакуации комбината «Красный Профинтерн» в Красноярск, а бронепоездного производства – на Ворошиловградский паровозостроительный

¹⁵² РГВА. Оп. 16. Д. 126. Л. 44.

¹⁵³ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 324. Л. 65.

¹⁵⁴ Там же. Л. 88 – 89.

завод имени Октябрьской Революции¹⁵⁵. 15 августа 1941 года появилось постановление ГКО № 490с, «О производстве бронепоездов, бронеплощадок и бронеемобилей на ж.д. ходу», согласно которому завод имени Октябрьской Революции до конца 1941 года должен был изготовить 40 бронепоездов. При этом отмечалось, что «...изготовление бронепоездов и бронеплощадок должно производиться по чертежам и техническим условиям завода «Красный Профинтерн». Разрешить Ворошиловградскому заводу Наркомтяжмаша пересмотреть конструкцию бронепоезда и бронеплощадки и технические условия на их изготовления в сторону упрощения технологического процесса с обязательным утверждением ГАБТУ КА на Ворошиловградском заводе»¹⁵⁶. После подписания этого документа, из Брянска в Ворошиловград перевезли весь имеющийся задел по броне, а также вооружение и другое оборудование: 6 орудий с тумбовыми установками, 100 7,62-мм пулеметов Максима, 91 шаровую пулеметную установку для бронепоездов, 24 панорамы Герца, 7 радиостанций и другое имущество¹⁵⁷.

Ознакомившись с поступившими чертежами бронепоезда БП-35, конструкторы завода имени Октябрьской революции предложили их переработать — к этому времени опыт использования бронепоездов в боях показал, что броня толщиной 20 мм не защищает составы от огня противотанковой артиллерии. По первоначальному варианту предлагалось проводить экранировку — установку дополнительных листов брони на строящиеся бронепоезда. Но затем конструкторское бюро завода имени Октябрьской революции под руководством главного инженера предприятия Моисеева разработало свой проект бронепоезда с усиленным бронированием и вооружением. В заводских документах бронеплощадка именовалась как «изделие П-42», а бронепаровоз — «изделие П-41»¹⁵⁸. 1 октября 1941 года проект направили на утверждение в наркоматы

¹⁵⁵ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 3. Л. 100.

¹⁵⁶ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 13. Л. 45.

¹⁵⁷ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 324. Л. 128.

¹⁵⁸ РГАЭ. Ф. 8234. Оп. 7. Д. 298. Л. 42-45.

тяжелого машиностроения и обороны. Проекты предполагали использование при изготовлении бронепоездов бронелистов толщиной 40 – 60 мм с возможностью усиления отдельных участков до 90 мм, замену сварных орудийных башен литыми толщиной 70 мм, дополнительную установку на бронеплощадках двух 12,7-мм пулеметов ДШК, увеличение возимого боезапаса и т.п.

Проект был одобрен военными, но из-за неблагоприятной для Красной Армии обстановки на Южном фронте, 13 октября 1941 года появилось постановление ГКО № 774с, согласно которому Ворошиловградский завод имени Октябрьской Революции эвакуировался в Омск¹⁵⁹. В результате в счет постановления ГКО № 490с ни одного бронепоезда изготовить не удалось, и попытки организовать строительство бронепоездов на крупных промышленных предприятиях в первые военные месяцы потерпели неудачу. Такая ситуация сложилась из-за отсутствия утвержденного в предвоенное время плана выпуска новых бронепоездов в случае начавшихся широкомасштабных боевых действий. Кроме того, не был окончательно проработан вопрос с типами бронепоездов, которые должны были выпускаться в военное время.

В первые военные месяцы по постановлению Государственного Комитета Обороны изготовили всего два бронепоезда. Их строительство началось в июле 1941 года, когда коллективы заводов «Красный Профинтерн», имени Октябрьской Революции и Коломенского машиностроительного имени В. Куйбышева выступили с инициативой изготовить сверх плана два бронепоезда для Красной Армии и укомплектовать их добровольцами. Инициатива нашла поддержку у наркома тяжелого машиностроения Н.С. Казакова и начальника ГАБТУ Красной Армии Я.Н. Федоренко, которые доложили об этом на заседании Государственного Комитета Обороны. 26 июля 1941 года было подписано постановление ГКО № 287сс, в котором говорилось: «... Обязать НКТМ – т. Казакова, Начальника ГАБТУ КА т. Федоренко, директора Коломенского завода им. Куйбышева – т. Рубинчик, директора завода «Красный Профинтерн» – т.

¹⁵⁹ РГАСПИ. Ф. 664. Оп. 2. Д. 22. Л. 90.

Гоперидзе и директора Ворошиловградского завода им. Октябрьской Революции – т. Веллер к 1 сентября 1941 г. сформировать два особых бронепоезда (1 на Коломенском заводе и 1 на заводе «Красный Профинтерн»))»¹⁶⁰. В этом документе бронепоездам были присвоены наименования – № 1 «За Сталина» Коломенского завода и № 2 «За Родину» завода «Красный Профинтерн». Термин «особые» подчеркивал, что бронепоезда строятся по инициативе предприятий и комплектуются опытными кадрами рабочих-добровольцев.

Особый бронепоезд № 2 «За Родину» являлся бронепоездом типа БП-35, изготовление которого началось на заводе «Красный Профинтерн» в июле 1941 года. После эвакуации производства в Ворошиловград, состав достраивался на заводе имени Октябрьской Революции. Бронепоезд получил усиленную защиту за счет экранировки (дополнительных бронелистов, закрепленных снаружи к основной броне). Также повысили огневую мощь бронепоезда, придав ему две дополнительно изготовленные бронеплощадки – одну с 12,7-мм зенитными пулеметами ДШК, вторую – со 107-мм пушкой образца 1910/30 года¹⁶¹. Бронепоезд в торжественной обстановке был передан Красной Армии 23 октября 1941 года. Он действовал на Юго-Западном фронте в составе 64-го отдельного дивизиона бронепоездов, и погиб в бою 15 июля 1942 года¹⁶².

Особый бронепоезд № 1 «За Сталина» являлся составом оригинальной разработки. В его строительстве участвовали 30 цехов и отделов Коломенского машиностроительного завода имени Куйбышева¹⁶³. Наиболее интересным в конструктивном отношении был паровоз, спроектированный специально для этого бронепоезда группой инженеров под руководством Л.С. Лебедянского – известного конструктора железнодорожной техники. За основу взяли выпускавшийся Коломенским заводом маневровый танк-паровоз 9П. На нем

¹⁶⁰ РГАСПИ. Ф. 664. Оп. 2. Д. 8. Л. 12.

¹⁶¹ Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Указ. соч. С. 57, ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 33. Л. 11.

¹⁶² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 31. Л. 177-179.

¹⁶³ Немцева Л. Судьба бронепоезда № 1 героическая и трагическая. // Коломенская правда. – 1986. № 87. – С. 4.

увеличили мощность котла, установили дополнительные тележки, смонтировали пароперегреватель. Паровоз был забронирован бронелистами толщиной 30-45 мм, на нем имелась командирская рубка с приборами наблюдения и радиостанцией, а также броневая башня с 12,7-мм зенитным пулеметом ДШК¹⁶⁴. Паровоз особого бронепоезда № 1 «За Сталина» являлся единственным паровозом, специально разработанным для использования в составе бронепоезда. Во всех остальных броневых составах, построенных в 1930 – 1945 годах, использовались бронепаровозы серии О.

Бронеплощадки бронепоезда «За Сталина» изготавливались на основе 50-тонных 4-осных платформ и защищались броней толщиной 45 мм. Вооружение каждой из двух площадок состояло из двух 76-мм пушек Ф-34 в башнях от танка Т-34, и четырех бортовых пулеметов Максима в шаровых установках. При проектировании бронеплощадок конструкторы Коломенского завода использовали чертежи бронеплощадки с танковыми башнями, разработанные на броневой ремонтной базе № 6 в 1940 году. Чертежи передали с базы на завод в порядке помощи в строительстве бронепоезда «За Сталина»¹⁶⁵. Кроме артиллерийских, состав имел две зенитных бронеплатформы с 37-мм автоматической зенитной пушкой образца 1939 года и 12,7-мм пулеметом ДШК.

9 октября 1941 года особый бронепоезд № 1 «За Сталина» передали Красной Армии, и поздно вечером он убыл на Западный фронт. 11 октября 1941 года бронепоезд погиб в бою у станции Колесники недалеко от Гжатска¹⁶⁶.

Конструкция особого бронепоезда «За Сталина» являлась серьезным шагом вперед по сравнению с довоенными составами типа БП-35. Однако осенью 1941 года, в связи с эвакуацией рембазы № 6 и Коломенского завода вглубь страны, опыт его изготовления не получил распространения. К использованию при

¹⁶⁴ РГАЭ. Ф. 8798. Оп. 4. Д. 9. Л. 21-25, Альбом «Особый бронепоезд «За Сталина». Коломенский машиностроительный завод им. Куйбышева. 1941. Л. 3-4.

¹⁶⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 176. Л. 193.

¹⁶⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 75. Л. 31.

строительстве новых бронепоездов отдельных элементов конструкции бронепоезда» За Сталина» вернулись лишь в начале 1942 года.

Несмотря на то, что в первые месяцы войны не удалось развернуть массовое изготовление бронепоездов по постановлениям Государственного Комитета Обороны, их строительство в это время шло активными темпами. Сооружение броневых составов в июне – октябре 1941 года велось в прифронтовой полосе по инициативе партийных организаций, трудовых коллективов предприятий, армейского командования. Эти бронепоезда часто строили без серьезной проработки конструкции, используя имевшиеся на местах материалы и вооружение. В документах такие составы именовались инициативными, их не всегда включали в общую статистику изготовленных бронепоездов, учет которых вело главное автобронетанковое управление Красной Армии и наркомат путей сообщения. В отчете о работе предприятий НКПС в годы войны о строительстве этих бронепоездов говорилось: «К началу строительства бронепоездов разработанного проекта НКПС не имел, поэтому предприятия при строительстве бронепоездов в начале брали 4-х осные «углярки» и навешивали в два слоя бронелисты с прослойкой из бетона, песка, щебня. Бронелист изыскивался главным образом на судостроительных заводах. Термическая обработка бронелиста на первых бронепоездах не производилась»¹⁶⁷.

Первыми приступили к строительству бронепоездов сразу после начала Великой Отечественной войны предприятия Киева. 23 июня 1941 года на митинге рабочих Киевского паровозовагоноремонтного завода (ПВРЗ) имени Январского восстания 1918 года было принято решение о строительстве бронепоезда¹⁶⁸. Работами руководил исполняющий обязанности директора Киевского ПВРЗ Малиенко и секретарь парторганизации завода Д.Р. Чухнюк, в строительстве участвовало около 50 человек. 8 июля 1941 года состав, получивший обозначение «Литер А», был готов.

¹⁶⁷ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 2618. Л. 24.

¹⁶⁸ Кайнаран А.В. Указ. соч. С. 46.

Бронепоезд состоял из бронепаровоза Ов и трех бронеплощадок, изготовленных из металлических полувагонов для перевозки угля, закупленных Россией в Америке в годы Первой мировой войны. Изнутри такого вагона устанавливался второй борт из металлического листа, а в пространство между бортами заливался бетон. Вооружение каждой площадки – четыре-пять пулеметов и 76-мм пушка Лендера образца 1914 года. Пушка монтировалась в центре бронеплощадки и могла вести огонь, как по наземным, так и по зенитным целям.

Параллельно с сооружением «Литер А» рабочие Киевского ПВРЗ совместно с рабочими завода «Большевик» к 20 июля 1941 года построили второй бронепоезд – «Литер Б», имевший такой же состав и вооружение, как и «Литер А»¹⁶⁹.

С 24 июля по 10 августа 1941 года совместными усилиями Дарницкого паровозного депо и Дарницкого вагоноремонтного завода изготовили третий бронепоезд – «Литер В», у которого часть вооружения разместили в башнях. Бывший машинист бронепоезда Н.Н. Биленко позже вспоминал: «10 августа бронепоезд был готов. Задержала нас конструкция орудийных башен. Поворотную башню мы придумали, но материалов, из чего делать, не было. Наконец сделали большие по габариту башни, но они все-таки устраивали, и командование сказало, что они хорошие»¹⁷⁰. Таким образом, в Киеве изготовили три бронепоезда, которые в документах именовались «ополченческими» – их команды комплектовались рабочими-добровольцами киевских предприятий.

Еще одним центром постройки бронепоездов стали предприятия Одессы, где в августе – сентябре 1941 года их сооружали совместными усилиями рабочих завода имени Январского восстания и железнодорожников депо Одесса-Товарная и Одесса-Сортировочная. При изготовлении бронепоездов возникло большое количество проблем – не хватало материалов, кислорода, необходимого для резки

¹⁶⁹ Там же, с. 50-51.

¹⁷⁰ ЦГАООУ. Ф. 166. Оп. 2. Д. 8а. Л.57.

бронелистов, инструмента¹⁷¹. Первый бронепоезд (он получил № 21) передали командованию Отдельной Приморской армии 20 августа 1941 года, за ним последовало еще два – № 22 и 23. Согласно донесению Отдельной Приморской армии от 30 сентября 1941 года, каждый бронепоезд состоял из двух бронеплощадок и бронепаровоза, вооружение каждого состояло из четырех орудий (45-мм универсальные полуавтоматические пушки 21К на тумбовых установках и 76-мм зенитки Лендера) и 12 пулеметов¹⁷². В сентябре 1941 года в Одессе началось строительство еще двух бронепоездов № 24 и 25, но до начала эвакуации гарнизона в октябре их не успели закончить. В переписке по тылу Приморской Армии сказано: «При эвакуации из Одессы приведено в негодность: бронепоездов действующих – 3, не действующих – 2»¹⁷³.

Опыт постройки бронепоездов в Киеве и Одессе показал, что несмотря на примитивную конструкцию и не достаточное вооружение, инициативные бронепоезда могли оказывать существенную огневую поддержку своим войскам, действующим в полосе железных дорог.

Одним из центров постройки инициативных бронепоездов летом – осенью 1941 года стал Крым. Здесь их строительство началось во второй половине июля 1941 года по инициативе керченских рабочих. К началу августа 1941 года бронепоезд, названный «Смерть немецким оккупантам», был готов. Он состоял из бронепаровоза Ов и двух бронеплощадок, на вооружении которых имелось три 76-мм пушки Лендера¹⁷⁴. В конце августа 1941 года «Смерть немецким оккупантам» находился в районе Перекопского перешейка.

В конце июля 1941 года на Керченском металлургическом заводе имени П.Л. Войкова началось строительство бронепоезда, получившего название «Войковец». Он состоял из бронепаровоза Ов и двух 4-осных бронеплощадок.

¹⁷¹ Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Указ. соч. С. 40.

¹⁷² ЦАМО РФ. Ф. 288. Оп. 9912. Д. 1. Л. 1-2.

¹⁷³ ЦАМО РФ. Ф. 288. Оп. 9900. Д. 12. Л. 8.

¹⁷⁴ Неменко А. Указ. соч. С. 18.

21 августа 1941 года «Войковец» убыл из Керчи в Симферополь, где его довооружили и провели доукомплектование команды.

На основе опыта постройки двух первых бронепоездов в Крыму разработали единый вариант бронеплощадки. По этому проекту в середине вагона находился броневой каземат с пулеметными амбразурами в стенках (по две на сторону) и наблюдательной башенкой на крыше для командира бронеплощадки. Пушки Лендера на их стандартной тумбовой установке, которые могли вести огонь через борт, размещались на краях площадки. Позже появился второй вариант вооружения – 76-мм корабельные универсальные пушки 34К на стандартной установке и со штатным щитом. Таким образом, на бронеплощадках планировалось использовать артсистемы, позволявшие вести огонь, как по наземным, так и по воздушным целям.

В середине августа 1941 года в Крыму находилось в постройке еще четыре бронепоезда. Для обеспечения их изготовления 20 августа 1941 года Военный совет 51-й армии, сформированной для обороны полуострова, распорядился: «...Для вооружения поездов и площадок, всю броню изъять с законсервированных объектов, пришедших из Николаева, находящихся в Керчи, и часть с завода № 201 Севастополь, оставив потребное количество по заявке Военного Совета ЧФ для нужд флота»¹⁷⁵. Бронеплощадки строились на Камыш-Бурунском металлургическом комбинате имени Серго Орджоникидзе, заводах № 201 в Севастополе и имени Войкова в Керчи, а паровозы бронировались в Севастополе, Симферополе, Керчи и на станции Сарыголь под Феодосией.

В конце сентября 1941 года был закончен бронепоезд «Горняк», изготовленный Камыш-Бурунским металлургическим комбинатом. Он состоял из двух 4-осных бронеплощадок и бронепаровоза. Каждая бронеплощадка вооружалась двумя орудиями и четырьмя пулеметами. Одно орудие на каждой из площадок монтировалось во вращающейся артиллерийской башне, погоны для которых изготовили на зуборезном станке фирмы «Пфаутер», закупленном перед

¹⁷⁵ ЦАМО РФ. Ф. 407. Оп. 9835. Д. 1. Л. 3.

самой войной в Германии для одного из судостроительных заводов Крыма¹⁷⁶. На «Горняке» установили 75-мм орудия Канэ, снятые с одной из керченских береговых батарей.

В начале октября 1941 года был закончен бронепоезд «Орджоникидзевец», бронеплощадки для которого изготовили на заводе № 210 в Севастополе, а бронепаровоз в Симферополе. Он имел в своем составе три однотипных бронеплощадки: на одной установили два 76-мм универсальных орудия 34К, на второй – одно такое орудие и морской дальномер в рубке (пушки и дальномерную рубку использовали с эсминца «Быстрый», который подорвался на mine в июле 1941 года), на третьей – две 76-мм пушки Лендера. Кроме того, на каждой бронеплощадке имелось четыре пулемета Максима. Для бронирования использовалась судовая броня толщиной 18 мм, причем два листа устанавливались с зазором между ними в 100 мм, в который заливался цементный раствор. Общая толщина бортов площадок составляла около 140 мм¹⁷⁷.

Также в октябре 1941 года в состав 51-й армии включили бронепоезд «Смерть фашизму!». Он состоял из бронепаровоза, изготовленного в депо станции Сарыголь и трех бронеплощадок, построенных в Керчи: на одной разместили два 76-мм орудия 34К, на второй две 76-мм пушки Лендера, а на третьей – орудие 34К и 76-мм дивизионную пушку Ф-22. Кроме того, на каждой площадке установили восемь пулеметов Максима и две 37-мм морские пушки Гочкиса¹⁷⁸.

В начале ноября 1941 года был закончен шестой бронепоезд крымской постройки – «Железняков»¹⁷⁹. Он состоял из бронепаровоза и четырех 4-осных бронеплощадок – одной с двумя 76-мм универсальными пушками 34К, второй с двумя 76-мм пушками Лендера, третьей с 76-мм орудием 34К, морским дальномером и двумя 12,7-мм пулеметами ДШК, и четверной, с двумя 82-мм

¹⁷⁶ Неменко А. Указ. соч. С. 27-28.

¹⁷⁷ NARA. T-312. R. 355. Fr.56.

¹⁷⁸ Санеев С.А. Указ. соч. С. 23, Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Указ. соч. С. 64.

¹⁷⁹ Александров Н.И. Указ. соч. С. 75-79.

минометами. Кроме того, на каждой имелось по четыре 7,62-мм пулемета. Бронеплощадки изготовил завод № 201, конструктивно они были похожи на площадки составов «Орджоникидзевец» и «Смерть фашизму!».

Бронепоезда крымской постройки интересны широким использованием при их изготовлении броневых листов, предназначенного для строительства кораблей, и применением в качестве вооружения корабельных и зенитных орудий, которые могли вести огонь, как по наземным, так и по воздушным целям, а также использованием на некоторых из них морских дальномеров для управления огнем. Однако для работ с дальномерами и морскими орудиями требовались опытные кадры, знакомые с таким вооружением и оборудованием. Поэтому команды части бронепоездов крымской постройки комплектовались моряками Черноморского флота, знакомыми с морской техникой. Следует также отметить, что наиболее универсальным по вооружению являлся «Железняков» – установленные на нем 76-мм орудия удачно дополняли 82-мм минометы, которые могли вести навесной огонь с закрытых позиций, а также крупнокалиберные пулеметы ДШК, которые использовались для стрельбы по авиации противника.

В ходе войны, предприятия Ленинграда дали армии и флоту восемь бронепоездов. Инициатива постройки бронепоездов под Ленинградом принадлежала морякам. 12 июля 1941 года по распоряжению коменданта Ижорского сектора береговой обороны главной военно-морской базы Краснознаменного Балтийского флота (БО ГВМБ КБФ) комбрига Лаковникова началось строительство бронепоезда в составе бронепаровоза и четырех 2-осных бронеплатформ с «зенитными и противотанковыми орудиями»¹⁸⁰. Изготовление бронеплатформ велось в мастерских военсклада № 146 в Большой Ижоре. Их конструкция была предельно простой – двойной металлический борт с бетонной заливкой между ними, вооружение каждой – 45-мм корабельное универсальное орудие 21К и четыре пулемета Максима. Чуть позже вооружение бронепоезда

¹⁸⁰ Амирханов Л.И. Указ. соч. С. 149.

усилили, добавив две 4-осных платформы с двумя 102-мм морскими пушками. В начале августа бронепоезд, получивший № 7 и название «Балтиец», был готов¹⁸¹.

К 7 сентября 1941 года закончили строительство бронепоезда аналогичного состава, получившего № 8 и название «За Родину!». Состав имел на вооружении два 102-мм морских орудия, две 76-мм зенитки образца 1931 года, две 76-мм пушки Лендера и две 45-мм универсальных пушки 21К¹⁸².

В августе 1941 года началось строительство бронепоезда в депо Ленинград-Варшавской железной дороги. Состав, получивший название «Народный мститель», убыл на фронт 7 ноября 1941 года¹⁸³. Он состоял из бронепаровоза и пяти 2-осных бронеплощадок, на которых установили две башни от танков Т-26 с 45-мм пушками, две башни от КВ-1 с 76-мм орудиями, две 25-мм автоматические зенитные пушки и два 76-мм орудия Лендера¹⁸⁴.

В середине сентября 1941 года вагонное и паровозное депо Витебской железной дороги начало строительство бронепоезда, для изготовления которого выделили паровоз Ов и две 4-осных платформы. Броневого листа поступил с Балтийского судостроительного завода¹⁸⁵. В условиях блокады работы затянулись – не хватало продовольствия, топлива, электроэнергии. В результате бронепоезд, получивший название «За Родину», был сдан лишь в марте 1942 года. Он вооружался четырьмя 76-мм зенитными пушками образца 1931 года и восемью пулеметами ДТ¹⁸⁶.

Наибольшее число бронепоездов – четыре единицы – изготовил ленинградский завод № 371 имени И.В. Сталина. В сентябре 1941 года на это предприятие перевели сборку танков КВ и бронемашин БА-10 с Кировского и Ижорского заводов, так что необходимые материалы и оборудование здесь

¹⁸¹ Там же. С. 150.

¹⁸² Там же. С. 161.

¹⁸³ ЦАМО РФ. Ф. 71 отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 71734. Д. 37. Л. 4.

¹⁸⁴ Там же. Д. 13. Л. 13, 15.

¹⁸⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 302. Л. 105.

¹⁸⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 38. Л. 111-113.

имелись¹⁸⁷. Проектирование бронепоездов велось под руководством главного конструктора завода Богданова. В заводской документации бронепоезда именовались С-26 «Красногвардеец», С-28 «Сталинец», С-30 «Стойкий» и С-32 «Балтиец». Их строительство началось в августе – сентябре 1941 года¹⁸⁸.

17 октября 1941 года фронту передали первый бронепоезд – С-28. Он состоял из бронепаровоза Ов и трех 4-осных 50-тонных бронеплатформ – на двух установили по одному 100-мм морскому орудию Б-24, одному 120-мм миномету и четыре пулемета Максима, на третьей – две 76-мм зенитки образца 1931 года и шесть пулеметов Максима¹⁸⁹.

Месяцем позже, 12 ноября 1941 года, сдали бронепоезд С-30, состоявший из бронепаровоза Од и трех 4-осных бронеплощадок: на двух монтировались по две башни с 76-мм орудиями от танков КВ-1, пять бортовых пулеметов Максима и один зенитный ДШК. Третья бронеплощадка вооружалась двумя 120-мм минометами и четырьмя пулеметами Максима¹⁹⁰.

В ноябре 1941 года был сдан и бронепоезд С-26 «Красногвардеец», состоящий из бронепаровоза Ов и двух 4-осных бронеплощадок, на каждой из которых установили две 76-мм пушки Лендера и четыре пулемета. Этот бронепоезд первоначально поступил в состав Красной Армии, но затем его передали войскам НКВД по охране железнодорожных сооружений¹⁹¹.

Последним завод № 371 сдал бронепоезд С-32 «Балтиец». К декабрю 1941 года он был готов примерно на 70%, но из-за тяжелых условий блокады завод № 371 прекратил работу на три месяца, и бронепоезд удалось закончить лишь 29 апреля 1942 года¹⁹². Паровоз защищался листами брони толщиной 10 – 20 мм, площадки 12 – 10 мм со 140 мм зазором между ними, в который заливали бетон.

¹⁸⁷ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 33. Л. 123.

¹⁸⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 38. Л. 110, там же. Д. 302. Л. 37, Ф. 71 ОДБП. Оп. 71734. Д. 37. Л. 7.

¹⁸⁹ ЦАМО РФ. Ф. 71 отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 71734. Д. 38. Л. 3-5.

¹⁹⁰ Амирханов Л.И. Указ. соч. С. 170-171.

¹⁹¹ РГВА. Ф. 38261. Оп. 1. Д. 273. Л. 87.

¹⁹² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 302. Л. 37-38.

Каждая из двух бронеплощадок вооружалась двумя 76-мм пушками Ф-32 в башнях танка КВ-1, пятью пулеметами Максима в бортах и одним 12,7-мм зенитным ДШК¹⁹³.

К особенностям конструкции бронепоездов ленинградской постройки можно отнести широкое использование в качестве вооружения морских артсистем (45-мм универсальные, 100 и 102-мм) и танковых башен (главным образом от КВ-1), а также повышение защиты за счет использования заливки бетоном пространства между двумя бронелистами бортов площадок.

В июле – сентябре 1941 года бронепоезда строились предприятиями различных городов и в единичном количестве, иногда это делалось для восполнения потерь, уже понесенных бронепоездными частями в боях. Например, в конце июля 1941 года, взамен погибшего бронепоезда № 52 из состава 6-го отдельного дивизиона бронепоездов его команда «построила своими силами под руководством лейтенанта Пантелеева и старшего лейтенанта Гапонова с помощью гомельских железнодорожников новый боевой состав»¹⁹⁴. При его изготовлении использовали нижнюю часть разбитых противником, бронеплощадок бронепоезда № 52. В качестве основного вооружения использовали башни с 45-мм пушками от не подлежащих ремонту танков Т-26. Сооружение состава заняло всего неделю, и 5 августа бронепоезд вступил в строй под тем же номером 52¹⁹⁵.

Оригинальные по конструкции бронепоезда изготовил в июле 1941 года Таллинский судоремонтный завод при участии специалистов завода «Арсенал». Их особенностью являлось использование для бронирования узкоколейных (750 мм, в два раза уже стандартной железнодорожной колеи СССР) паровозов и вагонов. В окрестностях Таллина имела разветвленная сеть 750-мм железных дорог, сооруженных в годы Первой Мировой войны и предназначенных для

¹⁹³ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 38. Л. 123.

¹⁹⁴ ЦАМО РФ. Ф. 6 отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 95426. Д. 3. Л. 44.

¹⁹⁵ Там же. Л. 46.

обслуживания сооружений Морской крепости императора Петра Великого¹⁹⁶. Каждый бронепоезд состоял из бронепаровоза и трех 4-осных бронеплощадок. На передней устанавливалась 76-мм универсальная пушка 34К и два пулемета, вторая использовалась для хранения боеприпасов к орудию и вооружалась двумя пулеметами, третья оснащалась башней с 37-мм пушкой и тремя пулеметами¹⁹⁷. Благодаря небольшим габаритам базового подвижного состава, бронепоезда получились довольно компактными, хотя имели мощное для их размеров артиллерийское вооружение.

При инициативном строительстве бронепоездов в июле – сентябре 1941 года участвовавшие в этом предприятия и организации чаще всего сталкивались с двумя проблемами: отсутствие необходимых для изготовления бронепоездов вооружения и чертежей. Из-за больших потерь, понесенных Красной Армией в первые месяцы войны, для установки на бронепоезда приходилось изыскивать старые артсистемы, зачастую периода Первой мировой войны. Так, 22 сентября 1941 года заместитель начальника ГАБТУ КА генерал-майор И.А. Лебедев направил письмо на имя начальника главного артиллерийского управления Красной Армии со следующей просьбой: «Прошу распоряжения об отпуске Воронежскому областному комитету ВКП (б) следующего иностранного вооружения для бронепоездов народного ополчения Воронежа:

13-фунтовых английских пушек с заменой ствола от 18-фунтовых – 6 шт. (8000 снарядов к ним);

107-мм обр. 1910 года с тумбой – 2 шт.»¹⁹⁸.

Не менее остро стояла и проблема с чертежами – главное автобронетанковое управление РККА имело лишь чертежи бронепоезда типа БП-35, конструкция которого была сложна и к тому же требовала использования термически обработанной брони малой толщины (до 20 мм). Тем не менее, по

¹⁹⁶ Амирханов Л.И. Морская крепость императора Петра Великого. СПб.: Издательство «Иванов и Лещинский». 1995. С. 47.

¹⁹⁷ ЦАМО РФ. Ф. 2 АК ПВО. Оп. 20352. Д. 42. Л. 32-35.

¹⁹⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 2. Л. 144.

просьбам руководства предприятий и партийных организаций, в августе – сентябре 1941 года ГАБТУ КА передало комплекты чертежей БП-35 нескольким заводам и депо в Воронеже, Краснодаре, Красноярске, Молотове, Москве и Туле. Используя эту документацию, в ноябре 1941 года был построен один бронепоезд в Молотове и бронепаровоз в депо имени Ильича в Москве¹⁹⁹.

Отсутствие чертежей приводило к тому, что часто бронепоезда инициативной постройки имели весьма примитивную конструкцию, а их сооружение требовало минимум времени и средств. Например, всего за 10 дней, с 15 по 25 октября 1941 года, железнодорожники Северного и Западного депо Курска изготовили два бронепоезда (№ 14 и 15) для частей 13-й армии²⁰⁰. Так как большая часть станков и оборудования депо была к этому времени эвакуирована, пришлось использовать то, что осталось. Каждый бронепоезд состоял из двух металлических полувагонов для перевозки угля с установленными изнутри вторыми бортами, пространство между которыми засыпали песком, крыши вагоны не имели. Каждая бронеплощадка вооружалась одной 76-мм полковой пушкой образца 1927 года на штатном колесном лафете, и двумя пулеметами. Пушки могли вести огонь только вдоль железнодорожного полотна. Паровозы имели частичное бронирование – защищались лишь цилиндры, ходовая часть и будка машиниста²⁰¹.

В конце сентября 1941 года паровозоремонтный завод имени Ленина в Тихорецке изготовил бронепоезд, не имевший на вооружении орудий. Он состоял из бронепаровоза и двух бронеплощадок, на каждой из которых разместили два 120-мм миномета, и пять пулеметов Максима. В начале октября этот бронепоезд участвовал в боях за Таганрог, где погиб из-за слабого вооружения²⁰².

Иногда изготовленные на местах бронепоезда оказывались не приспособленные к боевому использованию. Это было связано с отсутствием у их

¹⁹⁹ ЦАМО РФ. Ф. 30 отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 543862. Д. 2 л. 2-3.

²⁰⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 43. Л. 16-19.

²⁰¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 31. Л. 145.

²⁰² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 44. Л. 126, 127.

строителей опыта подобных работ и необходимых для этого знаний. Если строители этих составов прибегали при этом к помощи военных, то удавалось найти применение и таким не кондиционным бронепоездам. Например, бронеплощадки, которые изготавливались по инициативе железнодорожников на станции Минеральные Воды, и оказались не пригодными для установки на них вооружения, по предложению военных переделали в броневые погреба (вагоны для перевозки боеприпасов) и передали их в состав 8-го отдельного дивизиона бронепоездов²⁰³.

В отдельных случаях гражданские власти, строившие по своей инициативе бронепоезда, отказывались передавать их в состав воинских частей. Так, начальник автобронетанкового отдела Северо-Кавказского военного округа полковник Дементьев докладывал о таких составах, которые были изготовлены на станциях Тимашевская и Ворошиловск в сентябре 1941 года следующее: «В Тимашевской и Ворошиловске бронепоезда построены не для передачи Красной Армии, а для нужд местной самообороны, и на наши попытки получить эти бронепоезда и сделать их пригодными к использованию в Красной Армии, был получен отказ»²⁰⁴.

Летом 1941 года была предпринята попытка организовать плановое строительство бронепоездов в полосе Юго-Западного направления. Штаб последнего был создан 10 июля 1941 года, в его задачи входила координация действий Юго-Западного и Южного фронтов. Главнокомандующим войсками этого направления назначили Маршала Советского Союза С.М. Буденного. В тот же день Буденный приказал начальнику Полтавского паровозоремонтного завода Т.В. Гаевому изготовить на вверенном ему предприятии бронепоезд²⁰⁵. Для разработки чертежей бронепоезда руководство Полтавского завода обратились за помощью к командованию Полтавского тракторного училища. Здесь в кратчайшие сроки под руководством заместителя начальника училища

²⁰³ Там же. Л. 128.

²⁰⁴ Там же. Л. 129.

²⁰⁵ Кайнаран А.В. Указ. соч. С. 126.

подполковника И.М. Чаброва при участии инженеров паровозоремонтного завода разработали проект бронирования паровоза Ов и двух 4-осных 50-тонных платформ. Начальником формирования бронепоезда назначили И.М. Чаброва. Выбор кандидатуры был не случаен – И.М. Чабров в 1919 – 1921 годах командовал бронепоездами, и хорошо знал этот вид боевой техники²⁰⁶. Благодаря грамотной организации работ, удалось в течение двух недель подготовить чертежи, необходимые материалы, броню и вооружение. Еще 12 дней потребовалось на изготовление состава. 14 августа 1941 года бронепоезд, названный «Маршал Буденный», был готов²⁰⁷.

Состав изготавливался из бронелистов толщиной 45-50 мм, крепившихся к металлическому каркасу болтами. Бронировка котла паровоза выполнялась из плоских листов и имела форму многогранника. На паровозе размещалась командирская рубка со средствами связи, и башня ПВО для установки зенитных пулеметов. Каждая бронеплощадка имела две артиллерийских башни. Башня состояла из верхней части в виде 8-гранника, собранного из плоских бронелистов, и вращающегося на роликах пола. Пол соединялся с верхней частью подкосами. Центр башни совпадал с центром тележки вагона, что обеспечивало большую устойчивость при стрельбе. Вооружение каждой бронеплощадки состояло из двух 76-мм пушек Лендера и шести 7,62-мм пулеметов ДТ. Орудия устанавливались так, что имели возможность ведения огня и по наземным, и по воздушным целям.

При изготовлении бронепоезда «Маршал Буденный» использовалось минимум сварки, штамповки и гибки бронелистов, что значительно упрощало производственный процесс. Это давало возможность наладить выпуск бронепоездов аналогичной конструкции на предприятиях наркомата путей сообщения, которые не имели опыта броневого производства и располагали ограниченным количеством гибочного и штамповочного оборудования. В начале августа 1941 года чертежи бронепоезда «Маршал Буденный» были отправлены в

²⁰⁶ ЦАМО РФ. Учетно-послужная карточка на Чаброва М.И.

²⁰⁷ ЦАМО РФ. Ф. 251. Оп. 646. Д. 781. Л. 59, 74, 83.

наркомат путей сообщения и главное автобронетанковое направление Красной Армии²⁰⁸.

Практически параллельно с началом строительством бронепоезда «Маршал Буденный» в полосе Юго-Западного направления началось сооружение бронепоездов в Харькове, Днепропетровске, Мариуполе, Горловке, Макеевке и ряде других мест²⁰⁹. Здесь в основном при изготовлении составов использовали чертежи бронепоезда «Маршал Буденный», поступившие из НКПС, а в некоторых местах строили по собственным проектам. В сентябре было сдано три бронепоезда, изготовленных на заводах и в депо Харьковской области.

В сентябре 1941 года по распоряжению главкома Юго-Западного направления С.М. Буденного создается штаб формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления. Штаб должен был координировать работы по изготовлению бронепоездов, обеспечивать пункты строительства вооружением и оказывать консультационную помощь при постройке составов. Этот штаб возглавил подполковник И.М. Чабров, который получил от командования Юго-Западного направления широкие полномочия²¹⁰. В документах его должность именовалась «уполномоченный штаба войск Юго-Западного направления по постройке и формированию бронепоездов»²¹¹.

Для того, чтобы предприятия, строившие бронепоезда в полосе Юго-Западного направления, не испытывали проблем с паровозами, вагонами, броневым листом и другими материалами, по инициативе С.М. Буденного правительство Украинской ССР (Юго-Западный и Южный фронты, входившие в состав Юго-Западного направления, находились на территории Украинской ССР) включило выпуск бронепоездов в план производства вооружения. 31 августа 1941 года было подписано постановление Совета народных комиссаров УССР и Центрального комитета КП (б) Украины «О дополнительном производстве в

²⁰⁸ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 2618. Л. 69.

²⁰⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 44. Л. 246.

²¹⁰ ЦГАООУ. Ф. 1. Оп. 23. Д. 11. Л. 168.

²¹¹ ЦАМО РФ. Ф. 61 отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 221590. Д. 4. Л. 22.

сентябре 1941 года вооружения, боеприпасов и обозно-вещевого имущества для Юго-Западного и Южного фронтов»²¹². Согласно этому документу, бронепоезда изготавливались в следующих пунктах:

- Горловка, завод имени И.В. Сталина – 1;
- Мариуполь, завод «Азовсталь» – 1;
- Орджоникидзе, завод имени С. Орджоникидзе – 1;
- Краматорск, завод Донмашстрой – 1;
- Сталино, завод Стальмостстрой – 1;
- Артемовск, депо Северо-Донецкой железной дороги – 3;
- Ясиноватая, депо Южно-Донецкой железной дороги – 2;
- Макеевка, завод имени С. Кирова – 1;
- Мариуполь, металлургический завод имени Ильича – 1²¹³.

Таким образом, правительство УССР планировало изготовить в сентябре 1941 года 12 бронепоездов. Укомплектованием составов руководил штаб формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления, вооружение и необходимые доделки велись на заводах Харькова.

Изменившаяся обстановка на Юго-Западном направлении и отступление частей Красной Армии привели к тому, что в течение сентября удалось изготовить всего семь бронепоездов: по одному на заводах «Азовсталь», имени Ильича, имени С. Орджоникидзе, и по два на Северо-Донецкой и Юго-Донецкой железных дорогах²¹⁴. Эти бронепоезда доделывались и вооружались на Харьковском и Изюмском паровозоремонтных заводах. Согласно отчету «О ходе строительства бронепоездов по приказам НКПС № С-566/Ц, № С-581/Ц и инициативному строительству», эти составы были переданы армии в период с 7 по 25 сентября 1941 года²¹⁵.

²¹² ЦГАООУ. Ф. 1. Оп. 16. Д. 49. Л. 3, 6.

²¹³ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 44. Л. 246.

²¹⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 44. Л. 250.

²¹⁵ Там же. Л. 252.

Кроме сданных к 1 октября семи составов, еще пять находились в процессе доделок и испытаний. Два из них передали войскам Юго-Западного фронта до 10 октября 1941 года в Харькове, а остальные три эвакуировали и достраивали в Воронеже и Москве²¹⁶. 6 октября 1941 года постановлением СНК УССР и ЦК КП (б) Украины в октябре предусматривалось изготовить еще два бронепоезда – на заводе «Азовсталь» и заводе имени С. Кирова в Макеевке²¹⁷. Их строительство началось, но при приближении противника не законченные составы эвакуировали вглубь страны.

Кроме бронепоездов, строившихся по постановлениям правительства УССР, в августе – сентябре 1941 года в полосе Юго-Западного направления строилось не менее пяти инициативных бронепоездов. Как минимум два из них вступили в строй в октябре²¹⁸, а не законченные эвакуировали. Таким образом, в августе – октябре 1941 года в полосе Юго-Западного направления изготовили 15 бронепоездов, из которых не менее 11 были построены по чертежам бронепоезда «Маршал Буденный». Впоследствии, бронепоезда, изготовленные по проекту состава «Маршал Буденный» именовались в документах «бронепоезда типа НКПС-42»²¹⁹. Не законченные постройкой и эвакуированные из полосы Юго-Западного направления на восток составы доделывались на других предприятиях. В документах их именовали «бронепоезда, построенные на заводах Юга»²²⁰. Из них до конца октября было введено в строй не менее четырех бронепоездов.

Организация штаба строительства бронепоездов Юго-Западного направления показала необходимость создания единого центра, который сосредотачивал бы в своих руках все вопросы, связанные с организацией изготовления и формирования броневых поездов. Кроме того, разработка единого проекта бронепоезда НКПС-42, конструкция которого была приспособлена к

²¹⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 12г. Л. 6.

²¹⁷ ЦГАООУ. Ф. 1. Оп. 16. Д. 49. Л. 114.

²¹⁸ ЦАМО РФ. Ф. 66-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 187688. Д. 1. Л. 1, 3.

²¹⁹ Бронепоезда. Научно-испытательный бронетанковый полигон ГБТУ Красной Армии. 1944. Л. 14.

²²⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 321. Л. 165.

изготовлению на предприятиях, не имеющих опыта броневого производства, позволяла наладить строительство таких составов в короткое время. К недостаткам конструкции НКПС-42 следует отнести довольно слабое артиллерийское вооружение – 76-мм пушки Лендера могли вести огонь на дистанцию не более 8 км (для сравнения 76-мм пушка образца 1902/30 года – 13 км).

Полученный опыт по организации строительства бронепоездов на Юго-Западном направлении был быстро оценен командованием Красной Армии. Уже в октябре 1941 года были приняты меры по созданию аналогичного органа для контроля за строительством бронепоездов и обеспечением пунктов строительства необходимыми материалами и технической документацией, но уже в масштабах всей страны. 9 октября 1941 года приказом народного комиссара обороны СССР И. Сталина № 0399 при начальнике главного автобронетанкового управления Красной Армии формируется отдел бронепоездов «с функциями – строительства, ремонта, формирования и боевой подготовки»²²¹. Этим же документом ликвидировался штаб формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления, личный состав которого поступил на укомплектование нового отдела. Новое подразделение, которое начало работу 11 октября 1941 года, возглавил подполковник Чабров.

Для более гибкого и управления строительством бронепоездов и лучшего взаимодействия с отделом бронепоездов ГАБТУ КА, 22 октября 1941 года приказом народного комиссара путей сообщения № СС-566/Ц в системе центрального управления паровозного хозяйства НКПС создается отдел строительства бронепоездов, начальником которого назначили первого заместителя начальника управления паровозного хозяйства И.И. Кононова²²². Отдел включал три сектора (технический, производственно-инспекторский и материально-технический) и группу уполномоченных НКПС в пунктах

²²¹ РГВА. Ф. 4. Оп. 12. Д. 99. Л. 206.

²²² РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 2618. Л. 27,

строительства бронепоездов (15 инженеров, конструкторов и машинистов-инструкторов). Курировал работу отдела строительства бронепоездов заместитель наркома путей сообщения К.И. Филиппов²²³. Главной задачей нового отдела являлось обеспечение достройки бронепоездов, уже начатых изготовлением, а также организация строительства составов на различных предприятиях наркомата путей сообщения.

Первыми шагами в работе нового отдела наркомата путей сообщения стало снабжение пунктов строительства чертежами, подвижным составом для бронирования, металлом и броневым листом. Отдел бронепоездов НКПС работал в плотном контакте с отделом бронепоездов ГАБТУ КА, в задачу которого входило обеспечение строящихся составов вооружением, средствами связи, осуществление общего контроля за работами, а также формирование команд для них.

Наркомат путей сообщения не располагал никакими техническими материалами по бронепоездам, кроме чертежей бронепоезда «Маршал Буденный», полученных от подполковника Чаброва в августе 1941 года. Поэтому в конце октября эти чертежи, несмотря на наличие в них недостатков, разослали в ряд депо и заводов, руководство которых обратилось в НКПС с просьбой помочь с документацией по изготовлению бронепоездов. Для оказания технической помощи на некоторые предприятий, где велась постройка бронепоездов, направили специально отобранных инженеров. Перед поездкой они получили необходимую информацию в наркомате путей сообщения и отделе бронепоездов ГАБТУ КА.

Всего в период с июня по конец октября 1941 года различные предприятия СССР изготовили для Красной Армии 51 бронепоезд инициативной постройки²²⁴. Они имели самую разнообразную конструкцию и вооружение, при этом часть из них строилась по единым проектам – например, в Крыму и на Юго-Западном

²²³ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 1244. Л. 64.

²²⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 44. Л. 245, 246, 250.

направлении. Значительное разнообразие конструкций составов затрудняло их ремонт и обслуживание.

Помимо инициативных бронепоездов в начальный период Великой Отечественной войны в небольших количествах строились и бронедрезины. 26 ноября 1941 года начальник главного автобронетанкового управления Я.Н. Федоренко утвердил тактико-технические требования на разработку бронедрезины БД-41. Ее предполагалось изготовить на шасси моторной дрезины Уа и бронекорпуса танка Т-40. Изготовление этих бронеединиц поручили московскому вагоноремонтному заводу имени В.Е. Войтовича. Несмотря на то, что к этому времени предприятие эвакуировалось в Красноуфимск, на оставшемся оборудовании до середины февраля 1942 года сумели изготовить пять бронедрезин БД-41: «Произвели бронирование автодрезин типа Уа путем пересадки на них корпуса танка Т-40»²²⁵.

В сентябре 1941 года для усиления вооружения строящегося в Ленинграде бронепоезда «Народный мститель» на заводе имени Кирова «была оборудована бронедрезина с вооружением из 8 пулеметов и двумя вращающимися башнями»²²⁶. Она была построена на базе мотовоз Мз/2 и была оснащена двумя башнями от танка БТ-2. Эта дрезина использовалась 71-м отдельным дивизионом бронепоездов.

В начале ноября 1941 года на Ворошиловградском паровозостроительном заводе по чертежам технического отдела 28-й отдельной железнодорожной бригады были изготовлены «бронемотовоз и бронедрезина, вооруженные пулеметами»²²⁷. Они поддерживали части бригады в боях 19 – 21 ноября 1941 года в боях у Голубовки и станций Водопровод и Сентяновка.

Строились и более мощные бронеединицы. В декабре 1941 года инженеры Коломенского машиностроительного завода имени В. Куйбышева Аронов и Уткин спроектировали бронеавтоматриссу КЗ-1 («Красная звезда»), которая в

²²⁵ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 63. Д. 18. Л. 55.

²²⁶ ЦАМО РФ. Ф. 71-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 71734. Д. 26. Л. 6.

²²⁷ ЦАМО РФ. Ф. 27002. Оп. 1. Д. 9а. Л. 6.

феврале 1942 года вышла на испытания²²⁸. Корпус бронеавтомотрисы, изготовленный из бронелистов толщиной 45 мм, устанавливался на двух двухосных тележках одинаковой конструкции. На каждой из них размещался двигатель, коробка перемены передач и радиаторы от танка KB-1. Одна тележка использовалась для движения вперед, вторая – назад. Такое решение объяснялось тем, что после эвакуации на заводе в Коломне не осталось зуборезных станков, пригодных для изготовления деталей реверсной коробки передач. Вооружение КЗ-1 состояло из 76-мм пушки в башне танка KB-1 и пяти пулеметов²²⁹. Проведенные испытания показали низкие динамические характеристики и громоздкость конструкции бронеавтомотрисы, и дальнейшие работы по ней прекратили.

Используя опыт работ по КЗ-1, в марте 1943 года Коломенский завод разработал второй вариант бронеавтомотрисы БАМ-2 (бронеавтомотриса вариант № 2)²³⁰. Ее корпус предполагалось изготовить из бронелистов толщиной 45 – 60 мм. Корпус монтировался на двух двухосных тележках, одна из которых была ведущей. В качестве силовой установки предусматривалось использование дизельного двигателя от танка Т-34. Вооружение БАМ-2 состояло из двух 76-мм пушек Ф-34 в башнях от танка Т-34, и девяти пулеметов. И хотя проект получил одобрение управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА, от изготовления опытного образца БАМ-2 отказались.

Также не получили поддержки проекты мотоброневагонов МК-1 и МК-2, разработанные под руководством инженера А. Чиркова на заводе № 38 в Кирове в сентябре 1942 года. В конструкции МК-1 и МК-2 предусматривалось использование двигателя и башен с вооружением от легкого танка Т-70.

Таким образом, строительство бронедрезин и мотоброневагонов в годы Великой Отечественной войны было крайне незначительным. Бронедрезины, обладали малой огневой мощностью, а мотоброневагоны оказались сложными и

²²⁸ Альбом «Бронеавтоматрисса КЗ-1 «Красная звезда». Музей ОАО «Коломзавод». С. 4.

²²⁹ Там же. С. 6 - 12.

²³⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 352. Л. 2 - 6.

дорогими в изготовлении и не имели серьезных преимуществ перед бронепоездами по огневой мощи.

2.2. Плановое строительство бронепоездов

В конце октября 1941 года начальник главного автобронетанкового управления Красной Армии генерал-лейтенант Я.Н. Федоренко предложил наркому обороны организовать массовое строительство бронепоездов, используя для этого возможности депо и ремонтных заводов народного комиссариата путей сообщения. Эти предприятия занимались обслуживанием подвижного состава железных дорог и были хорошо знакомы с этой техникой. Предложение Федоренко получило поддержку, и 29 октября 1941 года нарком обороны СССР И.В. Сталин подписал директиву № 22с следующего содержания:

«1. Сформировать тридцать два дивизиона бронепоездов, имея в каждом дивизионе по два бронепоезда.

2. Сроки готовности формируемым дивизионам бронепоездов установить следующие:

– три дивизиона в составе семи бронепоездов сформировать в октябре месяце 1941 года в Московском Военном Округе.

– двадцать девять дивизионов, в составе 58 бронепоездов сформировать в ноябре и декабре 1941 года.

3. Формируемым дивизионам бронепоездов присвоить номера и установить пункты дислокации распоряжением Начальника ГАБТУ Красной Армии.

4. Материальная часть для бронепоездов будет поступать с заводов и депо по распоряжению Народного Комиссара Путей Сообщения»²³¹.

²³¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 166. Л. 3.

Ответственными за выполнение этой директивы назначались отдел бронепоездов ГАБТУ КА и отдел строительства бронепоездов НКПС. Для изготовления 65 бронепоездов требовалось организовать снабжение пунктов строительства броней, вооружением и другими необходимыми материалами.

К этому времени отделы бронепоездов ГАБТУ КА и НКПС располагали чертежами только на бронепоезда типа БП-35 и НКПС-42. Опыт боев первых месяцев войны показал, что бронеединицы составов БП-35 имеют недостаточное бронирование – 15-20 мм. Кроме того, эти составы были сложными в производстве, так как для их изготовления требовалось специальное оборудование, которым предприятия НКПС не располагали. Бронепоезда типа НКПС-42 защищались более толстой броней (40-50 мм), и их конструкция была более простой. Но их 4-осные бронеплощадки имели высокую массу, и при сходе с железнодорожного полотна вновь поставить их на рельсы было довольно сложно, а в боевых условиях часто и невозможно. Кроме того, при выходе из строя одной бронеплощадки состава БП-35 или НКПС-42 бронепоезд сразу терял сразу половину своего вооружения.

В ходе обсуждения вопроса организации строительства бронепоездов по директиве наркома обороны № 22сс, начальник ГАБТУ КА Я.Н. Федоренко распорядился, чтобы предприятия изготавливали бронеплощадки на базе 2-осных 20-тонных платформ, а не на 4-осных площадках²³². Чертежей на такие бронеединицы не было, и проектирование 2-осной бронеплощадки поручили отделу бронепоездов НКПС. В двухнедельный срок отдел разработал несколько проектов бронировки 2-осных платформ, из которых ГАБТУ КА одобрило вариант № 3²³³. Новая бронеединица в документах получила обозначение ОБ-3 (облегченная бронеплощадка, третий вариант), позже этот индекс стали применять и целиком к бронепоездам с такими площадками. Состав типа ОБ-3

²³² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 92. Л. 134-135

²³³ Там же. Л. 136.

включал бронепаровоз, четыре 2-осных артиллерийских бронеплощадки и бронеплощадку ПВО с зенитными пушками и пулеметами²³⁴.

Из-за ограниченного времени и отсутствия у инженеров, наркомата путей сообщения опыта проектирования бронепоездов, конструкция бронеплощадки ОБ-3 получилась довольно громоздкой и далекой от совершенства. Она имела одну башню, устройство которой во многом заимствовалась у башни бронепоезда «Маршал Буденный». При этом в ее конструкцию внесли некоторые упрощения, позволявшие изготавливать их на предприятиях НКПС, не имевших специального оборудования. Вооружение бронеплощадки состояло из одного орудия и пулемета в башне, и четырех пулеметов в бортах корпуса. Так как получить бронелисты большой толщины в то время представлялось маловероятным из-за эвакуации заводов, катавших броню, изготовление броневой защиты площадки предусматривалось из двух 15 мм листов с воздушным зазором между ними в 80 мм²³⁵. При рассмотрении проекта ОБ-3 в отделе бронепоездов ГАБТУ КА военные отмечали ряд недостатков в конструкции бронеплощадки:

«1. Недостаточная высота в передней и задней части бронеплощадки – затрудняет работу расчетов;

2. Двухслойность корпуса – утяжелила общую конструкцию и усложнила производство;

3. Недостаточно глубоко конструктивно проработано поворотное устройство башен – башни имеют большое время поворота»²³⁶.

Из-за срочности задания по изготовлению бронепоездов разработать детальные чертежи бронеплощадки ОБ-3 не успели. После утверждения общей конструкции корпуса и башни, общий вид ОБ-3 в перспективном изображении с указанными основными габаритными размерами, необходимыми для раскроя бронелистов, разослали на пункты строительства. В дальнейшем, по мере

²³⁴ Бронепоезда. Научно-испытательный бронетанковый полигон ГБТУ Красной Армии. 1944. Л. 25-26.

²³⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 259. Л. 44, 46.

²³⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 4. Л. 87.

готовности, отправляли чертежи общих видов, внутреннего оборудования, отдельных узлов и монтажа вооружения. Полные комплекты чертежной документации по бронеплощадке ОБ-3 передали на пункты строительства к концу января 1942 года²³⁷.

В качестве бронепаровоза для составов типа ОБ-3 приняли проект бронепаровоза бронепоезда «Маршал Буденный» с защитой из 30-50 мм брони. Его чертежи уже имелись в отделе бронепоездов НКПС, их размножили и разослали в пункты строительства. При этом рекомендовалось ориентироваться главным образом на общие габариты и схему бронекорпуса, а в остальном вести бронирование «по месту»²³⁸.

Из-за эвакуации на Восток большинства предприятий катавших броню, действующие заводы в первую очередь снабжали танковое производство. В результате получить для бронепоездов термически обработанный бронелист, предусмотренный чертежами, не представлялось возможным. Поэтому для бронирования составов приходилось использовать бронелист, не эвакуированный с заводов, или не пошедший на танки из-за не кондиции. Иногда применялись и обычные стальные плиты разной толщины.

В результате, большая часть строящихся бронепоездов имела защиту из незакаленных бронелистов, так как предприятия наркомата путей сообщения не имели оборудования для термообработки. Термическую обработку бронеплит провели лишь там, где рядом с пунктами строительства бронепоездов имелись заводы с необходимым оборудованием. Таких бронепоездов построили всего шесть: в депо станций Муром (бронепоезд «Илья Муромец»), Горький (бронепоезд «Козьма Минин»), Новосибирск и на Красноярском

²³⁷ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 1554. Л. 123.

²³⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 34. Л. 37.

паровозоремонтном заводе)²³⁹. На некоторых бронеплощадках для повышения защиты между листами брони заливали бетон, засыпали песок или асбест²⁴⁰.

Металлический профиль для каркасов бронекорпусов часто не соответствовал предусмотренному чертежами – искать подходящий часто было некогда, да и негде. Паровозы серии О и 20-тонные платформы использовались те, которые имелись в пунктах строительства, и после небольшого ремонта их подавали под бронирование. Приборы электрооборудования и связи в основном использовались железнодорожного типа – те, которые имелись в наличии депо и на заводах наркомата путей сообщения. В целом, изготовление бронепоездов в конце 1941 года – начале 1942 года в плане обеспечения материалами, приборами и оборудованием полностью ориентировалось на использование ресурсов на местах. Централизованно пункты строительства бронепоездов снабжались лишь броневым листом, орудиями и пулеметами²⁴¹.

Из-за тяжелого положения на фронтах и больших потерь в материальной части, главное артиллерийское управление Красной Армии смогло передать для вооружения бронепоездов устаревшие или трофейные артсистемы: 76-мм пушки образца 1902 года, 76-мм танковые орудия КТ-28 и Л-10 (оставшиеся после ремонта и перевооружения танков Т-28), 76-мм зенитки Лендера образца 1914 года, 75-мм французские образца 1898 года и 75-мм польские образца 1902/1926 года. В небольшом количестве были выделены новые 76-мм танковые пушки Ф-34²⁴². Пулеметы использовались главным образом 7,62-мм ДТ, 7,62-мм Максима и 7,92-мм польский Браунинг²⁴³. Часто орудия и пулеметы поступали без запасных частей и инструмента, а французское и польское вооружение – частично

²³⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 63. Д. 18. Л. 97.

²⁴⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 38. Л. 15, 33, Ф. 50 отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 37267. Д. 2. Л. 7.

²⁴¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 23. Л. 77.

²⁴² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 1. Л. 212-215.

²⁴³ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 39. Л. 122.

неисправное, без штатных прицельных приспособлений и с ограниченным количеством боеприпасов²⁴⁴.

Строительство бронепоездов по директиве наркома обороны № 22сс развернулось почти одновременно более чем в 50 депо и на заводах НКПС в Европейской части Советского Союза, на Урале в Сибири и Средней Азии. С целью повышения эффективности работ в ноябре 1941 года отдел бронепоездов ГАБТУ КА составил технические указания на постройку бронепоездов, содержащие их основные конструктивные и технологические характеристики. Указания разослали по пунктам строительства, и этот документ в некоторой степени помог работникам наркомата путей сообщения, не имеющим никакого представления об этой боевой технике.

Строительство бронепоездов на предприятиях НКПС, не имевших необходимого оборудования, позволяло изготавливать их узлы только упрощенной конструкции. А из-за отсутствия полной технической документации на изготовление бронепоездов, работники предприятий решали вопросы самостоятельно, исходя из «обеспечения крепости конструкции и наличия материалов»²⁴⁵.

Тяжелая обстановка на фронтах в октябре – декабре 1941 года требовала сжатых сроков изготовления бронеединиц. Поэтому при сдаче бронепоездов обращалось внимание только на главные элементы: исправность и надежность установки вооружения, прочность крепления бронелистов, исправность поворотного механизма башен. В некоторых случаях монтаж вооружения и внутреннего оборудования завершался по пути следования бронепоезда.

Из-за того, что бронепоезда строились с минимальным количеством чертежей и людьми, не имеющими опыта подобных работ, в их конструкции обнаруживались недостатки и недоделки. Поэтому большинство бронепоездов перед их передачей Действующей Армии направлялись в Москву, где их

²⁴⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 78. Л. 10-11, 47.

²⁴⁵ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 2648. Л. 36.

принимали представители главного автобронетанкового направления и наркомата путей сообщения. Обнаруженные недостатки устраняли на заводах № 4 имени И.В. Сталина в Коломне и Люблинском литейно-механическом в Москве²⁴⁶. В частности, на ряде бронеплощадок пришлось усиливать рессоры, а на некоторых 2-осных площадках устанавливать дополнительную третью ось. Это было связано с тем, что в местах строительства часто не находилось металлического профиля соответствующего чертежам, и поэтому использовали профиль большего размера. Кроме того, в ряде случаев для повышения защищенности корпусов и башен площадок устанавливались дополнительные бронелисты или листы, имевшие большую толщину, чем предусмотренные чертежами. В результате этого часть бронеплощадок оказалась сильно перегружена.

Согласно распоряжению начальника главного автобронетанкового управления Красной Армии Я.Н. Федоренко, на каждый готовый бронепоезд составлялся паспорт, в котором указывалось место постройки состава, его технические характеристики (вооружение, толщина брони, наличие средств связи и т.п.), результаты испытания пробегом, обстрелом брони и отстрела установленного вооружения, а также производилось фотографирование состава²⁴⁷.

Согласно «Справке о выполнении решений Правительства и Ставки ВГК по Управлению бронепоездов ГБТУ КА за 1942 год», выполнение директивы НКО № 22сс от 29 октября 1941 года выглядело следующим образом:

- 7 бронепоездов – к 28 ноября 1941 года;
- 14 бронепоездов – к 1 января 1942 года;
- 21 бронепоезд – к 1 февраля 1942 года;
- 57 бронепоездов – к 1 марта 1942 года;
- 66 бронепоездов – к 1 апреля 1942 года;
- 71 бронепоезд – к 1 мая 1942 года;
- 80 бронепоездов – к 1 июля 1942 года;

²⁴⁶ Центральный государственный архив г. Москвы. Ф. 521. Оп. 1. Д. 41. Л. 15-17.

²⁴⁷ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 44. Л. 12-13.

85 бронепоездов – к 1 ноября 1942 года²⁴⁸.

Таким образом, вместо предусмотренных 65 изготовили 85 бронепоездов, но сроки их строительства растянулись почти на год. Появление 20 сверхплановых составов было связано с тем, что параллельно с изготовлением новых, шла достройка бронепоездов, начатых изготовлением на заводах Юга осенью 1941 года и эвакуированных на восток. Большую часть из них сдали к 1 января 1942 года.

Все бронепоезда оборудовались телефонной и рупорной связью, паровым отоплением (от котла паровоза) и электрическим освещением от турбогенератора. Для внешней связи использовались радиостанции типа «Днепр», «Пролив» или танковые РСМК и 71-ТК-3. Для всех составов, изготовленных по директиве наркома обороны № 22сс, в пунктах их строительства оборудовались вагоны для баз бронепоездов²⁴⁹.

Из 85 построенных 58 составов составляли бронепоезда типа ОБ-3, 15 – типа НКПС-42, а остальные 12 имели оригинальную конструкцию. При этом все бронепоезда, изготовленные по единым чертежам (ОБ-3 и НКПС-42) различались между собой типами пулеметных и орудийных установок, конструкцией командирских рубок, наблюдательных башенок, вариантами бронировок труб, песочниц и сухопарников паровозов, наличием или отсутствием башни ПВО на тендере, формой лючков и дверей, раскроем и способом крепления бронелистов и т.п.

Из бронепоездов, изготовленных по индивидуальным проектам, наиболее оригинальными были два состава, изготовленные на Коломенском машиностроительном заводе и в депо станции Голутвин. Они вооружались 152 и 122-мм гаубицами, установленными в поворотных башнях больших размеров²⁵⁰. При изготовлении бронеплощадок восьми бронепоездов использовались корпуса и башни танков Т-26, Т-28 и Т-34. Их строительство велось в депо станций

²⁴⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 5. Л. 20-21.

²⁴⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 37. Л. 286.

²⁵⁰ ЦАМО РФ. Ф. 55-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 273443. Д. 3. Л. 25.

Москва-Пассажирская, Люблино, Лихоборы, Москва-Горьковская, Горький и Муром²⁵¹. Изготовление бронепоездов «Козьма Минин» и «Илья Муромец» в Горьком и Муроме велось по проекту военных инженеров броневой ремонтной базы № 6, в 1941 году эвакуированной из Брянска в город Богородск Горьковской области. Бронеплощадки этих составов были спроектированы с учетом опыта изготовления особого бронепоезда «За Сталина», и были похожи на них конструктивно²⁵².

В марте 1942 года, после сдачи бронепоездов «Козьма Минин» и «Илья Муромец», руководство броневой ремонтной базы № 6 обратилось в ГАБТУ КА с инициативой – изготовить своими силами сверхплана два бронепоезда такого же типа, но с устранением в их конструкции недостатков, выявленных в ходе работ²⁵³. Инициатива получила поддержку, и в начале апреля 1942 года началось строительство двух составов, получивших названия «Имени газеты «Правда» и «Имени газеты «Красная Звезда». Редакции обеих изданий объявили сбор средств на постройку бронепоездов и оказывали коллективу рембазы № 6 различную посильную помощь.

27 июня 1942 года вышло постановление совета народных комиссаров СССР № 1043-516сс «Об изготовлении на ремонтной базе № 6 ГАБТУ КА двух бронепоездов»²⁵⁴. Согласно этому документу составы должны были быть готовы к 1 августа 1942 года. Бронепоезд «Имени газеты «Правда» сдали 1 июля, а «Имени газеты «Красная Звезда» – 19 ноября 1942 года²⁵⁵. Оба этих бронепоезда не включались в количество бронепоездов, построенных по директиве наркома обороны СССР № 22сс от 29 октября 1941 года.

В январе 1942 года отдел бронепоездов ГАБТУ КА разработал несколько эскизных проектов нового типа бронепоезда, при изготовлении которого

²⁵¹ ЦАМО РФ. Ф. 23-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 146968. Д. 1. Л. 17, Ф. 38 Оп. 11358. Д. 19. Л. 6-9.

²⁵² ЦАМО РФ. Ф. 31-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 328235. Д. 1. Л. 3-5.

²⁵³ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 57. Л. 9.

²⁵⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 37. Л. 306.

²⁵⁵ Там же. Л. 309, 311.

предполагалось использовать термически обработанную броневую сталь толщиной 30-45 мм, а в качестве вооружения 76-мм танковые пушки Ф-34. К середине февраля было разработано несколько эскизных вариантов бронепаровоза и легкой бронеплощадки (2-х, 3-х и 4-осной с корпусами упрощенной и сглаженной формы и т.п.). В ходе обсуждения остановились на варианте 2-осной площадки²⁵⁶. Детальное проектирование и подготовку рабочих чертежей, необходимых для строительства, ГАБТУ КА предложило выполнить отделу бронепоездов НКПС, но он от этой работы отказался.

К 12 апреля 1942 года ГАБТУ КА своими силами завершило доработку эскизного варианта бронеплощадки, получившей обозначение ПЛ-43 (площадка легкая образца 1943 года)²⁵⁷. Конструкцию бронепаровоза разрабатывали на бронерембазе № 6 по заданию ГАБТУ КА. Он получил обозначение ПР-43 (паровоз образца 1943 года), при этом за основу его конструкции приняли вариант бронепаровоза, спроектированного для строящихся на рембазе № 6 бронепоездов «Имени газеты «Правда» и «Имени газеты «Красная Звезда» и составов, изготовленных в Муроме и Горьком: «В основу разработки прилагаемых чертежей было положено максимальное упрощение, как в изготовлении деталей, так и сборки самих корпусов. Опыт строительства бронепоездов в Горьком и Богородске по предлагаемому типу показал хорошие результаты»²⁵⁸.

После внесения ряда изменений, эскизные варианты ПЛ-43 и ПР-43 утвердили, но не сразу удалось найти организацию, которая взяла бы на себя разработку необходимых для производства рабочих чертежей бронепаровоза и бронеплощадки. Лишь в конце апреля 1943 года военные договорились с руководством Московского высшего технического училища имени Н.Э. Баумана. 26 апреля с МВТУ имени Н.Э. Баумана был заключен договор «на разработку чертежей легкого бронепоезда»²⁵⁹. Из-за отсутствия у училища опыта подобных

²⁵⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 24. Л. 10.

²⁵⁷ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 183. Л. 26, 32.

²⁵⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 24. Л. 11, 22, 24.

²⁵⁹ Там же. Л. 19.

работ, комплект рабочих чертежей нового бронепоезда, получившего обозначение БП-43, был готов лишь к началу июля 1942 года, хотя договором окончание работ предполагалось к 1 июня²⁶⁰.

Состав БП-43 включал бронепаровоз ПР-43, четыре бронеплощадки ПЛ-43 и бронеплощадку ПВО с зенитным вооружением. Бронезащиту предполагалось изготавливать из листов толщиной 20-30 мм (на паровозе) и 20-45 мм на бронеплощадках. Вооружение артиллерийской площадки состояло из спаренной установки 76-мм пушки Ф-34 и 7,62-мм пулемета ДТ в башне танка Т-34 и двух пулеметов ДТ в бортах, площадки ПВО – из двух 37-мм автоматических зенитных орудий. Кроме того, на тендере паровоза располагалась зенитная установка с 12,7-мм пулеметом ДШК. Так как 76-мм танковая пушка Ф-34 имела лишь оптические телескопический и перископический прицелы для стрельбы по видимым целям, пришлось спроектировать специальный прицел ЗИС-1, который обеспечивал артсистеме возможность ведения огня с закрытых позиций²⁶¹.

Весь состав оборудовался паровым отоплением, электрическим освещением от турбогенератора, внутренней телефонной и рупорной связью. Для наблюдения за полем боя в командирской рубке на бронепаровозе устанавливалась стереотруба и смотровые приборы «Триплекс», а в будке машиниста – перископ и приборы «Триплекс». Для внешней связи предполагалось использовать радиостанцию типа «Днепр»²⁶².

В первой декаде июля 1942 года начальник ГАБТУ КА Я.Н. Федоренко вышел в Государственный Комитет Обороны с предложением об изготовлении бронепоездов типа БП-43. 25 июля 1942 года было подписано постановление ГКО № 2095сс «О производстве бронепоездов во II полугодии 1942 года», согласно которому до конца года надлежало изготовить 20 бронепоездов типа БП-43²⁶³. Их предполагалось изготовить на Коломенском машиностроительном заводе имени

²⁶⁰ Там же. Л. 26.

²⁶¹ Бронепоезд БП-43. Руководство по эксплуатации. Л. 4-8.

²⁶² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 79. Л. 2.

²⁶³ РГАСПИ. Ф. 664. Оп. 2. Д. 83. Л. 35.

В. Куйбышева наркомата тяжелого машиностроения (6 бронепоездов), а также заводах наркомата путей сообщения: Чкаловском, Ташкентском, Красноярском и Уфимском паровозоремонтных (по два бронепоезда), Тамбовском и Канашском вагоноремонтных (по 12 бронеплощадок и три платформы ПВО), Ярославском, Вологодском и Чкаловском паровозоремонтных (по два бронепаровоза)²⁶⁴.

Постановлением ГКО № 2095сс при изготовлении этих бронепоездов предусматривалась широкая кооперация предприятий нескольких ведомств. Так, броневые детали должны были поставлять заводы наркомата танковой промышленности, паровозы и вагоны для бронирования – наркомат путей сообщения, 80 танковых башен (с не подлежащих восстановлению машин Т-34) – главное автобронетанковое управление Красной Армии, вооружение и оптические приборы – главное артиллерийское управление Красной Армии, электрооборудование и связь – наркомат электро и радио промышленности.

Несмотря на то, что во все пункты строительства чертежи бронепоездов отправили 7 – 8 августа 1942 года, до конца года постановление ГКО № 2095сс выполнить не удалось. Причиной этого являлась недоработка чертежей, в которые потребовалось вносить изменения, а также задержки с поступлением брони. 25 сентября 1942 года начальник управления паровозоремонтных заводов наркомата путей сообщения Б.Д. Подшивалов докладывал о ходе работ: «Во исполнение постановления ГКО от 25 июля 1942 года № ГОКО 2095 сс утвердил план и сроки строительства 14 бронепоездов на ПРЗ НКПС, из коих два бронепоезда должны быть построены в августе, по два бронепоезда и одному бронепаровозу в сентябре, октябре и ноябре и 3 бронепаровоза в декабре.

В соответствии с указанным выше постановлением, НКТП обязан был поставить ПРЗ НКПС для строительства бронепоездов 14 комплектов бронедеталей, в том числе в августе – 5 комплектов, в сентябре – ноябре по 3 комплекта ежемесячно.

²⁶⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 37. Л. 237.

Выделенные Танкопромом заводы № 37, 38, 174 и Уралмаш, на которые возложена поставка бронедеталей, до настоящего времени не изготовили и не отгрузили ПРЗ НКТП ни одного комплекта деталей»²⁶⁵.

Имелись проблемы и на самих предприятиях, строивших бронепоезда – не хватало людей, оборудования и материалов. Условия работы хорошо иллюстрирует «Донесение о ходе строительства бронепоездов на Чкаловском ПРЗ», датированное 30 сентября 1942 года: «К организации производства завод приступил в сентябре. Из состава котельного цеха выделен отдельный участок строительства бронепоездов. Спецплощадок и помещений не имеется, строительство в основном идет на улице. По штату участок строительства имеет около 70 человек, непосредственно занято в строительстве 20 – 25 человек. Изготовление деталей на бронепоезде ведется в основном вручную. По состоянию на 1 октября 1942 года готовность первого бронепоезда к бронировке и вооружению составляет не более 50 %»²⁶⁶.

В результате, Несмотря на то, что к решению проблем с медленным изготовлением составов БП-43 привлекались вышестоящие инстанции, например народный комиссариат государственного контроля, до конца 1942 года изготовили лишь два бронепоезда – по одному на Коломенском машиностроительном и Чкаловском паровозоремонтном заводах²⁶⁷.

Изготовление 18 оставшихся бронепоездов БП-43 закончилось к концу октября 1943 года. Сдавались они следующим образом: к 1 марта 1943 года – один, к 1 мая – четыре, к 1 сентября – 17, и последний – в конце октября²⁶⁸.

Кроме того, в феврале – марте 1944 года по инициативе горкома комсомола Ташкента на вагоноремонтном заводе города сверхплана изготовили один бронепоезд типа БП-43. Таким образом, в 1942 – 1944 годах был построен и передан Красной Армии 21 бронепоезд типа БП-43. Кроме того, во второй

²⁶⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 24. Л.133.

²⁶⁶ Там же. Л. 139.

²⁶⁷ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 116. Л. 11.

²⁶⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 238. Л. 12, 16, 22.

половине 1943 года броневые заводы наркомата танковой промышленности изготовили 35 комплектов брони для БП-43 с расчетом их дальнейшего строительства²⁶⁹. Но в связи с небольшими потерями бронепоездов на фронтах в 1943 году, их изготовление прекратили.

В конце октября 1941 года начальник отдела бронепоездов ГАБТУ КА полковник И.М. Чабров провел консультации с командующим гвардейскими минометными частями военинженером 1-го ранга В.В. Аборенковым и конструкторами завода «Компрессор» о возможности изготовления «экспериментальных минометных установок, смонтированных во вращающихся башнях бронепоезда»²⁷⁰.

Из-за срочности работ при строительстве бронепоездов, от вращающихся башен пришлось отказаться. Направляющие реактивных установок М-8 смонтировали прямо на двух бронеплатформах в броневой рубке. Две таких платформы изготовили в феврале 1942 года, и они поступили на вооружение изготовленных в Муроме и Горьком бронепоездов «Козьма Минин» и «Илья Муромец».

И.М. Чабров направил предложение о строительстве бронеплощадок с реактивными установками начальнику ГАБТУ КА Я.Н. Федоренко, последний доложил об этом на заседании Государственного Комитета Оборона. 20 ноября 1941 года было подписано постановление ГКО № 924 «Об изготовлении опытных бронеплощадок с минометными установками реактивного действия»²⁷¹.

Согласно этому документу, монтаж реактивных установок должен был вести завод «Компрессор» наркомата минометного вооружения. Бронировку платформ наркомат путей сообщения поручил вагоноремонтному заводу имени В.Е. Войтовича в Москве, но из-за эвакуации этих предприятий выполнение постановления затянулось: бронеплощадки изготовили к 5 февраля, а монтаж вооружения завершили к 15 июля 1942 года. Из семи построенных на двух

²⁶⁹ РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 388. Л. 66.

²⁷⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 5. Л. 12.

²⁷¹ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 26. Л. 10.

бронеплощадках смонтировали установки М-13, а на пяти – М-8. В документах они именовались КС-80 и КС-81 соответственно²⁷². Испытания и боевое использование бронеплощадок КС-80 и КС-81 выявили невысокие характеристики реактивных железнодорожных установок: при стрельбе платформы сильно раскачивались, что снижало точность и кучность огня. Поэтому дальнейшие работы по созданию подобного вооружения для бронепоездов не производились.

Особой проблемой в деле строительства бронепоездов в годы Великой Отечественной войны являлось их обеспечение средствами противовоздушной обороны. Первый же месяц войны показал, что они имеют слабое и совершенно недостаточное зенитное вооружение. Постановлением ГКО № 490сс от 15 августа 1941 года, параллельно с изготовлением 40 бронепоездов на Ворошиловградском заводе имени Октябрьской революции, предусматривалось до конца года построить для них на Отрожском вагоноремонтном заводе 40 2-осных бронеплощадок ПВО (с двумя 12,7-мм пулеметами ДШК на каждой)²⁷³.

Проект такой бронеплощадки разработали в главном автобронетанковом управлении Красной Армии. В качестве базы использовалась 2-осная платформа, на которой монтировалось две прямоугольных рубки из 15-20 мм броневых листов. С середины 1942 года такие бронеплощадки получили обозначение ПВО-4. Их вооружение было различным: два 12,7-мм пулемета ДШК или две 25-мм либо 37-мм автоматических зенитных пушек в различных комбинациях.

В связи с эвакуацией Отрожского вагоноремонтного завода, в октябре 1941 года выпуск таких площадок перенесли на Канашицкий вагоноремонтный завод. Здесь в первом полугодии 1942 года началось изготовление 11 бронеплощадок ПВО, но затем их перевезли на завод «Стальмост» в город Раменское Московской области, где и закончилась их постройка и вооружение.

²⁷² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 43. Л. 43-44.

²⁷³ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 13. Л. 44, 47.

С января 1942 года на этом предприятии велось строительство бронеплощадок ПВО для бронепоездов, изготавливаемых по директиве наркома обороны № 22сс. На заводе «Стальмост» имелся не эвакуированный запас металлического профиля и проката, который можно было использовать для изготовления площадок. В годы войны это предприятие являлось основным производителем бронеплощадок ПВО для бронепоездов.

В течение 1942 года завод «Стальмост» дооборудовал 11 площадок Канашского завода и изготовил 65 новых бронеплощадок ПВО-4, в следующем году – еще 12 ПВО-4²⁷⁴. Так как их не хватило на все построенные составы, команды многих бронепоездов изготавливали зенитные бронеплощадки своими силами из подручных материалов – металлических листов, шпал, бревен. В качестве вооружения использовали 20-мм пушки и 12,7-мм авиационные пулеметы, снятые со сбитых самолетов, трофейные 20 или 37-мм зенитки. Были случаи, когда команды бронепоездов покупали зенитные орудия за свои деньги, которые перечислялись в Фонд обороны²⁷⁵.

По состоянию на 17 ноября 1943 года в составе бронепоездов Действующей Армии числилось 129 зенитных бронеплощадок, из них 98 типа ПВО-4, 16 СПУ-БП довоенной постройки и 15 изготовленных силами команд бронепоездов²⁷⁶.

5 марта 1944 года вышло постановление ГКО № 5306сс 20 «О строительстве в 1944 году зенитных бронеплощадок ПВО-4», согласно которому завод «Стальмост» должен был во II – III кварталах изготовить 17 бронеплощадок ПВО-4 для замены ими самодельных в составе бронепоездов.

Бронеплощадки в счет этого постановления ГКО «Стальмост» изготовил в июле – ноябре, и еще семь собрал сверхплана до конца 1944 года из имеющегося задела. Всего в ходе войны завод «Стальмост» построил и дооборудовал 101 бронеплощадку ПВО-4.

²⁷⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 37. Л. 332.

²⁷⁵ ЦАМО РФ. Ф. 25-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 94218. Д. 2. Л. 17.

²⁷⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 216. Л. 22.

2.3. Ремонт и перевооружение бронепоездов

Изготовление бронепоездов не приспособленными для этого предприятиями и малое время, выделяемое для этого, часто приводило к тому, что в ходе первых же боевых выездов бронепоездов у них обнаруживались те или иные конструктивные недостатки. Например, 29 сентября 1941 года бронепоезд типа НКПС-42 «Имени Изюмских рабочих» (построен Изюмским и дооборудован Харьковским паровозоремонтными заводами) при движении на станции Балки (в 10 км восточнее Краснограда) «нижними краями обшивки паровоза и бронеплощадок врезался в гранитную окантовку перрона из-за неписываемости в железнодорожный габарит»²⁷⁷. Для устранения различных конструктивных недостатков бронепоездов, а также восстановления составов, получивших повреждения в боях, требовалось специализированное предприятие, которое могло бы заниматься этими вопросами. Начальник главного автобронетанкового управления Красной Армии Я.Н. Федоренко обратился в Государственный Комитет Обороны с просьбой предоставить один из паровозоремонтных заводов наркомата путей сообщения для организации на нем базы по ремонту и обслуживанию бронепоездов. Однако руководство наркомата оказалось категорически против этого, мотивируя отказ большой загруженностью своих предприятий работами по ремонту железнодорожной техники. В результате, вопрос с организацией базы по ремонту бронепоездов до конца Великой Отечественной войны так и не был решен²⁷⁸.

До октября 1942 года ремонт бронепоездов производился в ближайших к их дислокации депо или на заводах НКПС. При этом бронепоездам часто приходилось простаивать в ожидании, когда у предприятий появится время и возможность провести необходимый ремонт. Для предприятий НКПС ремонт

²⁷⁷ ЦАМО РФ. Ф. 61-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 221590. Д. 4. Л. 25.

²⁷⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 242. Л. 57, 67.

бронепоездов являлся дополнительной сверхплановой нагрузкой к своим основным заказам, и часто руководство заводов и депо не уделяло необходимого внимания выполнению этих работ²⁷⁹.

В сентябре 1942 года Совет народных комиссаров СССР принял решение о составлении управлением бронепоездов ГАБТУ КА месячных планов ремонта составов. Эти планы утверждались постановлениями Государственного Комитета Обороны или Совета народных комиссаров, после чего направлялись для исполнения руководству наркомата путей сообщения. По таким документам, как правило, производился средний и капитальный ремонт бронепоездов на паровозо и вагоноремонтных заводах НКПС²⁸⁰. Для улучшения качества и уменьшения сроков выполнения работ, по степени повреждения или износа бронепоездов их ремонт делился на несколько групп: текущий, малый, средний и капитальный. Для каждой из групп правительством Советского Союза утверждались сроки выполнения и средние цены.

Бронепоезда, получившие небольшие боевые повреждения восстанавливались на ближайших предприятиях наркомата путей сообщения по заявкам командования фронтов и армий. Эти заявки согласовывались с управлениями прифронтовых железных дорог. Текущий и малый восстановительный ремонт бронепоездов был организован управлением бронепоездов главного автобронетанкового управления в тылу, и в основном производился на предприятиях Московского железнодорожного узла²⁸¹. Контроль за качеством ремонта на тыловых предприятиях наркомата путей сообщения осуществляли представители военной приемки управления бронепоездов. Работы в депо прифронтовых железных дорог контролировались представителями войсковых частей.

Введение планов ремонта, утверждение ориентировочных сроков и цен и контроль за работами со стороны военных, улучшил ситуацию с качеством и

²⁷⁹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 49. Д. 1567. Л. 66.

²⁸⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 71. Л. 97.

²⁸¹ Там же. Л. 149, 151.

временем ремонта бронепоездов. Однако непригодность оборудования заводов наркомата путей сообщения к ремонту бронепоездной техники, а также отсутствие на этих предприятиях квалифицированных специалистов, имеющих опыт работы со специальным оборудованием бронепоездов, значительно удорожало стоимость и снижало качество ремонта боевых составов. По итогам войны управление бронепоездов оценивало ремонт составов наркоматом путей сообщения следующим образом: «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 ремонтировались больше положенных сроков»²⁸².

Всего по данным, поступившим в управление бронепоездов Красной Армии, в 1942 – 1945 годах было отремонтировано 803 бронеединицы, что эквивалентно примерно 240 бронепоездам²⁸³.

При проведении капитального и среднего ремонтов бронепоездов, с целью повышения боевых качеств одновременно производилась их модернизация. На бронепаровозах устанавливались новые или переделывались старые командирские рубки для лучшего наблюдения за полем боя, башни ПВО приспособлялись для установки 12,7-мм пулеметов ДШК, монтировались радиостанции типа 10-Р или 9-РС. Бронеплощадки оснащались смотровыми щелями со смотровыми стеклами «Триплекс», в орудийных башнях устанавливались смотровые приборы ПТК, нестандартные орудийные установки и механизмы башен менялись на танковые башни от Т-34. Весь состав дополнительно к телефонной связи оборудовался специальным бронепоездным переговорным устройством БПУФ-8, устанавливались специальные усиленные

²⁸² Отчет о работе управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 гг. Л. 76.

²⁸³ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 226. Л. 81, 84.

рессоры и рессорное подвешивание, а при отсутствии электроосвещения или парового отопления производился их монтаж, а броневое покрытие вводилось в габарит, позволявший действовать по Западноевропейским железным дорогам²⁸⁴.

Введение бронепоездов в Западноевропейский габарит было связано с наступлением Красной Армии и переносом боевых действий на территорию восточно-европейских стран. В справке от 24 августа 1944 года начальник управления бронепоездов сообщал в ГБТУ КА, что «бронеплощадки всех типов, бронепаровозы типа ПР-35 и ПР-43 проходят беспрепятственно по сети Западноевропейских железных дорог. Бронепаровозы типа ОБ-3 и инициативного строительства проходят по восстановленной сети Западноевропейских железных дорог при ограничении скорости на станционных путях до 10 – 15 км/ч. Общее количество бронепаровозов, которые могут беспрепятственно проходить по сети Западноевропейских железных дорог – 54, количество бронепаровозов, которые могут проходить с ограничением скорости на станциях – 73»²⁸⁵. В сентябре – октябре 1944 года при ремонте было введено в нормальный Западноевропейский габарит еще 9 бронепаровозов²⁸⁶.

В 1943 году началось перевооружение бронепоездов, оснащенных трофейными и устаревшими артсистемами. 11 марта 1943 года начальник ГБТУ КА Я.Н. Федоренко направил на имя председателя ГКО И.В. Сталина докладную записку: «В Красной Армии имеется 50 бронепоездов, вооруженных 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 года»²⁸⁷.

²⁸⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 376. Л. 77.

²⁸⁵ Там же. Л. 88.

²⁸⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 336. Л. 55.

²⁸⁷ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 216. Л. 112.

18 марта 1943 года было подписано постановление ГКО № 3045сс «О перевооружении бронепоездов, имеющих пушки старых и иностранных образцов», согласно которому до конца 1943 года требовалось перевооружить пушками Ф-34 50 бронепоездов, для чего выделялось 202 76-мм орудия Ф-34²⁸⁸. До конца года удалось перевооружить 51 бронепоезд, в 1944 году – 13 и в 1945-м – 2²⁸⁹. Снижение количества перевооруженных составов в 1944 – 1945 годах было связано с уменьшавшейся активностью действий бронепоездов на фронтах.

В 1943 – 1945 годах на освобожденных оккупированных территориях Советского Союза было найдено и взято на учет из числа ранее разбитых в боях 24 бронепаровоза и 41 бронеплощадка²⁹⁰. Из этого количества до мая 1945 года восстановили 13 бронепаровозов и 26 бронеплощадок, а остальные передали наркомату путей сообщения для разбронировки и дальнейшего использования.

Свою специфику имели работы по ремонту бронепоездов в полосе Закавказского фронта. Параллельно с модернизацией и перевооружением, на предприятиях Закавказья и Северного Кавказа осенью 1942 года – весной 1943 года производилось строительство бронепоездов для замены составов, погибших в боях летом – осенью 1942 года. Решение об этом принимал Военный совет Закавказского фронта, строительство шло на средства фронта и деньги, собранные и переданные в Фонд обороны работниками предприятий и колхозниками Закавказья и Северного Кавказа. Основные работы велись в депо Тихорецка, Махачкалы и Орджоникидзе, а также на Тбилисском паровозоремонтном заводе²⁹¹. Последний являлся основным предприятием по изготовлению новых броневых составов. Здесь восстанавливали бронепоезда, разбитые в боях и эвакуированные после освобождения территории частями Красной Армии, строили новые бронепаровозы и бронеплощадки, проводили достройку и монтаж вооружения на бронеединицах, изготовленных в других

²⁸⁸ РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 146. Л. 13.

²⁸⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 226. Л. 81.

²⁹⁰ Отчет о работе управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 гг. Л. 101.

²⁹¹ РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 63. Д. 18. Л. 121.

пунктах. Например, в докладе, направленном в штаб Закавказского фронта 1 декабря 1942 года говорилось: «Согласно распоряжению командующего Северной группой Закавказского фронта, построили в Махачкале два новых бронепоезда: из них 20-й бронепоезд назван «Лаврентий Берия» и № 2/19 «Сергей Киров». После бронирования 14 ноября матчасть прибыла в Тбилиси на завод имени Сталина для вооружения.

Имеется четыре 76-мм пушки образца 1902 г., которые находятся в ремонте, одна уже готова, ставится. На днях выходят из ремонта 8 пулеметов Максима²⁹². Эти составы изготовили взамен двух бронепоездов, погибших под Моздоком в августе 1942 года.

Всего в 1942 – начале 1943 года на предприятиях Северного Кавказа и Закавказья изготовили 12 бронепоездов и 15 артиллерийских и зенитных бронеплощадок²⁹³. Эта матчасть поступила на укомплектование шести дивизионов бронепоездов, потерявших матчасть летом – в начале осени 1942 года. Бронепоезда, изготовленные в полосе Закавказского фронта не включались в число построенных по директиве наркома обороны № 22сс от 29 октября 1941 года.

Всего же в годы Великой Отечественной войны на предприятиях СССР было изготовлено и передано частям Красной Армии 175 бронепоездов всех типов.

Выводы по главе. Неудачные попытки наладить массовое строительство новых бронепоездов по единому проекту в начале Великой Отечественной войны были связаны с отсутствием утвержденного мобилизационного плана их выпуска и предприятия, которое могло бы его организовать. Попытки после начала войны найти предприятие для выпуска бронепоездов не увенчались успехом из-за массовой эвакуации промышленности европейской части СССР в глубь страны.

²⁹² ЦАМО РФ. Ф. 47. Оп. 1056. Д. 20. Л, 797.

²⁹³ Там же. Л. 510, 680, 775, 844.

Инициативные бронепоезда, построенные летом – осенью 1941 года, в большинстве своем имели довольно примитивную конструкцию и слабое вооружение. Вместе с тем, их изготовление велось в достаточно сжатые сроки, с использованием имевшихся на местах материалов и на не приспособленном для таких работ оборудовании. Полученный опыт мог пригодиться при организации подобных работ на других предприятиях, но в то время сбором и обобщением подобного опыта никто не занимался.

Следует отметить попытки стандартизации инициативных бронепоездов, предпринятые в Крыму и на заводах Юга. И если крымский опыт оказался невостребованным, то проект бронепоезда «Маршал Буденный», созданный в полосе Юго-Западного направления, впоследствии был принят к выпуску на многих предприятиях на территории СССР.

Опыт работы штаба формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного показал, что при развертывании широкого строительства бронированных поездов необходимо иметь специальную структуру, которая могла бы руководить этим процессом. Именно такой структурой стал отдел бронепоездов, созданный в октябре 1941 года в составе главного автобронетанкового управления. Именно этот отдел (позже переформированный в управление бронепоездов) смог организовать массовое строительство бронепоездов в конце 1941 – 1943 годах, наладив и координировав взаимодействие между различными военными и гражданскими ведомствами.

Организация строительства бронепоездов на предприятиях наркомата путей сообщения оказалась правильным решением. В этом случае не загружались мощности крупных промышленных предприятий, которые переводились на выпуск другой оборонной продукции. Кроме того, депо и паровозо и вагоноремонтные заводы были знакомы с железнодорожной техникой, что облегчало выполнение работ по изготовлению бронепоездов. Принятые управлением бронепоездов решения об изготовлении бронепоездов по упрощенной технологии (отсутствие гибки и штамповки бронелистов и т.п.) и

ориентирование пунктов строительства на использование главным образом местных ресурсов оправдали себя, и позволили наладить выпуск составов в короткие сроки. Недостатком таких решений являлось ухудшение снарядостойкости и повышение массы бронеплощадок некоторых бронепоездов.

Использование на бронепоездах устаревших и трофейных артсистем в сложившейся тяжелой ситуации на фронтах позволило в короткие сроки решить проблему с вооружением строящихся составов. Вместе с тем, применение таких артсистем снижало огневую мощь бронепоездов. Поэтому впоследствии пришлось вести работы по их перевооружению на новые артсистемы.

В целом меры, принятые для строительства бронепоездов в годы Великой Отечественной войны и поддержания их боевой готовности, ремонта и модернизации, оказались верными. Использование для строительства броневых составов неприспособленных для этого предприятий (депо, паровозо и вагоноремонтные заводы), хотя и повлекло определенные сложности, но полностью себя оправдало.

Глава 3. Организация и боевое применение бронепоездных частей в 1941 – 1945 гг.

3.1. Изменение штатной структуры и подготовка кадров бронепоездов

К июню 1941 года вопросами строительства, эксплуатации, организации и боевой подготовки бронепоездных частей занималось 2-е отделение 1-го отдела управления боевой подготовки ГАБТУ КА, в котором работало шесть человек²⁹⁴.

Активное строительство бронепоездов летом – осенью 1941 года потребовало увеличения числа работников, так как шести человек для решения всех вопросов, связанных с бронепоездами в Действующей Армии, оказалось недостаточно. Приказом народного комиссара обороны СССР № 0399 от 9 октября 1941 года в структуре главного автобронетанкового управления Красной Армии создается отдел бронепоездов для «централизации вопросов строительства, ремонта, формирования бронепоездов и обучения их личного состава»²⁹⁵. Новый отдел возглавил полковник И.М. Чабров, до этого руководивший штабом формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления. 13 октября 1941 года был утвержден штат отдела бронепоездов № 1/107-3, согласно которому он состоял из командования, отделений боевой подготовки, формирования, строительства и ремонта, и насчитывал 23 человека²⁹⁶.

В январе 1942 года при реорганизации главного автобронетанкового управления Красной Армии отдел бронепоездов переформировали в управление бронепоездов. В приказе наркома обороны СССР № 027 от 13 января 1942 года говорилось:

²⁹⁴ РГВА. Ф. 31811. Оп. 3. Д. 332. Л. 54.

²⁹⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 20. Л. 97.

²⁹⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11360. Д. 27. Л. 7.

«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-З отменить.

Заместитель наркома обороны СССР Я. Федоренко»²⁹⁷.

Согласно штату № 1/207-И структура нового управления не менялась, но отделения переформировывались в отделы, а общее число людей в управлении увеличилось до 31 человека²⁹⁸. Начальником управления бронепоездов ГАБТУ КА назначили полковника П.И. Чаброва, которого через две недели сменил полковник (с 3 мая 1942 года – генерал-майор танковых войск) Петр Георгиевич Чернов²⁹⁹. Он руководил управлением до окончания Великой Отечественной войны. П.Г. Чернов, как и его предшественник Чабров, имел большой опыт службы на бронепоездах – в годы Гражданской войны и после нее он командовал бронепоездами, дивизионом бронепоездов, а с 1938 года – 2-м запасным полком бронепоездов³⁰⁰.

Приказом наркома обороны № 0447 от 3 июня 1942 года управление бронепоездов ГАБТУ КА переводилось на новый штат № 01/207. В нем осталось два отдела – 1-й, боевой подготовки и формирования и 2-й, строительства и ремонта бронепоездов. Численность управления составляла 30 человек³⁰¹.

В декабре 1942 года главное автобронетанковое управление разделили на два: главное управление формирования и боевой подготовки бронетанковых и механизированных войск Красной Армии и главное бронетанковое управление Красной Армии (ГБТУ КА). В ГБТУ КА на основе управления бронепоездов было

²⁹⁷ Там же. Л. 11.

²⁹⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 120. Л. 77.

²⁹⁹ Там же. Л. 88.

³⁰⁰ ЦАМО РФ. Учетно-послужная карточка на П.М. Чернова.

³⁰¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 120. Л. 95.

сформировано управление бронепоездов и бронемашин (УБП и БА)³⁰². Кроме бронепоездов, в его функции также входили вопросы обеспечения Красной Армии бронепоездами, аэросанями и мотоциклами. Согласно штату № 01/266 от 13 декабря 1942 года, управление состояло из пяти отделов, из которых непосредственно бронепоездами занимались первый (строительство бронепоездов), второй (ремонт и эксплуатация бронепоездов), а также, частично третий (снабжения и учета)³⁰³. В марте 1943 года сформировали шестой, нештатный отдел. Он занимался вопросами формирования и организации боевой подготовки бронепоездных и аэросанных частей. Всего по штату № 01/266 в управлении бронепоездов и бронемашин работало 54 человека, и еще 9 – в шестом нештатном отделе³⁰⁴.

9 января 1945 года управление бронепоездов и бронемашин перевели на новый штат № 01/520. В нем вновь стало пять отделов, а число работающих составляло 58 человек. Бронепоезда находились в ведении первого (строительства, ремонта и эксплуатации бронепоездов), частично четвертого (боевой подготовки и формирования) и пятого (снабжения и ремонта) отделов³⁰⁵.

Результаты работы управления бронепоездов и бронемашин в годы Великой Отечественной войны были признаны вполне удовлетворительными. В отчете, обобщавшем опыт работы ГБТУ Красной Армии за июнь 1941-го – май 1945 года говорилось:

«Управление бесперебойно руководило производством бронепоездов, бронепоездных 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

³⁰² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 120. Л. 110.

³⁰³ Там же. Л. 115.

³⁰⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 120. Л. 127.

³⁰⁵ Отчет о работе управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 гг. С. 132.

специальности, своевременно и бесперебойно вливали 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»³⁰⁶.

В связи с увеличением числа бронепоездных частей на фронтах, и с целью их более эффективного использования, снабжения и ремонта, в июне 1942 года управление бронепоездов направило в ГАБТУ КА предложение – создать при командованиях фронтов отделения бронепоездов. 10 июля 1942 года в ГАБТУ КА утвердили «Положение об отделении бронепоездов АБТУ фронта». Согласно этому документу при начальнике автобронетанкового управления каждого фронта создавалось отделение бронепоездов. Это отделение занималось руководством бронепоездными частями, осуществляло контроль за правильным использованием бронепоездов в боях, руководило боевой подготовкой и эксплуатацией матчасти, контролировало вопросы по эвакуации поврежденных бронепоездов и их ремонту, вело учет потерь личного состава и материальной части, составляло распоряжения и отчеты по боевой деятельности бронепоездных частей³⁰⁷. Появление отделений бронепоездов при начальниках автобронетанковых управлений фронтов летом 1942 года дало возможность улучшить качество обслуживания и ремонта бронепоездов в наиболее активный период их боевых действий: летом – осенью 1942 года. В дальнейшем, в связи с уменьшением активности боевой работы бронепоездных частей, необходимость наличия

³⁰⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 223. Л. 17.

³⁰⁷ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 320. Л. 27.

отделений бронепоездов при фронтах отпала, и в марте 1943 года эти отделения расформировали³⁰⁸.

С началом Великой Отечественной войны бронепоездные части Красной Армии перешли на штаты военного времени: дивизионы на штат № 016/731, отдельные бронепоезда – на штаты № 016/601-А и № 016/601-Б.

Бронепоезда, построенные на местах летом и осенью 1941 года, формировались по временным штатам, которые разрабатывались командованием соединений, в составе которых эти бронепоезда действовали, или командирами самих бронепоездов. Так формировались бронепоезда, построенные в Одессе, Крыму, Киеве, Таллине и ряде других мест.

Комплектованием составов, изготовленных осенью 1941 года в полосе Юго-Западного направления, занимался штаб формирования и строительства бронепоездов Юго-Западного направления. Здесь формировались отдельные дивизионы бронепоездов по штату № 016/731, но с некоторыми изменениями. Эти дивизионы имели в своем составе или два бронепоезда (вместо положенных трех), или три легких бронепоезда. Всего в сентябре – октябре в полосе Юго-Западного фронта сформировали три дивизиона бронепоездов.

Первоочередной задачей созданного в октябре 1941 года отдела бронепоездов ГАБТУ КА являлась разработка нового штата для бронепоездных частей. Было принято решение ориентироваться только на легкие бронепоезда, так как изготовление тяжелых наладить не удалось. 15 октября 1941 года был утвержден новый штат отдельного дивизиона бронепоездов – № 016/104. Согласно этому документу, дивизион насчитывал 236 человек, и состоял из двух бронепоездов с 4-осными бронеплощадками, двух бронеавтомобилей БА-20 жд или БА-10 жд на железнодорожном ходу и шести автомобилей. База дивизиона включала паровоз, три 4-осных и 22 2-осных вагона, четыре платформы для

³⁰⁸ ЦАМО РФ. Ф. 308. Оп. 1134. Д. 52. Л. 223.

перевозки техники, а также 4-осный вагон-мастерскую ДМ³⁰⁹. В октябре 1941 года первыми по штату № 016/104 сформировали 21 и 22-й отдельные дивизионы бронепоездов в Москве. Первый комплектовался за счет личного состава 12-го дивизиона бронепоездов, потерявшего матчасть в июле – августе 1941 года, второй – за счет 2-го дивизиона бронепоездов Юго-Западного направления, который расформировывался. Мероприятия по укомплектованию этих дивизионов провели в сжатые сроки – в течение шести дней. 26 октября 1941 года приказом наркома обороны № 0411 21 и 22-й дивизионы бронепоездов включались в состав Действующей армии с зачислением их на все виды довольствия³¹⁰. К началу января 1942 года в стадии формирования по штату № 016/104 находилось 28 отдельных дивизионов бронепоездов³¹¹.

19 марта 1942 года ГАБТУ КА утвердило новый штат отдельного дивизиона бронепоездов – № 016/303. Согласно нему, дивизион включал в себя командование, штаб, взвод управления, два бронепоезда, техническую и хозяйственную части, и должен был иметь в наличии два броневики на железнодорожном ходу, четыре автомашины, четыре мотоцикла и базу (паровоз, четыре платформы и 33 различных вагона). На вооружении дивизиона имелось восемь 76 или 75-мм пушек, 40 пулеметов, 2 25-мм зенитных орудия, пять пулеметов ДШК, 158 винтовок и 46 револьверов и пистолетов³¹².

Численность личного состава дивизиона могла быть различной, в зависимости от того, какими составами он комплектовался: при наличии двух бронепоездов типа ОБ-3 (по четыре бронеплощадки) – 280 человек, при двух бронепоездах типа НКПС-42 или БП-35 (по две бронеплощадки) – 240 человек, при одном ОБ-3 и одном НКПС-42 или БП-35 – 260 человек. Штат № 016/303 просуществовал, с некоторыми изменениями, до конца Великой Отечественной

³⁰⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 120. Л. 127.

³¹⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 120. Л. 127.

³¹¹ Боевой состав Советской Армии 1941 – 1945. Часть 2. Военно-научное отделение Генерального Штаба. М. 1963. С. 26.

³¹² Ф. 25-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 223854. Д. 4. Л. 12-18.

войны. С середины марта 1942 года по нему формировались все дивизионы, а также на него постепенно переводились части, ранее сформированные по штатам № 016/104 или 016/731.

Последующие изменения, вносившиеся в штат № 016/303, касались главным образом количества людей, вооружения (стрелкового и артиллерийского) и вагонов базы. На 1 августа 1944 года дивизион бронепоездов по штату № 016/303 насчитывал 227 человек, два броневики, два автомобиля, два мотоцикла, восемь 76-мм пушек, два 37-мм и два 25-мм зенитных орудия, 32 пулемета ДТ, 114 винтовок, четыре пистолета-пулемета и 37 револьверов и пистолетов³¹³. Видно, что количества людей и вспомогательной техники было уменьшено, что было связано со снижением боевой активности бронепоездов во второй половине войны. Кроме того, в течение 1944 года из-за недостатка железнодорожных вагонов в парке наркомата путей сообщения дважды сокращалось число вагонов баз бронепоездных частей. Эти мероприятия позволили передать в НКПС 1755 вагонов и платформ³¹⁴. Кроме того, в январе 1945 года для восполнения нехватки средств тяги на железных дорогах СССР бронепоездные части передали им 65 паровозов³¹⁵. После этого личный состав и склады бронепоездных частей Дальневосточного, Забайкальского и Закавказского фронтов разместили в казармах и землянках. На такое же положение перевели и часть бронепоездов, входивших в состав остальных фронтов. При необходимости их передислокации нужные для этого вагоны и паровозы выделял наркомат путей сообщения.

Кроме штата обычного дивизиона, существовал и штат № 016/302 особого дивизиона бронепоездов, утвержденный в середине февраля 1942 года. По этому штату формировались дивизионы, имевшие в своем составе бронеплощадки с реактивными установками М-8 и М-13. От штата № 016/303 штат особого дивизиона отличался двумя дополнительными автомобилями и большим составом

³¹³ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 265. Л. 74.

³¹⁴ Там же. Л. 79-80.

³¹⁵ Там же. Л. 85.

базы (паровоз, 6 платформ и 35 различных вагонов). Кроме того, в состав особого дивизиона включалась десантно-минометная рота (120 человек, 112 винтовок и восемь 82-мм минометов)³¹⁶. Всего в дивизионе насчитывалось 368 человек. По штату № 016/302 сформировали четыре особых дивизиона – 31, 39, 57 и 62-й³¹⁷.

Отдельные бронепоезда содержались по штатам № 016/601-А или № 016/601-Б (для легкого и тяжелого бронепоезда соответственно), разработанным еще до войны. 18 апреля 1942 года был утвержден новый штат № 016/305 для отдельных бронепоездов. Согласно ему бронепоезд, в зависимости от типа состава (две или четыре бронеплощадки, легкий или тяжелый), насчитывал 103, 126 или 96 человек, два автомобиля и два мотоцикла. База включала паровоз, 11 различных вагонов и две платформы³¹⁸. В ходе Великой Отечественной войны в штат отдельного бронепоезда № 016/305 вносился ряд изменений, касающихся уменьшения количества людей и числа вагонов базы.

Директивой Генерального Штаба Красной Армии № орг/4/86214 от 9 августа 1945 года бронепоездные части переводились на сокращенные штаты мирного времени: для отдельных дивизионов бронепоездов № 7/502, для отдельных бронепоездов № 7/503³¹⁹. При этом существенно сокращалось число личного состава, вагонов базы и автотранспорта.

Формирование дивизионов бронепоездов велось по директивам народного комиссара обороны и начальника главного автобронетанкового управления Красной Армии, а в отдельных случаях – на основании распоряжений военных советов фронтов. По состоянию на 30 октября 1941 года в составе Красной Армии имелось 11 отдельных дивизионов бронепоездов, сформированных по штатам № 016/731 и № 016/104, а также 17 отдельных легких и 2 отдельных тяжелых бронепоезда штатов № 016/601-А и № 016/601-Б³²⁰.

³¹⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11360. Д. 112. Л. 174.

³¹⁷ Там же. Л. 236

³¹⁸ Там же. Л. 265.

³¹⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11360. Д. 404. Л. 365.

³²⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 101. Л. 4.

По директиве наркома обороны СССР № 22сс от 29 октября 1941 года в ноябре 1941 – апреле 1942 года сформировали 33 отдельных дивизиона бронепоездов (с 23 по 55-й включительно)³²¹. Директивами начальника ГАБТУ КА от 1 и 14 марта 1942 года в Москве 10, 11 и 53-й отдельные бронепоезда (довоенного формирования) развернули в 10, 11 и 16-й дивизионы, а также восстановили 12-й дивизион, потерявший матчасть летом 1941 года³²². На фронтах по директивам ГАБТУ КА в январе – марте 1942 года сформировали 13 дивизионов: 20, 56 – 62, 64 – 66, 71 и 72-й³²³.

За счет переформирования с трехпоездного на двухпоездной состав находившихся на Дальнем Востоке 2, 3 и 9-го дивизионов, а также имевшихся здесь отдельных бронепоездов, в марте – мае 1942 года в составе Дальневосточного фронта сформировали четыре дополнительных дивизиона (13, 76, 77, 78-й)³²⁴.

18 июня 1942 года директивой ГАБТУ КА был сформирован 79-й отдельный дивизион бронепоездов. Он комплектовался по особому штату, имея в своем составе пять взводов по две бронеплощадки с зенитным вооружением в каждом. Бронепаровозов в дивизионе не было. Этот дивизион предназначался для сопровождения в прифронтовой полосе воинских эшелонов с особо важными грузами³²⁵.

Директивой военного совета Ленинградского фронта от 24 января 1943 года был сформирован 14-й отдельный дивизион бронепоездов³²⁶. После этого вплоть до конца войны новых формирований не производилось.

Всего в ходе Великой Отечественной войны было сформировано 58 отдельных дивизионов бронепоездов. С учетом имевшихся к началу войны восьми дивизионов, в 1941 – 1945 годах в составе Красной Армии действовало 66

³²¹ Там же. Л. 74.

³²² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 65. Л. 14.

³²³ Там же. Л. 23.

³²⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 265. Л. 74.

³²⁵ ЦАМО РФ. Ф. 308. Оп. 3923. Д. 456. Л. 332.

³²⁶ Там же. Л. 345.

отдельных дивизионов бронепоездов.³²⁷ Кроме того, в 1942 – 1943 годах было восстановлено 15 дивизионов, потерявших в боях свою матчасть, а также расформировано 5 дивизионов.

Провести полный учет отдельных бронепоездов, действовавших в составе частей Красной Армии, довольно сложно, так как часть из них погибла, а часть весной 1942 года была включена в состав формируемых дивизионов. По неполным данным, в 1941 году было сформировано не менее 19 отдельных бронепоездов. В 1942 году, по данным управления бронепоездов, сформировали 8, переформировали 1 и расформировали 4 отдельных бронепоезда³²⁸.

Широкое строительство бронепоездов, развернувшиеся осенью 1941 года, сразу же показало, что система их нумерации, которая была введена еще до войны, оказалась неудобной для учета и ведения оперативной документации. В ноябре 1941 года отдел бронепоездов ГАБТУ КА своим распоряжением приказал всем бронепоездам, включаемым в состав дивизионов, присваивать № 1 и № 2, например бронепоезд № 1 22-го дивизиона бронепоезд № 2 55-го дивизиона³²⁹. Отдельные бронепоезда получали свои номера, которые не дублировались номерами отдельных дивизионов. Эти мероприятия позволили к лету 1942 года навести порядок в учете бронепоездов.

Активные боевые действия бронепоездов летом – осенью 1942 года показали, что нумерация, введенная уже в военное время, все равно не давала полной информации о составах, а в отдельных случаях приводила к путанице. Приказом начальника ГАБТУ КА № 1109420/с от 5 декабря 1942 года все бронепоезда получали трехзначные номера от 600 до 850. При этом составы получали номера в произвольном порядке. Например, 2-й дивизион – бронепоезда № 728 и 732, 12-й дивизион – бронепоезда № 755 и № 762, 22-й дивизион – бронепоезда № 674 и 696, 66-й дивизион – бронепоезда № 689 и 678 и т.п. Всего

³²⁷ Там же. Л. 366.

³²⁸ Отчет о работе управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 гг. С. 166.

³²⁹ Там же. С. 169.

по приказу ГАБТУ КА трехзначные номера получил 131 бронепоезд³³⁰. Такая нумерация просуществовала до окончательного расформирования бронепоездных частей в 1953 году. Кроме того, для облегчения учета бронеединиц с декабря 1941 года всем бронеплощадкам и платформам ПВО присвоили трехзначные сквозные номера от 100 до 1000. По состоянию на декабрь 1942 года их получили 392 бронеплощадки и 145 платформ ПВО³³¹. Учет бронепаровозов осуществлялся по их номерам, присвоенным наркоматом путей сообщения.

Большая часть бронепоездов Красной Армии, действовавших на фронтах Великой Отечественной войны, имела названия, которые чаще всего присваивали в пунктах их строительства. Их давали по месту изготовления состава («Металлург Кузбасса», «Молотовский рабочий», «Сызранец»), в честь руководителей партии и советского правительства («Лазарь Каганович», «Лаврентий Берия»), русских полководцев или героев Гражданской войны («Полководец Суворов», «Александр Невский», «Николай Щорс»), нередко были патриотические лозунги («За Родину», «Истребитель фашизма», «Смерть немецким оккупантам»). Однако в боевой и технической документации основным учетным параметром являлся номер бронепоезда или бронеединицы, а название указывалось далеко не всегда.

Подготовкой кадров специалистов рядового и сержантского состава (артиллеристов, пулеметчиков, зенитчиков, разведчиков, связистов, водителей бронемашин, артиллерийских и железнодорожных мастеров) для укомплектования бронепоездных частей, занимался 1-й отдельный учебный полк бронепоездов имени Ф.Н. Алябьева. Полк являлся старейшей бронепоездной частью Красной Армии – он вел свою историю от созданного еще 12 сентября 1918 года депо по формированию бронепоездов РККА, позже реорганизованного

³³⁰ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 156. Л. 32.

³³¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 45. Л. 232.

в запасную бригаду бронепоездов, затем во 2-й полк бронепоездов, отдельный полк бронепоездов и 4-й отдельный дивизион бронепоездов³³².

Часть была развернута по мобилизационному плану на базе дислоцировавшегося в Брянске 4-го дивизиона бронепоездов в первые дни войны – с 23 по 25 июня 1941 года. Первоначально она именовалась как 1-й запасной полк бронепоездов, и по штату военного времени № 016/800 включала 1 и 2-й учебные дивизионы, четыре роты по подготовке специалистов рядового и младшего начальствующего состава (роты управления, депо, бронедрезин, службы тяги и движения) и роты по переподготовке среднего и старшего начсостава. Всего 1-й запасной полк насчитывал 686 человек, 3 легких и 2 тяжелых бронепоезда, бронедрезину и 2 броневика на железнодорожном ходу. Командиром 1-го запасного полка назначили майора И.И. Бончева, замполитом – батальонного комиссара И.П. Жорина³³³.

В июне 1941 года полк произвел укомплектование 6 и 12-го дивизионов бронепоездов «скрытого» формирования, которые убыли на фронт 27 – 29 июня 1941 года. В начале августа полком были сформированы и отправлены в Действующую Армию 40, 44 и 49-й отдельные бронепоезда, а в конце месяца, по приказу начальника Брянского гарнизона, для обороны города выделены два учебных бронепоезда³³⁴. 25 августа 1941 года по распоряжению начальника ГАБТУ 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»³³⁵. В октябре 1941 года часть из Тамбова передислоцировали на станцию Рузаевка Мордовской АССР.

В октябре – декабре 1941 года запасной полк доукомплектовал и отправил на фронт понесшие потери в предыдущих боях три дивизиона и пять отдельных

³³² Ф. Учебный полк бронепоездов им. Алябьева. Ф. 345772. Д. 1. Л. 55.

³³³ Там же. С. 67.

³³⁴ Там же. С. 88.

³³⁵ Там же. С. 72.

бронепоездов. Кроме того, на основании директивы наркома обороны № 22сс полком были направлены команды в пункты формирования семи отдельных дивизионов бронепоездов. Всего с 1 июля 1941 года по 31 января 1942 года запасной полк бронепоездов подготовил и направил в Действующую Армию 2400 человек специалистов-бронепоездников.

Переход дивизионов бронепоездов с трех поездного на двухпоездной состав и связанное с этим исключение из состава дивизионов ряда военных специальностей (электрики, телеграфисты, радисты, уменьшено число бронедрезинщиков) потребовало внести коррективы и в штат запасного полка. В результате были свернуты роты депо и бронедрезин (оставлен один взвод), службы тяги и движения. В январе 1942 года запасной полк перешел на временный штат, включавший четыре дивизиона: 1-й учебный, 2 и 3-й линейные и 4-й маршевый. По состоянию на 23 января 1942 года в составе полка имелось 335 человек постоянного состава и 436 переменного (то есть курсанты, проходившие обучение в полку). По штату требовалось иметь для обучения 5 бронепаровозов, 10 бронеплощадок и 8 бронемашин на железнодорожном ходу, а имелось в наличии 2 бронепаровоза, 4 бронеплощадки и 4 бронеавтомобиля. Кроме того, были проблемы с местами для проведения стрельб, и состоянием материальной части: «Полигона для стрельб нет, используется район торфоразработок у ст. Токмаково в 60 км от Рузаевки, с началом сезона торфоразработок этот район отпадает.

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

Среди комначсостава стремление скорее выехать на фронт. Бойцы настроены патриотически»³³⁶.

Кроме того, основные пути станции Рузаевка были перегружены железнодорожными перевозками (станция находилась на пересечении железнодорожных линий Саранск – Рязань и Саранск – Пенза), что не давало

³³⁶ ЦАМО РФ. Ф. 309. Оп. 3022. Д. 65. Л. 87.

возможности не только осуществлять маневрирование бронепоездами, но и выезжать на главный перегон для проведения тактической подготовки. Также на станции не хватало и запасных путей для стоянки материальной части. А отсутствие полигона срывало проведение артиллерийских и пулеметных стрельб, и не давало возможности выполнять учебные задачи, необходимые для подготовки кадров специалистов-бронепоездников.

Для обеспечения полноценной боевой подготовки личный состав полка проделал большую работу. К июню 1942 года были построены дополнительные железнодорожные пути, обеспечивавшие возможность движения и маневрирования бронепоездов, оборудованы тупики для хранения материальной части, построены артиллерийское и стрелковое стрельбища в районе Рузаевки, а также дополнительные казармы для личного состава и учебные классы для занятий. В результате, с июня 1942 года 1-й запасной полк бронепоездов смог вести полноценное обучение специалистов-бронепоездников.

1 апреля 1942 года полк перешел на новый штат № 016/301 и стал именоваться 1-й отдельный учебный полк бронепоездов. Согласно штату, он состоял из трех дивизионов: 1-го, по подготовке младших командиров артиллеристов, пулеметчиков и зенитчиков, 2-го, по подготовке рядовых 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 насчитывал 443 человека постоянного состава и 1595 переменного (курсанты)³³⁷. С 1 июня 1942 года командиром полка назначили подполковника К.В. Жасминова, который возглавлял часть вплоть до окончания Великой Отечественной войны³³⁸.

Несмотря на трудности, в течение 1942 года полк отправил на укомплектование и пополнение существующих бронепоездных частей 3100

³³⁷ Ф. Учебный полк бронепоездов им. Алябьева. Ф. 345772. Д. 1 Л. 36.

³³⁸ Там же. Л. 26.

человек. Кроме того, во второй половине года в Рузаевку с фронта прибыл личный состав семи дивизионов бронепоездов, потерявших матчасть в боях. Часть из них доукомплектовали и отправили в Действующую Армию, а другие расформировали³³⁹.

С 1 сентября 1943 года 1-й запасной полк бронепоездов перешел на новый штат № 016/308. Теперь он состоял из пяти дивизионов (по подготовке артиллеристов, пулеметчиков, зенитчиков, разведчиков, связистов, ремонтников и артиллерийских мастеров), его численность составляла 337 человек постоянного состава и 875 переменного (курсанты)³⁴⁰.

12 сентября 1943 года в честь 25-летия полка указом президиума Верховного Совета СССР его наградили орденом Красного Знамени и присвоили имя Ф.Н. Алябьева (командир бронепоездов РККА, погибший в 1919 году). С 1 октября часть стала именоваться 1-й отдельный Краснознаменный учебный полк бронепоездов имени Ф.Н. Алябьева³⁴¹.

За 1943 год 1-й запасной полк подготовил и отправил в части 2700 специалистов, а также переформировал и укомплектовал новыми бронепоездами типа БП-43 «Уфа» и «Салават Юлаев» 60-й отдельный дивизион, потерявший матчасть в июле 1943 в боях на Воронежском фронте³⁴².

Директивой Генерального Штаба Красной Армии от 8 июля 1944 года полк отправил в подмосковный Наро-Фоминск команду для строительства нового военного городка. К 7 ноября 1943 года полк из Рузаевки передислоцировался на новое место. В 1944 году часть отправила на фронт 1168 человек, а в следующем — еще 300. Всего за годы Великой Отечественной войны 1-й запасной полк бронепоездов отправил на фронты 9418 подготовленных им специалистов-

³³⁹ Там же. Л. 38.

³⁴⁰ Там же. Л. 58.

³⁴¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 334. Л. 57.

³⁴² Там же. Л. 65.

бронепоездников (сержантов и рядовых)³⁴³. 1 декабря 1945 года полк перешел на штаты мирного времени, а в начале 1947 года был расформирован.

Подготовка офицерского состава для укомплектования бронепоездных частей сначала велась ротой по переподготовке среднего и старшего начсостава при запасном полку бронепоездов. Приказом наркома обороны СССР № 020с от 13 января 1942 года были сформированы специальные курсы усовершенствования командного состава бронепоездных частей, которые получили название «Долматовских» (по месту их расположения – городу Долматов Курганской области). Курсы содержались по штату № 17/312, и состояли из трех отделений. Численность переменного состава (курсантов) была установлена в 575 человек.

Курсы готовили командиров, заместителей командиров, военных комиссаров, адъютантов, начальников связи и боепитания отдельных дивизионов бронепоездов, командиров бронепоездов и бронеплощадок, старших паровозных и железнодорожных механиков. Курсы были расформированы в начале 1945 года, всего ими было подготовлено и отправлено в Действующую Армию более 1000 офицеров-бронепоездников³⁴⁴.

3.2. Бронепоезда в боях

После начала Великой Отечественной войны в бой первыми вступили бронепоезда 1-го дивизиона, которые дислоцировались в Киеве. 22 июня 1941 года дивизион перешел на штат военного времени, и на следующий день убыл под Ковель, где был придан 15-му стрелковому корпусу. 25 июня бронепоезда своим огнем дали возможность планомерно отвести 45 и 62-ю стрелковые дивизии корпуса, которым грозило окружение. 26 – 30 июня легкие бронепоезда

³⁴³ ЦАМО РФ. Ф. 209. Оп. 3061. Д. 420. Л. 427.

³⁴⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 123. Л. 17.

№ 15 и 17 поддерживали части Красной Армии у станций Мациев и Ковель, а тяжелый № 31 – под Острогом. Огнем тяжелого бронепоезда было подбито пять немецких танков. 5 июля 1941 года немецкие части перерезали железную дорогу в тылу бронепоезда № 31 у станции Казатин. После неудачных попыток прорваться, бронепоезд № 31 был оставлен командой, которая вышла к своим в пешем порядке.

Утром 9 июля 1941 года бронепоезд № 17, действуя на участке Курное – Мартыновка, вступил в бой с мотопехотой и танками противника. В ходе боя огнем бронепоезда было подбито 5 танков, ответным огнем противник разбил заднюю бронеплощадку, которая сошла с рельс. Отцепив ее, бронепоезд продолжал бой, пока не кончились боеприпасы. Из-за разбитого железнодорожного полотна, команда оставила состав и отошла. В течение боя потери команды составили 48 человек³⁴⁵.

Легкий бронепоезд № 15 с 13 июля по 2 августа действовал в районе Коростеня, Владимир-Волынского, Житомира и Малина, поддерживая огнем части 19-го механизированного и 45-го стрелкового корпусов. В ходе этих боев состав получил ряд повреждений – только в бортах бронеплощадок имелось 12 сквозных пробоин от попаданий снарядов противника – и был направлен на ремонт в Чернигов. После ремонта состав участвовал в обороне города, причем за отдельные дни его орудия выпускали до 700 снарядов. 10 сентября 1941 года у станции Муравейка бронепоезд попал под бомбежку немецкой авиации, получил серьезные повреждения и убыл на ремонт в тыл.

Бронепоезда, сформированные 4-м дивизионом в последние предвоенные дни и перебрасываемые в состав Прибалтийского Особого военного округа, к 22 июня 1941 года находились на станциях Елгава (легкий № 40) и Крустпилс (легкий № 46). После начала войны они действовали под Шауляем и Ригой, и погибли в июне 1941 года. Третий бронепоезд (легкий № 44) 21 июня 1941 года был задержан командованием на станции Молодечно. Этот состав действовал

³⁴⁵ ЦАМО РФ. Ф. 229. Оп. 161. Д. 25. Л. 74.

против наступающих немецких частей на участках Молодечно – Лида и Минск – Барановичи. Впоследствии бронепоезд воевал под Столбцами и Кричевым. В бою 15 августа 1941 года бронепоезд получил тяжелые повреждения, одна бронеплощадка была окончательно разбита. Бронепаровоз и вторую бронеплощадку направили на ремонт в Ворошиловград³⁴⁶.

После гибели бронепоездов № 40, 44 и 46, в начале июля 1941 года 1-й запасной полк в Брянске сформировал и отправил на фронт три новых бронепоезда с такими же номерами. Для их укомплектования использовали матчасть, хранившуюся на броневой ремонтной базе № 6. Бронепоезд № 40 с 13 июля 1941 года поддерживал части Красной Армии в районе Рославля. 3 августа артогнем противника были разбиты железнодорожные пути у станции Липовская (10 км юго-восточнее Рославля), и бронепоезд оказался отрезан. Попытки починить пути оказались безуспешными, и команда оставила состав.

Бронепоезд № 44 начал боевые действия под Славгородом, затем воевал под Кричевым, Унечей и Оршей. 6 августа 1941 года у станции Унеча бронепоезд попал под удар немецких бомбардировщиков и был разбит. Оставшуюся команду вывели на переформирование.

Бронепоезд № 46 с 10 июля 1941 года действовал под Рославлем, Суражем и Унечей, поддерживая дивизии 45-го стрелкового корпуса. Он получил серьезные повреждения в боях, и 17 августа был направлен в ремонт.

6-й дивизион бронепоездов «скрытого» формирования, развернутый в Брянске с 22 по 27 июня 1941 года, включил в свой состав легкие бронепоезда № 50 и № 51, а также тяжелый № 52. Дивизион был на 98% укомплектован личным составом, призванным из запаса. С 29 июня по 7 июля бронепоезда действовали в составе 21-й армии на участках Гомель – Калинковичи – Старушки и Рабкор – Бобруйск.

Бронепоезд № 50 поддерживал наступление, а затем и отход 63-го стрелкового корпуса. В бою 4 июля состав атаковали танки противника, но в ходе

³⁴⁶ ЦАМО РФ. Ф. 4-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 2337834. Д. 2. Л. 13.

боя он подбил несколько из них, заставив другие отойти. 6 июля, прикрывая отход 117-й стрелковой дивизии от Бобруйска, за мостом через Днепр бронепоезд оказался отрезанным из-за взорванных железнодорожных путей. В ходе боя артиллерией противника был выведен из строя бронепаровоз и подожжена одна бронеплощадка. Ответным огнем вторая бронеплощадка уничтожила 2 орудия и повредила 3 танка. Ее команда вела огонь до тех пор, пока не стали рваться снаряды на второй горящей площадке. Остатки команды отошли вместе с частями 117-й стрелковой дивизии. Бронепоезда № 51 и 52 в боях с 29 июня по 17 июля 1941 года, действуя практически без поддержки пехоты, по неполным данным подбили и уничтожили 10 танков, 2 бронемашины, 72 мотоцикла и 50 автомобилей, сбили 2 самолета противника³⁴⁷.

21 июля 1941 года 6-й дивизион передали в состав 3-й армии, при этом команда бронепоезда № 50 получила из Брянска новую материальную часть. Командование поставило бронепоездам боевую задачу: поддерживать части 75-й стрелковой дивизии и 18-го пограничного отряда. В ходе боев бронепоезд № 52 был отрезан противником, и до 30 июля действовал самостоятельно, после чего его разбила немецкая авиация. В начале августа он получил новую матчасть, изготовленную в Гомеле. Бронепоезда № 50 и 51 до 6 августа 1941 года действовали в районе Коржевка – Концевичи, уничтожив 3 бронемашины и 13 орудий, а высаженный с бронепоездов десант разгромил штаб пехотного полка противника, захватив ценные документы и знамя³⁴⁸.

До начала сентября 1941 года бронепоезда 6-го дивизиона действовали на участках Птичь – Коржевка, Холодники – Остаповичи и Холодники – Горочицы, оказывая существенную помощь 45 и 47-й кавалерийским дивизиям и частям 66-го стрелкового корпуса. 18 августа у Остаповичей немецкая авиация разбила бронепоезд № 50 – удалось эвакуировать лишь одну бронеплощадку, которую отправили на ремонт в Конотоп.

³⁴⁷ ЦАМО РФ. Ф. 6-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 233772. Д. 12. Л. 43.

³⁴⁸ Там же. Л. 50.

6 сентября 1941 года у станции Мена бронепоезда № 51 и 52 поддерживали огнем части 217-й стрелковой дивизии. Примерно в 15.00 авиация противника разбила железнодорожное полотно впереди и позади бронепоездов, но составы продолжали вести огонь, маневрируя на оставшемся участке дороги. Попытка отремонтировать полотно и отойти к своим не увенчалась успехом, связаться с 217-й стрелковой дивизией не удалось. Около 19.00 немецкая авиация вновь совершила налет на бронепоезда, а к железной дороге подошли немецкие танки. После двухчасового боя составы были разбиты и оставлены командами.

12-й отдельный дивизион «скрытого» формирования, как и 6-й, был развернут на базе 1-го запасного полка бронепоездов в Брянске с 23 по 27 июня 1941 года. Из 502 человек, поступивших на комплектование части, только 24 были кадровыми военными, а остальные прибыли из числа мобилизованных в начале войны. В основном это были колхозники Орловской области, рабочие завода «Красный Профинтерн» и служащие Брянского железнодорожного узла³⁴⁹. 28 июня 1941 года 12-й отдельный дивизион бронепоездов убыл на фронт.

31 июня бронепоезда № 47 и 48 находились в Борисове, где получили задачу «содействовать танковому батальону по разгрому танков противника в районе станций Жодино – Смолевичи». 1 июля в 15.20 бронепоезд № 47, а за ним № 48 двинулись в сторону Жодино. Не дойдя 500 м до станции, бронепоезд № 47 вступил в бой с группой танков, которые двигались по шоссе в сторону Борисова. Огнем бронепоезда было подбито несколько танков, но вскоре показалась другая группа боевых машин противника. Бронепоезд № 47, не прекращая огня, начал отход в сторону Борисова. Бронепоезд № 48, шедший на помощь № 47, в 7 км от Борисова внезапно подвергся обстрелу немецкой артиллерией. Первые же снаряды разбили правый цилиндр паровоза и пробили бак тендера, в результате чего стала вытекать вода из бака. Бронепоезд открыл огонь по противнику, но из-за отсутствия воды и поврежденного цилиндра он потерял возможность

³⁴⁹ ЦАМО РФ. Ф. 12-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 203567. Д. 1. Л. 2.

маневрировать. Отстреливаясь, бронепоезд № 48 отошел в Борисов, а затем на ремонт в Брянск³⁵⁰.

Отходивший с боем бронепоезд № 47, в том же месте, где получил повреждения бронепоезд № 48, снова попал под обстрел противника. Один из первых же снарядов пробил котел бронепаровоза, паром ошпарило бригаду машинистов, и состав остановился. Вскоре была пробита броня одной бронеплощадки, на ней начался пожар. Находившийся на бронепоезде командир дивизиона майор Дерюгин приказал команде покинуть состав, который расстреливался противником с трех сторон. После боя на базу дивизиона не вернулось 66 человек из команды бронепоезда № 47³⁵¹.

Тяжелый бронепоезд № 49-й бронепоезд 31 июня 1941 года направили в сторону Могилева. На данном направлении 3 июля он вступил в бой с противником, но из-за сильного износа его орудия вышли из строя после 10-12 выстрелов. Состав направился на ремонт в Брянск.

Бронепоезда № 48 и 49 вышли из ремонта 2 августа 1941 года, и их направили на участки Жуковка – Липовская и Брянск – Жуковка. 3 августа бронепоезд № 49 получил задачу помочь эвакуировать отрезанный из-за разбитого железнодорожного полотна у станции Липовская под Рославлем бронепоезд № 40. Прибыв на место, команда состава увидела наступавшие вдоль железной дороги части противника. По донесению командира, бронепоезд № 49 вступил в бой с 12 немецкими танками, но после семи выстрелов вынужден был отойти, так как орудия вновь вышли из строя. Поняв, что вытащить поврежденный бронепоезд № 40 не получится, командир бронепоезда № 49 снял с него команду, и начал движение в сторону Брянска. Однако через 7 км, у разъезда Любестово, бронепоезд был атакован немецкой авиацией. Одна из бомб взорвалась между тендером бронепаровоза и бронеплощадкой, и состав сошел с

³⁵⁰ ЦАМО РФ. Ф. 1-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 232234. Д. 3. Л. 3.

³⁵¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 3. Л. 12.

рельс. Поставить его на рельсы не удалось, и он был оставлен командой и подорван³⁵².

Детали этого боя позволяют уточнить немецкие документы. Согласно журналу боевых действий 4-й танковой дивизии вермахта, у станции Липовская действовали не танки, а бронеавтомобили 7-го разведывательного батальона дивизии. По немецким данным бронепоезд № 40 был ими уничтожен, а № 49 сумел прорваться: «Из 7-го разведывательного батальона сообщают о бронепоезде юго-восточнее Рославля, а, позднее и о втором. Первый был остановлен подрывом рельсов и совместно с 1-й саперной ротой 79-го саперного батальона уничтожен. Второй, хорошо вооруженный, ускользнул, но, ему под нашим сильным огнем пришлось ремонтировать рельсы»³⁵³. Немецкие данные позволяют достаточно точно установить и время боя – между 18.00 и 19.00.

Бронепоезд № 48 поддерживал части 45-го стрелкового корпуса. 17 августа, прикрывая отход пехотных частей, состав оказался отрезан противником. В 20.00 команда оставила бронепоезд, который был подожжен и сброшен в реку Ипуть с взорванного моста у станции Сураж³⁵⁴.

20 – 22 августа 1941 года, при подходе немецких войск к Брянску, 1-й запасной полк направил в состав 13-й армии три учебных бронепоезда (два легких и тяжелый). Составы были сильно изношены, так как имели матчасть, построенную в начале 1930-х годов. В донесении 1-го запасного полка бронепоездов за 22 августа 1941 года говорилось: «Два бронепоезда – один легкий, второй тяжелый, оба без приборов разведки, контрольных платформ, железнодорожного имущества и баз отправлены с места расположения: первый в 11.00, второй в 11.45. Как на первом, так и на втором, личный состав не сколочен, так как стрельбы не произведены. Третий бронепоезд в течение ночи с 21 на 22 августа вел бой на перегоне Красный Рог – Почеп, подбито 2 танкетки. У бронепоезда вышли из строя еще два орудия. Сейчас находится на станции

³⁵² Там же. Л. 17.

³⁵³ NARA. T 313. R. 193. F. 722.

³⁵⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 65. Л. 679.

Красный Рог, требует ремонта, небоеспособны 3 орудия. Потери: 1 убит, 5 ранено»³⁵⁵. 26 августа эти три состава вместе с 1-м запасным полком бронепоездов эвакуировали в тыл.

Таким образом, из 20 составов, которые использовались в боях в начале войны бронепоездными частями довоенного формирования, летом 1941 года было потеряно 18 (16 полностью, 2 сохранили по одной бронеплощадке). Несмотря на столь высокие потери (90%) в ряде случаев бронепоезда сумели оказать частям Красной Армии существенную помощь. При этом наиболее успешно действовал 6-й отдельный дивизион бронепоездов, действия которого неоднократно отмечались штабами 3 и 21-й армий. О действиях этих бронепоездов писали армейские газеты и центральная пресса, дивизион представлялся командованием Западного фронта к награждению орденом Красного Знамени, но награждение не состоялось³⁵⁶. Причинами столь высоких потерь в частности являлись плохое взаимодействие с стрелковыми и танковыми частями, которым придавались бронепоезда, неудовлетворительная разведка – составы часто направляли в бой, не предоставляя им никакой информации о противнике – и слабое зенитное вооружение (10 – 14 7,62-мм пулеметов Максима на дивизион). Для исправления этого положения по просьбе ГАБТУ КА Главное артиллерийское управление Красной Армии в августе 1941 года выделило для установки на бронепоездах 30 штук 20-мм авиационных пушек ШВАК – другого свободного зенитного вооружения на тот момент просто не имелось. Но из-за эвакуации базы хранения артиллерийского управления, эти пушки были выделены бронепоездам лишь частично³⁵⁷.

Из бронепоездов, изготовленных по инициативе предприятий и армейского командования, первыми вступили в бой составы, изготовленные в Киеве. Уже 11 июля бронепоезд «Литер А» действовал с батальоном ополченцев-железнодорожников, которые при поддержке его огня отбили атаки противника,

³⁵⁵ Там же. Л. 690.

³⁵⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 34. Л. 24.

³⁵⁷ Там же. Л. 44.

пытавшегося перерезать железную дорогу Киев – Коростень у станции Ворзель. 15 июля «Литер А» прикрывал контратаки советских частей, подбив при этом 2 орудия, а приданная бронепоезду десантная рота захватила 4 пушки, 3 пулемета и 8 ящиков гранат³⁵⁸.

23 июля 1941 года благодаря действиям бронепоездов «Литер А» и «Литер Б» у станции Клавдиево, 73-й пограничный отряд отбил у противника село Козинцы. С 9 по 11 августа оба бронепоезда поддерживали 20-й пограничный отряд у станции Жуляны. Успешные действия бронепоездов на этом участке отмечались и в документах 71-й пехотной дивизии вермахта. 22 августа 1941 года «Литер А» помог отбить атаку противника 144-му горнострелковому полку у станции Ворзель: «В результате боя штыковой атакой 144 СП при поддержке бронепоезда противник был отбит с большими для него потерями, и отошел обратно»³⁵⁹. Всего в ходе боев за Киев бронепоезд «Литер А» сделал более 150 боевых выездов, а «Литер Б» – более 80³⁶⁰.

Узкоколейные бронепоезда, изготовленные в Таллине, участвовали в обороне города всего 15 дней. Несмотря на это, они часто прорывались в тыл противника, уничтожая его пехоту и огневые точки. Только бронепоезд № 1 лейтенанта М.Г. Фостиропуло во время обороны Таллина своим огнем рассеял до трех рот пехоты, уничтожил 8 пулеметных точек, 3 противотанковых орудия, 2 артиллерийских и минометную батарею³⁶¹.

Успешно действовали и бронепоезда крымской постройки. Бронепоезд «Смерть немецким оккупантам» 12 сентября 1941 года провел свой первый бой на Перекопском перешейке совместно с частями 156-й стрелковой дивизии, отразив наступление противника. Это подтверждают и немецкие документы: «12.09.41 г. Отряд преследования 73-й пехотной дивизии и разведывательный батальон дивизии «Лейбштандарт» в 6.30 столкнулись западнее хутора Преображенка с

³⁵⁸ Там же. Л. 55.

³⁵⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 112. Л. 229.

³⁶⁰ ЦАМО РФ. Ф. 47. Оп. 1063. Д. 492. Л. 292.

³⁶¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 65. Л. 19.

сильным сопротивлением противника. Части остановились и открыли огонь тремя легкими и одной тяжелой батареей по железнодорожной линии, по которой маневрировал бронепоезд. Дальнейшее продвижение оказалось невозможно»³⁶². Бронепоезд активно поддерживал части Красной Армии на этом участке до 23 сентября, после чего убыл на ремонт, получив повреждения от атаки трех немецких бомбардировщиков.

В октябре 1941 года в составе оборонявшей Крым 51-й армии сформировали дивизион бронепоездов, в который вошли составы «Войковец», армейский № 2 и «Орджоникидзевец». Бронепоезда участвовали в боях на Юшуньских позициях до 28 октября 1941 года, когда советские войска начали отход к Симферополю.

Примером успешной поддержки обороняющихся частей могут служить действия группы бронепоездов у станции Сентяновка под Ворошиловградом. 16 ноября 1941 года немецкие войска прорвали оборону 12-й армии Южного фронта у Артемовска. Для того, чтобы задержать наступление до прибытия резервов, в бой бросили сводный батальон 28-й железнодорожной бригады (557 человек без артиллерии и станковых пулеметов). Батальон занял оборону между станциями Сентяновка и Водопровод. Для поддержки батальона были выделены бронепоезда № 2 «Никита Хрущев», № 3, № 6 и № 11 (первые три состава типа НКПС-42 построены в Харькове и Изюме в сентябре – октябре 1941 года, последний изготовлен в Днепропетровске в августе 1941 года)³⁶³. Группой бронепоездов командовал майор П.М. Бойко. 19 ноября 1941 года при поддержке огня бронепоездов сводный батальон выбил немцев из поселка Голубовка. 20 ноября железнодорожники отбили несколько немецких атак, чему во многом способствовал интенсивный артиллерийский огонь бронепоездов (только бронепоезд № 3 за день израсходовал 1362 снаряда)³⁶⁴.

³⁶² NARA. T 315. R. 232. F. 1672.

³⁶³ ЦАМО РФ. Ф. 208. Оп. 1058. Д. 225. Л. 79.

³⁶⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11354. Д. 82. Л. 283.

В ночь на 21 ноября немецкие артиллеристы установили в 800 метрах от железнодорожного полотна батарею 105-мм гаубиц и замаскировали ее. Когда утром бронепоезда вышли на огневую позицию, их расстреляли с короткой дистанции. Ответным огнем бронепоездов батарея была уничтожена, но лишившись поддержки бронепоездов (в этом бою получили серьезные повреждения бронепоезда № 2, 6 и 11), сводный батальон не выдержал атаки немецкой пехоты, и отошел к станции Сентяновка. Подошедшее к вечеру 21 ноября подкрепление утром следующего дня перешло в контратаку при поддержке бронепоезда № 3. В ходе боя удалось отбросить противника и восстановить положение. Именно действия бронепоездов на участке Сентяновка – Водопровод позволили плохо вооруженному и малочисленному сводному батальону продержаться трое суток до подхода резервов.

Осенью 1941 года на Южном фронте под Ростовом действовали составы 7 и 8-го отдельных дивизионов бронепоездов, переброшенные сюда с Кавказа. 17 октября 1941 года легкий бронепоезд № 27 7-го дивизиона поддерживал действия 31-й стрелковой дивизии под Таганрогом. Неожиданно состав атаковало до 20 немецких танков. Бронепоезд, открыл огонь и, «курсируя на больших скоростях, подбил 4 танка, после чего получил пробойну в тормозной системе, из-за чего произошло самоторможение»³⁶⁵. Состав продолжал стрельбу с места до тех пор, пока ответным огнем противника у него не были разбиты все орудия. Попытка эвакуировать бронепоезд № 27 не увенчалась успехом, и он был оставлен командой. Всего в ходе боя, который длился почти четыре часа, бронепоезд № 27 подбил 10 танков противника.

Легкий бронепоезд № 29 и тяжелый № 22 7-го дивизиона в тот же день прикрывали отход частей Красной Армии в сторону Ростова, уничтожив своим огнем 3 танка, и вывезя на своих контрольных площадках 18 брошенных орудий. 9 ноября 1941 года в ходе боев на подступах к Ростову немецкая авиация атаковала составы 7-го дивизиона и вывела из строя по одной бронеплощадке у

³⁶⁵ ЦАМО РФ. Ф. 7-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 257510. Д. 1. Л. 9.

каждого из бронепоездов, во время бомбежки погибло 15 и было ранено 38 человек³⁶⁶. В последующих боях бронепоезда действовали в составе бронепаровоза и одной бронеплощадки каждый. 20 ноября оба состава прикрывали отход частей Красной Армии из Ростова. Из-за невозможности переправиться на левый берег Дона, в ночь на 21 ноября оба бронепоезда были подорваны своими командами.

Из новых частей, сформированных ГАБТУ КА осенью 1941 года, первыми вступили в бой 21 и 22-й дивизионы бронепоездов, комплектование которых велось в Москве по штату № 016/104 (двухпоездного состава). 21-й дивизион вступил в бой 16 ноября 1941 года, поддерживая артогнем кавалерийскую группу Доватора и 1-ю гвардейскую танковую бригаду. При этом составы действовали следующим образом: бронепоезд № 2, вооруженный 76,2-мм пушками образца 1902/30 года с дальностью стрельбы до 13 км вел огонь по разведанным целям, а бронепоезд № 1 с 76-мм зенитными пушками Лендера, имевшими меньшую дальность стрельбы (до 8 км) прикрывал бронепоезд от атак с воздуха. Например, 18 ноября 1941 года во время действий у станции Лесодолгоруково бронепоезда были атакованы 23 бомбардировщиками. Благодаря плотному зенитному огню бронепоезда № 1 самолеты противника не смогли произвести прицельное бомбометание³⁶⁷.

На том же участке действовали и бронепоезда 22-го дивизиона, которые 18 ноября 1941 года произвели артналет по позициям противника. После этого бронепоезд № 2 сразу ушел в тыл, а бронепоезд № 1, немного отойдя от огневой позиции, встал для ремонта двух орудий, вышедших из строя в ходе стрельбы. Налетевшая через 5 минут немецкая авиация бомбами разбила пути по обе стороны от бронепоезда, сбросила с рельс тендер паровоза и две бронеплощадки.

³⁶⁶ Коломиец М.В. Советские бронепоезда в бою 1941 – 1945 гг. М.: «Яуза», «Эксмо». 2018. С. 288.

³⁶⁷ Там же. С. 303.

На следующий день удалось эвакуировать одну бронеплощадку, которую направили на ремонт³⁶⁸.

В результате на Волоколамском направлении остался только один бронепоезд № 2 из состава 22-го дивизиона. Благодаря хорошо продуманным действиям, этот состав, которым командовал лейтенант А. Булавин, оказывал существенную поддержку частям Красной Армии. Так, 19 ноября у станции Лесодолгоруково он своим огнем упредил наступление немцев на позиции 18-й стрелковой дивизии. В тот же день, переброшенный к станции Успенское, бронепоезд, двигаясь рывками с места на место, подбил 7 танков, сорвав атаку противника. 22 ноября, поддерживая гарнизон Истры, состав помог пехоте выбить противника из сел Котово и Горшково. 24 ноября в этом же районе бронепоезд уничтожил минометную батарею и 6 автомашин³⁶⁹. С 25 ноября на этот участок прибыл бронепоезд № 1 22-го дивизиона в составе одной бронеплощадки с небронированным паровозом. Бронепоезда поддерживали 9-ю гвардейскую стрелковую дивизию, а 6 декабря 1941 года поступили в распоряжение группы генерал-майора Попова. Действия бронепоездов на Волоколамском направлении и под Истрой получили высокую оценку советского командования: «В этом районе боевые действия бронепоездов пользовались заслуженным авторитетом у командования 9-й гвардейской дивизии и начальника Истринского гарнизона. Своими частыми огневыми налетами бронепоезда очень много сделали для того, чтобы измотать противника, оказывая при этом нашим частям активную поддержку в уничтожении живой силы и техники врага»³⁷⁰. В ноябре – декабре 1941 года 22-й дивизион бронепоездов, по неполным данным, уничтожил 23 автомашины, 2 кухни, минометную батарею, 4 противотанковых пушки, подбил 7 танков и 2 самолета, рассеял до пяти батальонов пехоты противника.

Всего с июня по декабрь 1941 года в состав бронепоездных частей действующих фронтов входило 99 бронепоездов, из них 30 составов довоенной

³⁶⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 113543. Д. 123. Л. 92.

³⁶⁹ ЦАМО РФ. Ф. 47. Оп. 1063. Д. 488. Л. 292.

³⁷⁰ Там же. Л. 332.

постройки и 69 изготовленных в июне – декабре 1941 года. Из этого количества был потерян в боях 41 бронепоезд (включая 3 не достроенных состава, и 2 потерявших матчасть частично). По времени изготовления бронепоездов потери распределились следующим образом: 23 состава довоенной постройки и 18 изготовленных после июня 1941 года.

Вместе с тем, несмотря на значительные потери бронепоездов, летне-осенняя кампания 1941 года позволила получить необходимый боевой опыт и сделать ряд выводов по использованию бронепоездов на фронтах, внося необходимые коррективы в довоенные наставления и инструкции.

Наиболее активно и массово бронепоезда использовались в ходе летне-осенней кампании 1942 года. Этому способствовало и увеличение их количества на фронтах, и изменения тактики использования на основе полученного боевого опыта. Так, если на 1 января 1942 года в составе Действующей Армии имелось 8 отдельных дивизионов бронепоездов, а на 1 апреля 19, то к 1 июня их количество увеличилось до 42 дивизионов и 4 отдельных бронепоездов³⁷¹.

В плане боевого использования основным тактическим приемом бронепоездов становился огневой налет. При этом заранее производилась пристрелка целей, и в определенный момент бронепоезд, выходил на огневую позицию и открывал огонь. После этого бронепоезд уходил в укрытие, чтобы избежать ответного артогня противника или удара его авиации. Огонь велся, как правило, с закрытых огневых позиций. В отдельных случаях стрельба осуществлялась прямой наводкой – ее осуществляли бронепоезда, артиллерийское вооружение которых имело невысокую дальность стрельбы (76-мм пушки КТ-28 и Лендера, 45-мм орудия). Например, 20 марта 1942 года 59-й дивизион бронепоездов поддерживал 10-ю танковую бригаду у станции Волчанск, произведя в течение дня несколько огневых налетов по позициям противника, рассеяв до роты пехоты, уничтожив 6 минометов и наблюдательный пункт. 19 мая 1942 года бронепоезда 1-го дивизиона (он получил новую матчасть в ноябре 1941

³⁷¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 44. Л. 339.

года) поддерживали частную наступательную операцию 330-й стрелковой дивизии у станции Подписная. Выпустив по заранее разведанным целям более 500 снарядов в течение 7 минут, составы отошли в укрытие³⁷².

Кроме того, бронепоезда активно использовались для прикрытия станций и железнодорожных объектов от атак с воздуха. Причем часто при борьбе с авиацией противника использовались не только зенитные пушки и пулеметы, но и основное артиллерийское вооружение, установленное в башнях бронеплощадок. Например, осенью 1941 года огонь из 76-мм орудий по немецким самолетам успешно применяли составы 7-го дивизиона бронепоездов: «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»³⁷³. В целом, при хорошо продуманной и грамотно выстроенной системе огня бронепоездов, самолетам противника приходилось сбрасывать бомбы с большой высоты или в стороне прикрываемого железнодорожного объекта. Примером могут служить действия бронепоездов 10-го дивизиона, которые прикрывая участок железной дороги от города Белев до станции Слаговищи в полосе 61-й армии, с 1 мая по 24 июля 1942 года отразили 87 авианалетов. Огнем бронепоездов было сбито 10 и подбито 7 самолетов противника, от бомб погибло 8 и было ранено 14 человек команд, получили повреждения две бронеплощадки³⁷⁴.

К началу немецкого наступления в июне 1942 года в составе войск Брянского, Юго-Западного и Южного фронтов имелось 19 отдельных дивизионов бронепоездов и один отдельный бронепоезд (всего 39 составов). Впоследствии в бои вступили составы, находившиеся в полосах Закавказского и Северо-Кавказского фронтов, а также переброшенные из глубины страны. В ходе начавшихся боев бронепоезда привлекались к ведению огневых налетов, а также

³⁷² ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11360. Д. 33. Л. 76.

³⁷³ Там же. Л. 112.

³⁷⁴ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 23. Л. 112.

ими часто пытались закрыть прорывы в советской обороне, осуществленные наступающими немецкими частями. Из-за того, что составы часто направлялись в бой без проведения необходимой разведки и поддержки своих стрелковых и танковых частей, нередко они несли потери.

Утром 28 июня 1942 года бронепоезда 45-го дивизиона получили приказ штаба 13-й армии: выдвинуться на участок Долгая – Мармыжи и прикрыть свои войска в районе прорыва фронта наступающими немецкими частями. Бронепоезд № 1 двинулся на позицию, имея кроме боевой части, вагон с боеприпасами, штабной вагон, вагон с углем и платформу с дровами и горючим. Бронепоезд № 2 получил приказ прикрыть развертывание 129-й танковой бригады. Около 10.30 немцы начали обстреливать находившийся на позициях бронепоезд № 1 артиллерией, а через три часа его атаковали самолеты противника. В ходе бомбежки были разбиты одна бронеплощадка и площадка ПВО, сгорели вагоны с углем, боеприпасами, дровами и горючим. Вскоре показались немецкие танки, и состав вступил с ними в бой. Но из-за потери хода бронепоезд получил серьезные повреждения, и по приказу командира дивизиона команда покинула состав. К вечеру бронепоезд № 1 был захвачен противником, потери команды составили 12 человек убитыми и 8 ранеными³⁷⁵.

Бронепоезд № 2 приказом командования 13-й армии был выдвинут к городу Ливны. С утра 29 июня он поддерживал части 143 и 307-й стрелковых дивизий на участках Ливны – Здоровец и Ливны – Коротыш, произведя по несколько артиллерийских налетов в течение дня. 5 июня 1942 года бронепоезд, выйдя на открытую огневую позицию, отбил атаку шести танков противника, подбив один из них, а затем, поддерживая контратаку пехоты 307-й дивизии ворвался на станцию Коротыш. Из-за интенсивной стрельбы 76-мм орудия бронепоезда вышли из строя, и 10 июля 1942 года его направили в ремонт. В целом, действия бронепоезда № 2 45-го дивизиона во многом способствовали стабилизации

³⁷⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д.365. Л. 139.

обороны на этом участке, и город Ливны, несмотря на частые атаки противника, остался в руках советских войск.

Получивший новую матчасть 7-й отдельный дивизион бронепоездов, был включен в состав 56-й армии Южного фронта. 19 июля 1942 года бронепоезд № 1 дивизиона направили прикрыть отход 228-й стрелковой дивизии на участке между станциями Лихая и Горная. В течение 20 июля бронепоезд огнем поддерживали действия пехоты, прикрывая ее выход на новые позиции. Состав трижды бомбила немецкая авиация, в результате чего получили повреждения тендер бронепаровоза и бронеплощадка. При попытке состава отойти в южном направлении выяснилось, что железнодорожное полотно разбито немецкой авиацией, и восстановить его своими силами команда бронепоезда не смогла. Связь с командованием или соседними частями установить не удалось. В результате, примерно в 22.00 командир бронепоезда приказал подорвать состав и отходить пешим порядком³⁷⁶.

Бронепоезд № 2 7-го дивизиона с 19 июля 1942 года поддерживал части 30-й стрелковой дивизии на реке Мертвый Донец. 22 июля немецкие части прорвали фронт, и бронепоезд получил приказ отходить к Ростову. Однако при подходе к городу выяснилось, что железная дорога впереди разбита, а утром 23 июля пути оказались взорваны и за бронепоездом. У состава осталось около 200 метров исправного пути, но, несмотря на это, он продолжал вести огонь по наступающему противнику, который подходил к железной дороге. Командир 7-го дивизиона пытался связаться с командованием или соседними частями, чтобы получить помощь, но этого сделать не удалось. Поэтому около 21.00 он приказал команде снять пулеметы и оптические приборы, а бронепоезд подорвать. Выполнив это, команда переправилась на левый берег реки Дон³⁷⁷.

Бывали случаи, когда из-за неожиданно начавшегося немецкого наступления бронепоезда вступали в бой, практически не успев покинуть пункты

³⁷⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 384928. Д. 2. Л. 12.

³⁷⁷ Там же Л. 18.

их дислокации. В мае 1942 года в состав 40-й армии прибыл 38-й дивизион бронепоездов (бронепоезда № 1 «Челябинский железнодорожник» и № 2 «Южноуральский железнодорожник»). Он разместился на станциях Черемисиново («Челябинский железнодорожник»), Расховец («Южноуральский железнодорожник») и Мармыжи (база дивизиона). Утром 29 июня 1942 года дивизион в течение нескольких часов атаковали несколько групп немецких бомбардировщиков. В ходе бомбежки получил серьезные повреждения бронепаровоз бронепоезда № 1 «Челябинский железнодорожник» (состав потерял ход), а также была разбита и сгорела база дивизиона. Бронепоезд № 2 «Южноуральский железнодорожник» в ходе боя маневрировал между станциями Расховец и Мармыжи, благодаря чему сумел избежать серьезных повреждений, а ответным огнем подбил пять и сбил один самолет противника. Один летчик, выбросившийся на парашюте, был взят в плен. Из-за интенсивной стрельбы два 75-мм орудия вышли из строя, в результате чего состав оказался без артиллерийского вооружения (две других 75-мм пушки вышли из строя ранее и были направлены для ремонта в тыловые мастерские). Во второй половине дня личный состав дивизиона начал ремонт железнодорожных путей, разбитых немецкой авиацией на станции Мармыжи. Однако около 17.00 к станции Черемисиново подошли прорвавшие фронт немецкие танки, которые открыли огонь по неподвижному бронепоезду № 1. От прямых попаданий загорелись две бронеплощадки, в которых стали рваться боеприпасы, после чего команда оставила состав. Бронепоезд № 2 «Южноуральский железнодорожник» немецкие танки атаковали около 18.00 у станции Мармыжи. Так как вести огонь по танкам противника было не из чего, а вывести состав из-за разбитых путей не представлялось возможным, командир дивизиона приказал оставить бронепоезд. Всего за день боя 29 июня 1942 года 38-й дивизион бронепоездов потерял 15 человек убитыми, 19 ранеными и 35 пропавшими без вести³⁷⁸.

³⁷⁸ ЦАМО РФ. Ф. 47. Оп. 1063. Д. 495. Л. 556.

В ходе боевых действий лета 1942 года нередко были случаи, когда вышестоящее командование забывало о бронепоездах, и командам приходилось оставлять и взрывать составы из-за невозможности отхода. Например, 39-й отдельный дивизион бронепоездов 28 июня 1942 года поступил в распоряжение 24-го танкового корпуса Брянского фронта. 2 июля штаб корпуса приказал дивизиону выдвинуться севернее Старого Оскола и «прикрывать огнем наши части»³⁷⁹. Бронепоезда двинулись в указанном направлении, но вскоре выяснилось, что все железнодорожные сооружения станции Старый Оскол взорваны отходящими частями Красной Армии. Попытка обойти взорванные пути по железной дороге, обслуживающей Курскую магнитную аномалию, не удалась из-за взорванного железнодорожного моста через реку Оскол. К этому времени части Красной Армии оставили Старый Оскол, и бронепоезда остались одни. Связь со штабом 24-го танкового корпуса отсутствовала, и никаких приказаний оттуда не поступало. Командир дивизиона принял решение – двигаться на юг, в сторону станции Валуйки. Пройдя около 8 км, составы остановились у небольшого подорванного моста, который можно было восстановить. Но высланная вперед разведка доложила, что впереди еще два взорванных моста, починить которые своими силами дивизион не мог. В 22.30 по приказу командира дивизиона с бронепоездов сняли пулеметы, подорвали составы, а команды пешим порядком стали отходить на юго-восток³⁸⁰.

В ходе летних боев 1942 года были нередки случаи, когда в неразберихе отступления отходившие части Красной Армии взрывали железнодорожные пути в тылу действующих бронепоездов. 2 августа 1942 года отделение бронепоездов Южного фронта докладывало: «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

³⁷⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 32. Л. 57.

³⁸⁰ Зарубин Д. Июль 1942 года. Старый Оскол. ООО «Оскольская типография». 2014. С. 36-37.

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-м дивизионе)»³⁸¹.

Основным видом боевых действий бронепоездов в боях лета 1942 года являлась огневая поддержка общевойсковых частей при прикрытии их отхода, при этом огонь часто приходилось вести с открытых огневых позиций. В этих случаях, учитывая насыщенность немецких частей противотанковыми средствами, бронепоезда часто несли потери. Имели место существенные потери бронепоездных частей и от действий авиации противника, так как во время отступления частей Красной Армии советская авиация далеко не всегда могла прикрыть составы от атак с воздуха. А зенитное вооружение бронепоездов не всегда могло успешно бороться с авиацией противника.

В кампании 1942 года появилась практика создания групп бронепоездов – объединение нескольких дивизионов (как правило, двух) под единым командованием для решения совместной боевой задачи. Так, 1 августа 1942 года приказом штаба 18-й армии создается группа бронепоездов из составов 51 и 53-го дивизионов под руководством командира 53-го дивизиона майора Михелева. В тот же день бронепоезда поддерживали огнем атаку частей 15-й кавалерийской дивизии 17-го кавалерийского корпуса на станцию Кущевка. Во многом благодаря помощи бронепоездов противник был выбит со станции. Только 51-й дивизион в этом бою израсходовал 250 снарядов, уничтожив 15 автомашин и рассеяв до роты пехоты. 2 – 3 августа группа продолжала поддерживать части 17-го кавалерийского корпуса. Из-за господства в небе немецкой авиации

³⁸¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 291. Л. 44.

бронепоезда действовали утром и вечером, ведя огонь по ранее разведанным и пристрелянным целям, и приняв необходимые меры по маскировке³⁸².

8 августа 1942 года распоряжением автобронетанкового отдела Северо-Кавказского фронта создается группа из двух бронепоездов, которая в документах иногда именовалась «Моздокской». В ее состав вошли два отдельных бронепоезда – тяжелый № 20 (бывший кадр 2-й очереди 7-го отдельного дивизиона бронепоездов) и легкий № 19 (типа НКПС-42, построен в Тихорецке в 1942 году). Группу возглавил командир бронепоезда № 20 капитан С.Н. Бородавко. Сначала она действовала с частями группы войск генерал-майора Г.Т. Тимофеева, а 23 августа получила задачу прикрыть отход подразделений Ростовского артиллерийского училища на южный берег реки Терек. Выполняя задачу, в 13.00 у разъезда Осетинский бронепоезд № 20 встретил группу из 10 немецких танков противника. В ходе боя бронепоезд подбил 4 машины, а остальные отошли. Ответным огнем был поврежден бронепаровоз, и для возможности дальнейших действий командир бронепоезда включил в состав небронированный паровоз. Примерно в 17.00, выполняя прежнюю задачу, бронепоезд № 20 на западной окраине Моздока встретил до 30 немецких танков, с которыми вступил в бой. Вскоре на помощь подошел бронепоезд № 19. В ходе боя бронепоезда подбили 14 танков противника, но и сами получили ряд серьезных повреждений. Из-за того, что железнодорожное полотно оказалось разбитым, эвакуировать составы не представлялось возможным. Из-за того, что на поврежденных бронеплощадках начались пожары и стали рваться боеприпасы, команды получили приказ покинуть составы. В ходе боя потери составили 83 человека убитых и пропавших без вести и 27 человек раненых³⁸³. В выводах по итогам действий бронепоездов Северной группы войск Закавказского фронта о составах № 19 и 20 говорилось: «Потерю материальной части бронепоездами можно объяснить тем, что общевойсковые командиры, не зная как правильно

³⁸² Коломиец М.В. Советские бронепоезда в бою 1941 – 1945 гг. М.: «Яуза», «Эксмо». 2018. С. 248.

³⁸³ ЦАМО РФ. Ф. 20-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 228384. Д. 1. Л. 5.

тактически использовать бронепоезда, ставили им непосильную боевую задачу, как самостоятельной боевой единице, в результате чего бронепоезда, не имея своей достаточной разведки и лишённые охранения пехотой и поддержки со стороны артиллерии, в единоборстве с группами танков противника теряли материальную часть и несли большие потери в личном составе»³⁸⁴.

13 августа 1942 года штабом 9-й армии Закавказского фронта создается группа бронепоездов из 36 и 42-го дивизионов под общим командованием командира 42-го дивизиона майора Аркуша. В документах фронта она именовалась «Эльхотовской группой бронепоездов», так как прикрывала «Эльхотовские ворота» – горный проход через Сунженский хребет. Группа активно действовала на участке Беслан – Прохладное – Солдатское – Апполонская и Котляревская – Нальчик с 13 по 24 августа 1942 года, произведя за это время 30 огневых налетов, в ходе которых было уничтожено 2 танка, 4 автомашины, 2 наблюдательных пункта, рассеяно до 2 рот пехоты, подавлен огонь 2 минометных батарей, отражено 5 налетов авиации противника. Кроме этого, 21 августа 1942 года бронепоезд № 1 42-го дивизиона, исправив под артиллерийским и минометным огнем противника разбитый снарядами и минами железнодорожный путь, вывез из Нальчика два железнодорожных эшелона с заводским оборудованием³⁸⁵.

24 августа 1942 года 36-й отдельный дивизион бронепоездов перебросили под Моздок, и на Эльхотовском направлении остался 42-й дивизион, который действовал здесь до конца сентября 1942 года. Всего с 10 августа по 30 сентября 1942 года бронепоезда 42-го дивизиона провели 99 огневых налетов, уничтожив 12 автомашин, 4 подводы с боеприпасами, до четырех рот пехоты и минометную батарею. Также в течение этого времени бронепоезда отразили 6 танковых атак и 9 налетов авиации противника, подбив 19 танков, сбив один и подбив 2 самолета противника. 22 – 30 сентября 1942 года бронепоезда дивизиона прикрывали огнем

³⁸⁴ ЦАМО РФ. Ф. 47. Оп. 1063. Д. 492. Л. 292.

³⁸⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 165. Л. 9.

отход стрелковых бригад Закавказского фронта на новые позиции. Для более эффективного ведения огня на переднем крае стрелковых частей размещались корректировщики, которые по радио корректировали стрельбу бронепоездов. Всего за время боев с 10 августа по 30 сентября 1942 года потери 42-го дивизиона составили 8 человек убитыми и 32 ранеными, получили повреждения бронепаровоз и одна бронеплощадка³⁸⁶.

В ходе кампании 1942 года бронепоезда использовались и на фронтах, где активных наступательных не велось: на Карельском, Волховском, Северо-Западном. Однако тут их действия носили ограниченный характер, и имели свои особенности. К последним начальник отделения бронепоездов Волховского фронта подполковник Орлов в своем докладе об их использовании в течение 1942 года, относил малое количество железных дорог, в основном имевших лишь один путь, малое количество рабочих путей и тупиков на станциях, а также подтопление отдельных участков железнодорожного полотна из-за болотистой местности и большого числа осадков. Применение бронепоездов на этом участке затруднялось сильной загрузкой железных дорог воинскими перевозками (из-за слабой сети шоссе основные перевозки здесь велись по железным дорогам), малой дальностью стрельбы установленных на бронеплощадках артсистем, в результате чего огонь по противнику часто велся с дистанций 500 – 1000 м, а также неудовлетворительным взаимодействием с другими родами войск³⁸⁷. В ходе боев на Волховском фронте бронепоезда часто придавались командирам стрелковых батальонов или даже рот, которые не имели никаких знаний о характере использования бронепоездов. В результате этого, составы часто простаивали на огневых позициях долгое время (до шести часов) без конкретной постановки боевых задач. Также часто в течение короткого промежутка времени бронепоезда проводили до пяти огневых налетов с одной и той же позиции. Все

³⁸⁶ Коломиец М.В. Бронепоезда Великой Отечественной. М.: «Яуза», «Эксмо». 2010. С. 292.

³⁸⁷ ЦАМО РФ. Ф. 210. Оп. 2022. Д. 122. Л. 331.

это подвергало составы и их команды сильному риску попасть под огонь артиллерии противника или удары его авиации.

Например, 30-й дивизион бронепоездов, действовавший в составе 34-й армии Северо-Западного фронта, в течение 16 – 17 марта 1942 года с открытых огневых позиций поддерживал наступление 167-й стрелковой дивизии у станции Лычково. В течение двух дней составы израсходовали 1500 снарядов, уничтожив 2 минометных батареи, 4 ДЗОТа, 9 блиндажей. Противник обнаружил бронепоезда, и 18 марта, во время их выдвижения для ведения огня, их атаковало 9 немецких бомбардировщиков. В результате, было убито 9 и ранено 40 человек из команд составов, разбита бронеплощадка и бронепаровоз³⁸⁸.

Тем не менее, несмотря на невысокую интенсивность действий, бронепоезда и на менее активных фронтах оказывали большую поддержку своим частям. Так, 27-й отдельный дивизион бронепоездов, находившийся на Карельском фронте и обеспечивающий охрану Кировской железной дороги, в декабре 1942 года получил задачу поддержать пехоту 37-й армии в частной наступательной операции у станции Масельская. В течение двух дней командиры и артиллеристы составов вели разведку целей, а затем ночью была произведена их пристрелка. Заняв заранее выбранные огневые позиции, бронепоезда утром 10 декабря 1942 года произвели несколько огневых налетов по уже пристрелянным целям, и еще один – днем 11 декабря. Всего было израсходовано 1165 снарядов, уничтожено 6 огневых точек, до двух взводов пехоты противника, разрушен опорный пункт, 4 ДЗОТа и блиндажей. За отличное выполнение поставленной задачи командующий 32-й армией объявил командам бронепоездов благодарность³⁸⁹.

В целом, в кампании 1942 года бронепоезда Красной Армии действовали наиболее активно за весь период Великой Отечественной войны. Всего в течение года на всех фронтах участвовало в боях более 120 бронепоездов. Вместе с тем, за

³⁸⁸ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11360. Д. 205. Л. 69.

³⁸⁹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 32. Л. 457.

1942 год было потеряно 42 бронепоезда. Это было связано с отступлением частей Красной Армии на южном участке советско-германского фронта летом – осенью 1942 года, в ходе которого бронепоездные подразделения часто не ставились в известность о предстоящем отходе, частым отсутствием взаимодействия бронепоездов с пехотой, танками и артиллерией, плохой разведкой и господством авиации противника в воздухе. Вместе с тем, бронепоезда сумели оказать отступающим частям Красной Армии значительную помощь в арьергардных боях, а также в оборонительных боях на Кавказе.

В 1942 - 1943 годах бронепоезда с успехом использовались в системе обороны крупных городов, таких как Севастополь и Ленинград. В составе войск Севастопольского оборонительного района с ноября 1941 года действовал бронепоезд «Железняков». Этот состав с успехом использовался в течение восьми месяцев, до июня 1942 года, причем воевал он в условиях блокады Севастополя с суши. За это время «Железняков» произвел 140 боевых выездов для ведения огня по неприятельским позициям³⁹⁰. Несмотря на то, что бронепоезд неоднократно пыталась уничтожить артиллерия и авиация противника, он успешно выполнял боевые задачи вплоть до взятия немцами Севастополя в июне 1942 года. Причиной таких успешных действий являлась постоянная разведка позиций противника, которую вела команда «Железнякова», и тщательная подготовка данных для ведения огня. На передний край обороны высылались корректировщики с радиостанцией, которые после первых же пристрелочных выстрелов состава передавали необходимые поправки, что позволяло быстро перейти к уничтожению цели. Если требовалось ведение огня по цели многократно, на рельсах железной дороги краской делали специальные отметки, встав на которые «Железняков» мог сразу начать вести огонь по уже известным координатам. Это сокращало время пребывания состава на огневой позиции и снижало риск попасть под удар артиллерии и авиации противника. Также успешному действию бронепоезда в условиях блокады Севастополя с суши

³⁹⁰ Ромадин С.В. Судьба «Железнякова». // Танкомастер. 1998. № 1. С. 18

способствовало наличие в городе и его окрестностях большого числа туннелей и выемок, в которых состав укрывался после проведения огневых налетов.

Бронепоезда, действовавшие на Ленинградском фронте в 1942 – 1943 годах, главным образом использовались для артналетов и поддержки огнем своих войск. Выполнение боевых задач на различных участках фронта облегчалось наличием значительного количества железнодорожных веток в Ленинграде и его пригородах. Благодаря этому, бронепоезда легко перебрасывались с одной огневой позиции на другую. Артиллерийские налеты велись короткое время (не более 30 минут), после чего бронепоезда уходили с позиции. Это делалось с целью избежать потерь от ответного огня артиллерии или удара авиации противника³⁹¹. Наиболее успешно действовали бронепоезда № 7 «За Родину», № 8 «Балтиец» и «Сталинец 28», вооруженные 100 – 102-мм орудиями с дальностью стрельбы до 22 км, что позволяло поражать объекты противника в глубине его обороны.

Большое внимание уделялось скрытости передвижения, для чего составы тщательно маскировались под цвет окружающей местности, а в полосе железных дорог строились дополнительные тупики, в которых могли укрываться бронепоезда³⁹². Кроме того, для сокращения пребывания бронепоездов на огневой позиции данные для стрельбы готовились артиллерийскими наблюдателями, которые заранее определяли координаты целей. Затем при ведении огня стрельба корректировалась наблюдателями по радио или телефону.

В ходе коренного перелома в Великой Отечественной войне и начавшегося за ним наступления Красной Армии на всех фронтах в 1943 – 1945 годах, активность действий бронепоездных частей стала снижаться. Это было связано, прежде всего, с тем, что железные дороги в ходе боев часто разбивались артиллерией и авиацией, а при отступлении немецкие войска взрывали или минировали как рельсовые пути, так и железнодорожные и станционные

³⁹¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 166. Л. 34.

³⁹² Амирханов Л.И. Указ. соч. С. 150.

сооружения в целом. Поэтому часто бронепоездам приходилось ждать, когда железнодорожный путь в прифронтовой зоне будет отремонтирован.

Основным видом боя бронепоездов в этот период был огневой налет, а также использование дивизионов бронепоездов в составе групп для огневой поддержки наступающих частей. С наибольшим успехом группы бронепоездов действовали при штурме крупных населенных пунктов в периоды бездорожья и распутицы, когда артиллерийские подразделения отставали от наступающих частей.

29 декабря 1942 года в составе 3-й ударной армии Калининского фронта формируется группа бронепоездов в составе 57-го и 62-го особых дивизионов (с реактивными установками). С 31 декабря 1942-го по 7 января 1943 года группа поддерживала части 7-й стрелковой дивизии, которая вела наступление на восточную окраину города Великие Луки. Бронепоезда вели огонь, как с открытых, так и с закрытых огневых позиций, уничтожая укрепления и огневые точки противника. Благодаря помощи дивизионов части 7-й стрелковой дивизии сумели вырваться вперед и закрепиться на окраинах города. За восемь дней бронепоездами было уничтожено 10 ДЗОТов, 8 минометов, 5 пулеметных точек и значительное количество солдат и офицеров противника. Попытки немецкой авиации уничтожить составы были отбиты благодаря хорошо организованной артиллеристами 57-го и 62-го дивизионов системе зенитного огня.

Осенью 1943 года в 3-й ударной армии организуется еще одна группа бронепоездов из 62-го особого и 56-го дивизионов. Группа была придана 158-й стрелковой дивизии для поддержки ее наступления вдоль железной дороги Великие Луки – Невель. В ходе подготовки к боям была проведена тщательная разведка целей и организовано взаимодействие со стрелковыми частями. Кроме того, для обеспечения выхода бронепоездов на огневые позиции силами личного состава дивизионов был восстановлен разрушенный противником железнодорожный путь протяженностью 4 км.

Бронепоезда вели бои на этом участке с 16 по 28 октября 1943 года, оказав существенную помощь наступающим вдоль железной дороги частям 158-й стрелковой дивизии. За 13 дней огнем дивизионов было уничтожено 18 огневых точек, 2 минометных батареи, 4 75-мм орудия, подавлен огонь 20 орудий, отбита атака немецкой пехоты, в ходе чего убито более 70 солдат и офицеров противника. Неоднократные попытки немецкой авиации уничтожить бронепоезда отражались огнем зенитных орудий и пулеметов, а также умелым маневрированием составов³⁹³.

В феврале 1944 года в составе 60-й армии создается группа бронепоездов из составов 37 и 49-го дивизионов под командованием командира 37-го дивизиона подполковника Зайченко. Группа была придана 18-му гвардейскому стрелковому корпусу, наступавшему на город Шепетовка. Из-за сильной распутицы артиллерия отставала от пехоты, и бронепоездам пришлось выполнять роль артиллерийской группы. 9 – 10 февраля 1944 года составы поддерживали своим огнем пехоту 18-го гвардейского стрелкового корпуса. Бронепоезда оказали существенную помощь своим частям – например, только 37-й дивизион 10 февраля отразил 10 немецких контратак, израсходовав при этом 623 снаряда³⁹⁴. 11 февраля советские войска при активной поддержке огня бронепоездов овладели городом Шепетовка. Всего в течение двухдневных боев бронепоезда уничтожили 13 орудий, 12 пулеметов, 6 минометных батарей, 10 блиндажей, 4 автомашины, до 350 солдат и офицеров, подбит бронепоезд противника.

Приказом Верховного Главнокомандующего № 038 от 17 февраля 1944 года за успешные боевые действия по освобождению города Шепетовка 37-му и 49-му дивизионам бронепоездов присвоили почетные наименования «Шепетовские»³⁹⁵.

Создание групп бронепоездов получило наибольшее распространение в 1944 – начале 1945 годов. Такие группы действовали, например, в 42-й (71-й и 72-

³⁹³ ЦАМО РФ. Ф. 49-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 328483. Д. 3. Л. 15.

³⁹⁴ Там же. Л. 25.

³⁹⁵ ЦАМО РФ. Ф. 37-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 303213. Д. 1. Л. 2.

й дивизионы, январь 1944 года), 3-й гвардейской (45-й и 49-й дивизионы, май – июль 1944 года), 50-й (43-й и 69-й дивизионы, январь 1945 года) армиях.

Как и группы бронепоездов, отдельные дивизионы бронепоездов в 1943 – 1945 годах использовались для артиллерийской поддержки войск, действуя главным образом с закрытых огневых позиций.

17 января 1944 года 62-й особый дивизион бронепоездов получил приказ командующего 22-й армии поддержать огнем с закрытых огневых позиций наступление 178-й стрелковой дивизии на город Новосокольники. Начиная с 18 января в течение двух недель бронепоезда ежедневно проводили артналеты из орудий и реактивных установок по немецким позициям на окраине города. За это время дивизион уничтожил 12 пулеметов, 5 блиндажей, 2 75-мм орудия, минометную батарею, 3 реактивных установки противника, подавил огонь 2 батарей и отбил немецкую контратаку, рассеяв и частично уничтожив до батальона пехоты³⁹⁶. Своими действиями бронепоезда оказали значительную поддержку 178-й стрелковой дивизии, которая 29 января 1944 года освободила город Новосокольники. Приказом Верховного Главнокомандующего № 015 от 3 февраля 1944 года 62-му особому дивизиону бронепоездов присвоено почетное наименование «Новосокольнический».

23-й отдельный дивизион бронепоездов, входивший в состав 21-й армии Ленинградского фронта, в течение мая 1944 года вел контрбатареиную борьбу с артиллерией противника, израсходовав при этом 2200 снарядов. В результате этого удалось не только пристрелку целей, но и уничтожить некоторые из них. С началом советского наступления на Карельском перешейке 10 июня 1944 года бронепоезда открыли огонь по ранее пристрелянным целям противника, выпустив в течение 1,5 часов 2400 снарядов. В результате было уничтожено 30 огневых точек, артиллерийская батарея и до роты солдат и офицеров³⁹⁷.

³⁹⁶ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 32. Л. 157.

³⁹⁷ Там же. Л. 160.

59-й дивизион бронепоездов 10 – 13 сентября поддерживал наступление частей 47-й армии на Прагу (пригород Варшавы), уничтожив 5 орудий, 18 пулеметов, 5 ДЗОТ, до роты пехоты противника, и подавив огонь 3 артиллерийских и 3 минометных батарей, рассеяли до трех рот пехоты. В ходе боя бронепоезда вели огонь, как с закрытых, так и с открытых позиций, отразив при этом несколько контратак противника. За активные бои по овладению пригородом Варшавы – Прагой приказом верховного главнокомандующего 59-му отдельному дивизиону бронепоездов присвоено почетное наименование «Пражский». В январе 1945 года 59-й дивизион поддерживал огнем наступление 6-й пехотной дивизии Войска Польского, которая 17 января форсировала Вислу и заняла юго-восточную часть Варшавы³⁹⁸.

Наряду с действиями непосредственно на фронтах, во второй половине войны бронепоезда стали активно привлекаться для охраны тыла Действующей Армии, особенно в тех районах, где действовали националистические отряды Украинской повстанческой армии (УПА) и польской Армии Крайовой (АК). Например, в мае 1944 года 37-й дивизион бронепоездов, охраняя участок железной дороги Славута – Здолбуново, несколько раз вступал в бой с отрядами УПА, в ходе которых было убито более 30 бандитов и 20 взято в плен³⁹⁹. 45-й дивизион с 15 августа по 15 сентября 1944 года участвовал в сопровождении эшелонов с грузами и охране железной дороги на участках Холоюв – Каменка – Львов и Холоюв – Стоянув. В течение этого времени имели место столкновения с частями УПА, а также бронепоезда поддерживали артиллерийским огнем подразделения народного комиссариата госбезопасности, проводившие операции по ликвидации банд УПА в этом районе. В результате, активность действий УПА значительно снизилась⁴⁰⁰. 50-й дивизион бронепоездов активно участвовал в борьбе с отрядами АК в районе Лиды в феврале – мае 1945 года⁴⁰¹. Бронепоезда

³⁹⁸ ЦАМО РФ. Ф. 59-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 223213. Д. 1. Л. 12.

³⁹⁹ Коломиец М.В. Бронепоезда в бою. М.: «Яуза», «Эксмо». 2010. С. 67.

⁴⁰⁰ Там же. С. 72.

⁴⁰¹ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 32. Л. 77.

58-го дивизиона, охраняя участок Броды – Красне, в период с 11 августа 1944 года по 17 марта 1945 года провели более 20 операций против отрядов УПА, в ходе которых было убито 250 и взято в плен более 600 бандитов, а также захвачено большое количество оружия и боеприпасов⁴⁰².

Кроме охраны тыла, дивизионы бронепоездов привлекались для прикрытия от атак с воздуха станций и других железнодорожных сооружений. Так, 34-й дивизион бронепоездов с 11 мая по начало июля 1944 года прикрывал мосты через Днестр в районе Рыбницы, отразив несколько налетов авиации противника⁴⁰³. 57-й дивизион с августа по ноябрь 1944 года успешно осуществлял противовоздушную оборону станции Селижарово (22-я армия 2-го Прибалтийского фронта)⁴⁰⁴. Следует сказать, что для борьбы с немецкой авиацией использовалось не только зенитное вооружение бронепоездов, но и орудия главного калибра, что позволяло создать высокую плотность огня.

Потери бронепоездов в годы Великой Отечественной войны составили 85 единиц из 228 бронепоезда, имевшегося в составе Красной Армии в 1941 – 1945 годах. Наибольшее количество было потеряно летом - осенью 1941 года и летом 1942 года – 41 и 42 единицы соответственно⁴⁰⁵.

По данным управления бронепоездов и бронемашин, в течение 1941 – 1945 годов бронепоездные подразделения уничтожили 344 орудия и миномета, 370 танков, 840 пулеметов, 712 автомашин, 160 мотоциклов, 363 повозки, 2 бронепоезда, сбито 115 самолетов, а также подавили огонь 617 артиллерийских и минометных батарей⁴⁰⁶.

Десяти дивизионам бронепоездов, которые особо проявили себя в наступательных боях при освобождении городов, приказами Верховного Главнокомандующего были присвоены почетные наименования: 8-му и 46-му

⁴⁰² Там же. Л. 87.

⁴⁰³ Там же. Л. 90.

⁴⁰⁴ Там же. Л. 102.

⁴⁰⁵ ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 23. Л. 30а, 30б, Д. 92. Л. 231-235.

⁴⁰⁶ Амирханов Л.И. Указ. соч. С. 196-197.

дивизионам – «Ясловские», 31-му особому – «Варшавский», 36-му – «Ардонский», 37-му и 49-му – «Шепетовские», 44-му – «Клайпедский», 58-му – «Изьяславский», 59-му – «Пражский» и 62-му особому – «Новосокольнический».

Выводы по главе. Создание в структуре главного автобронетанкового управления отдела (а затем управления) бронепоездов являлось оправданным и удачным решением. Это позволило сосредоточить в одних руках все вопросы, связанные с вооружением, ремонтом, снабжением и боевой подготовки бронепоездных частей, освободив от этих функций другие отделы и управления ГАБТУ КА. Данное решение и назначение на пост начальника управления бронепоездов специалистов, хорошо знакомых со спецификой бронепоездов, позволило обеспечить процесс строительства составов, а впоследствии грамотно организовать процесс боевой подготовки, формирования и обслуживания бронепоездных частей.

Штаты бронепоездных частей, разработанные еще в предвоенные годы, оказались жизнеспособными, и с небольшими изменениями просуществовали всю Великую Отечественную войну. Они обеспечивали процесс службы и боевого использования дивизионов и отдельных бронепоездов. Следует отметить удачные и своевременные решения по сокращению личного состава и числа вагонов баз бронепоездных частей, принятые управлением бронепоездов в годы войны. Уменьшение числа вагонов баз позволило выделить значительное количество подвижного состава для его эксплуатации в системе наркомата путей сообщения. В условиях значительных потерь паровозного и вагонного парка СССР в годы Великой Отечественной войны, это позволило в какой-то мере сократить дефицит подвижного состава.

Наличие специализированных учебных частей для подготовки командного звена и специалистов сержантов и рядовых позволяло обеспечивать ими бронепоездные части Красной Армии в течение всей войны. Организация специальных офицерских курсов для переподготовки танкистов и артиллеристов в бронепоездников дала возможность полностью укомплектовать бронепоездные

части необходимым числом офицеров. В целом, система подготовки кадров для бронепоездов, оказалась удачной и эффективной, и бронепоездные части в течение всей Великой Отечественной войны не испытывали недостатка в специалистах и командирах.

Боевое использование бронепоездов на фронтах Великой Отечественной войны показало, что система боевой подготовки в предвоенные годы оказалась недостаточно эффективной. Часть задач, которые в начале боевых действий возлагались на бронепоезда, оказалась не востребованной, в то же время война выдвинула новые задачи, которые не рассматривались в мирное время. Бронепоездные части сумели быстро перестроиться, и нашли свое место в структуре Красной Армии. Несмотря на значительные потери, которые понесли бронепоездные части в период с лета 1941-го по осень 1942 годов, в годы Великой Отечественной войны они оказывали значительную поддержку Красной Армии, и полностью оправдали затраченные на их строительство силы и средства.

Заключение

К началу Великой Отечественной войны бронепоездные части имели на вооружении матчасть, которая по своим характеристикам не сильно отличалась от бронеединиц, изготовленных в годы Гражданской войны. Основное внимание было уделено улучшению средств наблюдения и связи (установка радиостанций и оптических приборов), а также условий работы экипажа (паровое отопление, освещение). В части вооружения основным типом оставались 76-мм пушки образца 1902 и 1902/30 годов и 107-мм образца 1910 года и 7,62-мм пулеметы Максима. Также не уделялось серьезного внимания противовоздушной обороне бронепоездов: имевшиеся на вооружении каждого бронепоезда к лету 1941 года от 2 до 6 пулеметов Максима калибра 7,62-мм оказалось явно не достаточно для надежного прикрытия от атак с воздуха. Оставалось слабым и бронирование (до 20 мм), защищавшее составы лишь от пуль и осколков снарядов. Лишь в 1940 – 1941 годах начались работы по проектированию установок на бронепоездах более мощных и современных орудий калибра 122-мм, 12,7-мм зенитных пулеметов и усилению бронезащиты до 60 – 75 мм. Однако варианты таких бронеединиц остались лишь в качестве проектов – закончить их доработку помешала начавшаяся война.

Летом – осенью 1941 года руководство СССР и Красной Армии попыталось наладить массовый выпуск бронепоездов по единому проекту на крупных машиностроительных предприятиях Советского Союза. Однако сделать это не удалось по двум причинам. Во-первых, не было утвержденного плана таких мероприятий: по этому вопросу до войны не удалось прийти к согласию между наркоматом обороны и наркоматом тяжелого машиностроения – в структуру которого входил завод «Красный Профинтерн», на котором шло строительство бронепоездов перед войной. В результате план строительства пришлось

составлять уже после начала войны, что не могло не сказаться на сроках его реализации.

Во-вторых, к моменту утверждения плана строительства правительством, ситуация на фронтах резко ухудшилась: заводы, выделенные для изготовления бронепоездов («Красный Профинтерн» и Ворошиловградский имени Октябрьской революции), пришлось в спешном порядке эвакуировать в глубь страны. В результате, от массового строительства однотипных бронепоездов на крупных промышленных предприятиях пришлось отказаться.

Вместе с тем, уже в первые недели войны разворачивается строительство бронепоездов на различных заводах и в депо западных районов СССР. Эти работы велись по инициативе армейского или партийного руководства непосредственно на местах, с использованием имеющихся ресурсов и материалов. Часто с конструктивной точки зрения построенные составы имели примитивную конструкцию и слабое вооружение. Однако, несмотря на это, они оказывали существенную поддержку частям Красной Армии в боях лета – осени 1941 года. В отдельных пунктах строительства принимались попытки стандартизации бронепоездного парка, разрабатывался единый проект, по которому велось изготовление бронепоездов. Это имело место, например, в Крыму и в полосе Юго-Западного направления. Наибольший успех стандартизация имела место на Юго-Западном направлении, где сумели создать проект бронепоезда (НКПС-42), изготовление которого могло вестись на предприятиях, не имевших опыта броневого производства и располагавших минимумом специального оборудования для обработки бронелистов. Это сокращало сроки изготовления бронепоездов, а также облегчало их дальнейшее обслуживание и ремонт.

В целом, результаты инициативного строительства, развернувшегося летом – осенью 1941 года, следует признать успешными, так как удалось в определенной мере покрыть потребность Красной Армии в бронепоездах, а также получить опыт их строительства на различных предприятиях и в различных условиях.

Полученный опыт не пропал даром, а был обобщен и использован в дальнейшем при развертывании планового строительства бронепоездов.

Плановое строительство бронепоездов, начатое по директиве наркома обороны в октябре 1941 года, потребовало создание специальных органов для координации и организации таких работ. Ими стали отдел (управление) бронепоездов ГБТУ КА и отдел строительства бронепоездов НКПС СССР.

Благодаря уже полученному опыту инициативного строительства, сооружение бронепоездов решили поручить депо и заводам наркомата путей сообщения. Такой выбор объяснялся несколькими факторами. Во-первых, загрузка предприятий НКПС такими работами освобождала от строительства бронепоездов крупные заводы СССР, занятые оборонными работами по танкостроению и артиллерии. Во-вторых, предприятия НКПС имели опыт работы с железнодорожной техникой, что в определенной мере облегчало процесс строительства бронепоездов. В целом привлечение депо и ремонтных заводов НКПС к строительству бронепоездной техники следует считать верным решением, позволившим в условиях военного времени эффективно использовать возможности предприятий НКПС, имевших небольшие мощности.

Депо и заводы наркомата путей сообщения с успехом справились с возложенной на них задачей по строительству бронепоездов. Из-за сложностей со снабжением необходимыми материалами и оборудованием, приходилось ориентироваться на наличие средств, имевшихся на местах. Кроме того, из-за ограниченных возможностей имевшегося в депо и на заводах НКПС оборудования часто приходилось искать нестандартные варианты технических решений при сборке бронекорпусов, орудийных и пулеметных установок, монтаже оборудования. Несмотря на возникающие при этом значительные проблемы, их удавалось оперативно решать, выполняя работы по строительству бронепоездов для Красной Армии в срок. Однако все это давалось путем серьезного перенапряжения как производственных мощностей предприятий НКПС, так их людских сил и материальных ресурсов.

Основная роль в организации процесса строительства бронепоездов в годы Великой Отечественной войны, без сомнения, принадлежала управлению бронепоездов ГБТУ КА. Последнее сумело наладить свою работу таким образом, что возникающие проблемы как материально-технического (снабжение пунктов строительства металлом, броней, вооружением и т.п.), так и организационного характера (взаимодействие между организациями различной подчиненности) удавалось решать в сжатые сроки. Управление бронепоездов сумело наладить плотное и эффективное взаимодействие с другими ведомствами, задействованными в строительстве бронепоездов – наркоматами путей сообщения и среднего машиностроения, главным артиллерийским управлением. Такой плотный контакт между ведомствами позволял быстро решать возникающие проблемы. Например, в кратчайшие сроки удалось справиться с проблемой вооружения составов – решение об использовании на бронепоездах устаревших и трофейных артсистем позволило избежать затягивания сроков сдачи готовых бронепоездов из-за отсутствия современных орудий на складах. Также благодаря грамотно выстроенной работе и взаимодействию с гражданскими учреждениями, управлению бронепоездов удалось организовать процесс обслуживания, ремонта и перевооружения составов в годы войны. Все это позволило не только решить вопрос со снабжением Красной Армии бронепоездами в необходимых количествах, но и обеспечило содержание боевых составов в постоянной боевой готовности во время Великой Отечественной войны, а также своевременное проведение необходимых для них ремонтов и перевооружения.

Предвоенными планами не предусматривалось настолько широкое формирование новых бронепоездных частей, как это случилось в годы Великой Отечественной войны. Несмотря на это, управление бронепоездов ГБТУ КА сумело в кратчайшие сроки, на основе развернутого по мобилизации запасного полка бронепоездов, организовать подготовку специалистов – бронепоездников. Несмотря на проблемы, связанные с эвакуацией и отсутствием необходимых учебных пособий и полигонов, эта часть с успехом справилась с возложенной на

нее задачей, и сумела обеспечить бронепоездные части необходимым числом специалистов в годы войны. Также верным решением являлось формирование офицерских курсов по подготовке командного состава бронепоездов – это не потребовало создания специального учебного заведения для этой цели, а позволяло при необходимости провести переподготовку офицеров выпускников танковых и артиллерийских военных училищ для службы на бронепоездах. В целом система подготовки кадров для бронепоездных частей в годы Великой Отечественной войны оказалась эффективной, и сумела полностью покрыть потребность в необходимых кадрах, как офицерского, так и рядового и сержантского состава.

К лету 1941 года взгляды на роль и место бронепоездов в современной войне основывались главным образом на опыте гражданской войны 1918 – 1922 годах. Малое внимание уделялось вопросам противовоздушной обороны и борьбе с танками противника. В результате, бои первых месяцев Великой Отечественной войны показали, что ряд боевых задач, которые возлагались на бронепоезда по предвоенным взглядам (захват станций и мостов в тылу противника, борьба с десантами, охрана побережья и т.п.) оказались не востребуемыми в современной маневренной войне. При этом попытки выполнения таких задач на поле боя приводили к потерям матчасти бронепоездов.

Вместе с тем, война выдвинула ряд новых боевых задач, которые до этого не рассматривались. Это, прежде всего, использование бронепоездов в составе групп поддержки частей пехоты и артиллерии в ходе наступательных или оборонительных боёв. В этом качестве бронепоезда доказали свою нужность и полезность, оказывая значительную помощь частям Красной Армии.

Еще одной задачей, которая не рассматривалась в предвоенные годы – прикрытие от атак с воздуха станций, мостов и других важных железнодорожных объектов. При выполнении подобных задач бронепоезда показали себя с самой лучшей стороны. Они могли организовать довольно плотный заградительный огонь в довольно узкой полосе железной дороги, при этом заставляя немецкие

самолеты уходить с курса и сбрасывать бомбы в стороне. Кроме того, составы с успехом использовали маневрирование, избегая атак авиации противника.

Таким образом, несмотря на то, что в ходе войны пришлось провести определенную коррекцию тактики использования бронепоездных частей, последние с успехом справились с выполнением ставившимися перед ними боевыми задачами. Подтверждением этому являются приведенные выше сведения об уроне, нанесенном противнику в ходе Великой Отечественной войны.

Несмотря на то, что бронепоезда не были лишены недостатков – привязанность к железной дороге и пунктам снабжения и ремонта, большие габаритные размеры – они оказывали существенную поддержку стрелковым и механизированным частям, и нашли самое широкое применение во всех основных видах боя, являясь мощным средством борьбы с противником в полосе железных дорог.

Список источников и литературы

І. Архивные материалы

*Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации
(ЦАМО РФ)*

1. Ф. 38. Управление командующего бронетанковыми и механизированными войсками Красной Армии.
Оп. 11355. Д. 33,79, 324, 362, 616, 667.
Оп. 11354. Д. 20, 45, 52, 65, 82, 101, 120, 123, 156, 176, 223, 265, 320, 334.
Оп. 11358. Д. 1, 2, 3, 4, 5, 12в, 12г, 19, 23, 24, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 43, 44, 57, 65, 71, 75, 78, 92, 112, 116, 165, 166, 183, 216, 226, 238, 242, 259, 291, 302, 321, 352, 365, 376, 432.
Оп. 11360. Д. 27, 33, 101, 112, 205, 404.
2. Ф. 47. Полевое управление Закавказского фронта.
Оп. 1056. Д. 20.
Оп. 1063. Д. 488, 492, 495.
3. Ф. 208. Полевое управление Западного фронта. Оп. 1058. Д. 225.
4. Ф. 209. Полевое управление Закавказского фронта (1-го формирования). Оп. 3061. Д. 420.
5. Ф. 210. Полевое управление Забайкальского фронта. Оп. 2022. Д. 122.
6. Ф. 229. Полевое управление Юго-Западного фронта. Оп. 161. Д. 25.
7. Ф. 251. Главное командование Юго-Западного направления. Оп. 646. Д. 781.
8. Ф. 288. Полевое управление Приморской армии. Оп. 9912. Д. 1.
Оп. 9900. Д. 12.
9. Ф. 308. Полевое управление 3-й танковой армии. Оп. 3923. Д. 456.
10. Ф. 309. Полевое управление 2-й ударной армии. Оп. 3022. Д. 65.
11. Полевое управление 51-й армии. Ф. 407. Оп. 9835. Д. 1.

12. Ф. 27002. 1-я гвардейская железнодорожная бригада. Оп. 1. Д. 9а.
13. Ф. 1-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 453090. Д. 1.
Оп. 232234. Д. 3.
14. Ф. 2-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 37364. Д. 1.
15. Ф. 3-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 453025. Д. 1
16. Ф. 4-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 327152. Д. 1.
Оп. 2337834. Д. 2.
17. Ф. 5-й отдельный батальон бронедрезин. Оп. 573256. Д. 1.
18. Ф. 6-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 95426. Д. 1, 3.
Оп. 233772. Д. 12.
19. Ф. 7-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 257510. Д. 1.
20. Ф. 8-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 498282. Д. 1.
21. Ф. 9-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 553913. Д. 1.
22. Ф. 10-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 86115. Д. 10.
23. Ф. 11-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 209437. Д. 7
24. Ф. 12-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 203567. Д. 1.
25. Ф. 13-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 106889. Д. 1.
26. Ф. 20-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 228384. Д. 1.
27. Ф. 22-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 112826. Д. 2.
Оп. 79917. Д. 2.
28. Ф. 23-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 146968. Д. 1.
29. Ф. 25-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 94218. Д. 2.
Оп. 223854. Д. 4.
30. Ф. 30-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 543862. Д. 2
31. Ф. 31-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 328235. Д. 1
32. Ф. 37-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 303213. Д. 1.
33. Ф. 38-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 384928. Д. 2.
34. Ф. 49-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 328483. Д. 3.
35. Ф. 50-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 37267. Д. 2

- 36. Ф. 55-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 273443. Д. 3
- 37. Ф. 59-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 223213. Д. 1
- 38. Ф. 61-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 221590. Д. 4.
- 39. Ф. 66-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 187688. Д. 1
- 40. Ф. 71-й отдельный дивизион бронепоездов. Оп. 71734. Д. 26, 37, 38.
- 41. Ф. Учебный полк бронепоездов им. Алябьева. Оп. 345772. Д. 1.
- 42. Ф. 2-й корпус ПВО. Оп. 20352. Д. 42.
- 43. Учетно-послужная карточка на Я.Н. Федоренко.
- 44. Учетно-послужная карточка на М.И. Чаброва.
- 45. Учетно-послужная карточка на П.И. Чернова.

Российский государственный военный архив (РГВА)

- 46. Ф. 4. Управление делами при Народном комиссаре обороны СССР. Оп. 3. Д. 2869.
Оп. 12. Д. 99.
- 47. Ф. 7. Штаб Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Оп. 10. Д. 510, 1006.
Оп. 15. Д. 30.
- 48. Ф. 20. Главное артиллерийское управление Красной Армии. Оп. 19. Д. 114.
Оп. 21. Д. 40.
Оп. 38. Д. 3577.
Оп. 54. Д. 29.
- 49. Ф. 31811. Автобронетанковое управление РККА. Оп. 1. Д. 362, 363, 392, 421.
Оп. 2. Д. 5, 20, 61, 105, 231, 246, 287, 288, 473, 521, 534, 860, 970, 988, 1011, 1107, 1135.
Оп. 3. Д. 15, 105, 257, 263, 264, 266, 332, 350, 372, 372а, 399, 538, 748, 802, 1145.
Оп. 16. Д. 16, 74, 126.
- 50. Ф. 33987. Секретариат Председателя РВС СССР. Оп. 3. Д. 313.

51. Ф. 34980. Коллекция материалов по советско-финляндской войне 1939-1940 гг. Оп. 1. Д. 1118.
52. Ф. 38261. Управление войск НКВД-МВД СССР по охране железных дорог. Оп. 1. Д. 273.
53. Ф. 40442. Организационное управление генерального штаба РККА. Оп. 1. Д. 106.

Российский государственный архив экономики (РГАЭ)

54. Ф. 1884. Министерство путей сообщения СССР. Оп. 49. Д. 1244, 1554, 1567, 2618, 2648.
- Оп. 63. Д. 18.
55. Ф. 7297. Народный комиссариат тяжелой промышленности СССР. Оп. 41. Д. 73.
56. Ф. 8243. Министерство тяжелого машиностроения СССР (Минтяжмаш СССР). Оп. 7. Д. 298, 346.
57. Ф. 8752. Народный комиссариат танковой промышленности. Оп. 1. Д. 54.
- Оп. 4. Д. 388.
58. Ф. 8798. 12-е Главное управление Министерства оборонной промышленности СССР. Оп. 4. Д. 9.

Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ)

59. Ф. 644. Постановления и распоряжения ГКО 1941 – 1945 гг. Оп. 2. Д. 3, 8, 12, 13, 26, 22, 83, 146.

Центральный государственный архив г. Москвы

60. Ф. 521. Люблинский литейно-механический завод. Оп. 1. Д. 41.

*Центральный государственный архив общественных объединений Украины
(ЦГАООУ)*

61. Ф. 1. Центральный комитет коммунистической партии Украины. Оп. 16. Д. 49.
Оп. 23. Д. 11.

62. Ф. 166. Коллекция воспоминаний по обороне Киева. Оп. 2. Д. 8а.

*Национальное управление архивов и документации США (National Archives and
Records Administration, NARA)*

63. Т-312. R. 355. Т 313.R. 193. Т 315.R. 232.

II. Опубликованные источники.

64. Главное автобронетанковое управление. Люди, события, факты в документах
(в пяти книгах). М.: Министерство Обороны Российской Федерации, 2004 – 2007.

III. Литература

Диссертационные и научные исследования

65. Колесникова Г.И. Железнодорожный транспорт Южного Урала в годы
Великой Отечественной войны. Дисс. д.и.н. Оренбург, 2006.

66. Опалев Н.М. Неизвестные страницы участия соединений артиллерийских
бронепоездов Красной Армии в Сталинградской битве. // Вестник Волгоградского

государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2001. № 2 (20). С. 65 – 70.

Технические описания, уставы, отчеты

67. Альбом «Бронеавтоматрисса КЗ-1 «Красная звезда». Музей ОАО «Коломзавод». 18 с.
68. Альбом «Бронепоезд «Коломенский рабочий». Музей ОАО «Коломзавод». 20 с.
69. Альбом «Особый бронепоезд № 1 «За Сталина». 20 с.
70. Альбом чертежей автодрезины Уа. М.: Трансжелдориздат. 1954. 71 с.
71. Боевой устав броневых сил РККА. Часть II. Книга 3. Боевое применение бронепоездов. Госвоениздат, 1931. 64 с.
72. Бронепоезд БП-43. Руководство по эксплуатации. М.: Издание НКО СССР, 1944. 156 с.
73. Бронепоезда. Научно-испытательный бронетанковый полигон ГБТУ Красной Армии. 1944. 40 с.
73. История бронепоезда «Смерть немецким оккупантам». Музей «Электродепо» г. Тимашевск. 44 с.
75. Килимиченко, П. К. Бронепоезда: устройство и боевое применение. Краткое пособие. М.: Краснознаменн. воен. акад. Красной Армии им. М.В. Фрунзе. Кафедра бронетанковых и механизир. войск, 1944. 15 с.
76. Маскировочная окраска бронепоездов зимой. НКО СССР, 1942. 16 с.
77. Отчет о работе управления бронепоездов и бронемашин ГБТУ КА за 1941 – 1945 гг. Бронепоезда, бронемашины, аэросани и мотоциклы в Великой Отечественной войне. М.: Издание ГБТУ КА. 1945. 224 с.
78. Технический паспорт и формуляр мотоброневагона МБВ. 38 с.

Научная литература

79. Амирханов Л.И. Броненосцы железных дорог. СПб.: Издательство Остров. 2005. 212 с.
80. Амирханов Л.И. Морская крепость императора Петра Великого. СПб.: Издательство «Иванов и Лещинский». 1995. 80 с.
81. Битва за Москву. М.: Московский рабочий, 1966. 624 с.
82. Бронепоезд Победы. М.: ООО «Алонта АГ», 2015. 304 с.
83. В пламени и славе. Очерки истории Краснознамённого Сибирского военного округа. Новосибирское книжное издательство. 1988. 430 с.
84. Зарубин Д.Е. Июль 1942 года. Старый Оскол. ООО «Оскольская типография». 2014. 120 с.
85. Ефимьев А. В., Манжосов А. Н., Сидоров П. Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945. М.: Транспорт. 1992. 248 с.
86. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. Под ред. Н. С. Конарева. М.: Транспорт, 1987. 592 с.
87. Кабанов П. А. Стальные перегоны. М.: Воениздат, 1973. 326 с.
88. Кайнаран А.В. Бронепоезда 41-го: Юго-Западное направление. Житомир.: Издательство «Волынъ», 2012. 204 с.
89. Коломиец М.В. Бронепоезда Великой Отечественной. М.: «Яуза», «Эксмо». 2010. 304 с.
90. Коломиец М.В. Бронепоезда в бою. М.: «Яуза», «Эксмо». 2010. 160 с.
91. Коломиец М.В. Советские бронепоезда в бою 1941 – 1945 гг. М.: «Яуза», «Эксмо». 2018. 320 с.
92. Неменко А.В. Оборона Крыма 1941 г. Прорыв Манштейна. М.: «Яуза», 2017. 400 с.
93. Ожегов А.Ф. Крепости на колесах. Пермское книжное издательство, 1981. 152 с.
94. Попов Н.С., Ашик М.В., Бах И.В., Добряков Б.А., Дмитриева Л.М., Ильин О.К., Петров В.И. Конструктор боевых машин. Лениздат. 1988. 384 с.
95. Поцелуев В.А. Броненосцы железных дорог. М.: Молодая гвардия, 1982. 112 с.

96. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог 1845-1955. М.: Транспорт. 1995. 564 с.
97. Стальная магистраль Нечерноземья: К 125-летию Горьковской ордена Трудового Красного Знамени железной дороги. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1983. 172 с.
98. Танкисты в сражениях за Ленинград. Сост. Б.А. Гинзбург. Л.: Лениздат 1987. 338 с.
99. Центральный государственный архив Советской Армии. Путеводитель в двух томах. Т. 1. 1991. 408 с.

Мемуары и воспоминания

100. Александров Н.И. Севастопольский бронепоезд. Симферополь: Таврия, 1966. 230 с.
101. Енин А.Н. Стальная баррикада. Брянск: Приок. кн. изд-во. Брян. отд-ние. 1967. 118 с.
102. Потехин А.С. 31-й особый. Горький: Волго-Вят. кн. изд-во, 1985. 192 с.
103. Таллинский десант. Материалы об обороне Таллина в августе 1941 г. Май – август 1968. 150 с.

Периодические издания

104. Гончаренко В.П. Сражались за Кавказ. // Электрическая и тепловозная тяга. 1990. № 10. С. 40 – 43.
105. Морозов В.М. Взаимодействие бронепоездов с пехотой в обороне// Журнал автобронетанковых войск. 1942. № 6, с. 38–42.
106. Немцева Л. Судьба бронепоезда № 1 героическая и трагическая. // Коломенская правда. – 1986. № 87. – С. 4.
107. Ромадин С.В. Судьба «Железнякова». // Танкомастер. 1998. № 1. С. 18 – 27.

108. Санеев С.А. Бронепоезда в обороне Крыма 1941 - 1942 гг. // Локотранс. 2006. № 6. С. 12- 17.

Литература на иностранных языках

109. Paul Malmassari. Armoured trains. An illustrated encyclopaedia 1825 – 2016. Seaforth Publishing, 2016. 526 p.
110. Prof. Dr. W. Sawodny. Die Panzerzüge des Deutschen Reiches. EK-Verlag. 1996. 512 p.

Приложения

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

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

Таблица составлена автором

*Матчасть находилась при 4-м дивизионе бронепоездов, личным составом комплектовались при проведении мобилизации.

**Приложение 2. Штаты военного времени бронепоездных частей по
состоянию на лето 1941 года.**

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

Таблица составлена автором

**Приложение 3. Общее количество бронепоездов, произведенных в 1941 – 1944
годах для Красной Армии на предприятиях СССР.**

Пункт строительства	1941	1942	1943	1944	Всего	Примечание
Завод «Красный Профинтерн», типа БП- 35, из довоенного задела (сданы 24 июня и 16 июля 1941 года)	2	-	-	-	2	
По постановлению ГКО № 287сс от 26 июля 1941 года (особые № 1 «За Сталина» и № 2 «За Родину»)	2	-	-	-	2	
Киев	3	-	-	-	3	
Одесса	6	-	-	-	6	Из них два не достроены

Николаев	1	-	-	-	1	Не закончен
Таллин (на колее 750 мм)	2	-	-	-	2	
Ленинград бронепоезда	5	2	-	-	7	
Крым	6	1	-	-	7	
В полосе Юго-Западного направления (на заводах Юга) и на территории Северо-Кавказского военного округа	20	7	-	-	27	Кроме того, изготовлено не менее 6 зенитных бронеплощадок
Гомель	1	-	-	-	1	Для 6-го дивизиона взамен разбитого
Мурманск	-	1	-	-	1	
Курск	2	-	-	-	2	
Изготовление бронепоездов по директиве НКО № 22сс от 29 октября 1941 года	14	71	-	-	85	Из них 9 инициативных, 12 типа НКПС-42, 1 БП-35, остальные типа ОБ-3
Бронепоезда рембазы № 6 по постановлению СНК СССР № 1043-516сс от 27 июня 1942 года	-	2	-	-	2	
На предприятиях Северного Кавказа и Закавказья	-	10	2	-	12	Кроме того, изготовлено не менее 20 артиллерийских и зенитных бронеплощадок взамен разбитых
Бронепоезда типа БП-43	-	2	18	1	21	
Всего бронепоездов	64	96	20	1	181	
Бронеплощадки ПВО завода «Стальмост»	-	65	12	24	101	Кроме того, не менее 30 оборудовано силами команд бронепоездов
Бронеплощадки с реактивными установками М-8 и М-13 по постановлению ГКО № 924сс от 20 ноября 1941 года	-	7	-	-	7	Из них пять бронеплощадок с установками М-8 и две бронеплощадки с установками М-13

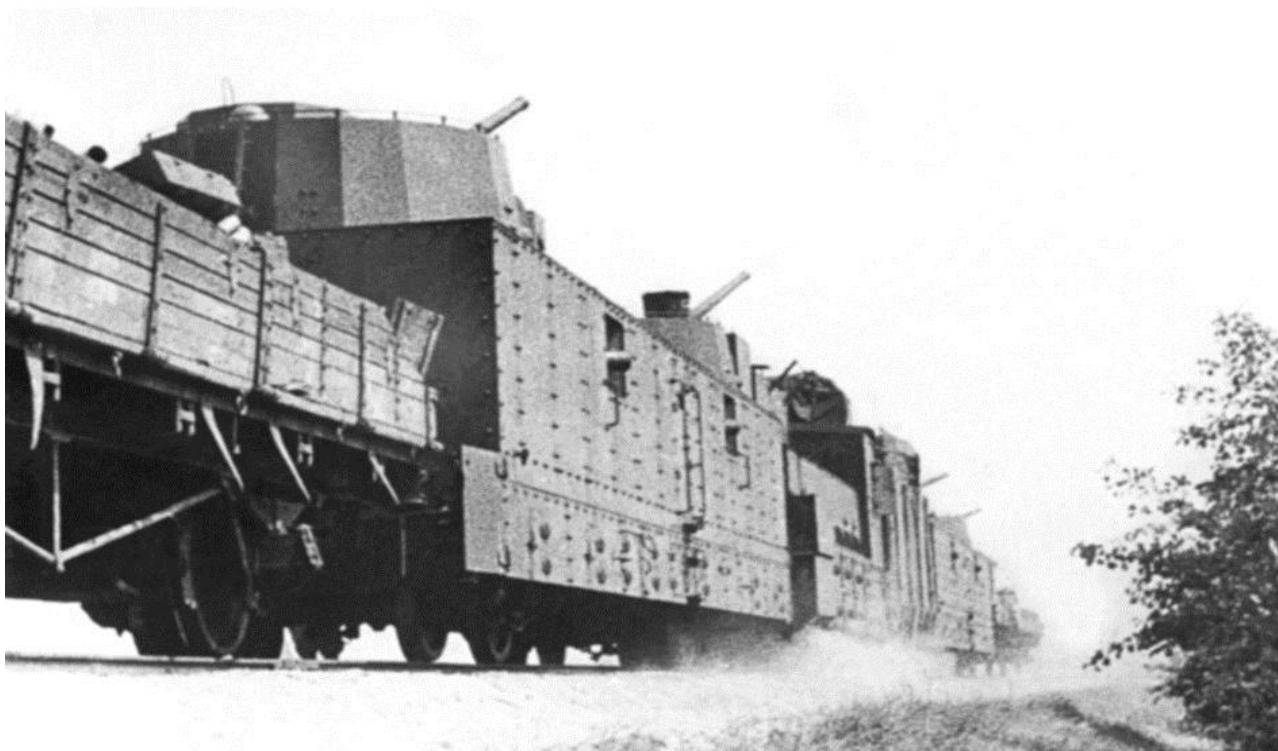
Таблица составлена автором

Приложение 4. Тактико-технические данные бронепоездов Красной Армии 1941 – 1945 гг.

	БП-35	НКПС-42	ОБ-3	БП-43
Бронепаровозов, тип х количество	Ов или Оп х1	Ов х1	Ов х1	Ов х1
Вооружение бронепаровоза	2 х 7,62-мм пулемета Максима	2 х 7,62-мм пулемета Максима или 1 х 12,7-мм ДШК	1 х 12,7-мм ДШК	1 х 12,7-мм ДШК
Бронеплощадок, тип х количество	4-осная 60-тонная х 2	4-осная 60-тонная х 2	2-осная 20-тонная х 4	2-осная 20-тонная х 4
Вооружение бронеплощадки	2 х 76-мм пушки обр. 1902/30 гг., 6 х 7,62-мм пулеметов Максима	2 х 76-мм пушки Лендера обр. 1914 г., 6 х 7,62-мм пулеметов	76-мм или 75-мм пушка, 5 х 7,62-мм или 7,92-мм пулеметов	76-мм танковая пушка Ф-34, 3 х 7,62-мм пулемета ДТ
Площадок ПВО, тип х количество	СПУ-БП х 1	-	Типа завода «Стальмост»	ПВО-4
Вооружение площадки ПВО	4 х 7,62-мм пулемета Максима	-	2 х 12,7-мм пулемета ДШК или 1 х 12,7-мм ДШК и 1 х 25-мм автоматическая зенитная пушка	2 х 37-мм автоматических зенитных пушки
Толщина брони, мм	15 – 20 мм	40 – 45 мм	30 – 55 мм	30 – 45 мм
Боекомплект: Снарядов, шт. Патронов, шт.	76-мм – 1120 7,62-мм - 60000	76-мм – 1160, 7,62-мм - 65000	75 или 76-мм – 1000-1100, 76,2 или 7,92-мм – 55000-60000	76-мм – 672 37-мм – 200 12,7-мм – 250 7,62-мм - 18354
Средства внутренней связи:	ТПУ-4 на 5 абонентов, рупорная, световая	рупорная, световая	рупорная, световая, звуковая	ТПУ-4 бис на 7 абонентов, рупорная, световая, звуковая
Средства внешней связи	Радиостанция 71-ТК-3	Радиостанция 71-ТК-3	Радиостанция «Днепр», «Пролив» или 9-Р	Радиостанция 10-Р
Электрооборудование	24 В от аккумуляторов, турбогенератор 10 кВт	24 В от аккумуляторов	24 В от аккумуляторов, турбогенератор 10 кВт	24 В от аккумуляторов, турбогенератор 5 кВт

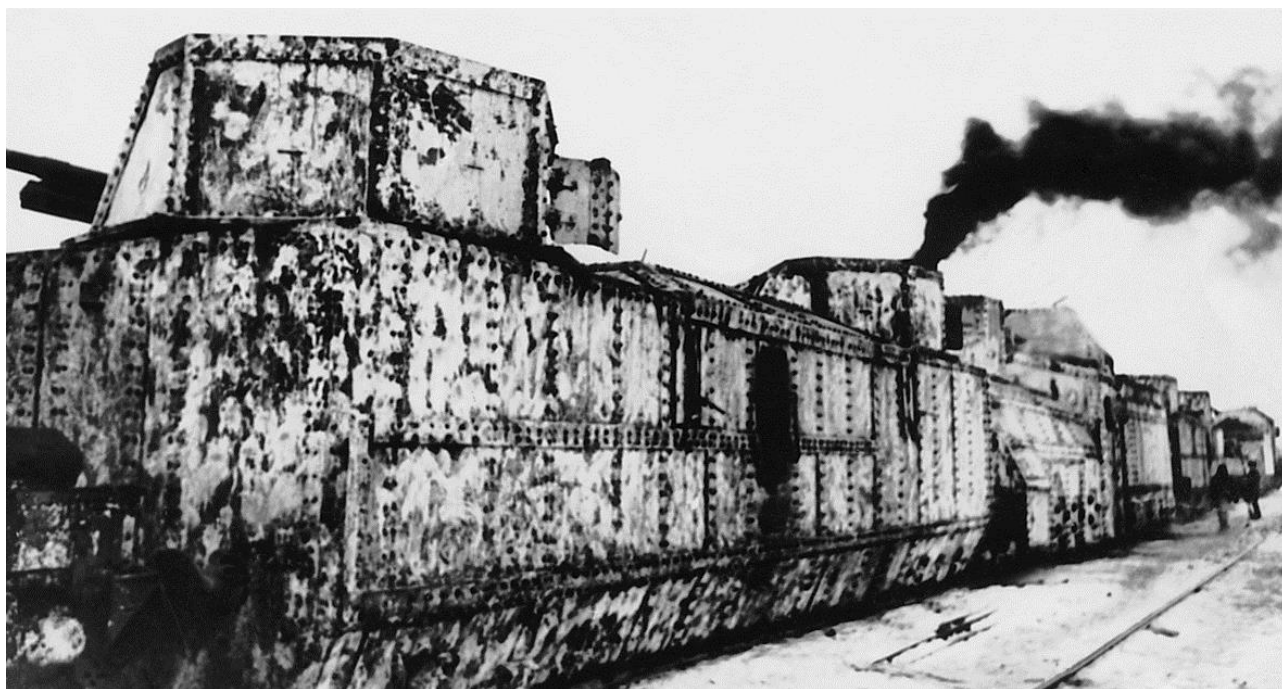
По данным: Бронепоезда. Научно-испытательный бронетанковый полигон ГБТУ Красной Армии. 1944. 32 с.

Приложение 5. Внешний вид бронепоезда типа БП-35



Центральный музей Вооруженных Сил

Приложение 6. Внешний вид бронепоезда НКПС-42



Российский государственный архив кинофотодокументов

Приложение 7. Внешний вид бронепоезда ОБ-3



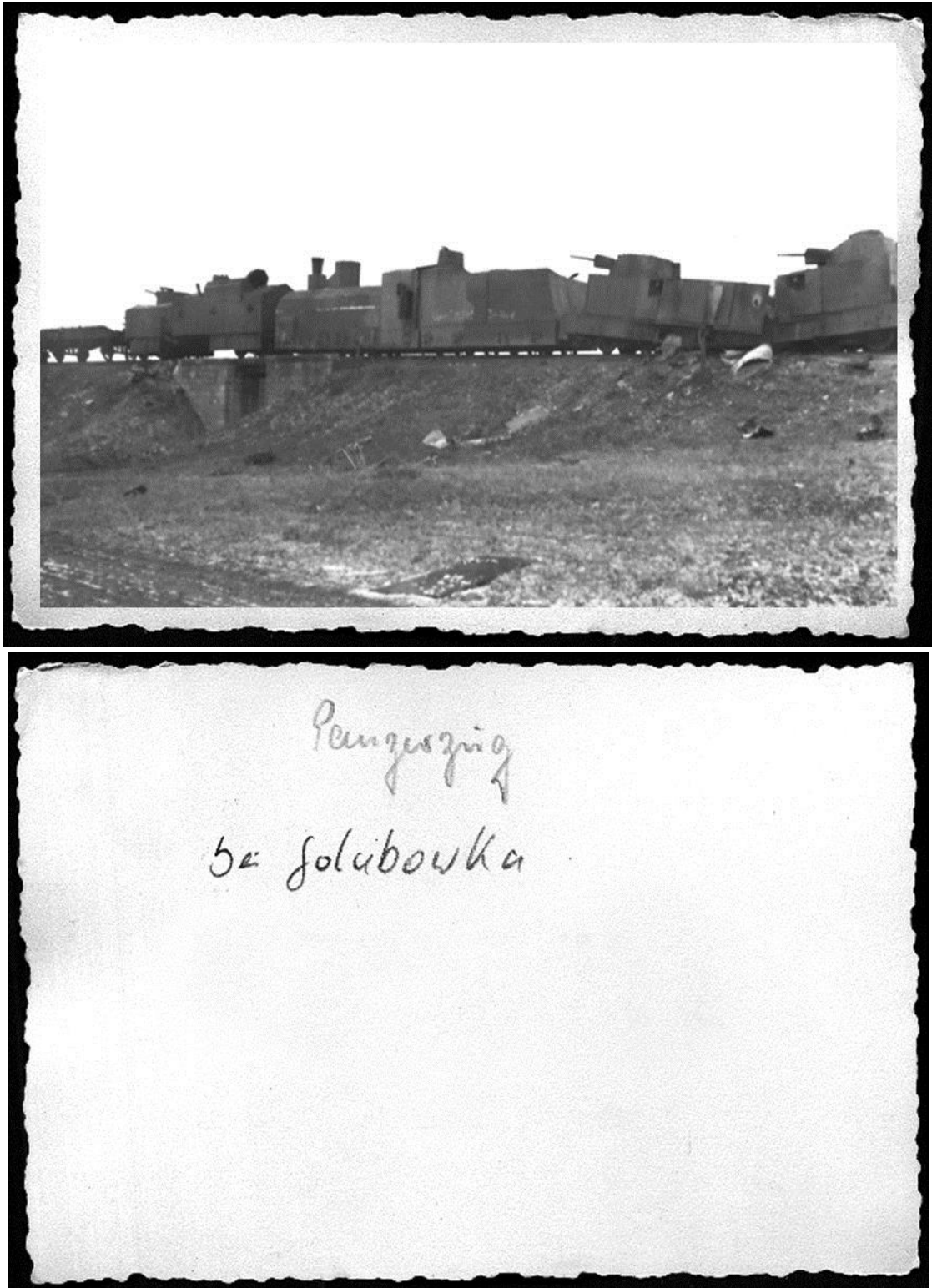
Центральный архив Министерства обороны РФ

Приложение 8. Внешний вид бронепоезда БП-43



Центральный архив Министерства обороны РФ

Приложение 9. Немецкое фото ноября 1941 года, на обороте которого написано: «Bei Golubowka» – «У Голубовки». Благодаря этой подписи состав на фото легко опознается как бронепоезд № 2, подбитый в бою 21 ноября 1941 года между станциями Голубовка и Сентяновка.



Из архива автора

Приложение 10. Сведения о потерях материальной части бронепоездов на
фронтах за 1942 год.

Дивизион или бронепоезд	Дата	В полосе какого фронта и армии	На каком участке, какой железной дороги	Сколько составов потеряно	Фамилия командира дивизиона
30	11 марта	Северо- Западный, 34-я армия	Ст. Лычково, Калининской ж.д.	2*	Капитан Евсеев
Отдельный бронепоезд № 74	5 мая	Южный	В районе ст. Керчь Сталинской ж.д.	1	-
65	5 июня и 21 июля	Южный и Северо- Кавказский, 18-я армия	В районе ст. Рогачевской и Тихорецкой Ворошиловской ж.д.	2	Капитан Ибрагимов
58	22 июня	Юго-Западный, 38-я армия	На уч. Шиповатое – Гусинка, Сев.- Донецкой ж.д.	1	Майор Волгин
60	22 июня	Юго-Западный, 9-я армия	На уч. Святогорск – разъезд 57 км Сев.- Донецкой ж.д.	1	Майор Панич
61	23 июня и 6 июля	Юго-Западный, 38-я армия	На уч. Староверовка – Щенячье Сев.- Донецкой ж.д.	2	Майор Лановой
38	28 июня	Брянский, 40-я армия.	На уч. Чермисиново – Мармыжи Дзержинской ж.д.	2	Майор Коржевский
45	28 июня	Брянский, 13-я армия	На уч. Долгое – Мармыжи Дзержинской ж.д.	1	Майор Зырянов
Отдельный бронепоезд № 63	28 июня	Брянский, 40-я армия	На уч. Чермисиново – Мармыжи Дзержинской ж.д.	1	Капитан Задорожный
39	2 июля	Брянский, 40-я армия	В районе ст. Оскол Московско- Донбасской ж.д.	2	Капитан Пыриков
62	4 июля	Брянский, 40-я армия	На уч. Литная – Семилуки Московско- Донбасской ж.д.	2	Капитан Сазанов

57	13 июля	Южный, в распоряжении штаба фронта	На уч. Миллерово – Тарасевка Юго-Восточной ж.д.	2	Майор Ткаченко
64	16 июля	Южный, 12-я армия	На уч. Родаково – Меловая Сев.-Донецкой ж.д.	2	Майор Мурыгин
7	20 и 23 июля	Южный, 56-я армия и Черноморская группа войск	В районе ст. Горная и ст. Ростов-Берег Ворошиловской ж.д.	2	Полковник Жмакин
66	20 июля	Южный, 12-я армия	В районе ст. Горная, Ворошиловской ж.д.	1	Майор Прусенко
24	30 июля и 1 августа	Юго-Восточный, 51-я армия	Разъезд Куренной и разъезд Сал, Сталинской ж.д.	2	Майор Бирюков
8	1 августа	Северо-Кавказский, 51-я армия	В районе ст. Белая Глина Ворошиловской ж.д.	1	Майор Егоровский
16	4 августа и 6 сентября	Северо-Кавказский, 18-я армия	На уч. Албаши – Деревянковская и у ст. Новороссийск Ворошиловской ж.д.	2	Майор Джахияев
51	5 августа	Северо-Кавказский, в составе 18 А	В районе ст. Рогачевской и Тихорецкой, Ворошиловской ж.д.	2	Капитан Литвиненко
53	5 августа	Северо-Кавказский, 18-я армия	В районе ст. Тихорецкая Ворошиловской ж.д.	2	Майор Михелев
Отдельный бронепоезд № 20	23 августа	Закавказский, в составе 11 гв. ск.	В районе ст. Моздок Орджоникидзевской ж.д.	1	Капитан Бородавко
Отдельный бронепоезд № 19	23 августа	Закавказский	В районе ст. Моздок Орджоникидзевской ж.д.	1	
56	28 августа	Сталинградский	Ст. Сарепта, Сталинградской ж.д.	2	Капитан Агеев
25	1 сентября	Юго-Восточный, 62-я армия	На уч. Карповская – Бассаргино Сталинградской ж.д.	1	Капитан Журавлев

12	10 октября	Закавказский, 12-я армия	В районе ст. Гойтх, Ворошиловской ж.д.	2*	Подполковник Демин
36	31 октября	Закавказский	В районе ст. Алагир – Ардон, Ворошиловской ж.д.	2	Капитан Кондратьев
ВСЕГО				42	

ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11358. Д. 71. Лл. 138-147.

* бронепоезда получили серьезные повреждения, но позже были восстановлены

Приложение 11. Сведения об отдельных дивизионах бронепоездов Красной Армии, участвовавших в Великой Отечественной войне.

Номер	Когда сформирован	Номера составов*	В состав каких фронтов входил	Командиры дивизиона	Когда расформирован
1-й Краснознаменный	13 октября 1924 г.	645 и 671	Юго-Западный, Западный, 2-й Белорусский, 1-й Дальневосточный	Майор Макаев, майор Казакевич	1948 г.
2	3 октября 1924 г.	728 и 732	1-й Дальневосточный	Капитан Петров (1939 – февраль 1942 г.), майор Изотов (февраль 1942 – февраль 1945 гг.), капитан Г.Ф. Кошелев (февраль 1945 – апрель 1946 г.), майор Агеев (апрель 1946 – апрель 1947 г.)	Апрель 1947 г.
3	21 марта 1939 г.	726 и 749	1-й Дальневосточный	Майор З.М. Берлин (1939 – июнь 1942 г.), капитан Н.А. Авгученко (июль 1942 – октябрь 1945 гг.)	Октябрь 1945 г.
4	21 марта 1939 г.	-	Северо-Западный, Западный	Майор И.И. Бончев	В июне 1941 г. переформирован в запасной полк
6	22 июня 1941 г.	646 и 662	Западный, 2-й Белорусский	Майор (подполковник) Ф.И. Лобынцев	1946 г.

				(1941 – 1943 гг.), майор С.К. Ананьев (1943 – 1946 г.)	
7	Март 1925 г.	748 и 740	Южный, Юго-Западный, Карельский	Подполковник В.П. Жмакин (до сентября 1942 г.), майор (подполковник) Ткаченко В.К. (сентябрь 1942 – 1947 гг.)	1947 г.
8-й Ясловски й	11 февраля 1932 г.	680 и 744	Южный, 1-й Украинский	Подполковник Суханов (июнь – ноябрь 1941 г.), капитан Миронов (ноябрь 1941 – апрель 1942 г.), майор Егоровский (апрель – сентябрь 1942 г.), майор Каменев (сентябрь 1942 – март 1943 г.), майор (подполковник) Б.Я. Рогачевский (март 1943 – февраль 1946 г.)	14 августа 1953 г.
9	Апрель 1932 г.	734 и 745	1-й Дальневосточный	Капитан П.Н. Козлов (1941 – 1943 г.), майор С.И. Ковтун (1943 – 1944 г.), майор (подполковник) И.И. Грикит (1945 – 1947 г.)	1953 г.
10	16 февраля 1942 г.	656 и 705	Брянский, 2-й Украинский	Майор М.Ф. Сосенко (март 1941 – 1943 гг.), подполковник Бойко (1943 – 1945 гг.)	Сентябрь 1945 г.
11	13 февраля 1942 г.	678 и 713	Северо- Кавказский, Закавказский	Капитан Я.П. Каменев (март – сентябрь 1942 г.), майор А.А. Егоровский (сентябрь 1942 – февраль 1943 гг.), капитан С.Н. Егоров (февраль – август 1943 гг.), подполковник А.Д. Джахияев (август 1943 – август 1944 гг.), капитан Гудков (август 1944 – май	Май 1946 г.

				1946 гг.)	
12	22 июня 1941 г.	755 и 762	Западный, Закавказский, 3-й Белорусский, 1-й Прибалтийский	Подполковник С.А. Демин (апрель 1942 – 1945 гг.)	1946 г.
13	Ноябрь 1941 г.	727 и 739	1-й Дальневосточный	Майор (подполковник) Н.Т. Николаев (1941 – 1945 гг.), майор В.К. Саксонов (1945 – 1946 гг.).	Июль 1946 г.
14	19 января 1943 г.	600 и 684	Ленинградский	майор Н.Г. Задорожный (1943 – 1944 гг.), майор Орлов (1944 – 1945 гг.)	Июль 1945 г.
16	1 марта 1942 г.	-	Северо- Кавказский	Капитан А.Д. Джахинов (март – август 1942 г.), капитан Чечельницкий (август – сентябрь 1942 г.)	Сентябрь 1942 г.
19	26 марта 1942 г.	650 и 719	Закавказский	Майор Н.И. Миронов (май – сентябрь 1942 г.), майор (подполковник) М.Ф. Иваненко (сентябрь 1942 – 1944 гг.), майор И.М. Берая (1944 – 1945 гг.)	1945 г.
20	19 октября 1942 г.	-	Закавказский	-	31 октября 1942 г.
21	25 октября 1941 г.	658 и 695	Западный, 1-й Белорусский, 1-й Украинский	Капитан Терновой (1941 – май 1943 гг.), майор Простаков (май 1943 – сентябрь 1945 гг.)	Август - сентябрь 1945 г.
22	Октябрь 1941 г.	696 и 674	Западный, 3-й Украинский, 3-й Белорусский	Капитан (майор, подполковник) Синберг (1942 – 1945 гг.)	1945 г.
23	Февраль 1942 г.	604 и 665	Волховский, Ленинградский	Капитан (майор, подполковник) П.Ф. Мартынов (февраль 1942 – 1944 гг.), майор Шестопалов (1944 – март 1945 гг.), майор Новоселов (март 1945 – июль	Июль 1946 г.

				1946 гг.)	
24	Февраль 1942 г.	-	Северо-Кавказский	Капитан Т.Б. Котляров (февраль – июнь 1942 г.), майор Бирюков (июнь – август 1942 г.)	12 ноября 1942 г.
25	Декабрь 1941 г.	687 и 718	Сталинградский	Капитан (майор) Журавлев (март 1942 – 1946 гг.)	1946 г.
26	Март 1942 г.	683 и 707	Воронежский, 3-й Украинский, 2-й Белорусский, 1-й Дальневосточный	Майор Рыжанов (июль – октябрь 1942 г.), капитан Бондаренко (октябрь – ноябрь 1942 г.), капитан Скуратович (ноябрь 1942 года – 1945 гг.)	Декабрь 1945 г.
27	Декабрь 1942 г.	638 и 651	Карельский, Ленинградский	Майор (подполковник) И.В. Кочемасов (декабрь 1941 – июль 1944 гг.), капитан (майор) В.Я. Крыло (июль 1944 – сентябрь 1945 гг.)	Август 1945 г.
28	Ноябрь 1941 г.	677 и 708	Сталинградский, Южный, 4-й Украинский, 3-й Украинский, 2-й Белорусский, 1-й Дальневосточный	Капитан (майор, подполковник) К.Д. Могилевцев (апрель 1942 – июль 1946 гг.)	Май – июль 1946 г.
29	Ноябрь 1941 г.	643 и 692	Северо-Западный, 3-й Прибалтийский	Майор И.В. Федоров (1942 – 1943 гг.), майор Гришаенок (1944 – 1945 гг.)	Июнь 1945 г.
30	Январь 1942 г.	660 и 772	Северо-Западный, Сталинградский, Южный, 4-й Украинский	капитан Л.Н. Евсеев (январь – апрель 1942 г.), майор Г. П. Зверев (апрель – июль 1942 г.), капитан И.М. Сафонов (июль – ноябрь 1942 г.), капитан (майор, подполковник) С.И. Серавин (ноябрь 1942 – 1945 гг.).	1945 г.
31-й особый Варшавс	Ноябрь 1941 г.	659 и 702	Брянский, 1-й Белорусский,	Майор Грушалецкий (апрель 1942 – 1943 гг.), майор В.М.	Май – июль 1946 г.

кий ордена Александ ра Невского				Морозов (1943 – 1945 гг.), подполковник Крохин (1945 – 1946 гг.)	
32	Октябрь 1941 г.	642 и 697	Ленинградский, Волховский, 3-й Белорусский	Майор (подполковник) Смирнов (май 1942 – март 1944 гг.), капитан Неплюев (март 1944 – 1946 гг.)	1946 г.
33	Ноябрь 1941 г.	729 и 670	Сталинградский, Южный, 4-й Украинский, 1-й Украинский	Майор Бойко (1944 – 1946 гг.)	1946
34	Декабрь 1941 г.	667 и 712	Воронежский, 2-й Украинский	Майор Анисимов (1942 – апрель 1943 гг.), майор М.Я. Власюк (апрель 1943 – 1945 гг.)	1946 г.
35	Декабрь 1941 г.	641 и 661	Северо-Западный, 2-й Прибалтийский, 3-й Прибалтийский	Майор Пушкарский (май 1942 – 1943 гг.), майор Мишин (1943 – 1945 гг.)	Июнь 1945 г.
36-й Ардонск ий	Ноябрь 1941 г.	717 и 731	Закавказский,	Капитан (майор) В.Д. Кондратьев (март 1942 – 1944 гг.)	1946 г.
37-й Шепетов ский	Декабрь 1941 г.	649 и 654	Брянский, 1-й Украинский	Капитан (майор) Смирнов (1942 – 1945 гг.)	Май – август 1946 г.
38	Ноябрь 1942 г.	754 и 730	Брянский, Воронежский, 2-й Украинский	Майор В.А. Коржевский (май – июль 1942 г.), майор М.И. Миронов (август 1942 – 1945 гг.)	Май – июнь 1946 г.
39-й особый	Декабрь 1941 г.	669 и 715	Брянский, Донской, Центральный, 1-й Белорусский	Капитан (майор) Пыриков (апрель 1942 – 1944 гг.)	1946 г.
40	Декабрь 1941 г.	676 и 685	Сталинградский, Центральный, 1-й Белорусский	Майор А. Лобанов (1942 – 1944 гг.), старший лейтенант (капитан) Губанов (1944 – апрель 1945 гг.), подполковник С.И. Серавин (май – декабрь 1945 г.)	Декабрь 1945 г.
41	Декабрь 1941 г.	688 и 716	Закавказский	Майор (подполковник)	1946 г.

				Кононенко (1942 – 1945 гг.)	
42	Ноябрь 1941 г.	679 и 721	Закавказский	Майор Аркуша (апрель 1942 года – 1943 гг.), майор (подполковник) Иваненко (1943 – 1945 гг.)	1946 г.
43	Ноябрь 1941 г.	652 и 711	Западный	Капитан (майор, подполковник) Горбонос (декабрь 1941 – июль 1943 гг.), капитан М.М. Барляев (июль 1943 – май 1944 гг.), майор Парфенов (июль 1944 – январь 1946 гг.)	Декабрь 1945 – январь 1946 гг.
44-й Клайпедс кий	Ноябрь 1941 г.	673 и 758	Воронежский, 1-й Прибалтийский	Капитан (майор) И.И. Шевелев (декабрь 1941 – декабрь 1943 гг.), капитан (майор) И.М. Александров (декабрь 1943 – январь 1946 гг.)	Декабрь 1945 – январь 1946 гг.
45	Ноябрь 1941 г.	666 и 672	Брянский, 1-й Украинский	Капитан (майор) Зырянов (ноябрь 1941 – август 1942 гг.), подполковник Бойко (август – октябрь 1942 г.), капитан Николаенко (октябрь 1942 – январь 1943 гг.), капитан (майор, подполковник) А.И. Моложенюк (январь 1943 – 1945 гг.)	Сентябрь – октябрь 1945 г.
46-й Ясловски й	Ноябрь 1941 г.	723 и 690	Сталинградский, Южный, 1-й Украинский	Капитан (майор, подполковник) Сергиенко (май 1942 – апрель 1945 гг.), подполковник И.А. Суханов (апрель – декабрь 1945 гг.)	Ноябрь – декабрь 1945 г.
47	Декабрь 1941 г.	639 и 657	Карельский	Капитан Пухов (декабрь 1941 – июнь 1942 гг.), капитан (майор) Я.Г. Манчур (июнь 1942 – 1945 гг.)	1946 г.
48	Ноябрь 1941 г.	681 и 699	Ленинградский, Волховский	Майор (подполковник,	1946 г.

				полковник) П.Я. Пастухов (май 1942 – август 1943 гг.), майор Бархударов (август 1943 – 1945 гг.)	
49-й Шепетовский	Ноябрь 1941 г.	663 и 704	Брянский, Центральный, 1-й Украинский	Капитан (майор) Д.М. Шевченко (1943 – 1944 гг.)	1946 г.
50	Ноябрь 1941 г.	694 и 647	Волховский, 3-й Белорусский	Капитан (майор) Галка (ноябрь 1941 – декабрь 1942 гг.), майор (подполковник) Григорьев (декабрь 1942 – декабрь 1944 гг.), майор Матвеев (декабрь 1944 – ноябрь 1945 гг.)	Октябрь – ноябрь 1945 г.
51	Декабрь 1941 г.	-	Северо-Кавказский	Капитан Литвиненко (март – август 1942 г.)	Август 1942 г.
52	Ноябрь 1941 г.	648 и 714	Калининский, Западный, 3-й Белорусский	Капитан (майор, подполковник) Титов (декабрь 1941 – май 1943 гг.), майор (подполковник) А.В. Тепляков (май 1943 – 1945 гг.)	Ноябрь – декабрь 1945 г.
53	Ноябрь 1941 г.	-	Южный	Майор Михелев (март – август 1942 г.)	Август 1942 г.
54	Декабрь 1941 г.	-	Брянский, 4-й Украинский	Майор (подполковник) П.И. Иванов (1942 – 1943 гг.), майор Н.И. Бондарев (1943 – 1945 гг.)	Январь – февраль 1945 г.
55	Декабрь 1941 г.	664 и 698	Брянский, Центральный, 1-й Белорусский	Майор П.М. Бойко (февраль 1942 – 1943 гг.), капитан Бейгул (1943 – май 1944 гг.), майор (подполковник) Солонов (май 1944 – 1945 гг.)	Сентябрь – октябрь 1945 г.
56	Апрель 1942 г.	750 и 759	Калининский, 2-й Прибалтийский	Капитан Агеев (июнь – ноябрь 1942 г.)	Май 1947 г.
57-й особый	Март 1942 г.	693 и 686	Сталинградский, Калининский, 2-й Прибалтийский	Майор Ткаченко (март – июль 1942 г.), майор С.С. Тавлуй (июль 1942 – 1943 гг.), майор Зинаков (1943 – 1945 гг.)	1946 г.

58-й Изяславский	Февраль 1942 г.	736 и 742	Юго-Западный, Центральный, 1-й Украинский	Майор Волгин (февраль – сентябрь 1942 г.), майор И.С. Мариджанов (сентябрь 1942 – 1943 гг.), майор С.Н. Егоров (1943 – 1946 гг.)	Май – июнь 1946 г.
59-й Пражский	Март 1942 г.	668 и 675	Юго-Западный, Центральный, 1-й Белорусский	Майор И. Крохин (март – июль 1942 г.), майор А.Г. Наседкин (июль 1942 – февраль 1944 гг.), майор П.И. Степанов (февраль 1944 – январь 1945 гг.), майор Катышев (1945 – 1947 гг.)	Май – июнь 1947 г.
60	Март 1942 г.	737 и 746, затем 624 и 780	Юго-Западный, Воронежский, 1-й Прибалтийский	Майор В.Е. Ткаченко (март – август 1942 г.), капитан В.Б. Панич (август 1942 – июль 1943 гг.), майор С.Н. Егоров (сентябрь 1943 – 1945 гг.)	Май – июнь 1947 г.
61	Март 1942 г.	744 и 760	Юго-Западный, Степной, Южный, 3-й Украинский	Капитан Н.И. Ветчинкин (апрель – август 1942 г.), подполковник Лановой (август 1942 – 1945 гг.)	1946 г.
62-й особый Новосокольнический	Март 1942 г.	653 и 701	Брянский, Калининский, 2-й Прибалтийский	Капитан А. Сазанов (март – сентябрь 1942 г.), майор (подполковник) И.З. Алхазашвили (сентябрь 1942 – декабрь 1943 гг.), майор В.П. Мерзлов (декабрь 1943 – 1945 гг.).	1946 г.
64	Март 1942 г.	-	Южный	Майор Шурыгин (май – август 1942 г.)	1 сентября 1942 г.
65	Май 1942 г.	725 и 733	Южный, Закавказский	Майор Х.И. Ибрагимов (май – август 1942 г.), майор Шурыгин (ноябрь 1942 – 1944 гг.), подполковник Джахиев (1944 –	Ноябрь 1945 г.

				ноябрь 1945 гг.)	
66	Май 1942 г.	689 и 709	Южный, Закавказский, 2-й Белорусский, 1-й дальневосточный	Капитан (майор, подполковник) Прусенко (май 1942 – 1944 гг.), майор (подполковник) С.А. Дерюгин (1944 – 1946 гг.)	Май – июнь 1946 г.
71	Апрель 1942 г.	640 и 691	Ленинградский	Майор П.П. Фарутин (март – июнь 1942 г.), майор А.А. Ветров (июнь 1942 – январь 1943 гг.), майор Фридман (январь – июль 1943 г.), майор Задорожный (июль 1943 – август 1944 гг.), капитан Куклинов (август 1944 – 1945 гг.)	Сентябрь – октябрь 1945 г.
72	Апрель 1942 г.	-	Ленинградский	майор Лифшиц (апрель – ноябрь 1942 г.), майор Терешин (ноябрь 1942 – январь 1943 гг.), майор Шпортко (январь 1943 – 1945 гг.)	Сентябрь – октябрь 1945 г.
76	Май 1942 г.	735 и 743	Дальневосточный	Капитан Т.К. Германов (май 1942 – январь 1943 гг.), капитан И.М. Крупский (январь 1943 – август 1944 гг.), майор П.Н. Козлов (август 1944 – декабрь 1945 гг.)	Ноябрь – декабрь 1945 г.
77	Май 1942 г.	738 и 720	Дальневосточный	Майор Милев (май 1942 – август 1944 гг.), капитан И.И. Букреев (август 1944 – декабрь 1945 гг.)	Ноябрь – декабрь 1945 г.
78	Май 1942 г.	700 и 741	Дальневосточный	Майор И.В. Чувелев (май 1942 – январь 1943 гг.), капитан (майор) Г.В. Стародубкин (январь 1943 – декабрь 1945 гг.)	Ноябрь – декабрь 1945 г.

Таблица составлена автором